REPUBLIQUE DU CAMEROUN

PAIX, TRAVAIL, PATRIE

Ministère de l'Economie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT)

ELABORATION DU SCHEMA NATIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE DU CAMEROUN (SNADDT)

RAPPORT DE DIAGNOSTIC

VERSION DEFINITIVE

VILLES ET ARMATURE URBAINE

FINANCEMENT : ETAT CAMEROUNAIS

JANVIER 2017

STUDI INTERNATIONAL

Groupement

Béta Consult

Sommaire

1 INTRODUCTION 10
1.1 De l'importance de l'armature urbaine dans la structuration de l'organisation de l'espace 10
1.2 Démarche méthodologique globale 11
2 EVOLUTION URBAINE DU CAMEROUN : STRUCTURATION DU RESEAU URBAIN AUTOUR DE TROIS PERIODES CLES 12
2.1 La période précoloniale 12
2.2 La période coloniale 13
2.3 Après l'indépendance 15
3 DYNAMIQUES URBAINES 17
3.1 Quelques préalables : Découpage administratif, sources démographiques et définition officielle de l'urbain 17
3.1.1 Découpage administratif 17
3.1.2 Sources démographiques 19
3.1.3 Définition officielle du concept de ville 22
3.2 Répartition spatiale de la population 22
3.2.1 Rapport urbain / rural : Accroissement du taux d'urbanisation 26
3.3 Evolution de la taille et du nombre des villes 31
3.3.1 Hiérarchie du réseau urbain : Le caractère multipolaire urbain s'accentue 41
4 LES SYSTEMES URBAINS REGIONAUX 48
4.1 Système urbain de la Région Centre 49
4.1.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 50
4.1.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des villes principales et Polarisation de l'espace régional 51
4.1.3 Problématique spatiale et axes de développement 60
4.2 Système urbain de la Région Sud 65
4.2.1 Facteurs influençant l'urbanisation 66
4.2.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 67
4.2.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 72
4.3 Système urbain de la Région Littoral 75
4.3.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 76
4.3.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 77
4.3.3 Synthèse : Problématique Spatiale et axes de développement 86
4.4 Système urbain de la Région Ouest 91
4.4.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 91
4.4.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 92
4.4.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 100
4.5 Système urbain de la Région Nord-Ouest 103
4.5.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 104
4.5.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 105
4.5.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 112

4.6 Système urbain de la Région Sud-Ouest 115
4.6.1 Facteurs influençant l'urbanisation 116
4.6.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 117
4.6.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 125

4.7 Système urbain de la Région Est 128
4.7.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 129
4.7.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 130
4.7.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 136

4.8 Système urbain de la Région de l'Adamaoua 139
4.8.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 140
4.8.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 140
4.8.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 146

4.9 Système urbain de la Région Nord 148
4.9.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 149
4.9.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 150
4.9.3 Synthèse : Problématique Spatiale et axes de développement 156

4.10 Système urbain de la Région Extrême-Nord 159
4.10.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation 160
4.10.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional 162
4.10.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement 170

5 LE SYSTEME URBAIN NATIONAL 174

5.1 Analyse synthétique comparée des armatures urbaines régionales 175
5.1.1 OCCUPATION AU SOL 176
5.1.2 DEMOGRAPHIE ET REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION (Estimation 2015) 176
5.1.3 RESEAUX DE DESSERTE 177
5.1.4 ACTIVITES ECONOMIQUES ET FONCTIONS DES VILLES 177
5.1.5 EQUIPEMENTS DE BASE ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURES 178
5.1.6 EVALUATION / AXES DE DEVELOPPEMENT 180

5.2 Eléments pour la caractérisation du système urbain national 185

6 EVALUATION DU NIVEAU D'EQUIPEMENT DES VILLES 190

6.1 Application de la méthode des scores d'équipements 190

6.2 Analyse des résultats de l'évaluation 192

7 PROBLEMATIQUE DU DEVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES PRINCIPALES A TRAVERS L'ETUDE DE CAS 200

7.1 Yaoundé : Une Métropole en perpétuelle extension 202
7.1.1 Caractérisation 202
7.1.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Processus de métropolisation et Enjeux de développement urbain 205
7.1.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 209

7.2 Bafia : Capitale du Mbam et ville marché à rayonnement sous-régional 211
7.2.1 Caractérisation 211
7.2.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement régional 213
7.2.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 215

7.3 Douala : La porte d'entrée du Cameroun et de la Sous-région 216
7.3.1 Caractérisation 216

7.3.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Enjeux de développement urbain, Projets urbains phares, Positionnement régional 220
7.3.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 226

7.4 Edéa : Ville stratégique de diffusion des flux 228
7.4.1 Caractérisation 228
7.4.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional 232
7.4.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 234

7.5 Kribi : Un important pôle de développement en devenir 235
7.5.1 Caractérisation 235
7.5.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement et zone d'influence 239
7.5.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 241

7.6 Buéa : Des atouts touristiques et un Pôle du Savoir 242
7.6.1 Caractérisation 242
7.6.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement et zone d'influence 245
7.6.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 245

7.7 Limbé : La façade maritime du Sud-Ouest 246
7.7.1 Caractérisation 246
7.7.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement et zone d'influence 249
7.7.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 252

7.8 Bafoussam : Ville au carrefour des échanges régionaux et nationaux 253
7.8.1 Caractérisation 253
7.8.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional 255
7.8.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 257

7.9 Dschang : Un important Pôle du Savoir 258
7.9.1 Caractérisation 258
7.9.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional 261
7.9.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 262

7.10 Bamenda : Ville excentrée qui polarise sa Région 263
7.10.1 Caractérisation 263
7.10.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement régional 266
7.10.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 267

7.11 Bertoua : Un passage incontournable et un potentiel à développer 268
7.11.1 Caractérisation 268
7.11.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional 270
7.11.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 273

7.12 N'Gaoundéré : une ville charnière dans les liaisons nationales et sous-régionales 274
7.12.1 Caractérisation 274
7.12.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional 276
7.12.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 278

7.13 Garoua : Carrefour des flux d'échanges nationaux et sous-régionaux 279
7.13.1 Caractérisation 279
7.13.2 Evaluation : Principaux problèmes, Positionnement régional 282
7.13.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 284

7.14 Maroua : Lieu de convergence d'une Région extravertie 285
7.14.1 Caractérisation 285

7.14.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional 290
7.14.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 292

7.15 Kousséri : Ville frontalière stratégique « Interface directe avec le Tchad » 293
7.15.1 Caractérisation 293
7.15.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement régional 296
7.15.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement 298

7.16 Bidonvilles et habitat anarchique : Une problématique transversale 299
7.16.1 Bref historique de la formation des quartiers anarchiques au Cameroun 299
7.16.2 Quelques chiffres et indicateurs en matière d'habitat informel 300
7.16.3 Principales expériences de restructuration déjà menées au Cameroun 300
7.16.4 Projet PPAB dans 3 quartiers pilotes à Yaoundé, Kribi et Bamenda 301
7.16.5 Pour la mise en place d'une Stratégie d'Amélioration des Bidonvilles : 303

8 SECTEUR DE L'HABITAT : SITUATION ACTUELLE, PRINCIPAUX INTERVENANTS ET PRODUCTION DE LOGEMENT 306

8.1 Situation actuelle du secteur 306
8.1.1 Cadre juridique et réglementaire 306
8.1.2 Principaux intervenants 309
8.1.3 Evolution du parc logement 315
8.1.4 Les Conditions d'habitat 316
8.1.5 Le foncier : un obstacle à la production de l'habitat 318

8.2 Production de l'habitat et part de l'habitat social 320
8.2.1 Les projets en cours 320
8.2.2 Perspectives pour le développement de la production de logements 321

9 ANNEXES 324

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Divisions territoriales 17
Tableau 2. Effectif de la population de l'année de base, réparti par groupe d'âge quinquennal et par sexe en milieu urbain 19
Tableau 3. L'espérance de vie à la naissance selon le sexe 20
Tableau 4. Modèle de projection démographique 21
Tableau 5. Evolution de la dynamique de la population par Région (1987-2015) 23
Tableau 6. Evolution du rapport urbain/rural par Région de 1987 à 2015 27
Tableau 7. Récapitulatif de la hiérarchie des Départements selon la taille de population (Projection 2015) 28
Tableau 8. Hiérarchie des Départements selon le poids démographique et rapport urbain/rural (Projections 2015) 29
Tableau 9. Evolution du nombre d'agglomérations par catégorie de taille et répartition de la population urbaine de 1987 à 2015 32
Tableau 10. Evolution de la répartition de la population urbaine par ville de 1987 à 2015 33
Tableau 11. Hiérarchie du réseau urbain (catégorie de taille, statut et rôle des agglomérations - 2015) 42
Tableau 12. Répartition régionale des catégories de taille des villes et de la population urbaine (2015) 42
Tableau 13. Répartition de la population par Département dans la Région Centre (2015) 51
Tableau 14. Classement des Départements du Centre suivant leur taux d'urbanisation (2015) 52
Tableau 15. Classement des villes du Centre suivant le poids démographique (2005-2015) 54
Tableau 16. Répartition de la population par Département dans la Région Sud (2015) 67
Tableau 17. Classement des villes de la Région Sud suivant le poids démographique (2005-2015) 68
Tableau 18. Répartition de la population par Département dans la Région Littoral (2015) 78
Tableau 19. Classement des Départements du Littoral suivant leur taux d'urbanisation (2015) 78
Tableau 20. Classement des villes de la Région Littoral suivant le poids démographique (2005-2015) 80
Tableau 21. Répartition de la population par Département dans la Région Ouest (2015) 93
Tableau 22. Classement des villes de la Région Ouest suivant le poids démographique (2005-2015) 94
Tableau 23. Répartition de la population par Département dans la Région Nord-Ouest (2015) 105
Tableau 24. Classement des villes de la Région Nord-Ouest suivant le poids démographique (2005-2015) 106
Tableau 25. Répartition de la population par Département dans la Région Sud-Ouest (2015) 118
Tableau 26. Classement des villes de la Région Sud-Ouest suivant le poids démographique (2005-2015) 118
Tableau 27. Répartition de la population par Département dans la Région Est (2015) 130
Tableau 28. Classification des villes de la Région Est suivant le poids démographique (2005-2015). 131
Tableau 29. Répartition de la population par Département dans la Région Adamaoua (2015) 141
Tableau 30. Classement des villes de la Région Adamaoua suivant le poids démographique (2005-2015) 142
Tableau 31. Répartition de la population par Département dans la Région Nord (2015) 150
Tableau 32. Classement des villes de la Région Nord suivant le poids démographique (2005-2015) 151
Tableau 33. Répartition de la population par Département dans la Région Extrême-Nord (2015) ... 163

Tableau 34. Classement des villes de la Région Extrême-Nord suivant le poids démographique (2005-2015)..... 164
Tableau 35. Grands indicateurs urbains..... 185
Tableau 36. Indicateurs d'évaluation des villes - Classification des catégories fonctionnelles 191
Tableau 37. Récapitulatif de la matrice d'évaluation du niveau d'équipement des villes..... 192
Tableau 38. Niveau de desserte des villes en réseaux d'électricité et d'eau potable 195
Tableau 39. Actes administratifs relatifs à la construction et l'utilisation du sol selon la loi n°2004/003 du 21 Avril 2004 308
Tableau 40. Projets réalisés par la SIC et en cours de commercialisation 311
Tableau 41. Grands projets en cours..... 312
Tableau 42. Projets réalisés et en cours de commercialisation 312
Tableau 43. Taille des ménages..... 315
Tableau 44. Evolution du nombre de ménages et projection..... 316
Tableau 45. Evolution de la proportion de la population habitant des logements en matériaux définitifs..... 317
Tableau 46. Matrice équipement des villes - Education 324
Tableau 47. Matrice équipement des villes - Santé 325
Tableau 48. Matrice équipement des villes – Grandes infrastreuctures 326
Tableau 49. Matrice équipement des villes – Indiustrie / Agropole 327

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Decoupage administratif 18
Figure 2. Indice Synthétique de Fécondité (ISF)..... 20
Figure 3. Evolution de la répartition des densites démographiques par Département entre 2005 et 2015..... 24
Figure 4. Répartition de la densité sur la base du seuil moyen (45 habitants/km²) 25
Figure 5. Répartition de la densité sur la base du seuil minimal (<10 habitants/km²) 25
Figure 6. Evolution de la population camerounaise selon le milieu de résidence entre 1976 et 2015 26
Figure 7.Poids de la population et rapport urbain/rural par Département (Projections 2015) 30
Source : RGPH 1987, 2005 et estimations du Consultant 2010 et 2015Figure 8. Répartition spatiale de la population urbaine en 2015 38
Figure 9. Hiérarchie des villes en fonction du poids démographique et taux d'urbanisation par Région 2015..... 40
Figure 10. Typologie de la distribution des tailles de villes par region 42
Figure 11. Concentration de l'urbanisation à l'échelle du territoire..... 45
Figure 12. Hiérarchie du réseau urbain et processus d'urbanisation 45
Figure 13. Répartition de la population urbaine par Département – Région Centre 52
Figure 14. Yaoundé et ses villes satellites : Dynamique métropolitaine..... 57
Figure 15. Réseau urbain de la Région Centre 58
Figure 16. Système urbain de la Région Centre 64
Figure 17. Répartition de la population urbaine par Département – Region Sud 67
Figure 18.Réseau urbain de la Région Sud 70
Figure 19. Système urbain de la Région Sud 74
Figure 20.Répartition de la population urbaine par Département – Région Littoral..... 78

Figure 21. Reseau urbain de la region Littoral 84
Figure 22. Système urbain de la Région Littoral..... 90
Figure 23. Répartition de la population urbaine par Département – Région Ouest..... 93
Figure 24. Réseau urbain de la Région Ouest..... 98
Figure 25. Urbanisation extensive dans la Région Ouest 100
Figure 26. Système urbain de la Région Ouest..... 102
Figure 27. Répartition de la population urbaine par Département – Région Nord-Ouest 105
Figure 28. Réseau urbain de la Région Nord-Ouest 110
Figure 29. Urbanisation extensive dans la Région Nord-Ouest..... 112
Figure 30. Système urbain de la Région Nord-Ouest 114
Figure 31. Répartition de la population urbaine par Département – Région Sud-Ouest 117
Figure 32. Réseau urbain de la Région Sud-Ouest 123
Figure 33. Système urbain de la Région Sud-Ouest 127
Figure 34. Répartition de la population urbaine par Département – Région Est 130
Figure 35. Réseau urbain de la Région Est 134
Figure 36. Système urbain de la Région Est 138
Figure 37. Répartition de la population urbaine par Département – Région Adamaoua..... 141
Figure 38. Réseau Urbain de la Région Adamaoua 144
Figure 39. Système Urbain de la Région Adamaoua 147
Figure 40. Répartition de la population urbaine par Département – Région Nord 150
Figure 41. Réseau urbain de la Région Nord 154
Figure 42. Système urbain de la Région Nord 158
Figure 43. Répartition de la population urbaine par Département – Région Extrême Nord..... 163
Figure 44. Réseau urbain de la Région Extrême-Nord 168
Figure 45. Système urbain de la Région Extrême-Nord 173
Figure 46. Aires d'influence des agglomerations urbaines principales..... 186
Figure 47. Interdependances régionales et articulation du réseau urbain..... 187
Figure 48. Positionnement des villes selon leur niveau d'équipement 193
Figure 49. Alimentation des villes par le réseau électrique 197
Figure 50. Programme d'accès à l'eau potable 198
Figure 51 : Armature urbaine et équipements structurants..... 199
Figure 52. Etalement urbain..... 207
Figure 53. Zones stratégiques d'intervention – PDU de Douala 221
Figure 54. Caractéristiques de l'urbanisation de la ville de Garoua..... 280
Figure 55. Plan de la ville de Maroua 287
Figure 56. Délimitation du périmètre urbain de Kousséri..... 295
Figure 57. Etapes et délais pour l'obtention d'un titre foncier..... 318

LISTE DES ABREVIATIONS

AEF	:	Afrique Equatoriale Française
AEP	:	Alimentation en Eau Potable
AFD	:	Agence Française de Développement
ANAFOR	:	Agence d'Appui au Développement Forestier
ARY	:	Agence Régionale de Yaoundé
BAD	:	Banque Africaine de Développement
BEAC	:	Banque des Etats d'Afrique Centrale
BICEC	:	Banque Internationale du Cameroun pour l'Epargne et le Crédit
BTS	:	Brevet de Technicien Supérieur
CAMLAIT	:	Société Camerounaise des Produits Laitiers
CAMTEL	:	Societété Camerounaise de Télécommunications
CDC	:	Corporation Cameroon Development
CDD	:	Comités Diocésains de Développement
CEMAC	:	Communauté des Etats Membres d'Afrique Centrale
CENAJES	:	Centre National de la Jeunesse et des Sports
CFC	:	Crédit Foncier du Cameroun
CHU	:	Centre Hospitalier Universitaire
CICAM	:	Cotonnière Industrielle du Cameroun
CICR	:	Comité International de la Croix Rouge
CIPK	:	Complexe Industrialo-Portuaire de Kribi
CNIC	:	Chantier Naval et Industriel du Cameroun
COMECI	:	Compagnie Equatoriale de l'Epargne et le Crédit d'Investissement
CRA	:	Collège Régional d'Agriculture de Bambili
CRESA	:	Centre Régional d'Enseignement Spécialisé en Agriculture
CUB	:	Communauté Urbaine de Bafoussam
CUE	:	Communauté Urbaine d'Ebolowa
CUG	:	Communauté Urbaine de Garoua
CUK	:	Communauté Urbaine de Kribi
CUL	:	Communauté Urbaine de Limbé
CUM	:	Communauté Urbaine de Maroua
CUY	:	Communauté Urbaine de Yaoundé
DSCE	:	Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
ENIEG	:	École Normale d'Instituteurs de l'Enseignement Général
ENSP	:	Ecole Nationale Supérieure Polytechnique
FEICOM	:	Fond Spécial d'Equipement et d'Intervention Intercommunal
FOURMI	:	Fonds aux Organisations Urbaines et aux Micro-initiatives
FSJP	:	Faculté des Sciences Juridiques et Politiques
GRET	:	Groupe de Recherche en Ecologie des Tourbières
GTES	:	Groupe Tankou Enseignement Supérieur
HCR	:	Haut Commisariat des Réfugiés

IFORD	:	Institut de Formation et de Recherches Démographiques
INTIME	:	Institut de Technologies de l'Industrie du Management et de l'Entreprenariat
IRAD	:	Institut de Recherche Agricole pour le Développement
ISSTN	:	Institut Supérieur des Sciences et Technologie NANFAH
JICA	:	Agence Japonaise de Coopération Internationale
KfW	:	Kreditanstalt Für Wiederaufbau
KPDC	:	Kribi Power Development Corporation
LPDC	:	Limbé Port Development Corporation S.A
MAGZI	:	Mission d'Aménagement et de Gestion des Zones Industrielles
MINEE	:	Ministère de l'Eau et de l'Energie
MINEPAT	:	Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINFI	:	Ministère des Finances
MINHDU	:	Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
OHADA	:	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OMD	:	Objectifs du Millénaire pour le Développement
OMS	:	Organisation Mondiale de la Santé
ONU	:	Organisation des Nations Unies
PACDDU	:	Programme d'Appui aux Capacités Décentralisées de Développement Urbain
PAD	:	Port Autonome de Douala
PAMOCCA	:	Projet d'Appui à la Modernisation du Cadastre et au Climat des Affaires
PCFC	:	Projet de Compétitivité des Filières de Croissance
PDC	:	Plan de Développement Communal
PDU	:	Plan Directeur d'Urbanisme
PME	:	Petites et Moyennes Entreprises
POS	:	Plan d'Occupation des Sols
PPAB	:	Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles
PSU	:	Plan de Secteur Urbain
RCA	:	République Centrafricaine
RGPH	:	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RM	:	Rapport de masculinité
SGBC	:	Société Générale des Banques au Cameroun
SIC	:	Société Immobilière du Cameroun
SMAUM	:	Schéma Minimal d'Aménagement Urbain de la ville de Maroua
SNADDT	:	Schéma National d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SOCAPALM	:	Société Camerounaise des Palmeraies
SONARA	:	Société Nationale de Raffinage
UCAC	:	Université Catholique d'Afrique Centrale
ZUP	:	Zone d'Utilité Publique

1 Introduction

« *Au moyen d'un certain nombre de techniques d'investigation et de mesures, la Structure et le Fonctionnement de l'armature urbaine avec ses nœuds, ses axes et ses flux, est jaugée en termes d'aptitude à réaliser les objectifs de développement aussi bien économiques (efficacité) que socio territoriaux (équité). Il s'agit en général de l'analyse de la fonction des villes (en termes de services) et de leurs capacités à répondre aux différentes sollicitations des ménages, des entreprises et de l'Etat, selon la demande en services ainsi exprimée. Cela peut dépendre de la position de la ville dans la hiérarchie urbaine mais également des spécificités de son contexte territorial (bassin industrie, bassin agricole, bassin écotouristique, …).*

L'analyse est à la fois :

- *Statique (décalage entre armature et exigences de développement) et*
- *Dynamique (convergence/divergence entre l'évolution du système de développement et la transformation de l'armature urbaine). »*

1.1 De l'importance de l'armature urbaine dans la structuration de l'organisation de l'espace

1. L'armature urbaine ou réseau urbain se définit comme l'ensemble des villes et villages qui, par les fonctions hiérarchisées et complémentaires qu'elles offrent, favorisent et soutiennent, les activités humaines et l'économie des régions sous leur influence.
2. Il n'est jamais de trop de souligner que la capacité du réseau urbain à jouer un tel rôle, dépend de nombreux facteurs, dont notamment :
    - Les fonctions et les services offerts par les villes et villages, ensemble ou séparément, de par :
        - Les équipements socio-collectifs dont ils disposent, en matière de santé, d'éducation, de culture ou autre ;
        - L'efficacité des infrastructures et services publics urbains (accès à l'électricité, à l'eau potable et à la collecte et l'élimination des déchets…) et de tout ce qui peut contribuer à offrir des conditions favorables à un bon fonctionnement, et à une meilleure qualité de vie ;
        - Enfin, les services logistiques et commodités influant directement sur le fonctionnement de la localité, et de l'économie locale : services permettant le regroupement, l'acheminement et l'écoulement des produits locaux notamment agricoles, services financiers, maintenance du matériel, formation professionnelle…
    - La structuration hiérarchique et la complémentarité qui s'établissent entre les unités d'un réseau ou d'un sous-réseau, par rapport à ces différentes fonctions ;
    - La proximité des services administratifs décentralisés ou déconcentrés, donc l'implantation des équipements administratifs, notamment lorsqu'une localité est chef-lieu de Région, ou chef-lieu de Département, ou accueille simplement des subdivisions administratives données ;
    - La présence, parfois même, de simples bases de vie dans un espace rural, et l'effet important que cela peut avoir sur le maintien de la population locale, et par ricochet, sur la préservation des ressources naturelles et des écosystèmes.

3. De ce fait, l'armature urbaine a un effet structurant majeur dans l'organisation des territoires, effet qui se conjugue à celui de la desserte, inter et intra, par les infrastructures.

1.2 Démarche méthodologique globale

4. La démarche méthodologique globale que nous avons retenue pour étudier l'armature urbaine est assise sur le croisement de quelques approches complémentaires :
   - L'assimilation de l'histoire de la formation et du développement de l'armature urbaine camerounaise, très significative des fonctions des villes et de leurs influences sur les régions, ainsi que des tendances et des traditions acquises ;
   - L'analyse de la dynamique urbaine sur la base des indicateurs démographiques pour faire ressortir les tendances lourdes de la répartition spatiale de la population, l'évolution du rapport urbain/rural, l'évolution de la taille et du nombre des villes dans le but de définir une hiérarchie du réseau urbain ;
   - L'analyse des systèmes urbains régionaux par une approche englobante et multiple (principaux facteurs influençant l'urbanisation, hiérarchie urbaine et polarisation de l'espace régional, réseau de desserte et échanges internes et externes, fonctions des villes, projets programmés, …). Cette approche se veut multiscalaire (articulation du local, régional et national), comparative des dynamiques urbaines régionales et prospective (décalage entre armature et exigences de développement et convergence/divergence entre l'évolution du système de développement et la transformation de l'armature urbaine). L'analyse des systèmes urbains régionaux est finalisée par une synthèse faisant ressortir, la structure urbaine nationale et les faits majeurs du système urbain.
   - La caractéreisation du système urbain national sur la base d'une analyse synthétique comparée des armatures urbaines régionales et d'une cristallisation de ce système dans ses faits majeurs.
   - L'évaluation du niveau d'équipement des villes choisies à lafois sur la base du critère démographique (+50 000 habitants) et celui du statut administratif de Chef-lieu de Département, soit un total de 62 villes. L'objectif est de positionner ces villes les unes par rapport aux autres par l'attribution d'un système de notation prenant en compte notamment les équipements socio-collectifs (éducation et santé), l'offre universitaire, les grandes infrastructures, l'attractivité industrielle, la desserte en eau potable et en éléctricité.
   - L'analyse des villes principales, constituant un premier niveau de l'armature urbaine, comprenant les chefs-lieux de Régions et quelques autres villes d'intérêt national ou régional, appréhendés dans leurs structures d'agglomérations urbaines, considération non faite des découpages territoriaux, comme, à titre d'exemple, lorsque nous considérons Yaoundé ou Douala dans leur périmètre métropolitain.
   - La problématique de la prolifération de l'habitat anarchique qui est une thématique transversale, partagée par la quasi-totalité des villes camerounaises (en moyenne, 70% de l'habitat est constitué de quartiers spontanés, non planifié).
   - Une évaluation de la Politique de l'habitat et de la stratégie Urbaine

2 EVOLUTION URBAINE DU CAMEROUN : STRUCTURATION DU RESEAU URBAIN AUTOUR DE TROIS PERIODES CLES

5. Le mouvement général de l'urbanisation au Cameroun a suivi de près l'évolution historique du pays, dont les grandes phases ont connu chacune un type différent de centres urbains. Schématiquement, l'évolution urbaine du pays s'est déroulée en trois grandes phases :

   - Une période précoloniale : des centres urbains peu nombreux avant l'arrivée des colons et répondant aux besoins de sociétés vivant partiellement en autarcie ;
   - Une période coloniale qui a connu trois administrations différentes, allemande, britannique et française : Des villes relais de fonctions administratives et commerciales dont le développement a suivi le rythme de la pénétration européenne caractérisée par la construction de voies de communication et la prise en main du pays ;
   - Après l'indépendance, à partir de 1960 : Un processus d'urbanisation accéléré.

2.1 La période précoloniale

6. Le Cameroun précolonial est riche d'une histoire façonnée en grande partie par sa position géographique, zone de croisement de plusieurs ethnies, cultures et civilisations : la partie nord est une zone de contact entre les populations soudanaises et les populations Bantoues, la partie ouest est une zone de transition entre l'Afrique occidentale et l'Afrique Centrale, etc. Entre le XVIe et le XIXe siècle, le Cameroun fut le théâtre de grandes migrations et mouvements de populations, ce qui a permis le développement de villes précoloniales plus ou moins importantes, obéissant dans leur développement à une organisation sociale structurée et à une occupation de l'espace assez hiérarchisée.

7. Au nord, dans la région soudanaise (environs du lac Tchad) vont naître les premiers grands empires : ceux des Sao, des empires du Kanem et du Bornou ainsi que celle des Kotoko, qui ont développé une civilisation urbaine et se sont groupés autour de trois capitales : Karnak-Logone devenue **Logone-Birni, Goulféi et Kousseri**[1].

8. Entre 1804 et 1847, le territoire conquit par les peuls, appelé Adamaoua, s'étendait entre les abords sud du Lac Tchad et la forêt équatoriale. Il fut divisé en Lamidats (Chefferies musulmanes) dont les plus importantes sont **Garoua**, **Maroua**, **N'Gaoundéré**, **Banyo**, **Rey-Bouba** et **Tibati**, qui étaient des centres d'affaires et de commerce. Les relations commerciales avec les pays arabes et l'existence d'un surplus monétaire renforcé par le prélèvement sur les campagnes, permettaient d'entretenir une classe dirigeante urbaine et des collaborateurs. « *L'islam étant en outre une composante de ces civilisations urbanisantes*[2] » a permis le développement de royaumes stables et organisés comme ceux des Mandara et des Foulbé qui ont été à l'origine d'une vie urbaine florissante.

9. A l'ouest du Cameroun, existaient les chefferies ou royaumes, de tailles variables, qui disposaient de capitales. La plus importante était **Foumban** capitale du royaume Bamoun de laquelle un

1 A. Lebeuf, Les principautés Kotoko. Essai sur le caractère sacré de l'autorité, Paris, Editions du CNRS, 1969, pp.53-76.
2 Op. cit. p. 328

militaire allemand[3] disait au début du XXème siècle : « ***Le terme de ville est bien mérité, de par la grandeur et le bon ordre des rues, l'ordonnance régulière des maisons et la propreté qui règne partout… de nombreux hameaux et fermes se rattachent à la ville même …*** ». Foumban demeurait la principale ville de l'Ouest du Cameroun, **Bafut** ou **Kumbo** se rapprochant plus de « Chefferies » que de villes véritables[4].

10. La ville de **Douala** a été créée à la fin XVIe et début du XVIIe siècle, dans un premier temps pour la pêche ensuite pour l'échange de l'ivoire, des esclaves et des produits issus du palmier avec les commerçants européens.

2.2 La période coloniale

11. L'incursion coloniale européenne en Afrique centrale et plus spécifiquement au Cameroun a été assez tardive. Il y eut une exploration portugaise du littoral vers la fin du XVème siècle, dont ne subsiste que l'appellation « Camarones[5] », suivie notamment par les anglais qui y fondèrent en 1858 la colonie **Victoria**.

12. Les premières villes côtières du pays, tel que **Douala**, **Victoria**, **Kribi**, etc., demeurèrent pendant longtemps des petits postes coloniaux choisis pour la facilité de mouillage et d'où partaient les pistes pour la conquête de l'intérieur.

13. Les vingt dernières années du XIXème siècle voient l'installation des Allemands ; dès lors commença une expansion vers l'hinterland. La difficulté du transport imposa l'exploitation de la moindre voie d'eau un tant soit peu navigable. Il est né ainsi quelques villes sises aux têtes de navigation ; on remontait alors la Sanaga jusqu'à **Edéa**, le Wouri jusqu'à **Yabassi**, la Cross River jusqu'à **Mamfé**, et même, par un très long détour par le Nigéria, la Bénoué jusqu'à **Garoua**.

14. D'autres villes situées sur les biefs sont nées grâce aux rivières qui les traversent ; il s'agit notamment de **Mbalmayo**, **Akonolinga** et **Abong Mbang** sur le Nyong, de **Moloundou** sur la Ngoko et de **Doumé** sur un affluent de la Kadéï.

15. La pénétration coloniale donna naissance à un certain nombre d'établissements humains à vocation commerciale ou militaire, ou d'autres formes d'exploitation. C'est ainsi qu'au Cameroun, de nombreux villages situés en plein cœur de la forêt équatoriale ont été transformés en postes ou stations, puis en villes.

16. **Yaoundé**, premier poste allemand fondé dans l'hinterland en février 1889, obéissait aux règles générales de création des villes : site physique, économique ou politique, sécurité, etc., auxquelles s'ajoutaient des critères spécifiques qui ressortiraient des conditions climatiques et ethniques. Les chefs de postes successifs l'ont développé et fortifié pour jouer son rôle de station stratégique : servir de point de départ à toutes les expéditions vers l'intérieur et de centre de commerce à tout l'arrière-pays de manière à détourner le commerce des bassins du Congo et de la Bénoué.

17. Vers le début du XXème siècle (1903), les allemands commencèrent à miser sur le développement du Chemin de fer par la construction de deux lignes, de **Douala** vers l'est et de **Bonabéri** vers le nord. Le tronçon de 160 km entre **Bonabéri** et **Nkongsamba** fut inauguré le 11 avril 1911 et plusieurs des 24 gares, qui jalonnaient la ligne et qui étaient conçues principalement pour desservir les plantations, devinrent des petites villes : **Mbanga**, **Penja**, **Nyombé**, **Loum**, **Manjo**.

3 Description du Commandant Hirtler le 13 avril 1903, cité pat I. Dugast et M.D.W. Jefreys dans l'écriture des Bamuns, mémoires IFAN, 1950, p. 16

4 J. Champaud, genèse et typologie des villes du Cameroun de l'OUEST. Cahiers de l'ORSTOM, série sciences humaines, Vol IX, N°3, 1972, p.328.

5 Les navigateurs portugais remarquant les grandes crevettes sur l'estuaire du fleuve Wouri l'appelèrent Rio dos Camarões, le nom resta associé au lieu, dans sa version espagnole Rio de Camerones.

Selon J. Champaud[6], la ville de **Nkongsamba** doit son existence au chemin de fer et ne devait être qu'une étape vers **Foumban**, mais l'abandon du projet à l'issue de la guerre lui donna de l'importance comme ville moyenne.

18. Les Allemands ont en outre divisé le pays en 28 districts administratifs qui étaient assimilés plus à des postes militaires ou à des ébauches de centres urbains. Ils y créèrent plusieurs villes dont notamment **Wum, Bamoun (Foumban), Ossindingué (Mamfé), Dschang, Baré, Yabassi, Bamenda, Buea, Doumé, Ebolowa, Bana, Abong Mbang, Batouri, Yoko,…**

19. Avec le partage du Cameroun entre la France et l'Angleterre, à l'issue de la première guerre mondiale, les mêmes centres furent conservés à quelques exceptions près.

20. Les anglais, s'octroyèrent la longue bande très fertile mitoyenne du Nigéria et continuèrent la gestion allemande basée sur l'administration indirecte avec un conseil partiellement élu « native authorities » et peu de centres administratifs : **Victoria, Kumba, Mamfé, Bamenda, Wum et Nkambé.** La colonisation anglaise était souple et discrète et s'adossait pour les tâches administratives courantes, sur les anciennes structures politiques et sociales et qui continuent jusqu'à récemment avec les « local councils » dont les sièges sont fréquemment dans de simples villages. Il en a résulté une large décentralisation, le maintien des traditions anciennes et une colonisation beaucoup moins « urbanisante » que celle qui caractérise la présence française.

21. L'administration française s'attacha davantage à assurer un encadrement plus direct du pays. Le Cameroun a bénéficié pendant la période coloniale française d'un important appui ; étant sous "mandat" de la SDN puis de l'ONU, la France voulait en faire la vitrine de son empire colonial, lui consacrant autant d'investissements qu'à l'Afrique-équatoriale française (AEF) toute entière. D'où un démarrage économique et social précoce et soutenu, avec la formation d'importantes élites autochtones.

22. Dans les régions où les choix n'étaient pas guidés par un héritage historique ou imposés par des possibilités de navigation, la colonisation installa son emprise par un « semis de postes de commandement » répartis selon un maillage régulier, où l'unité de mesure des distances était l'étape par portage (20 à 30 km). Ces centres administratifs étaient hiérarchisés suivant trois niveaux :

- Capitale du territoire
- Chefs-lieux de « cercles » (ou Départements)
- Chefs-lieux de « subdivisions » (ou arrondissements)

23. En conséquence, on peut affirmer que la plupart des villes camerounaises ont émergé de cette manière, ancrées parfois sur des embryons de villes. Le réseau urbain actuel en est l'héritier direct sauf les quelques nouveaux pôles urbains créés après l'indépendance suite à des grands projets urbains ou d'infrastructure.

24. La formation des villes a donc été tributaire de **l'importance décisive de leur ancienneté dans leur fonction administrative** : en 1978 sur quarante-et-un Départements au Cameroun, seize tenait déjà ce rang (Préfecture) en 1923 et quinze un rôle d'arrondissement (sous-préfecture), quatre autres obtiennent celui-ci avant 1940 et une encore (Mbouda) en 1950. Toutefois, l'ancienneté dans le fait administratif ne s'est pas toujours transformée en fait urbain.

[6] J. Champaud, genèse et typologie des villes du Cameroun de l'OUEST. Cahiers de l'ORSTOM, série sciences humaines, Vol IX, N°3, 1972, p.329

25. En définitive, la période coloniale au Cameroun est marquée par un vigoureux essor de l'urbanisation, 174 (soit 58,8%) de l'ensemble des villes camerounaises datent de cette époque.

2.3 Après l'indépendance

26. Trois périodes ont caractérisé le développement et la planification urbaine au Cameroun depuis l'indépendance en 1960 :

- **La première période qui va de 1960 à 1990** est qualifiée de **planification centralisée** : Au lendemain de l'accession à l'indépendance, l'Etat du Cameroun, pour des raisons multiples, a opté pour une politique de planification et d'aménagement urbains centralisée. Toutes les grandes décisions en matière d'aménagement et d'habitat étaient prises au niveau de l'Etat central. De nombreux documents de planification étaient également élaborés au niveau central, à l'échelle des différents ministères avec peu de consultation des populations, selon une approche « Top-down » classique.

  L'équipement des villes était sous la responsabilité des ministères des travaux publics et de l'urbanisme, financé par le budget de l'Etat et en faisant appel à des crédits extérieurs. Les principales réalisations portaient sur les réseaux de voirie et de drainage des eaux pluviales ainsi que l'aménagement de zones pour la construction de logements « économiques ». L'Etat a continué la gestion administrative du marché foncier et une subvention partielle du marché du logement par l'intermédiaire de sociétés immobilières d'Etat et de banques publiques de crédit immobilier.

  La population se sentant exclue de toute participation dans les projets de développement urbain n'a pas adhéré et a montré son refus à travers des actes d'incivismes et de destruction des infrastructures, considérées comme celles de l'Etat et non les leurs.

  Malgré les nombreuses réalisations qui ont pu se faire pendant cette époque, la politique de planification centralisée a montré ses limites et a eu comme conséquences directes :

  - Un développement incontrôlé résultant de l'insuffisance, voire de l'absence de documents de planification urbaine opposables aux tiers, ou encore des difficultés pour ceux élaborés mais qui n'ont jamais été approuvés faute de cadre légal.
  - Une occupation anarchique de l'espace, en particulier des zones non aedificandi, avec pour corollaire, l'augmentation des risques des catastrophes naturelles et la recrudescence des maladies hydriques.
  - Une dégradation progressive de l'environnement urbain.
  - Une coordination insuffisante des interventions des acteurs urbains, générant des dysfonctionnements et des conflits de compétences de toutes sortes entre lesdits acteurs.

  Toutes ces raisons et bien d'autres notamment la révision constitutionnelle du 18 janvier 1996 consacrant le Cameroun comme un Etat unitaire décentralisé ont permis d'adopter une nouvelle politique de planification urbaine.

- **La deuxième période qui va de 1990 à 2004** est considérée comme le développement urbain soumis à une gestion urbaine d'ajustement : La crise économique du milieu des années 1980 amène le Cameroun à réduire de manière drastique les investissements et les subventions dans le secteur urbain. L'Etat a mis fin aussi à la gestion administrative du marché foncier et à la subvention partielle du marché du logement.

- **Enfin la troisième période qui a été mise sur pied depuis 2004** avec la promulgation de la loi 2004-003 du 21 Avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun. Cette période est marquée par une planification urbaine décentralisée qui a permis aux acteurs urbains et aux citadins d'être plus impliqués dans les projets de développement urbain. Bien que cette loi constitue une avancée significative en raison du caractère novateur du dispositif réglementaire, sa mise en œuvre sur le terrain se heurte encore à de réelles difficultés, à savoir :

  - Une profonde méconnaissance des textes par la majorité des acteurs impliqués dans la gestion urbaine.
  - Un déficit avéré de compétences techniques des services communaux à initier ou conduire l'élaboration des documents de planification urbaine.
  - Une trop grande diversité des contenus et des procédures de délivrance des actes d'urbanisme.
  - Un manque de moyens financiers des autorités de gestion des villes/communes, qui ne disposent pas de budgets suffisants pour investir dans les travaux d'entretien des infrastructures et des équipements dont ils ont la charge.

3 DYNAMIQUES URBAINES

3.1 Quelques préalables : Découpage administratif, sources démographiques et définition officielle de l'urbain

3.1.1 Découpage administratif

27. Le Cameroun est divisé en 10 Régions, 58 Départements et 360 Arrondissements, placés respectivement sous l'autorité des Gouverneurs, Préfets et Sous-Préfets (Décret N°2008/376 du 12 novembre 2008 portant sur l'organisation administrative de la République du Cameroun). A cette structure administrative à trois niveaux, Région, Département et Arrondissement, vient se greffer une structure traditionnelle reconnue, constituée de structures différenciées selon les régions : Chefferies (Ouest), Groupements, Secteurs, Lamidats (Nord), Sultanats, Terres, Customary Court Areas (Sud-Ouest et Nord-Ouest), villages indépendants, etc.

28. En parallèle, il existe un découpage territorial des collectivités locales selon trois niveaux : Région, Communauté Urbaine et Commune. La Loi n°2004/017 du 22 Juillet 2004 portant orientation de la décentralisation, dont les décrets d'application n'ont pas encore été promulgués. Les collectivités territoriales décentralisées sont des personnes morales de droit public jouissant de l'autonomie financière et administrative pour la gestion des intérêts régionaux et locaux. Elles sont administrées librement par des conseillers élus et dans les conditions fixées par la loi. A noter que :

- Au niveau de chaque Arrondissement, il y a une Commune Chef-lieu d'Arrondissement ce qui ramène le nombre total des Communes à 360 ;
- Le nombre des Communautés Urbaines est passé de deux en 1987 à 14 actuellement (N'Gaoundéré, Yaoundé, Bertoua, Maroua, Nkongsamba, Edéa, Douala, Garoua, Bamenda, Bafoussam, Ebolowa, Kribi, Limbé, Kumba). A noter que Buéa, bien que chef-lieu de Région, n'est pas Communauté Urbaine ;
- Les Communautés Urbaines se composent de Communes d'Arrondissements.

Tableau 1. Divisions territoriales

Découpage administratif		
Région	**Département**	**Arrondissement**
10	58	360

Découpage des collectivités locales		
Région	**Communauté Urbaine**	**Commune**
10	14	360

Figure 1. Decoupage administratif

SNADDT 2016 - MINEPAT / STUDI International / BETA Consult

Source : INC, décret 2008/376 du 11/12/2008

3.1.2 Sources démographiques

29. Pour les besoins du SNADDT, des projections des effectifs de la population au niveau national et au niveau sous-national ont été élaborées, dont ci-après les principales hypothèses

3.1.2.1 Hypothèses de projections démographiques Nationales

30. Les projections démographiques au niveau national ont été réalisées à l'aide du logiciel SPECTRUM, qui est un système de modélisation consolidant différentes composantes dont le modèle DemProj développé par « The Futures Group International ».

31. Le DemProj est un programme permettant de réaliser des projections démographiques en fonction de la population actuelle et des taux de fécondité, de mortalité et de migration pour un pays ou une région donnée. Ce module DemProj est utilisé pour faire les projections de population selon la méthode des composantes.

32. Les projections sont issues d'une série d'hypothèses et d'indicateurs démographiques, qui sont formulés par rapport à une évolution probable des différents facteurs de la dynamique de la population. Pour rassembler ces indicateurs, différentes sources de données (RGP 1976 ; RGPH 2005 ; RGPH 1987 ; EDS-MICS 2011 et EDS-MICS 2014) ainsi que des documents de référence en matière de projection démographique, ont été consultés.

33. L'ensemble d'hypothèses et des données de base utilisées pour les projections démographiques nationales portent sur les éléments suivants :

- Point de départ des projections : le tableau ci-dessous présente l'effectif de la population de l'année de base, réparti par groupe d'âge quinquennal, par sexe et selon le milieu de résidence.

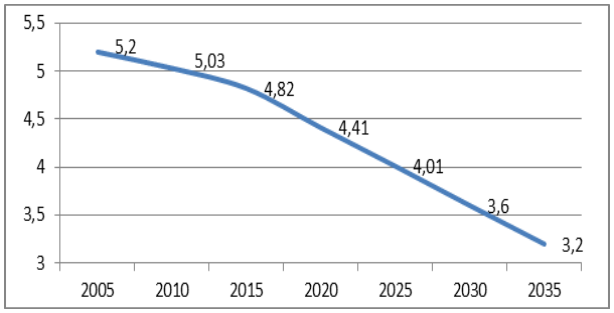
Tableau 2. Effectif de la population de l'année de base, réparti par groupe d'âge quinquennal et par sexe en milieu urbain

Âge	Hommes	Femmes	Urbain-homme	Urbain-femme
0-4	1 492 147	1 459 701	641 744	625 009
5-9	1 270 842	1 234 059	533 904	525 131
10-14	1 107 718	1 053 890	510 450	503 006
15-19	963 639	993 008	548 763	547 497
20-24	767 928	882 121	469 728	502 084
25-29	638 765	729 795	377 621	396 035
30-34	527 529	558 478	300 465	287 871
35-39	413 432	434 336	231 267	224 028
40-44	348 534	364 842	189 090	175 491
45-49	290 515	286 147	154 100	137 812
50-54	235 024	235 003	114 218	100 385
55-59	161 120	144 621	69 483	58 509
60-64	139 764	145 590	51 216	50 636
65-69	100 090	106 399	34 018	37 842
70-74	80 293	91 205	23 767	30 328
75-79	42 836	46 455	12 990	15 903
80+	51 860	66 150	13 306	21 241
Total	8 632 036	8 831 800	4 276 130	4 238 808

Source : RGPH 2005/BUCREP.

- L'Indice Synthétique de Fécondité (ISF): baisse progressive de la fécondité, en passant de 5,2 en 2005 à 5 en 2011 et 4,9 selon le dernier EDS-2014.

Figure 2. Indice Synthétique de Fécondité (ISF)



Source : Consultant à partir des données RGPH 2005/EDS 2011&2014

Cette baisse de fécondité se poursuit pour atteindre 3,2 en 2035, ce qui fait qu'au niveau national l'ISF reste encore élevée.

- L'espérance de vie à la naissance selon le sexe :

Tableau 3. L'espérance de vie à la naissance selon le sexe

	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
EV hommes	54,67	55,79	57,60	59,47	61,23	62,86	64,36
EV femmes	57,84	59,15	61,10	63,09	64,99	66,77	68,41
EV totale	56,27	57,49	59,38	61,32	63,15	64,86	66,43

Source : Consultant à partir des données RGPH 2005/EDS2011&2014/Projection 2015 à 2035

- Le solde migratoire : Le Cameroun constitue un pôle migratoire très attractif. Les données sur les migrations ne sont pas de bonne qualité et peuvent conduire à une sous-estimation du phénomène migratoire, le solde migratoire reste nul durant toute la période projetée.
- Le taux d'urbanisation : Le taux d'urbanisation accéléré qui est de 48,8% en 2005, tend à atteindre 66% en 2035, soit un accroissement annuel moyen de 0,57 point d'urbanisation.

3.1.2.2 Hypothèses de projections démographiques sous-nationales

34. La littérature sur les projections démographiques sous-nationales (entités inférieures au niveau national) offre deux principales approches méthodologiques :

- La première (ascendante) est fondée sur l'inexistence des projections nationales et/ou une bonne maîtrise de la dynamique démographique au sein des différentes entités géographiques qui composent le pays.
- La seconde approche (descendante) se propose de distribuer les projections nationales disponibles entre les différentes entités sous-nationales.

35. La démarche adoptée pour les projections au niveau des régions du Cameroun s'inscrit dans la logique de la seconde approche, car les projections globales au niveau national avaient déjà été élaborées et que, les mouvements migratoires internes et les mouvements naturels sont difficiles à maîtriser, notamment au niveau sous-national.

36. En général le modèle de projection démographique au niveau sous-national corrigé et traité sur Excel se présente comme suit :

Tableau 4. Modèle de projection démographique

Circonscription Administrative	Données d'entrée			Années					
	1987	2005	TCAM 87/2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035
1	$P_{1,1987}$	$P_{1,2005}$	TCAM (1;87/2005)	$P_{1,2010}$	$P_{1,2015}$	.	.	.	$P_{1,2035}$
2	$P_{2,1987}$	$P_{2,2005}$		$P_{2,2010}$	$P_{2,2015}$	.	.	.	$P_{2,2035}$
3	$P_{3,1987}$	$P_{3,2005}$	TCAM (3;87/2005	$P_{3,2010}$	$P_{3,2015}$	.	.	.	$P_{3,2035}$
360	$P_{360,1987}$	$P_{360,2005}$	TCAM (360;87/2005	$P_{360,2010}$	$P_{360,2015}$				$P_{360,2035}$
Population Totale	$P_{Nle1987}$	$P_{Nle2005}$		$P_{Nle2010}$	$P_{Nle2015}$	$P_{Nle2020}$	$P_{Nle2025}$	$P_{Nle2030}$	$P_{Nle2035}$
Pop_DEM Proj				$P'_{Nle2010}$	$P'_{Nle2015}$	$P'_{Nle2020}$	$P'_{Nle2025}$	$P'_{Nle2030}$	$P'_{Nle2035}$
Coéf d'ajustement				C_{2010}	C_{2015}	C_{2020}	C_{2025}	C_{2030}	C_{2035}

Taux d'accroissement de la population de la ville: TCAM $_{(j;87/2005)}$ = T_j = $\sqrt[18]{\frac{P_{2005}}{P_{1987}}} - 1$;où (j=1;.....;360)

Les taux d'accroissement de la population ont été ajustés pour être ramenés aux taux d'accroissement national et/ou régional afin d'atténuer l'effet amplificateur de l'immigration interne observé entre les deux RGPH de 1987 et de 2005 qui varie selon les arrondissements, les villes et les régions.

Taux d'accroissement de la population de la ville corrigé : $T'_{(i;j)} = T_{(i;j)} \mp \alpha_{(i;j)} = \sqrt[18]{\frac{P_{2005}}{P_{1987}}} - 1 \mp \alpha_{(i;j)}$

où $\alpha_{(i;j)}$ représente le coefficient d'ajustement des taux d'accroissement de la population de la zone "i" pour le ramener au taux de croissance moyen de la zone et au taux de croissance national.

$$P_{(i;j)} = P_{(i;j-n)} * \left(1 + T'_{(i;j)}\right)^{\wedge n}$$

avec $P_{(Nle;j)} = \sum_{i=1}^{360} \left(P_{(i;j)}\right)$

Quelle que soit la méthode utilisée, elle conduit à des résultats dont la somme est légèrement supérieure (ou inférieure) à l'effectif national projeté. Il est alors nécessaire de procéder à un ajustement des résultats ***sous-nationaux*** de manière à ce que la somme de leurs effectifs, pour une année donnée, corresponde à la ***population nationale projetée*** de cette année.

Soit β_j le coefficient d'ajustement de la population sous-nationale; $\beta_{(i;j)} = \frac{P'_{(Nle;j)}}{P_{(Nle;j)}}$ où; j=2005,...,2035

$P'_{(i;j)}$ = β_j *$P_{(i;j)}$: Effectif corrigé (dérivé) de la population de la circonscription administrative "i" pendant l'année "j".

$P'_{(Nle;j)} = \sum_{i=1}^{360} \left(P'_{(i;j)}\right) = \sum_{i=1}^{360} \left(\beta_{(i;j)} * P_{(i;j)}\right)$: population nationale pour l'année "j".

N.B : la même démarche est utilisée pour les **projections de la population urbaine** au niveau national et sous-national, la **population rurale** est déduite par simple soustraction.

3.1.3 Définition officielle du concept de ville

37. La Loi régissant l'urbanisme : loi n°2004/003 du 21 Avril 2004, fixe le seuil démographique officiel d'une ville à partir de 2000 habitants. Dans le 3ème RGPH-2005, « une ville correspond à tout groupe d'habitations qui remplit au moins l'un des deux critères ci-dessous :
    - Être le **chef-lieu** d'un District, d'un Arrondissement, d'un Département ou d'une Province.
    - Avoir une population agglomérée d'au moins **5000 habitants** et disposer des infrastructures suivantes : un établissement d'**enseignement** secondaire ou post-primaire, une formation **sanitaire**, des installations fonctionnelles de distribution d'**eau** et d'**électricité**, un **marché quotidien** ».
38. Ces définitions qui font actuellement l'objet de projets de révision, suscitent quelques remarques :
    - Le statut administratif est admis comme un critère suffisant pour attribuer le caractère urbain quel que soit l'effectif de la population. Ce critère présente certes un intérêt de par la fonction de commandement qu'il attribue à la ville, mais ne devrait pas être un critère exclusif. Le rayonnement d'une agglomération sur son hinterland ne peut réellement être possible que si elle dispose d'un bon niveau d'équipements et de services urbains mais également d'une attractivité économique liée à un ou plusieurs secteurs productifs ;
    - Le seuil minimal de 5000 habitants (3ème RGPH) et encore plus celui règlementaire de 2000 habitants (Loi de l'urbanisme de 2004) sont bien inférieurs à ce qui est couramment utilisé, à savoir une population de 10 000 habitants. Il en résulte que le nombre de villes par Région ne semble pas être un indicateur pertinent du degré d'urbanisation. Il n'y a pas de corrélation entre le nombre total de la population urbaine et le nombre de villes. L'Extrême Nord qui a un faible taux d'urbanisation (22,75%) se classe en seconde position, après le Centre, en termes de nombre de villes, alors que le Littoral qui est la Région la plus urbanisée du pays (92,50%), a un nombre de villes relativement faible ;
    - Comme prévu par la définition officielle, l'association au poids démographique d'autres critères en rapport avec le niveau d'équipement et de services, est impérative pour la définition de l'urbain. Cette analyse peut être approfondie et développée par catégorie de villes suivant différents seuils démographiques. Tel que présenté dans la définition officielle de l'urbain, le minimum requis en termes d'équipements pour une population de 5000 habitants, peut constituer un ratio minimal pour l'évaluation du niveau urbain des villes à l'état actuel.
    - Enfin, il est à noter que près de 40% des agglomérations ayant un statut administratif (en majorité des chefs-lieux d'Arrondissement) n'atteignent pas le seuil démographique de 5000 habitants.

3.2 Répartition spatiale de la population

39. La principale caractéristique de la répartition spatiale de la population camerounaise est la forte disparité constatée entre les régions. C'est une réalité ancrée dans l'histoire de la formation et du développement des établissements humains sur ce territoire, caractérisé par une très grande variété de milieux naturels, depuis le Sahel jusqu'à la forêt dense humide, des régions basses et planes aux hautes montagnes, mais également marqué par des flux

migratoires dont le dynamisme est toujours opérant.

40. Il en résulte une population inégalement répartie avec près de 80% de la population concentrée sur moins de 48% de la superficie du territoire.

41. L'analyse de l'évolution de la densité de la population par Région, montre la constance de ce phénomène en tant que tendance lourde de la dynamique démographique. Cette densité présente de fortes disparités régionales qui peuvent être classées en trois catégories :

- Régions densément peuplées : le Littoral (124,0 habitants/km2), l'Ouest (123 habitants/km2), le Nord-Ouest (99,9 habitants/km2) et l'Extrême-Nord (90,8 habitants/km2) ;
- Régions moyennement peuplées : le Sud-Ouest (51,8 habitants/km2), le Centre (44,9 habitants/km2) et le Nord (25,5 habitants/km2) et ;
- Régions faiblement peuplées : l'Adamaoua (13,9 habitants/km2), le Sud (7,92 habitants/km2) et l'Est (3,19 habitants/km2).

42. A l'échelle du Département, l'analyse de l'évolution de la densité de la population de 2005 à 2015, montre une tendance générale à la densification. La valeur de la densité moyenne a augmenté de 37,5 habitants/Km² en 2005 à 45 habitants/Km² en 2015, grâce à l'accroissement naturel et au phénomène de concentration. Mis à part les Départements de la Région Est dont la densité demeure très faible, toutes les autres Régions ont connu une densification de certains de leurs Départements.

43. Cette analyse permet également de confirmer que les dynamiques urbaines semblent de plus en plus associées à des peuplements régionaux articulés à des pôles urbains régionaux, indépendamment de l'accroissement des populations des deux Métropoles, Yaoundé et Douala.

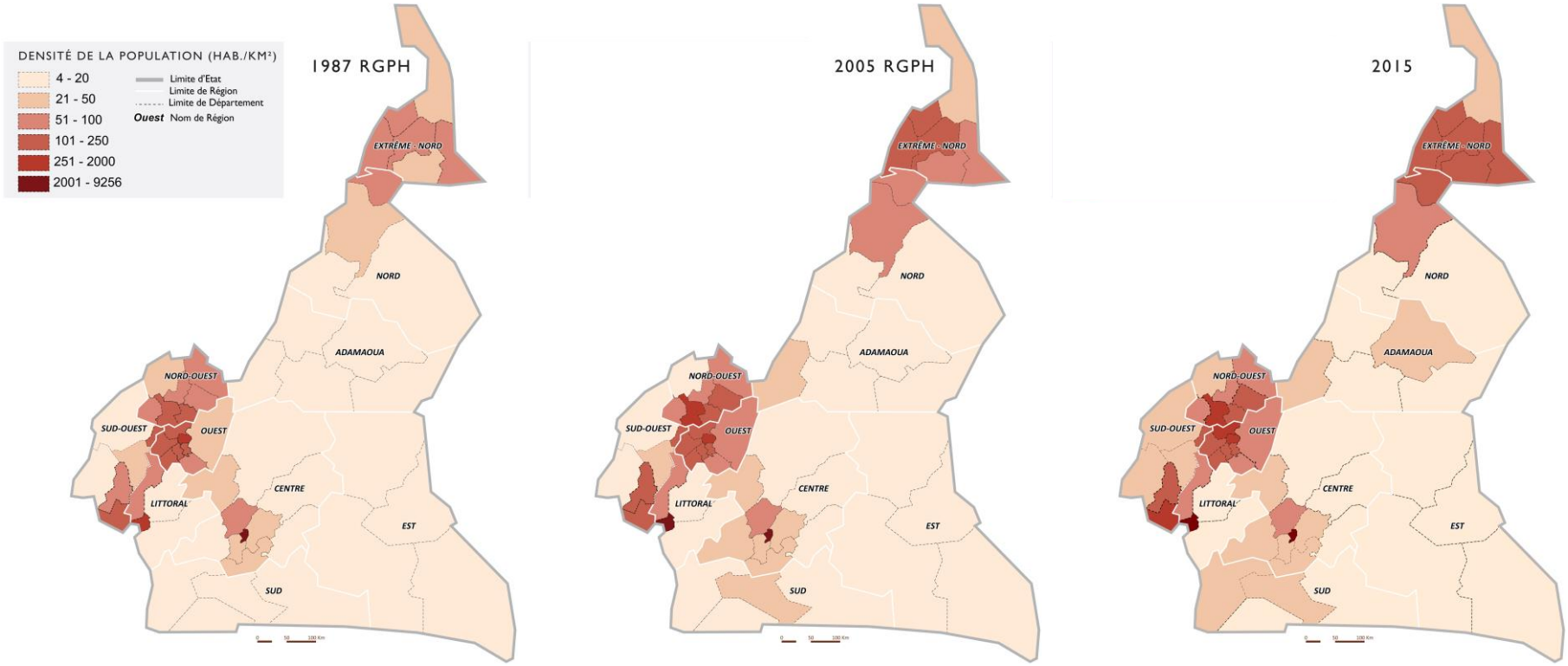
44. La variation des valeurs retenues pour l'analyse de la densité démographique, en optant pour des classifications de seuils de densité contrastés, permet une lecture plus affinée de la répartition spatiale de la population à l'échelle du territoire.

Tableau 5. Evolution de la dynamique de la population par Région (1987-2015)

Région	% de la population				% de la superficie
	1987	2005	2010	2015	
Adamaoua	5%	5%	5%	5%	13%
Centre	16%	18%	18%	18%	15%
Est	5%	4%	4%	4%	23%
Ext-Nord	17%	18%	17%	17%	7%
Littoral	13%	14%	14%	14%	5%
Nord	8%	9%	10%	10%	14%
Nord-Ouest	12%	10%	10%	10%	4%
Ouest	13%	10%	10%	10%	3%
Sud	3%	4%	4%	4%	10%
Sud-Ouest	8%	8%	8%	8%	6%
Cameroun	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Source : Données RGPH 1987/2005 et estimations du Consultant

Figure 3. Evolution de la répartition des densites démographiques par Département entre 2005 et 2015



- **Seuil minimal de la densité aligné sur la moyenne nationale en 2015,** soit (45 habitants/km²)

45. Les Départements où se concentrent les plus grandes agglomérations (+ 100 000 habitants) et les plus fortes concentrations rurales présentent des densités supérieures à la moyenne nationale.

46. Apparaissent plus clairement deux grands blocs de fortes densités :

- à l'Extrême-Nord : le Mayo-Tsanaga (159 hbts/km²), le Mayo-Sava (127,47 hbts/km²), la Diamaré (137,64 hbts/km²) ; les deux premiers correspondent à la zone des Monts Mandaras;
- à l'Ouest : le Mifi (749,89 hbts/km2), le Bamboutos (249,72 hbts/km2), la Menoua (207,08 hbts/km2 (96 hbts/km2) et le Nord-Ouest : le Mezam (300,36 hbts/km2), Bui (139,99 htc/km2) et le Ngo-Kétundjia (152,81 hbts/km2).

47. En dehors de ces grands blocs, on trouve des Départements de fortes densités plus ou moins isolés comme le Fako (226,41 hbts/km2), la Lékié (95,67 hbts/km2), le Mungo (101,95 hbts/km2) et le Mayo-Louti (94,02 hbts/km2).

Figure 4. Répartition de la densité sur la base du seuil moyen (45 habitants/km²)

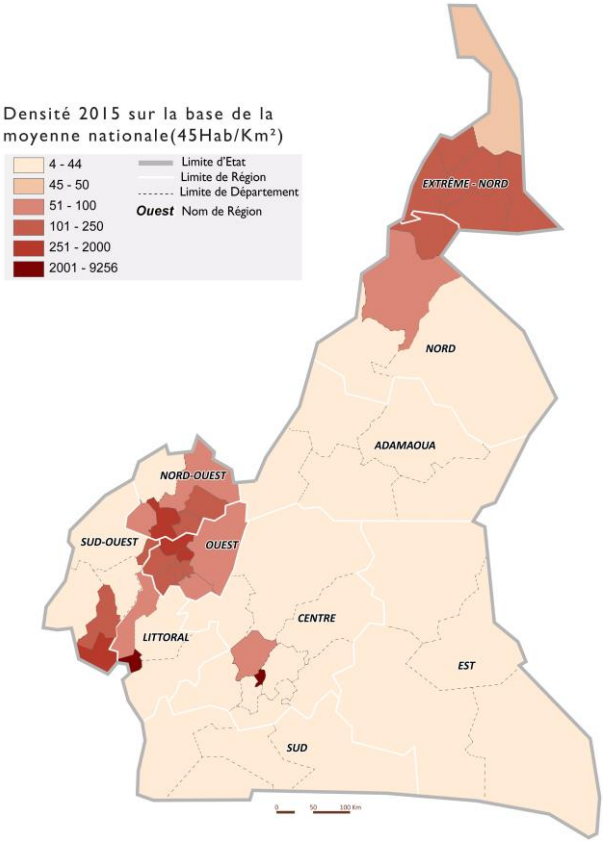
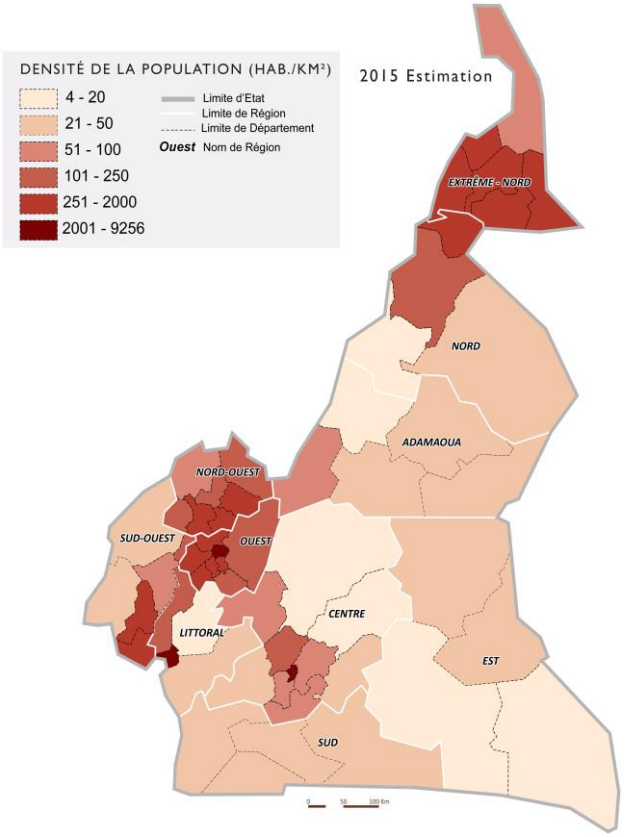


Figure 5. Répartition de la densité sur la base du seuil minimal (<10 habitants/km²)

- **Seuil minimal de la densité aligné sur les plus faibles valeurs enregistrées en 2015** (<10 habitants/km²)

48. Cette configuration fait ressortir la répartition de la population dans les zones de faible densité. Les Départements quasiment déserts sont le Bouma et Ngoko (4,3 hbts/Km²) et le Haut Nyong (5,9 hbts/Km²) à l'Est, la Haute Sanaga (9,8 hbts/Km²) et le Mbam et Kim (6 hbts/Km²) au Centre, le Faro et Déo (10 hbts/Km²) à l'Adamaoua, le Faro (9,2 hbts/Km²) au Nord et le Nkam (5,1 hbts/Km²) au Littoral.



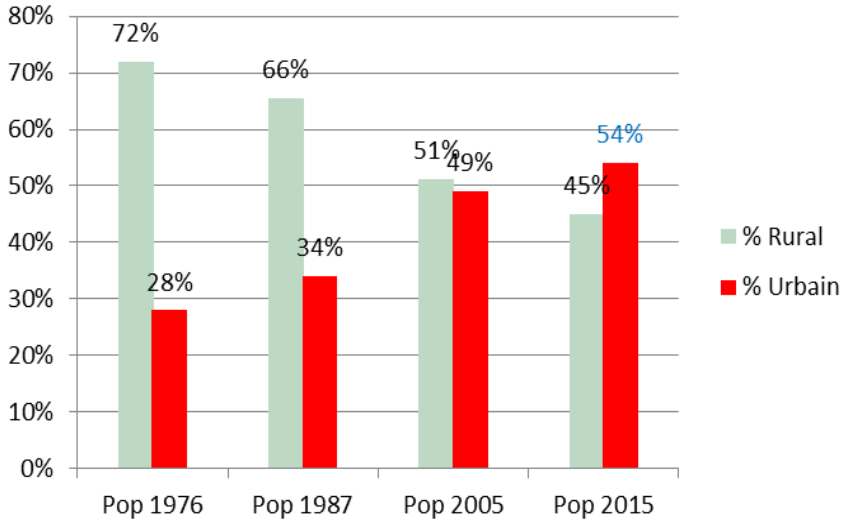
3.2.1 Rapport urbain / rural : Accroissement du taux d'urbanisation

49. Une analyse de la dynamique de la répartition de la population de 1976 à 2005, montre que le poids de la population du milieu rural a baissé progressivement. La population rurale a ainsi varié de 71,9% en 1976 à 48,8% selon les estimations de 2005. On assiste ainsi progressivement à une baisse de la croissance relative des zones rurales soit par émigration des populations ou alors par la polarisation des espaces ruraux par les villes environnantes.

50. Parallèlement, la population urbaine s'est accrue à un rythme soutenu. Le taux d'accroissement annuel moyen est passé de 5,7 % entre 1976 et 1987 à 4,2% entre 1987 et 2005.

51. Ce fort taux d'accroissement de l'urbanisation devra inverser le rapport urbain/rural qui jusqu'au 3ème RGPH de 2005 était en faveur du rural avec un taux de 51,2% de population résidant en milieu rural contre 48,8% dans les villes. Les estimations de 2015 illustrent cette tendance avec un taux de 55% de population urbaine. 2007 est l'année de renversement de la tendance et du basculement vers l'urbain.

Figure 6. Evolution de la population camerounaise selon le milieu de résidence entre 1976 et 2015



Source : RGPH 1976, 1987, 2005 et estimations du Consultant 2015

Tableau 6. Evolution du rapport urbain/rural par Région de 1987 à 2015

Région	1987		2005		2010		2015		Taux d'évolution de l'urbain (1987-2015)	
	Urbain	Rural	Urbain	Rural	Urbain	Rural	Urbain	Rural		
Adamaoua	36%	64%	39%	61%	39%	61%	39%	61%	4%	Répartition urbain/rural stagnante
Centre	49%	51%	72%	28%	76%	24%	79%	21%	30%	Importance de Yaoundé qui attire des populations de tout le pays
Est	27%	73%	36%	64%	41%	59%	47%	53%	20%	Région forestière, population attirée par les villes
Ext-Nord	21%	79%	22%	78%	25%	75%	28%	72%	8%	Région à dominante rurale
Littoral	77%	23%	93%	7%	95%	5%	96%	4%	19%	Importance de Douala
Nord	29%	71%	28%	72%	29%	71%	30%	70%	1%	Région à dominante rurale
Nord-Ouest	27%	73%	37%	63%	40%	60%	44%	56%	17%	Réseau de villes polarisé par Bamenda
Ouest	31%	69%	43%	57%	47%	53%	51%	49%	21%	Réseau de villes polarisé par Bafoussam
Sud	27%	73%	36%	64%	40%	60%	44%	56%	17%	Evolution tirée par la croissance d'Ebolowa, Sangmélima et Kribi
Sud-Ouest	34%	66%	42%	58%	43%	57%	45%	55%	11%	Topographie contraignante, population concentrée dans les villes
Cameroun	38%	62%	49%	51%	52%	48%	55%	45%	17%	Moyenne nationale

Source : RGPH 1976, 1987, 2005 et estimations du Consultant 2015

Dominante urbaine
Dominante rurale
Conforme à la moyenne nationale tendance rurale
Conforme à la moyenne nationale tendance urbaine

52. **A l'échelle de la Région**, l'évolution du rapport urbain/rural de 1987 à 2015 permet un classement des Régions en trois principales catégories :

- **Forte croissance du taux d'urbanisation (de 19% à 30%) :** il s'agit des Régions polarisées par les grands centres urbains du pays, en premier lieu, Yaoundé suivi de Bafoussam et Douala. La Région Est marque également une forte évolution d'urbanisation de sa population qui pourrait s'expliquer par le caractère forestier de cette région qui favorise l'installation dans les centres urbains ou encore par les flux d'immigration provenant notamment de la RCA.
- **Croissance moyenne du taux d'urbanisation (de 10% à 18%) :** il s'agit des Régions Nord-Ouest, Sud et à moindre mesure Sud-Ouest. Ce sont des régions où le rapport urbain/rural est en cours d'inversement du rural vers l'urbain avec une tendance vers l'équilibre.
- **Faible croissance du taux d'urbanisation (– 10%) :** il s'agit des trois Régions situées au Nord du Cameroun. La Région Nord, l'Adamaoua qui marque une stagnation dans la répartition urbain/rural et l'Extrême Nord qui présente le taux d'évolution le plus faible à l'échelle du pays. Ces résultats sont en cohérence avec les vocations agricole et agro-pastorale de ces trois Régions.

53. **A l'échelle du Département**, l'analyse de la répartition de la population permet d'affiner les résultats obtenus à l'échelle de la Région pour mieux coller à la réalité du territoire. La démarche adoptée dans cette analyse vise une double hiérarchisation/catégorisation :

- Classer les Départements selon le mode de résidence urbain/rural afin

d'identifier les Départements à dominante rurale, ceux à dominante urbaine et ceux qui présentent une structure mixte avec des populations urbaines et rurales équilibrées.

- Classer les Départements en catégorie de taille selon leur poids démographique.

54. Cette analyse effectuée à l'échelle du Département et qui s'appuie à la fois sur le poids démographique et le caractère urbain/rural, permet de mieux cibler la répartition des investissements, des équipements et des programmes de développement. L'objectif est double :

- D'une part, l'offre pourra être mieux définie pour être orientée prioritairement vers les territoires à fortes concentration démographique
- D'autre part, elle pourra être mieux adaptée à la nature du milieu auquel elle sera destinée. En effet, selon qu'il s'agit d'un territoire à dominante urbaine ou rurale, la nature des programmes de développement diffère à plusieurs niveaux : envergure des programmes, nature des services, des équipements et des réseaux à prévoir, type d'activités économiques à développer, institutions de programmation et de gestion, modalités de mise en œuvre, etc.

55. Autrement dit, les programmes de développement pourront être :

- ***Spatialement* concentrés,** dans les centres urbains au niveau des Départements à dominante urbaine,
- ***Spatialement diffus,*** pour couvrir les zones rurales au niveau des Départements à dominante rural,
- ou ***Mixtes,*** répartis équitablement entre les milieux urbains et ruraux, au niveau des Départements présentant des parts de populations égales entre les deux catégories.

56. Il est bien entendu qu'il s'agit là de faire ressortir des dominantes mais la réalité exige souvent de combiner ces différents modes opératoires du fait de leur complémentarité, pour satisfaire aussi bien les besoins des milieux urbains que ruraux. La fonction majeure d'un réseau urbain étant la desserte complète du territoire par un ensemble de services qui doivent atteindre la totalité d'une population dispersée tout en étant nécessairement regroupés en un nombre de lieux plus restreints.

Tableau 7. Récapitulatif de la hiérarchie des Départements selon la taille de population (Projection 2015)

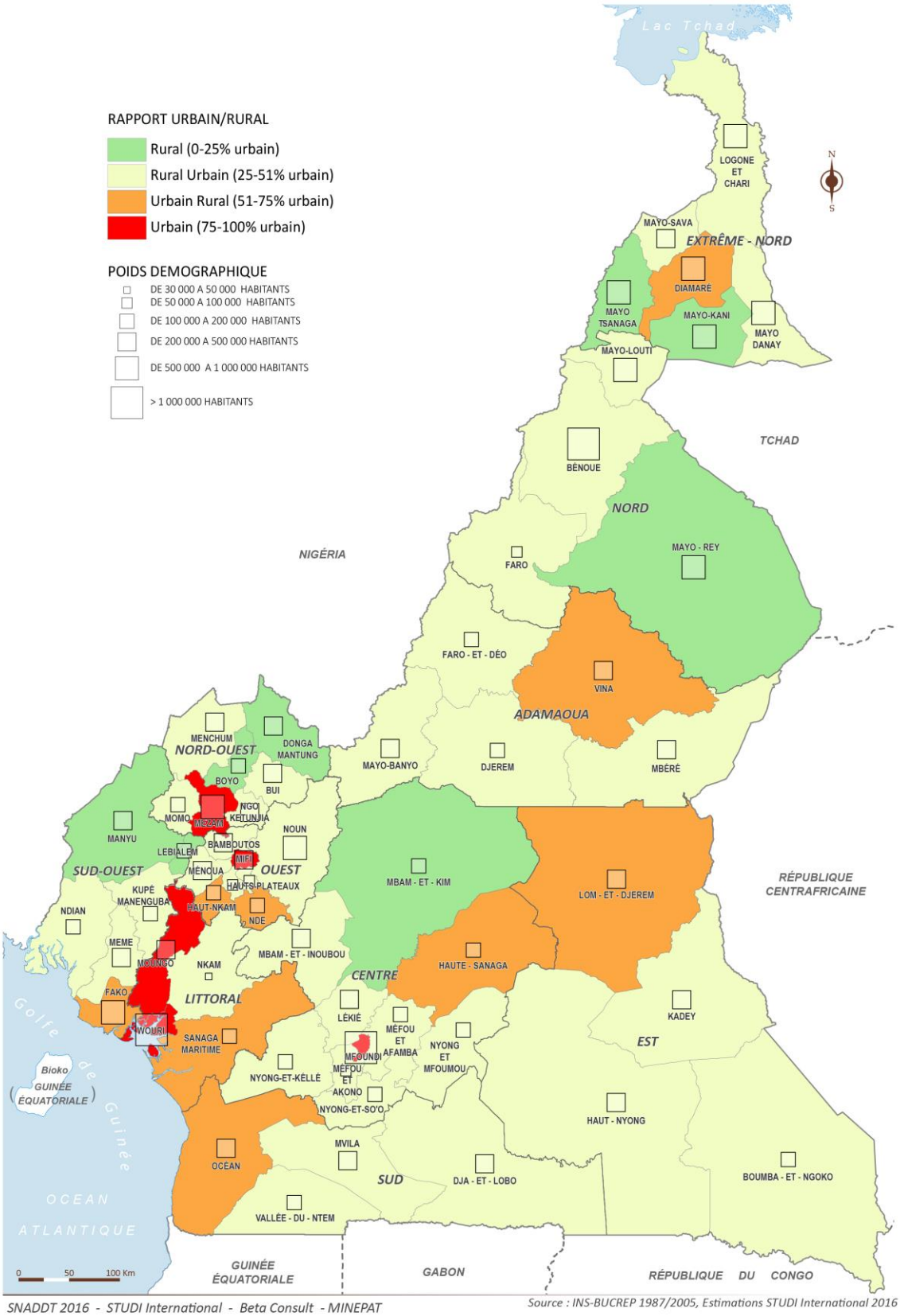
Catégorie de taille (Département)	Population totale par catégorie	% population par catégorie	Nbre Départ. par catégorie
+ 2 Millions	5 630 454	24,1%	2
De 1 Million à 2 Millions	1 247 497	5,3%	1
De 500 000 à 1 Million	6 665 998	28,6%	10
De 200 000 à 500 000	6 929 342	29,7%	22
De 100 000 à 200 000	2 517 993	10,8%	18
De 50 000 à 100 000	299 260	1,3%	4
De 30 000 à 50 000	31 928	0,1%	1
Total	**23 322 472**	**100%**	**58**

Source : Estimations du Consultant 2015

Tableau 8. Hiérarchie des Départements selon le poids démographique et rapport urbain/rural (Projections 2015)

Nom Département	Région	POPURB_2015	POPRUR_2015	POPT_2015	Catégories Départements hab.
MFOUNDI	CENTRE	2 852 987		2 852 987	**+ 2 Millions**
WOURI	LITTORAL	2 537 188	240 279	2 777 467	
BENOUE	NORD	567 330	680 167	1 247 497	**De 1 Million à 2 Millions**
MAYO TSANAGA	EXT-NORD	149 361	731 687	881 048	**De 500 000 à 1 Million**
DIAMARE	EXT-NORD	427 944	374 358	802 302	
MEZAM	NORD-OUEST	589 755	189 476	779 231	
FAKO	SUD-OUEST	495 205	179 776	674 982	
NOUN	OUEST	294 454	350 577	645 030	
LOGONE ET CHARI	EXT-NORD	228 759	388 839	617 597	
MAYO DANAY	EXT-NORD	178 836	432 411	611 247	
MAYO REY	NORD	94 249	479 274	573 523	
MAYO LOUTI	NORD	143 321	406 988	550 309	
MAYO KANI	EXT-NORD	119 315	411 414	530 729	
VINA	ADAMAOUA	267 291	195 047	462 338	**De 200 000 à 500 000**
MIFI	OUEST	348 238	86 012	434 250	
MAYO SAVA	EXT-NORD	114 747	318 174	432 921	
BUI	NORD-OUEST	202 498	217 885	420 383	
MOUNGO	LITTORAL	334 642	65 676	400 318	
BAMBOUTOS	OUEST	101 086	298 665	399 751	
LOM ET DJEREM	EST	222 655	168 231	390 886	
MEME	SUD-OUEST	177 096	211 786	388 882	
MENOUA	OUEST	128 833	215 632	344 466	
DONGA - MANTUNG	NORD-OUEST	77 112	234 075	311 187	
LEKIE	CENTRE	91 200	217 117	308 317	
MAYO BANYO	ADAMAOUA	81 817	200 458	282 275	
MANYU	SUD-OUEST	41 169	224 059	265 229	
OCEAN	SUD	136 601	128 128	264 729	
DJA ET LOBO	SUD	111 074	150 055	261 129	
NGO-KETUNJIA	NORD-OUEST	71 079	185 663	256 742	
MVILA	SUD	109 540	119 881	229 420	
MENCHUM	NORD-OUEST	59 100	159 176	218 277	
MBAM ET INOUBOU	CENTRE	95 350	122 122	217 472	
KADEY	EST	92 866	123 944	216 810	
HAUT-NYONG	EST	78 031	138 582	216 613	
MBERE	ADAMAOUA	66 329	140 619	206 948	
DJEREM	ADAMAOUA	58 932	131 637	190 569	**De 100 000 à 200 000**
SANAGA MARITIME	LITTORAL	104 677	77 687	182 365	
HAUT-NKAM	OUEST	83 321	77 065	160 387	
MBAM ET KIM	CENTRE	35 631	121 518	157 149	
NYONG ET KELLE	CENTRE	50 602	103 692	154 294	
NDIAN	SUD-OUEST	51 463	97 125	148 588	
MEFOU ET AFAMBA	CENTRE	47 940	99 420	147 361	
BOYO	NORD-OUEST	34 907	111 688	146 594	
MOMO	NORD-OUEST	52 153	91 646	143 799	
LEBIALEM	SUD-OUEST	23 700	118 510	142 210	
BOUMBA ET NGOKO	EST	56 913	80 824	137 736	
KUPE & MANENGOUBA	SUD-OUEST	43 106	83 546	126 651	
NYONG ET SO'O	CENTRE	58 379	58 637	117 016	
HAUTE SANAGA	CENTRE	59 375	56 847	116 222	
VALLEE DU NTEM	SUD	40 782	74 419	115 201	
FARO et DEO	ADAMAOUA	28 621	84 068	112 689	
NDE	OUEST	68 020	43 896	111 916	
NYONG ET MFOUMOU	CENTRE	32 916	74 331	107 246	
HAUTS-PLATEAUX	OUEST	22 711	64 923	87 635	**De 50 000 à 100 000**
FARO	NORD	21 497	63 850	85 347	
KOUNG - KHI	OUEST	28 589	35 965	64 554	
MEFOU ET AKONO	CENTRE	19 653	42 071	61 724	
NKAM	LITTORAL	12 242	19 686	31 928	**De 30 000 à 50 000**
58 Départements	**CAMEROUN**	**12 723 187**	**10 599 285**	**23 322 472**	

Figure 7.Poids de la population et rapport urbain/rural par Département (Projections 2015)



SNADDT 2016 - STUDI International - Beta Consult - MINEPAT

Source : INS-BUCREP 1987/2005, Estimations STUDI International 2016

57. L'analyse de la répartition de la population par Département suivant les critères, poids de la population et rapport urbain/rural, fait ressortir les conclusions suivantes :

- Près de 70% des Départements (40 sur 58) présentent une population entre 100 000 et 500 000 habitants ;
- Le Département de la Bénoué (Garoua) se classe en 3ème position après les deux Départements du Moundi (Yaoundé) et du Wouri (Douala), alors que Garoua vient en 4ème position dans le classement des agglomérations (estimation 2015) ;
- Les Départements qui présentent un poids démographique compris entre 500 000 et 1 million d'habitant se concentrent majoritairement à l'Extrême- Nord et au Nord (6 Départements sur 9). Dans cette catégorie, figurent également le Département du Mezam (Bamenda), du Noun (Foumbam et Foumbot à l'Ouest) et le Fako (Limbé et Buéa).
- Les Départements à dominante urbaine correspondent soit à des territoires marqués par la présence de grands centres urbains (Mfoundi, Wouri, Fako, Mifi, Mezam) ou alors à des régions faiblement peuplées avec des milieux naturels difficiles (Régions Est et Sud), contraignant les populations à se regrouper au niveau des agglomérations, souvent de faible taille.

3.3 Evolution de la taille et du nombre des villes

58. L'analyse de l'évolution de la taille et du nombre des agglomérations sur près de trois décennies (de 1987 à 2015), permet une lecture dynamique de la structuration du réseau urbain et met en évidence les tendances de son évolution future. Les principales observations qui s'en dégagent sont :

- Le nombre et la taille des agglomérations urbaines s'est régulièrement accru dans le sens d'un renforcement. Il en résulte une augmentation significative de la population urbaine qui inverse le rapport urbain/rural, jusque-là en faveur du rural.
- Le Cameroun dispose d'un réseau urbain bien plus développé que celui de la plupart des autres pays voisins. Selon les estimations de 2015, son réseau urbain repose sur près de 150 agglomérations de plus de 10 000 habitants.
- Le réseau urbain est renforcé par une hiérarchie équilibrée, une large variété d'agglomérations de toutes tailles et une primatie exceptionnellement faible (près de 1,2)[7] pour un pays du Sud, due à sa bicéphalie métropolitaine.
- Les catégories de villes qui ont le plus progressé sont celles correspondant à 20-50 Mille habitants (de 32 en 2005 à 53 en 2015) et 100-200 Mille habitants (de 4 en 2005 à 11 en 2015). La ville de Bamenda dépasse légèrement le seuil de 500 Mille habitants et rentre ainsi dans une nouvelle catégorie (500 mille – 1 Mo), jusque-là non répertoriée dans l'armature urbaine camerounaise.
- L'émergence d'une strate d'agglomérations intermédiaires qui jouent le rôle de capitales régionales. En 2015, 14 agglomérations dont 12 organisées en Communauté Urbaines, ont une population comprise entre 100 000 et 500 000

7 Primatie : indice utilisé pour apprécier le degré de concentration et la hiérarchie urbaine. Selon l'indice de Jefferson, c'est le rapport de l'effectif de la population de la plus grande ville (P1) à celui de la deuxième ville (P2) soit : Ip = P1/P2.

habitants. Avec les deux métropoles, Yaoundé et Douala, ces villes constituent l'armature urbaine nationale qui totalise près de 70% de la population urbaine camerounaise.

- Les dynamiques urbaines semblent de plus en plus associées à des peuplements régionaux. La disparité, entre les 2 Métropoles et les villes secondaires, a tendance à s'atténuer depuis les années 80.
- Les rangs des 2 métropoles ont tendance à s'inverser. Yaoundé a déclassé Douala et l'écart pourra s'amplifier à plus ou moins long terme.

Tableau 9. Evolution du nombre d'agglomérations par catégorie de taille et répartition de la population urbaine de 1987 à 2015

Catégorie de taille (ville)	1987	2005	2010	2015
POPULATION DES AGGLOMERATIONS URBAINES PAR CATEGORIE DE TAILLE				
Chefs-lieux d'Arrond. (moins 5000 habitants)	384 984	347 631	289 431	**261 924**
5000 - 10 000	270 526	446 168	450 642	**476 521**
10 000 - 20 000	396 287	630 761	851 950	**887 530**
20 000 - 50 000	686 906	971 995	1 102 656	**1 599 908**
50 000 - 100 000	398 256	1 166 683	1 068 516	**1 167 362**
100 000 - 200 000	234 214	502 875	1 137 827	**1 430 170**
200 000 - 500 000	-	706 897	980 642	**1 478 751**
500 000 - 1 Million	1 271 607	-	-	**-**
+ 1 Million (2,5 à 3 Millions)	-	3 724 486	4 663 816	**5 389 597**
NOMBRE D'AGGLOMERATIONS URBAINES PAR CATEGORIE DE TAILLE				
Chefs-lieux d'Arrond. (moins 5000 habitants)	155	148	123	**102**
5000-10 000	39	63	65	**64**
10 000 - 20 000	28	45	60	**61**
20 000 - 50 000	22	32	36	**53**
50 000 - 100 000	5	16	15	**16**
100 000 - 200 000	2	4	9	**11**
200 000 - 500 000	-	3	3	**4**
500 000 - 1 Million	2	-	-	**-**
+ 1 Million (2,5 à 3 Millions)	-	2	2	**2**
NOMBRE TOTAL D'AGGLOMERATIONS URBAINES (+ 5000 Hab. et +10 000 Hab.)				
Nombre Total d'agglomérations de + 5000 habitants (seuil officiel)	98	165	190	**211**
Nombre Total d'agglomérations de + 10 000 habitants	59	102	125	**147**

Source : RGPH 1987, 2005 et estimations du Consultant 2010 et 2015

Tableau 10. Evolution de la répartition de la population urbaine par ville de 1987 à 2015

Agglomérations urbaines de moins 5000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
AFANLOUM	CENTRE	-	401	308	259	
EDZENDOUAN	CENTRE	-	413	363	456	
NORD-MAKOMBE	LITTORAL	-	530	493	495	
Manoka	LITTORAL	1 429	517	493	577	
NGUIBASSAL	CENTRE	-	576	488	581	
ASSAMBA	CENTRE	2 416	891	709	702	
MASSOK-SONGLOULOU	LITTORAL	-	793	735	761	
MENGUEME	CENTRE	-	823	708	862	
NSEM	CENTRE	1 439	873	731	873	
KOMBO ABEDIMO	SUD-OUEST	-	754	808	944	
DZENG	CENTRE	611	667	707	968	
LEMBE YEZOUM	CENTRE	-	776	688	972	
NYAKOMBO	CENTRE	-	617	700	1 094	
DOUMAINTANG	EST	-	591	826	1 225	
BIBEY	CENTRE	-	1 057	1 075	1 232	
TOKO	SUD-OUEST	-	681	853	1 282	
NKOLAFAMBA	CENTRE	-	368	606	1 309	
OVENG	SUD	350	639	905	1 365	
NITOUKOU	CENTRE	-	1 310	1 303	1 376	
MBOMA	EST	-	726	991	1 420	
NGOK MAPUBI	CENTRE	694	1 060	1 140	1 469	
NDEM-NAM	EST	-	595	918	1 478	
LOBO	CENTRE	-	1 091	1 232	1 521	
DIBANG	CENTRE	792	1 225	1 288	1 538	
AKOM II	SUD	936	1 258	1 383	1 547	
SALALOMO	EST	-	973	1 240	1 597	
YINGUI	LITTORAL	1 612	1 525	1 573	1 600	
MESSONDO	CENTRE	962	1 132	1 198	1 615	
BAKOU	OUEST	1 061	1 153	1 389	1 706	
BIYOUHA	CENTRE	-	1 651	1 616	1 707	
ISANGELE	SUD-OUEST	1 036	1 579	1 652	1 719	
BONDJOCK	CENTRE	-	1 046	1 156	1 739	
IDABATO	SUD-OUEST	363	1 210	1 479	1 804	
MBOTORO	EST	-	1 028	1 347	1 815	
FOKOUE	OUEST	1 124	1 127	1 399	1 869	
NKOLMETET	CENTRE	-	1 529	1 535	1 875	
BIWONG-BANE	SUD	543	802	1 169	1 927	
MINTA	CENTRE	1 924	2 151	1 983	1 955	
ELIG MFOMO	CENTRE	536	996	1 249	1 956	
MA'AN	SUD	540	904	1 304	2 012	
NDOM	LITTORAL	1 925	2 294	2 121	2 030	
BEBENG	EST	-	1 125	1 488	2 034	
NGAMBE	LITTORAL	2 510	2 573	2 316	2 089	
MOUANKO	LITTORAL	1 785	1 604	1 745	2 093	
BAMUSSO	SUD-OUEST	581	801	1 229	2 121	
NGIE	NORD-OUEST	3 833	1 983	1 993	2 219	
ENDOM	CENTRE	1 129	1 758	1 872	2 265	
MENGANG	CENTRE	-	2 144	2 138	2 277	
DEUK	CENTRE	893	1 706	1 894	2 386	
BAYANGAM	OUEST	-	1 201	1 667	2 459	
MATOMB	CENTRE	1 508	2 234	2 244	2 464	
NGOMEDZAP	CENTRE	1 670	2 150	2 160	2 481	
NGOYLA	EST	646	1 271	1 778	2 496	
BATIE	OUEST	-	1 762	2 020	2 540	
MINTOM	SUD	179	1 322	1 819	2 543	
AKOEMAN	CENTRE	-	2 770	2 679	2 613	
BASSAMBA	OUEST	-	2 814	2 757	2 655	
BIPINDI	SUD	324	861	1 460	2 715	
YOKO	CENTRE	3 126	3 093	2 741	2 732	
DEMBO	NORD	4 828	2 284	2 253	2 763	
BIKOK	CENTRE	402	1 414	1 928	2 783	
BENGBIS	SUD	1 223	1 605	2 052	2 801	

En 2015,

Moins de 5 000 Hab.

102 villes
(2%)
de la population urbaine

Agglomérations urbaines de moins 5000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
ESSE	CENTRE	1 486	2 360	2 468	2 817	
MESSOK	EST	-	1 627	2 135	2 952	
NLONAKO	LITTORAL	735	3 412	3 063	2 964	
POUMA	LITTORAL	1 409	3 154	2 867	2 981	
MVENGUE	SUD	765	1 326	1 933	3 050	
NIETE	SUD	17	805	1 413	3 101	
EVODOULA	CENTRE	1 199	2 236	2 503	3 142	
BUM	NORD-OUEST	5 106	2 775	2 792	3 294	
MVANGAN	SUD	1 153	1 695	2 282	3 358	
MBOANZ	EST	-	1 613	2 338	3 491	
NYANON	LITTORAL	-	2 228	2 706	3 512	
BANWA	OUEST	-	2 032	2 653	3 543	
AKONO	CENTRE	1 529	3 168	3 365	3 624	
BANA	OUEST	3 590	2 878	3 176	3 666	
FURU-AWA	NORD-OUEST	640	1 501	2 290	3 776	
NGORO	CENTRE	2 034	3 293	3 368	3 810	
MENGONG	SUD	478	1 383	2 277	3 922	
NKONG-NI	OUEST	-	824	1 754	3 974	
MBE	ADAMAOUA	2 525	3 585	3 571	4 021	
BANGOU	OUEST	3 122	2 794	3 262	4 062	
DJEBEM	OUEST	2 579	2 464	3 167	4 109	
AWAE	CENTRE	1 713	3 427	3 695	4 138	
PORHI	EXT-NORD	2 258	1 837	2 418	4 168	
NDOUKOULA	EXT-NORD	-	1 454	2 348	4 179	
YABASSI	LITTORAL	6 517	4 288	4 253	4 286	
MAYO BALEO	ADAMAOUA	1 796	3 507	3 768	4 293	
BATCHENGA	CENTRE	-	3 308	3 746	4 330	
ZINA	EXT-NORD	-	1 690	2 572	4 386	
MEYOMESSALA	SUD	220	1 305	2 307	4 450	
NGOULEMAKONG	SUD	1 915	2 682	3 383	4 457	
CAMPO	SUD	1 003	2 492	3 356	4 512	
EYUMODJOCK	SUD-OUEST	2 158	2 083	2 869	4 629	
MOMBO	LITTORAL	-	4 605	4 646	4 648	
KONTCHA	ADAMAOUA	-	3 290	3 980	4 763	
SALAPOUMBE	EST	-	2 947	3 758	4 873	
BOT MAKAK	CENTRE	2 223	4 257	4 493	4 883	
DATCHEKA	EXT-NORD	1 640	2 383	3 219	4 895	
MISAJE	NORD-OUEST	3 862	3 601	4 107	4 979	
EBEBDA	CENTRE	767	2 770	3 650	4 988	
	Total	**384 984**	**347 631**	**289 431**	**261 924**	

Agglomérations urbaines de 5000 à 10 000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
NGAMBE TIKAR	CENTRE	1 393	3 562	4 098	5 015	
WINA	EXT-NORD	1 126	2 227	3 237	5 029	
WABANE	SUD-OUEST	16 743	5 096	4 525	5 238	
DJA	EST	-	3 489	4 306	5 273	
NGUELEMEDOUKA	EST	2 387	3 549	4 370	5 500	
DJOHONG	ADAMAOUA	1 872	4 145	4 668	5 502	
FUNGOM	NORD-OUEST	772	1 315	2 571	5 560	
LOGONE-BIRNI	EXT-NORD	5 004	3 575	4 113	5 719	
NKONDJOCK	LITTORAL	2 425	3 676	4 648	5 862	
MBANKOMO	CENTRE	931	3 429	4 447	5 872	
NJINIKOM	NORD-OUEST	6 679	4 975	5 226	5 891	
DIANG	EST	1 617	2 984	4 176	5 897	
MESSAMENA	EST	1 825	3 180	4 222	5 922	
DIKOME-BALUE	SUD-OUEST	-	4 714	5 252	6 005	
UPPER BAYANG	SUD-OUEST	949	2 046	3 256	6 069	
SOULEDE ROUA	EXT-NORD	-	1 881	3 065	6 184	
MUMDEMBA	SUD-OUEST	3 285	5 236	5 789	6 369	
GUERE	EXT-NORD	2 058	3 368	4 517	6 370	
NDELELE	EST	2 894	4 113	5 038	6 390	

En 2015,

de 5 000 à 10 000 Hab.

64 villes
(4%)
de la population urbaine

Agglomérations urbaines de 5000 à 10 000 habitants						
Villes	**Région**	**1987**	**2005**	**2 010**	**2015**	**Classement par catégorie de taille**
GALIM TIGNERE	**ADAMAOUA**	3 342	5 233	5 389	6 414	
HILE-HALIFA	**EXT-NORD**	1 175	3 647	4 872	6 529	
BASCHEO	**NORD**	-	2 751	4 050	6 689	
TA BONG	**EXT-NORD**	4 061	3 303	4 030	6 765	
OMBESSA	**CENTRE**	-	3 816	5 017	6 799	
MOLOUNDOU	**EST**	2 600	4 421	5 516	6 851	
DOUME	**EST**	3 335	6 093	6 442	6 859	
NGOURA	**EST**	-	2 633	3 967	6 899	
DIR	**ADAMAOUA**	3 931	5 148	5 268	7 033	
DIZANGUE	**LITTORAL**	6 918	6 632	6 827	7 179	
OLAMZE	**SUD**	537	2 042	3 758	7 186	
GARI GOMBO	**EST**	1 348	4 588	5 729	7 304	
LOLODORF	**SUD**	2 243	4 450	5 728	7 339	
NGOUMOU	**CENTRE**	1 695	5 240	6 228	7 374	
BEKA	**NORD**	1 842	3 606	5 108	7 378	
NJIKWA	**NORD-OUEST**	932	5 455	6 361	7 407	
WEST-COAST	**SUD-OUEST**	-	5 872	6 508	7 478	
BAHAM	**OUEST**	1 743	3 627	5 238	7 564	
OKOLA	**CENTRE**	2 102	3 725	5 246	7 573	
KALFOU	**EXT-NORD**	1 444	3 669	5 294	7 750	
NGUTI	**SUD-OUEST**	3 074	4 560	5 872	7 897	
FONTEM	**SUD-OUEST**	12 597	7 023	7 208	7 938	
MERI	**EXT-NORD**	2 830	2 982	4 448	8 075	
BELEL	**ADAMAOUA**	2 657	5 555	6 346	8 298	
LOMIE	**EST**	1 661	4 266	5 994	8 395	
ZOETELE	**SUD**	1 708	3 634	5 473	8 481	
BAZOU	**OUEST**	4 983	5 923	7 130	8 536	
BAMENDJOU	**OUEST**	4 589	5 351	6 690	8 545	
BOKITO	**CENTRE**	2 521	4 273	5 913	8 617	
AYOS	**CENTRE**	5 214	8 653	8 612	8 693	
BANGEM	**SUD-OUEST**	2 821	5 712	7 055	8 757	
FUNDONG	**NORD-OUEST**	10 433	7 624	8 078	8 979	
BATCHAM	**OUEST**	2 979	3 301	5 092	9 095	
HINA	**EXT-NORD**	1 694	3 901	5 779	9 145	
DIMAKO	**EST**	4 613	6 112	7 549	9 257	
BARE-BAKEM	**LITTORAL**	7 012	7 512	8 407	9 297	
NDIKINIMIKI	**CENTRE**	2 422	8 874	9 111	9 316	
DIBOMBARI	**LITTORAL**	2 510	12 823	10 985	9 320	
MAYO DARL	**ADAMAOUA**	-	7 493	8 113	9 492	
MBVEN	**NORD-OUEST**	1 596	5 070	6 920	9 506	
KAI KAI	**EXT-NORD**	-	4 935	6 416	9 633	
DJOUM	**SUD**	2 869	5 447	7 243	9 637	
WAZA	**EXT-NORD**	3 570	5 646	7 385	9 728	
VELE	**EXT-NORD**	2 341	4 908	6 844	9 916	
PENKA-MICHEL	**OUEST**	4 950	5 258	6 917	9 932	
	Total	**270 526**	**446 168**	**450 642**	**476 521**	

Agglomérations urbaines de 10 000 à 20 000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
BANDJA	OUEST	4 946	6 167	7 771	10 085	
MBANGASSINA	CENTRE	2 322	4 306	6 248	10 250	
WIDIKUM-MENKA	NORD-OUEST	654	7 289	8 538	10 330	
ALOU	SUD-OUEST	-	5 620	7 341	10 524	
MBANG	EST	1 082	7 323	8 694	10 524	
DARGALA	EXT-NORD	-	4 086	6 583	10 612	
GOULFEY	EXT-NORD	4 481	5 754	7 313	10 643	
KONYE	SUD-OUEST	1 299	4 367	6 693	10 715	
PETTE	EXT-NORD	1 930	10 442	10 618	10 921	
BABESSI	NORD-OUEST	7 100	7 320	8 666	11 116	
KETTE	EST	2 077	4 951	7 471	11 235	
GALIM	OUEST	4 921	5 679	7 491	11 291	
TCHATIBALI	EXT-NORD	4 853	7 482	9 177	11 578	
BABADJOU	OUEST	3 246	5 243	7 412	11 844	
NONI	NORD-OUEST	-	4 692	7 442	11 930	
MOUTOURWA	EXT-NORD	1 228	4 570	7 465	12 476	
MFOU	CENTRE	4 608	10 533	11 626	13 088	
AKWAYA	SUD-OUEST	1 490	3 507	6 327	13 093	
TIGNERE	ADAMAOUA	5 689	11 085	11 721	13 151	
MAYO-MOSKOTA	EXT-NORD	3 509	6 281	8 771	13 351	
DEMSA	NORD	-	7 898	10 045	13 390	
BOMBE	EST	-	8 228	10 491	13 490	
JAKIRI	NORD-OUEST	4 069	9 959	11 433	13 534	
AKO	NORD-OUEST	1 834	5 516	8 652	13 650	
MAKARI	EXT-NORD	4 739	6 287	8 632	13 653	
TOKOMBERE	EXT-NORD	3 521	6 147	8 787	13 727	
MAKAK	CENTRE	5 156	8 392	10 718	13 742	**En 2015,**
SAA	CENTRE	4 099	9 895	11 382	13 752	
NTUI	CENTRE	3 955	10 500	11 962	13 824	**de 10 000 à 20 000 Hab.**
MENCHUM-VALLEY	NORD-OUEST	2 316	7 370	9 672	13 942	
POLI	NORD	2 329	8 462	10 707	14 120	
NWA	NORD-OUEST	2 118	7 400	9 899	14 180	**61 villes**
BTAR -OYA	EST	4 271	8 206	10 763	14 431	**(7%)**
TONGA	OUEST	7 767	10 807	12 654	14 571	**de la population urbaine**
DARAK	EXT-NORD	-	8 614	11 283	14 840	
BALIKUMBAT	NORD-OUEST	13 677	10 163	11 247	14 898	
MINDIF	EXT-NORD	4 249	8 332	11 139	15 421	
MBONGE	SUD-OUEST	4 164	5 287	8 248	15 434	
MBENGWI	NORD-OUEST	4 602	10 961	13 199	15 812	
TOUROUA	NORD	-	8 849	11 680	15 895	
KOUTABA	OUEST	7 602	9 410	11 923	15 895	
MOULVOUDAYE	EXT-NORD	3 892	7 383	10 463	16 372	
BATIBO	NORD-OUEST	7 039	10 350	12 967	16 386	
MOGODE	EXT-NORD	4 313	7 201	10 333	16 587	
GAZAWA	EXT-NORD	6 447	11 006	13 559	16 702	
BELO	NORD-OUEST	2 219	10 130	12 759	16 743	
NANGA EBOKO	CENTRE	11 721	18 282	17 653	17 147	
KAR-HAY	EXT-NORD	4 244	11 789	14 207	17 338	
MONATELE	CENTRE	6 041	10 324	13 373	17 367	
MAMFE	SUD-OUEST	6 666	13 046	15 106	17 377	
MASSANGAN	OUEST	2 426	8 237	11 896	17 433	
TUBAH	NORD-OUEST	5 963	13 068	15 184	17 691	
TCHOLLIRE	NORD	6 081	10 465	13 666	17 745	
MADINGRING	NORD	-	9 551	12 835	18 087	
NKOTENG	CENTRE	10 769	17 743	18 310	18 565	
AKONOLINGA	CENTRE	12 636	19 282	18 723	18 588	
MBANDJOCK	CENTRE	10 506	18 771	18 726	18 630	
KOZA	EXT-NORD	5 076	9 723	13 246	18 952	
NGAOUI	ADAMAOUA	-	12 831	15 914	19 526	
REY-BOUBA	NORD	4 147	6 754	10 452	19 578	
MAKENENE	CENTRE	7 364	13 974	16 756	19 755	
	Total	**396 287**	**630 761**	**851 950**	**887 530**	

Agglomérations urbaines de 20 000 à 50 000 habitants						
Villes	**Région**	**1987**	**2005**	**2 010**	**2015**	**Classement par catégorie de taille**
FOTOKOL	**EXT-NORD**	5 788	11 787	15 365	20 109	
SANTCHOU	**OUEST**	4 147	9 428	13 808	20 410	
KEKEM	**OUEST**	7 115	17 333	18 971	20 559	
SANTA	**NORD-OUEST**	2 655	8 128	12 886	20 580	
BALI	**NORD-OUEST**	17 603	17 612	19 247	20 755	
KOLOFATA	**EXT-NORD**	2 191	10 605	14 380	20 823	
NKAMBE	**NORD-OUEST**	19 246	17 191	18 710	20 852	
ESEKA	**CENTRE**	6 308	17 904	19 474	20 864	
MAYO-OULO	**NORD**	4 705	8 404	12 729	21 209	
BANKIM	**ADAMAOUA**	3 478	11 372	14 658	21 349	
GUIDIGUIS	**EXT-NORD**	7 587	15 741	18 391	21 511	
ABONG MBANG	**EST**	10 377	15 663	18 487	21 610	
Bandjoun	**OUEST**	2 190	20 354	21 239	22 021	
KOUOPTAMO	**OUEST**	2 657	8 009	13 053	22 219	
BOURRHA	**EXT-NORD**	2 840	8 542	13 528	22 882	
MANJO	**LITTORAL**	17 800	26 758	25 019	23 182	
NDU	**NORD-OUEST**	7 725	12 531	16 880	23 450	
FIKO	**LITTORAL**	-	16 022	19 565	23 522	
MALENTOUEN	**OUEST**	5 233	11 661	16 937	24 659	
BELABO	**EST**	8 089	15 616	19 765	24 741	
BIBEMI	**NORD**	4 351	9 140	14 360	25 131	
SOA	**CENTRE**	1 310	15 456	19 711	25 172	
TIBATI	**ADAMAOUA**	13 837	22 869	23 163	25 489	
MAGA	**EXT-NORD**	8 625	15 701	20 248	26 198	**En 2015,**
TOMBEL	**SUD-OUEST**	9 237	15 632	20 242	26 452	
NJOMBE-PENJA	**LITTORAL**	13 835	31 090	28 998	26 847	**de 20 000 à 50 000 Hab.**
BANGOURAIN	**OUEST**	7 369	14 582	20 094	27 364	
GOBO	**EXT-NORD**	5 327	13 747	19 343	27 672	**53 villes**
BAFUT	**NORD-OUEST**	-	16 388	21 527	30 390	**(13%)**
EKONDO TITI	**SUD-OUEST**	4 493	15 370	21 885	31 082	**de la population urbaine**
BOGO	**EXT-NORD**	7 512	21 046	24 982	31 412	
AMBAM	**SUD**	5 843	16 060	22 605	31 584	
GAROUA-BOULA	**EST**	14 125	22 410	26 840	31 933	
MBANGA	**LITTORAL**	22 102	28 306	30 461	32 253	
LOUM	**LITTORAL**	25 578	37 537	35 002	32 278	
MAGBA	**OUEST**	8 073	19 829	25 791	33 338	
NGAOUNDAL	**ADAMAOUA**	10 141	25 853	29 042	33 443	
MEIGANGA	**ADAMAOUA**	28 379	38 096	35 623	34 269	
WUM	**NORD-OUEST**	23 729	27 218	31 466	35 822	
OBALA	**CENTRE**	11 715	29 054	32 484	36 571	
FIGUIL	**NORD**	6 954	20 226	27 184	36 812	
YOKADOUMA	**EST**	9 268	21 091	28 293	37 884	
TOUBORO	**NORD**	9 982	18 583	25 330	38 838	
PITOUA	**NORD**	11 011	21 546	28 951	38 879	
LAGDO	**NORD**	8 407	21 517	28 647	41 926	
BANGANGTE	**OUEST**	18 610	28 011	34 520	42 257	
KAELE	**EXT-NORD**	14 337	25 810	32 897	42 602	
BAFANG	**OUEST**	31 174	34 941	39 356	43 762	
NDOP	**NORD-OUEST**	12 229	25 740	34 144	45 065	
TCHEBOA	**NORD**	9 643	22 565	31 424	45 260	
BAFIA	**CENTRE**	27 356	47 471	47 214	47 102	
BATOURI	**EST**	17 931	31 683	39 174	47 934	
MBALMAYO	**CENTRE**	31 753	52 813	51 530	49 580	
	Total	**686 906**	**971 995**	**1 102 656**	**1 599 908**	

Agglomérations urbaines de de 50 000 à 100 000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
BANYO	ADAMAOUA	15 180	30 730	39 556	50 976	En 2015, de 50 000 à 100 000 Hab. 14 villes (9%) de la population urbaine
YAGOUA	EXT-NORD	25 773	37 867	44 662	52 457	
MELONG	LITTORAL	15 051	49 180	52 040	54 094	
MUYUKA	SUD-OUEST	11 863	28 046	39 502	55 398	
OKU	NORD-OUEST	-	28 491	40 489	58 219	
MOKOLO	EXT-NORD	17 785	33 335	44 600	62 260	
FOUMBOT	OUEST	21 578	47 643	57 424	68 376	
MBOUDA	OUEST	26 174	46 071	56 261	68 856	
MORA	EXT-NORD	14 751	39 440	56 185	80 197	
SANGMELIMA	SUD	21 435	51 308	65 089	81 797	
EDEA	LITTORAL	45 555	66 581	75 381	84 031	
FOUMBAN	OUEST	46 920	83 522	83 846	85 169	
GUIDER	NORD	28 312	52 316	65 500	85 300	
BAMOUGOUM	OUEST	1 356	58 152	73 226	91 709	
DSCHANG	OUEST	29 312	63 838	77 221	92 648	
EBOLOWA	SUD	32 047	64 980	79 305	95 876	
	Total	398 256	1 166 683	1 068 516	1 167 362	

Agglomérations urbaines de 100 000 à 200 000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
KUMBO	NORD-OUEST	28 923	80 212	94 286	109 309	En 2015, de 100 000 à 200 000 Hab. 10 villes (10%) de la population urbaine
KOUSSERI	EXT-NORD	48 620	89 123	100 605	111 727	
KRIBI	SUD	19 778	59 928	83 404	114 337	
NKONGSAMBA	LITTORAL	76 887	104 050	111 027	116 237	
LIMBE	SUD-OUEST	40 568	84 223	106 322	132 264	
BERTOUA	EST	35 797	88 462	111 545	138 754	
BALENG	OUEST	1 398	99 524	119 557	141 578	
TIKO	SUD-OUEST	35 796	101 859	122 150	144 276	
KUMBA	SUD-OUEST	63 911	144 268	148 920	150 946	
BUEA	SUD-OUEST	30 025	90 090	119 397	155 790	
	Total	141 883	421 264	1 040 006	1 315 219	

Agglomérations urbaines de 200 000 à 500 000 habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
NGAOUNDERE	ADAMAOUA	69 682	152 698	198 303	254 971	En 2015, de 200 000 à 500 000 Hab. 5 villes (13%) de la population urbaine
MAROUA	EXT-NORD	111 630	201 371	265 397	346 042	
BAFOUSSAM	OUEST	95 085	239 287	290 604	348 238	
GAROUA	NORD	122 584	235 996	311 225	377 398	
BAMENDA	NORD-OUEST	95 445	269 530	404 019	500 339	
	Total	-	946 184	1 271 246	1 826 989	

Agglomérations urbaines de 2,5 à 3 Millions habitants						
Villes	Région	1987	2005	2 010	2015	Classement par catégorie de taille
Douala	LITTORAL	710 822	1 906 962	2 211 431	2 536 610	En 2015, de 2,5 à 3 Millions Hab. 2 villes (42%) de la population urbaine
Yaoundé	CENTRE	560 785	1 817 524	2 325 267	2 852 987	
	Total	-	3 724 486	4 663 816	5 389 597	

Source : RGPH 1987, 2005 et estimations du Consultant 2010 et 2015

Figure 8. Répartition spatiale de la population urbaine en 2015

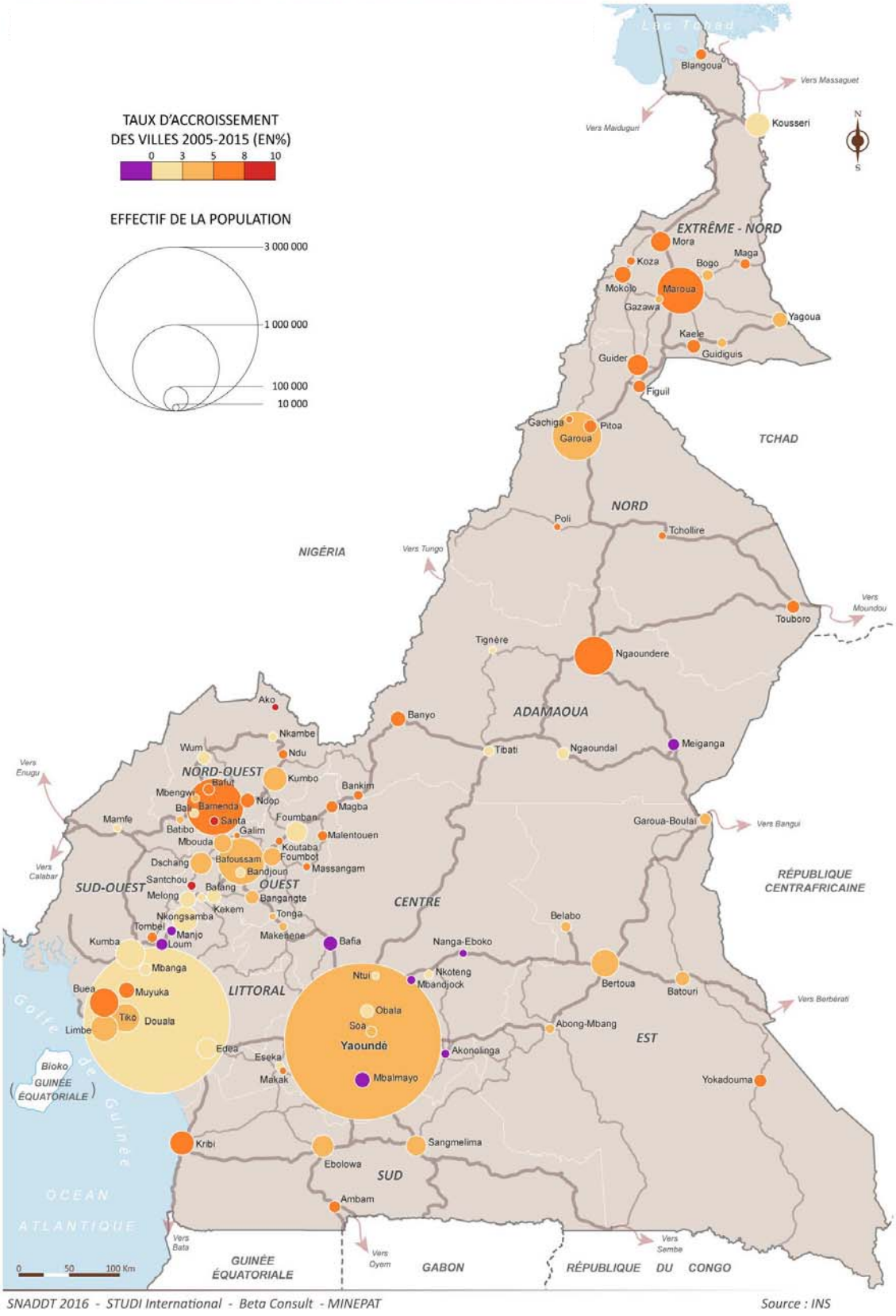
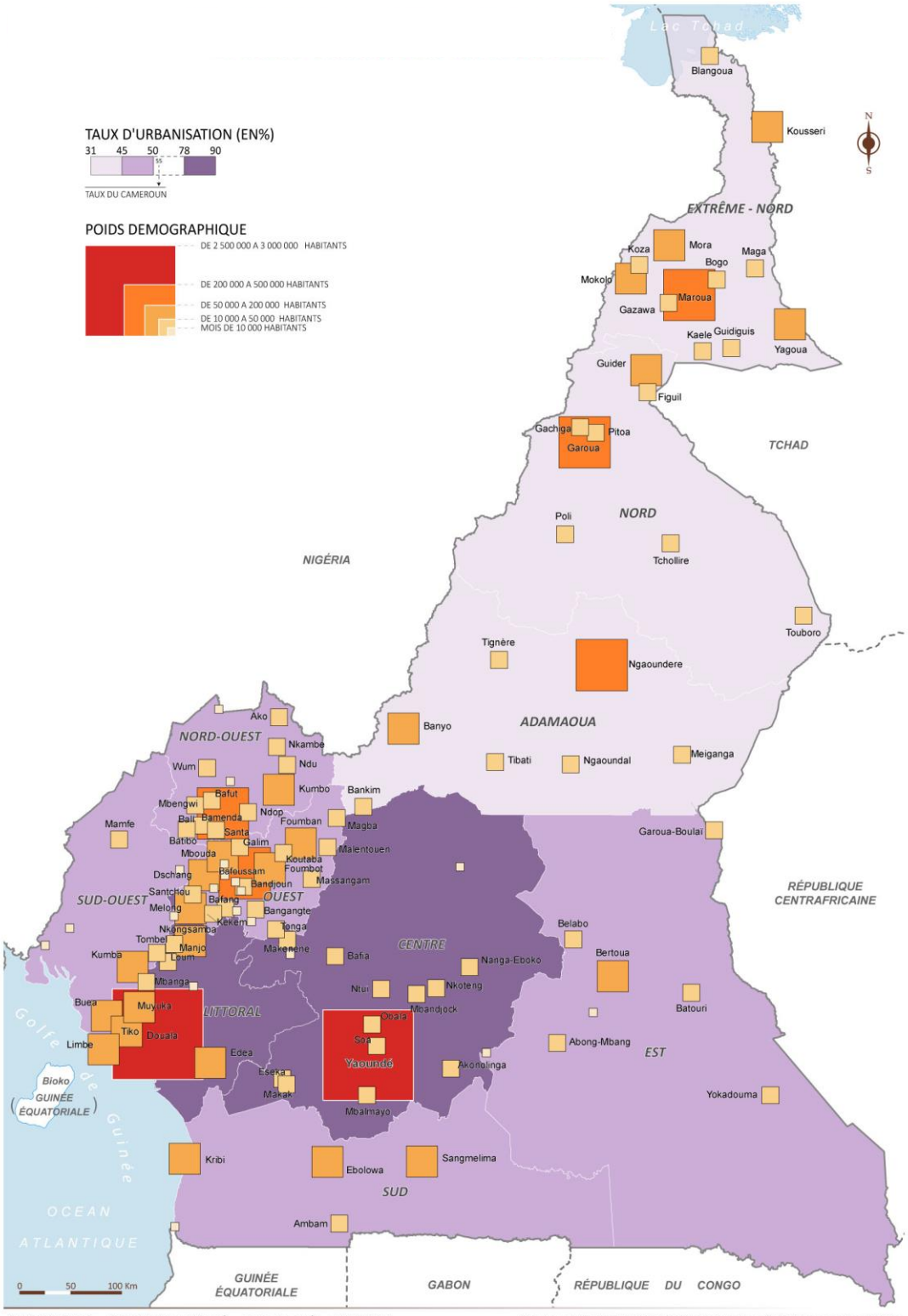


Figure 9. Hiérarchie des villes en fonction du poids démographique et taux d'urbanisation par Région 2015



SNADDT 2016 - STUDI International - Beta Consult - MINEPAT

Source : INS-BUCREP 1987/2005, Estimations STUDI International 2016.

3.3.1 Hiérarchie du réseau urbain : Le caractère multipolaire urbain s'accentue

59. L'apport du SNADDT en matière d'aménagement du territoire est de proposer une structure urbaine articulée autour d'une hiérarchisation et une fonctionnalisation des villes où les principales agglomérations et les villes moyennes seront dotées de fonctions économiques avec une relative spécialisation pour favoriser la complémentarité et le développement équilibré de l'ensemble des régions.

60. Dans cet objectif, le poids démographique ne peut pas constituer un critère exclusif dans la classification des villes. L'intégration du statut et du rôle qu'occupent les villes dans l'armature urbaine actuelle, permet de fusionner certaines catégories de taille de villes (identifiées à la suite d'une simple lecture statistique), pour retenir une structuration du réseau urbain en 5 classes hiérarchisées dans le tableau ci-dessous.

61. En 2015, plus d'un camerounais sur deux (**55%** de la population totale) vit dans une agglomération de plus 10 000 habitants. Cette catégorie de taille de villes accueille la quasi-totalité de la population urbaine, soit **91%.**

62. **La bicéphalie du système urbain** autour de Douala et Yaoundé, même si elle a tendance à s'estomper au profit d'un peuplement régional, continue à peser avec un poids de population urbaine de près de la moitié (46% de la population urbaine du Cameroun).

63. L'armature urbaine nationale, s'appuie essentiellement sur les deux métropoles (Yaoundé et Douala) et les grandes villes (Chefs-lieux de Régions et autres grandes villes dans les zones très urbanisées). Elle compte 17 villes de plus de 100 000 habitants, totalisant 70% de la population urbaine du Cameroun. Ce qui traduit l'importance de ces pôles urbains qui ont vocation à concentrer les fonctions stratégiques emblématiques de la Région. Ces moteurs de la croissance doivent bénéficier des meilleures conditions d'accueil et de développement pour garantir la performance économique et aspirer à devenir de véritables pôles d'équilibre rayonnant sur leurs régions. Yaoundé et Douala se distingueront toujours par leur statut de Métropole et donc une plus forte exigence en termes de performance permettant de les placer favorablement au rang de pôles de rayonnement international.

64. L'armature urbaine régionale, correspondant principalement aux moyennes et petites villes, regroupe 75 villes de taille variant de 10 000 à 100 000 habitants et totalisant 29% de la population urbaine. Dotées généralement d'une fonction de commandement (chef-lieu de Département ou d'arrondissement), ces agglomérations secondaires doivent être suffisamment pourvues en équipements et en activités économiques pour constituer des moteurs de croissance à l'échelle départementale et locale. Elles ont vocation d'encadrement du développement local en assurant un niveau de services permettant le rayonnement sur leur hinterland, souvent constitué de zones rurales.

Tableau 11. Hiérarchie du réseau urbain (catégorie de taille, statut et rôle des agglomérations - 2015)

Catégorie de taille	Statut	Rôle
Moins de 10 000 (6% Pop. Urb.)	**Centre local** (Chef-lieu d'Arrondissement)	Encadrement du développement local
10 000 – 50 000 (20% Pop. Urb.)	**Petite ville** (Chef-lieu d'Arrondissement et de Département)	
50 000 – 100 000 (9% Pop. Urb.)	**Agglomération secondaire / Ville moyenne** (Chef-lieu de Département et de Région)	Encadrement du développement régional
100 000 – 500 000 (23% Pop. Urb.)	**Agglomération principale / Grande ville** (Chef-lieu de Région et chef-lieu de Département dans les zones très urbanisées)	Armature urbaine nationale
De 2,5 à 3 Mo (42% Pop. Urb.)	**Métropole** (Capitales Politique et Economique)	Commandement et rayonnement international

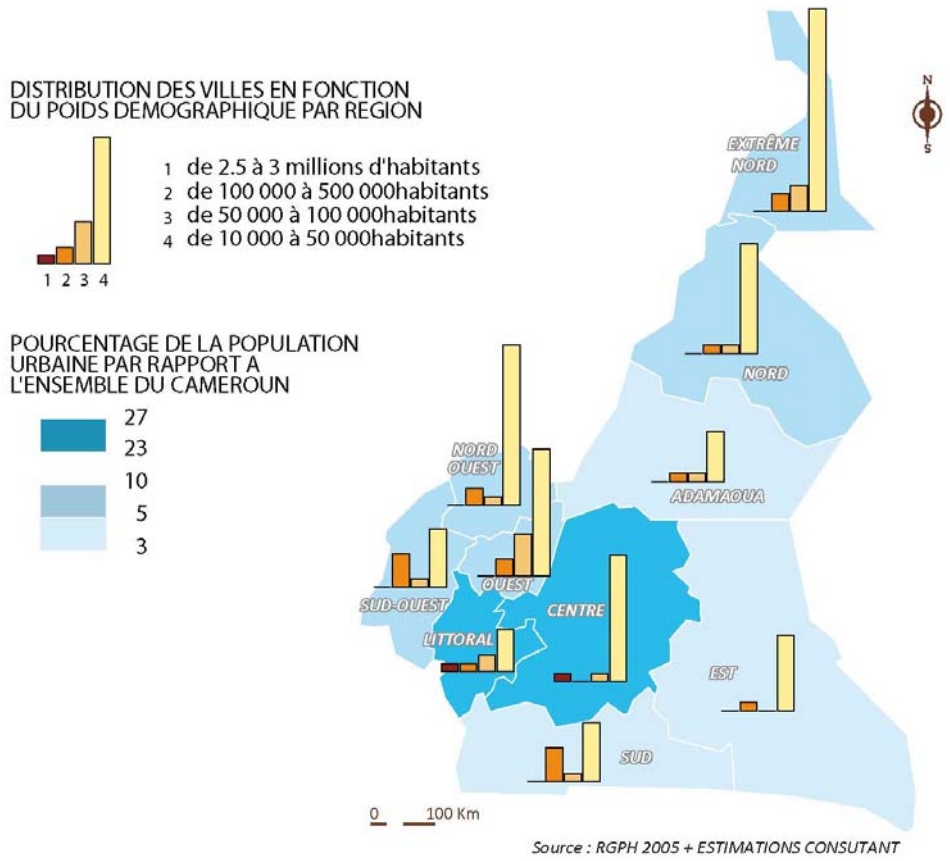
Source : Estimations du Consultant 2015

Tableau 12. Répartition régionale des catégories de taille des villes et de la population urbaine (2015)

Région	Catégorie de taille (ville)				(%) Population Urbaine / Région
	De 10 000 à 50 000	De 50 000 à 100 000	De 100 000 à 500 000	De 2,5 à 3Mo	
Adamaoua	6	1	1	0	**4,0%**
Centre	15	1	0	1	**26,3%**
Est	9	0	1	0	**3,5%**
Extrême-nord	24	3	2	0	**9,6%**
Littoral	5	2	1	1	**23,5%**
Nord	13	1	1	0	**6,5%**
Nord-ouest	19	1	2	0	**8,5%**
Ouest	15	5	2	0	**8,5%**
Sud	1	2	1	0	**3,1%**
Sud-Ouest	7	1	4	0	**6,5%**
Total	**114**	**17**	**15**	**2**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 10. Typologie de la distribution des tailles de villes par region



65. La structuration du réseau urbain est très différente d'une région à l'autre :

- **La Région Centre** est marquée par la quasi absence de villes intermédiaires entre la métropole Yaoundé et les villes dont la population ne dépasse pas 50 000 habitants. De facto, Yaoundé crée le vide autour d'elle et la dynamique urbaine telle qu'elle se présente ne permet pas l'émergence de pôles d'appui, parmi les multiples petites villes qui entourent la capitale, favorisant une hiérarchie plus équilibrée du réseau urbain.
- **La Région Littoral**, présente une hiérarchie du réseau urbain plus « serrée », marquée par un réseau urbain constitué principalement de grands centres urbains mais réduit en nombre d'agglomérations.
- **La Région Extrême-Nord** présente le réseau urbain le plus équilibré en termes de nombre et de taille de villes. C'est également le cas de **la Région Nord** et de **la Région Ouest**. Cette dernière se démarque par un nombre de petites villes beaucoup plus important dû à la nature de l'urbanisation dans cette Région qui se fait par mitage des territoires agricoles, d'où le développement et la croissance des petits centres relais.
- **La Région Nord-Ouest**, bien que située dans la continuité directe de la région Ouest, connaît une hiérarchisation du réseau urbain différente, caractérisée par deux grands centres urbains, Bamenda et Kumbo, et plusieurs petits centres n'excédant pas les 50 000 habitants. La concentration de la population urbaine dans ces deux villes en particulier s'explique par le caractère montagneux de la Région avec un réseau de desserte articulé principalement autour de la Ring-Road qui met Bamenda dans la position d'une ville de transit obligé vers le reste du pays. Cette configuration spatiale et fonctionnelle favorise la concentration de la population dans cette ville qui se classe juste après les deux Métropoles, Douala et Yaoundé.
- **La Région Sud-Ouest,** marquée également par un relief très accidenté, voit sa population se concentrer dans quatre grands centres urbains, Buéa, Limbé, Tiko et Kumba très proches. Les trois premières villes sont situées dans le même Département du Fako et constituent actuellement une véritable conurbation.
- **L'Adamaoua et la Région Est** se rapprochent du point de vue hiérarchisation du réseau urbain avec un nombre réduit d'agglomérations et une part de population urbaine égale.
- **La Région Sud** se caractérise particulièrement par la faiblesse du nombre d'agglomérations, notamment celles de plus 10 000 habitants. Son réseau urbain s'articule principalement autour de trois villes : Kribi, Ebolowa et Sangmélima qui fonctionnent indépendamment les unes des autres et sont polarisées par Yaoundé et Douala.

66. **Les conditions et les processus de la croissance urbaine** sont également très différents d'une Région à une autre. Ceci se traduit spatialement par une disparité régionale au niveau de la répartition de la population.

- La partie ouest (Régions Ouest et Nord-Ouest) se caractérise par une urbanisation extensive qui se fait par mitage des zones rurales autour des agglomérations.
- Les zones nord, est et sud présentent en général un processus d'urbanisation basé sur une prolifération de petits centres secondaires souvent administratifs.
- Les deux métropoles, Yaoundé et Douala, présentent un périurbain important.
- Certains axes routiers, notamment l'axe Bafoussam-Douala, connait une urbanisation linéaire qui provoque une conurbation sur près de 200 Km.

67. Ce clivage géographique des formes d'urbanisation risque d'être accentué par la pression démographique ainsi que l'inégale répartition de la richesse économique entre les régions.

68. Les flux migratoires impactent fortement la répartition de la population à l'échelle du territoire et peuvent contribuer à renforcer cette répartition déséquilibrée de la population. Il peut s'agir de flux externes à partir des pays voisins et de flux internes entre régions dus principalement à l'exode rural. Ce sont essentiellement les difficultés de la vie rurale qui se traduisent par une faiblesse de revenus, l'insuffisance et l'inadéquation des services offerts qui donnent aux villes cette forte attraction.

69. **Synthèse de l'analyse de la dynamique urbaine :**

70. **Le Cameroun présente un réseau urbain développé et hiérarchisé mais inégalement réparti sur le territoire** (70% de la population est concentrée sur moins de 34% de la superficie). A cette disparité régionale dans la répartition de la population s'ajoute une différenciation au niveau des processus d'urbanisation : les zones Ouest connaissent une urbanisation extensive sur les territoires agricoles autour des grandes agglomérations ainsi qu'une urbanisation linéaire le long des axes routiers majeurs. L'urbanisation des autres territoires du pays repose principalement sur des centres secondaires articulés à de grandes agglomérations.

71. **La bicéphalie du système urbain**, fait majeur dans la dynamique urbaine, connaît une relative diminution grâce aux peuplements régionaux qui prennent de plus en plus d'importance.

72. L'analyse de la compacité du réseau urbain fait ressortir deux principaux blocs de concentration de l'urbanisation où se situe la quasi-totalité des villes de + 100 000 habitants :

- Un premier bloc correspondant à la grande Aire qui regroupe les régions Littoral, Ouest et Centre
- Un second bloc correspondant à la grande Aire du Nord Cameroun

73. **N'Gaoundéré**, **Bertoua** et dans une moindre mesure **Ebolowa** (vu sa proximité de Yaoundé), apparaissent comme des singularités dans l'armature urbaine nationale. Ce sont des villes charnières et de transit national et transfrontalier.

Figure 11. Concentration de l'urbanisation à l'échelle du territoire

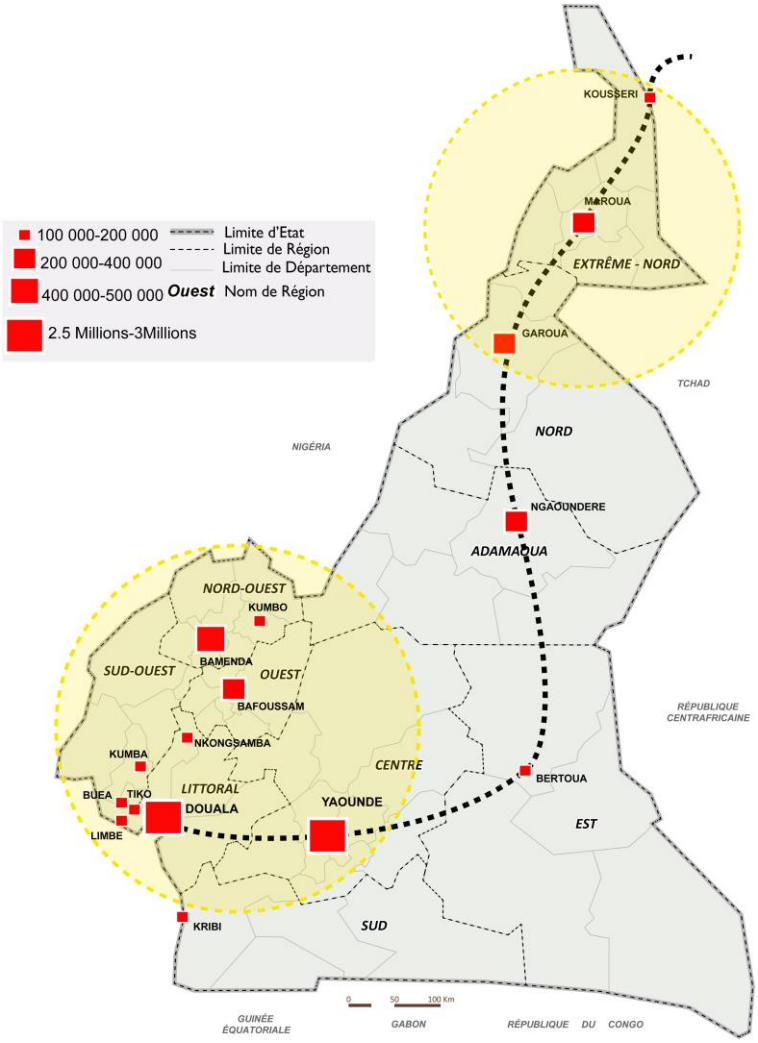
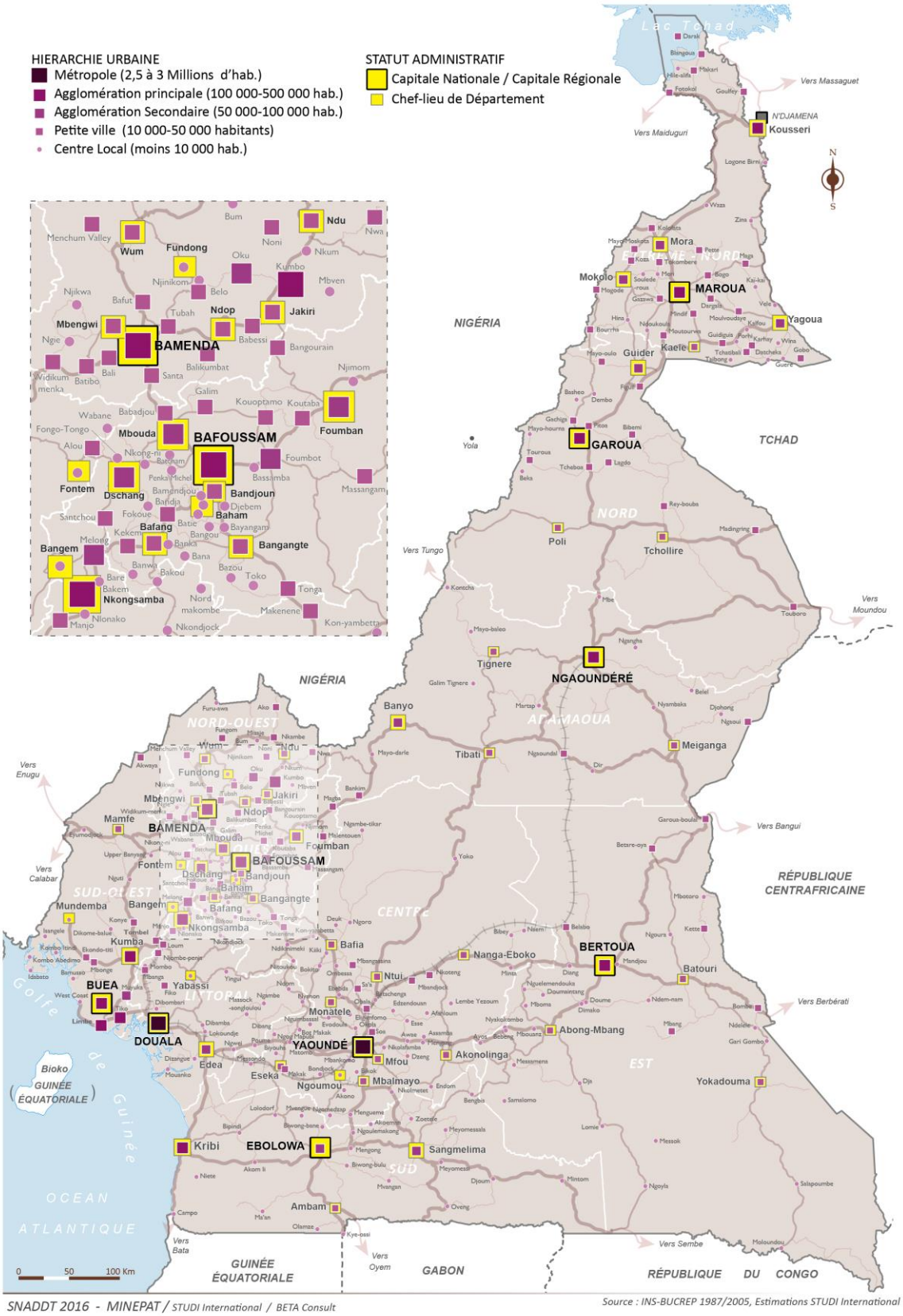
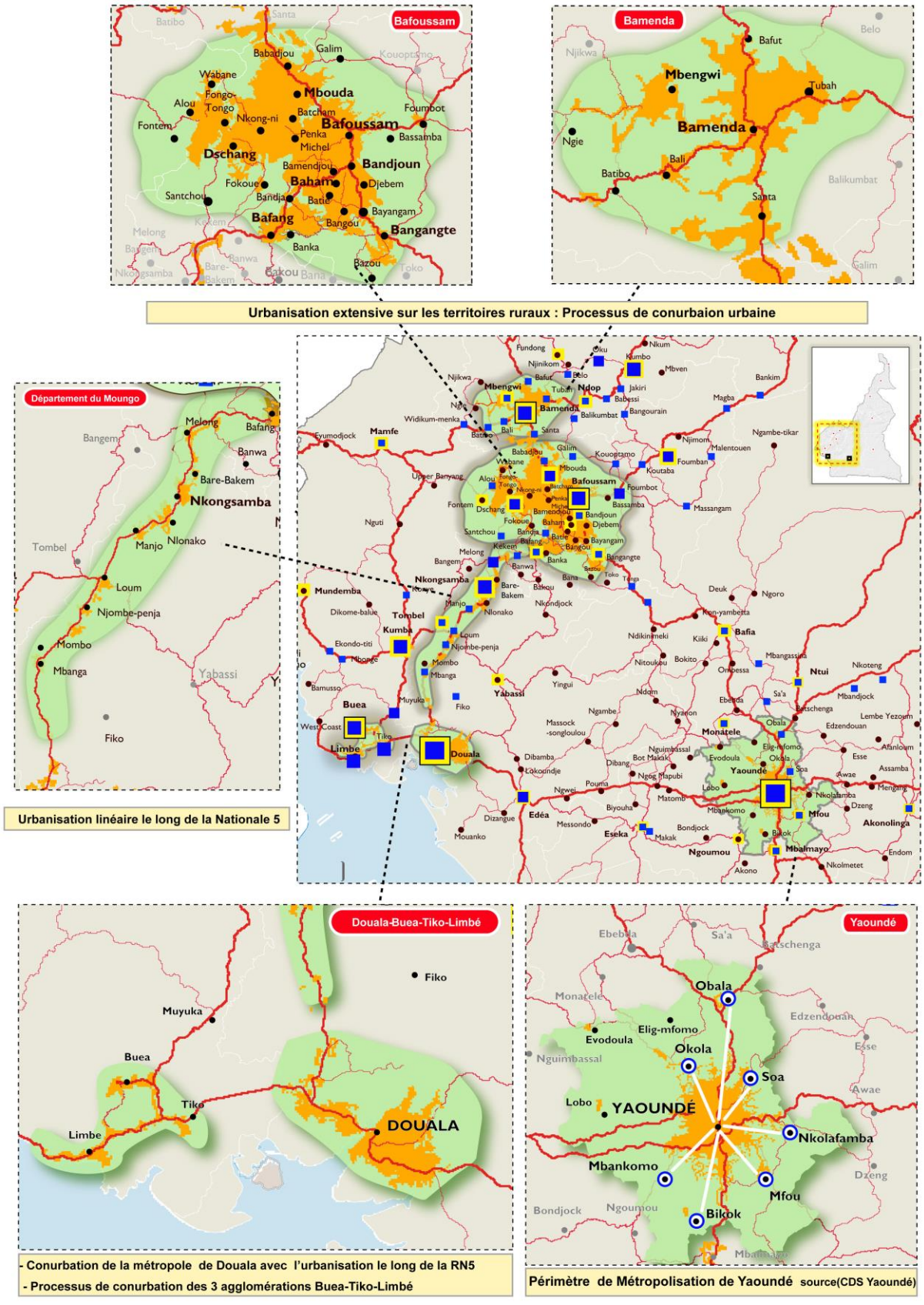


Figure 12. Hiérarchie du réseau urbain et processus d'urbanisation




Bafoussam
Bamenda
Urbanisation extensive sur les territoires ruraux : Processus de conurbaion urbaine
Département du Moungo
Urbanisation linéaire le long de la Nationale 5
Douala-Buea-Tiko-Limbé
- Conurbation de la métropole de Douala avec l'urbanisation le long de la RN5
- Processus de conurbation des 3 agglomérations Buea-Tiko-Limbé
Yaoundé
Périmètre de Métropolisation de Yaoundé source(CDS Yaoundé)

4 LES SYSTEMES URBAINS REGIONAUX

74. L'étude des systèmes urbains met l'accent sur les aspects relationnels, les interactions et interdépendances entre les villes d'un réseau urbain. Les villes, organisées en systèmes, mettent en jeu différents types de relations : relations fonctionnelles (échanges physiques d'informations, de marchandises, de personnes, …), relations hiérarchiques (commandements, fonctions d'encadrement des territoires), relations de concurrence et/ou de synergie, etc.
75. Seule une approche relationnelle et intégrative permet d'appréhender correctement les systèmes urbains et leurs effets territoriaux.
76. **Une approche multiscalaire** qui étudie le positionnement des agglomérations à différentes échelles du territoire (local, régional, national et parfois international). Ce qui est intéressant pour l'analyse c'est d'appréhender ces niveaux scalaires en articulation, entre, d'une part, le local et le régional (l'infra régional) et d'autre part, entre le régional et le national (le supra régional). Nous retiendrons comme échelle de base pour l'étude des systèmes urbains, le niveau « Région » du découpage administratif et territorial étant donné sa pertinence en matière d'articulation territoriale. La Région symbolisant la confluence des deux logiques du « Top down » et « Bottom up » développementaliste, en servant de lieu géométrique de la traduction sur len terrain des différentes stratégies nationales et en même temps de relai d'appui d'accélération et d'aboutissement aux dynamiques socio-économiques infra régionales (niveau Département) et locales (niveau Commune).
77. **Une analyse comparative** des dynamiques urbaines régionales à l'œuvre dont le but n'est pas de classer les Régions et leurs villes mais plutôt de dégager une typologie, essentiellement sur la base des fonctions et du positionnement des villes.

Pour chacune des 10 régions, il s'agit de dégager

78. Les principaux facteurs influençant l'urbanisation ;
79. La hiérarchie urbaine du réseau des villes et la polarisation de l'espace régional ;
80. Les principales caractéristiques de l'armature urbaine régionale (organisation des villes principales et secondaires, position de la ville dans la hiérarchie urbaine, développement des flux régionaux, nationaux et interrégionaux, spécificité du contexte territorial).
81. Une présentation des principales villes de la Région en ciblant leurs activités et leur positionnement au sein de l'espace régional. A noter que dans cette partie relative aux villes, il est fait renvoi à des études de cas présentées dans le chapitre 6 du présent rapport. Il s'agit d'une analyse plus détaillée concernant majoritairement les villes de plus 100 000 habitants, finalisée par une évaluation, mettant en évidence les obstacles et défis à surmonter ainsi que les atouts sur lesquels devra s'appuyer le développement de ces villes.
82. **Une démarche prospective**, qui s'appuie sur les problématisations régionales, dont l'objet est de pointer les décalages entre armature urbaine et exigences de développement, pour esquisser une reconfiguration du système urbain en cohérence avec les orientations de développement contenues dans les différentes stratégies sectorielles (convergence/divergence entre l'évolution du système de développement et la transformation de l'armature urbaine) ; vers les sous-systèmes économiques et d'échanges qui se dégagent d'ores et déjà et où les pôles régionaux auront à jouer un rôle déterminant (identifier les villes à profil métropolitain, évaluer le processus, identifier les pôles d'équilibre régionaux).

4.1 Système urbain de la Région Centre

83. La Région occupe une position centrale dans le territoire national. Elle couvre une superficie de 69005 km² soit près de 14,5 % du territoire camerounais et est au contact de 5 Régions : l'Adamaoua (au nord), l'Est (à l'est), le Littoral (au sud-ouest), l'Ouest (au nord-ouest) et le Sud (au sud). Elle bénéficie d'un climat équatorial de type guinéen avec de fortes précipitations (2000 mm/an). C'est le domaine des grands fleuves : la Sanaga 918 km et le Nyong 800 km avec un réseau hydrographique très dense. Sa topographie se répartit entre un relief accidenté (ouest), une pénéplaine (est) et une zone de vastes dépressions. Elle est recouverte sur toute son étendue par la forêt équatoriale, prolongement vers le nord de la forêt congolaise.

84. La Région Centre se caractérise par un poids démographique global très important, puisque selon les estimations de 2015, elle accueille 4 303 143 habitants, soit **18,5 % de la population du Cameroun.** C'est une Région dominée par la population urbaine qui s'élève à 3 392 889 habitants ce qui représente **79 % de la population de la Région** et **26,7 % du total de la population urbaine du pays**. Yaoundé, Capitale Nationale concentre les fonctions politique et administrative et joue un rôle important dans la structuration de l'armature urbaine nationale et régionale. Elle se caractérise par un poids démographique important : **2 852 987 habitants** en 2015, ce qui représente :

- 12 % de la population totale du Cameroun
- 22 % de la population urbaine du Cameroun
- 67 % de la population totale de la Région Centre
- 85 % de la population urbaine de la Région Centre

85. Avec un taux d'accroissement de la population urbaine autour de 4,2 % (2010-2015), la population supplémentaire annuelle de Yaoundé est de l'ordre de 120 000 habitants, soit l'équivalent d'une importante ville à l'échelle de l'armature urbaine camerounaise**.**

86. La Région présente un tissu économique

Vue de Yaoundé

aussi dynamique que diversifié qui en fait le deuxième pôle économique du pays. La présence de Yaoundé en fait le centre administratif qui rayonne sur l'ensemble du territoire et le siège d'activités tertiaires importantes. La ville est un carrefour des échanges commerciaux au niveau national et international vu son emplacement au croisement des plus grands axes routiers du pays (N1, N2, N3, N4, N10, etc.) qui relient le Port de Douala au nord du Pays et au pays de l'Afrique Centrale : Gabon, Congo, RCA, Tchad, etc.

87. Le Centre occupe la première place en termes de production de viande et participe à hauteur de 28 % de la production de tubercules, 6 % des légumineuses et 7 % des céréales, auxquels s'ajoute la production de cultures de rente (cacao, café et tabac). La Région est l'un des principaux pôles de transformation du bois et des activités forestières grâce à un couvert forestier estimé à 1 million d'hectares. L'activité industrielle y est relativement importante et diversifiée et se structure autour d'industries agroalimentaires et manufacturières.

4.1.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

88. **La Région la plus urbanisée** : Cela transparait à travers le nombre de ses villes qui dépasse 60 et à travers la portion de la population urbaine, qui s'élève à 3 392 889 habitants en 2015, ce qui représente **79 % de la population régionale** et 26,7 % du total de la population urbaine du pays.

89. **La Région la mieux desservie** : Par sa position centrale et par la présence de la capitale politique du pays, la Région dispose du meilleur niveau de desserte du pays en termes de transport routier, ferroviaire et aérien. Les liaisons sont orientées vers les différentes régions du pays, notamment le Port de Douala et le nord du Cameroun (axe économique) ainsi que vers les pays de l'Afrique Centrale et au-delà (axes transfrontaliers).

- **La Nationale 1** : L'axe le plus important du pays pour le transport routier des marchandises et des personnes. Il prend naissance à Yaoundé et passe par 4 chefs-lieux de régions : **Bertoua, N'Gaoundéré, Garoua, Maroua pour atteindre Ndjaména** la Capitale du Tchad via la ville de **Kousséri**. Cet axe permet par ailleurs d'autres liaisons avec la RCA par le biais de la ville frontalière de **Garoua Boulaï**. **La Nationale 10,** qui relie Yaoundé à Bertoua, est un axe secondaire qui rejoint la N1 au niveau de cette ville.
- **La nationale 2 :** L'axe qui relie Yaoundé aux frontières sud du pays et assure la connexion avec le Gabon et la Guinée Equatoriale. Cette route permet aussi les échanges de la capitale avec les villes d'Ebolowa et d'Ambam (Sud) et la ville de Mbalmayo (Centre).
- **La Nationale 3 :** Axe de la plus grande importance économique puisqu'il relie Yaoundé à Douala capitale économique et principal port. Cet axe permet les liaisons entre Yaoundé et la Région Centre au triangle constitué par Buéa, Limbé et Tiko (Sud-Ouest).
- **La Nationale 4 :** l'axe qui relie Yaoundé au nord-ouest du pays : Bafoussam, Bamenda au niveau de laquelle il fait jonction à la Nationale 6 qui relie l'Ouest du pays à l'Adamaoua.
- **Le Chemin de fer :** Le Transcamerounais traverse la région et la ville de Yaoundé selon un axe Nord/Sud et comprend trois gares ferroviaires, dont celle des voyageurs qui voit passer 1 million de passagers/an.
- **L'Aéroport International Yaoundé-Nsimalen** : L'aéroport le plus

important du pays qui concentre 37% du trafic domestique et 27% du trafic international.

90. **La Région la mieux équipée mais avec des disparités :** Le Centre enregistre des niveaux d'équipements assez satisfaisants, mais cela cache des disparités entre Départements et entre milieux (urbain/rural). Ainsi le niveau d'équipement **sanitaire** est assez bon dans sa globalité et inégal dans la répartition des établissements et des personnels de santé. Par son importance, Yaoundé concentre l'essentiel des formations sanitaires de renom : C.H.U, Hôpital Central de Yaoundé, l'hôpital Général, l'hôpital militaire, en plus des hôpitaux d'arrondissement et les formations sanitaires privées régulières. De manière générale les Départements les plus peuplés accueillent le plus d'établissements de Santé. C'est le cas du **Mfoundi** qui dispose de 4 des dix districts de santé mais enregistre une pression de la population sur les équipements. Les Départements les moins équipés sont **le Mbam et Kim** et **la Haute Sanaga** à cause de leurs étendues géographiques et du manque de population urbaine. Par ailleurs la répartition des établissements scolaires enregistre les mêmes inégalités entre les Départements les plus urbanisés et ceux à dominante rurale. Les inégalités dans l'adduction aux réseaux d'eau potable et d'électricité existent entre les zones rurales et les zones urbaines dans un même Département.

4.1.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des villes principales et Polarisation de l'espace régional

91. La répartition des Départements selon leur poids démographique et les proportions de population urbaine et rurale donne une vision globale sur les disparités qui caractérisent le réseau urbain régional du Centre.

92. Il ressort de ce tableau l'importance du Département du **Mfoundi** :

- En termes de poids démographique :
- Le Mfoundi accueille plus 2,8 millions d'habitants en 2015, soit 67 % de la population régionale totale. La Lékié, classé second, ne représente que 7 % de la population régionale.
- En termes de la population urbaine :
- Le Mfoundi concentre 85 % de la population urbaine régionale. Le reste des Départements ont des pourcentages entre 1% et 3 %.
- La présence de Yaoundé explique cette place prépondérante du Département du Mfoundi.

93. La répartition des Départements selon les taux d'urbanisation donne une première indication sur les caractéristiques de l'armature urbaine de la Région.

Tableau 13. Répartition de la population par Département dans la Région Centre (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
HAUTE SANAGA	116 222	3%	59 375	**2%**	56 847	6%
LEKIE	308 317	7%	91 200	**3%**	217 117	24%
MBAM ET INOUBOU	217 472	5%	95 350	**3%**	122 122	14%
MBAM ET KIM	157 149	4%	35 631	**1%**	121 518	14%
MEFOU ET AFAMBA	147 361	3%	47 940	**1%**	99 420	11%
MEFOU ET AKONO	61 724	1%	19 653	**1%**	42 071	5%
MFOUNDI	2 852 987	67%	2 852 987	**85%**		0%
NYONG ET KELLE	154 294	4%	50 602	**2%**	103 692	12%
NYONG ET MFOUMOU	107 246	3%	32 916	**1%**	74 331	8%
NYONG ET SO'O	117 016	3%	58 379	**2%**	58 637	7%
REGION CENTRE	**4 239 788**	**100%**	**3 344 034**	**100%**	**895 755**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 13. Répartition de la population urbaine par Département – Région Centre

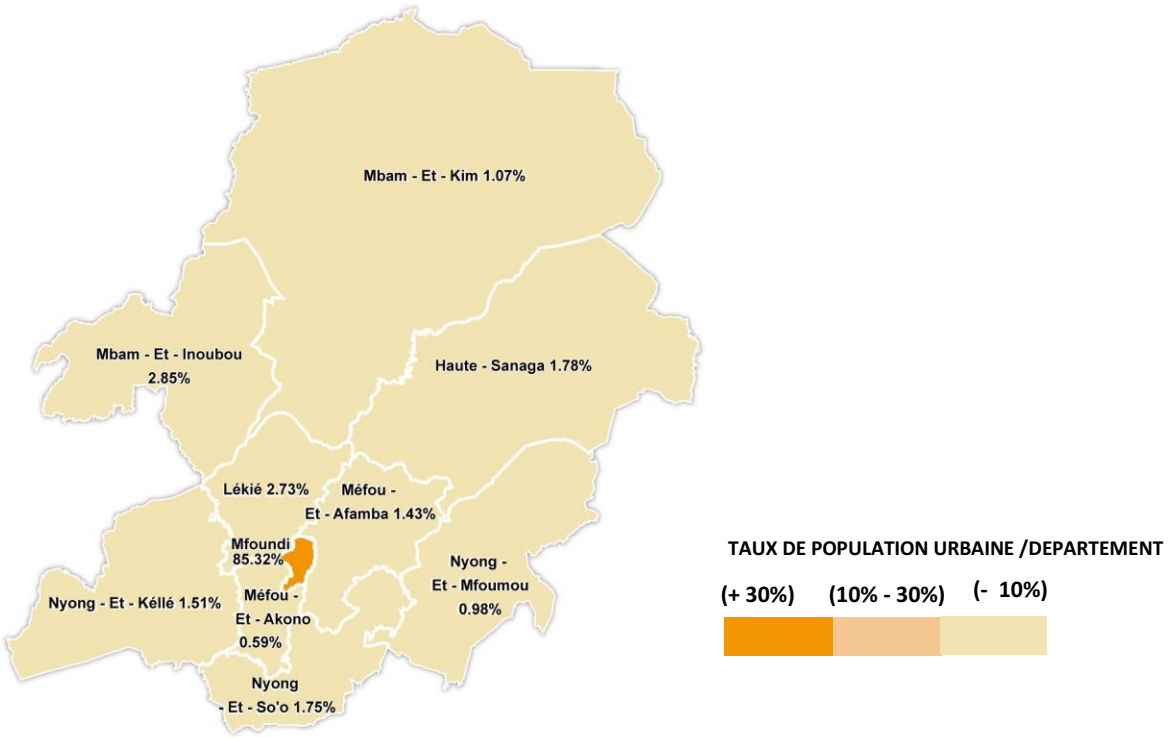


Tableau 14. Classement des Départements du Centre suivant leur taux d'urbanisation (2015)

Rang	Département	Chef-Lieu	Taux Urb.
1	**MFOUNDI**	Yaoundé	**100%**
2	**HAUTE SANAGA**	Nanga Eboko	**51%**
3	**NYONG ET SO'O**	Mbalmayo	**50%**
4	**MBAM ET INOUBOU**	Bafia	**44%**
5	**NYONG ET KELLE**	Eseka	**33%**
6	**MEFOU ET AFAMBA**	Mfou	**32%**
7	**MEFOU ET AKONO**	Ngoumou	**32%**
8	**NYONG ET MFOUMOU**	Akonolinga	**31%**
9	**LEKIE**	Monatele	**29%**
10	**MBAM ET KIM**	Ntui	**23%**

Source : Estimations du Consultant 2015

94. L'analyse du tableau précédent fait apparaitre **le caractère dissymétrique dans l'armature urbaine régionale** entre des Départements très urbanisés (Mfoundi) et d'autres presque vides de villes (Mbam et Kim). On peut distinguer plusieurs niveaux :

95. ***Très urbanisé :*** Avec un **taux d'urbanisation de 100 %.** Il s'agit du Département du **Mfoundi** qui accueille la Capitale nationale et régionale. L'armature urbaine du Centre s'articule autour de Yaoundé et son aire métropolitaine qui concentre et polarise un grand nombre de villes.

96. ***Moyennement urbanisé :*** Ce sont les Départements dont le taux d'urbanisation s'établit entre 40 % et 50 %. Il s'agit de :

- **La Haute Sanaga** avec un taux de **51% :** Ce Département se situe à l'est de la Région sur l'axe principal (la Nationale 1) qui relie Yaoundé au Nord du pays ainsi qu'au Tchad et à la

RCA. En 2015, plus de 95 % de la population urbaine du Département se concentre dans les principales villes **Nanga Eboko** (Chef-lieu du Département)**, Mbandjock** et **Nkoteng.**

- **Le Nyong et So'o** avec un taux de **50 % :** Ce Département se situe au sud de la région sur l'axe qui relie Yaoundé au sud du pays (Ebolowa) ainsi qu'au Gabon, la Guinée Equatoriale et le Congo. Sa population urbaine se concentre à 90 % dans une seule ville : **Mbalmayo**, le Chef-lieu du Département dont la population en 2015 est estimée à 51 497 habitants.
- **Le Mbam et Inoubou** avec un taux de 44 % : Ce Département se situe au nord-ouest de la Région, sur la Nationale 4, axe important qui relie Yaoundé aux régions Ouest et Nord-Ouest du Pays (Bafoussam, Bamenda). Les villes les plus importantes du Département : **Bafia, Makenene et Ndikinimeki** concentrent environ 63 % de la population urbaine.

97. ***Faiblement urbanisés :*** Il s'agit des cinq Départements dont les taux d'urbanisation s'établissent autour de 30 %. Ces Départements constituent une couronne qui entoure Yaoundé par le nord-ouest **Lékié (29%)**, le sud-ouest **Nyong et Kelle (33%)**, le sud **Méfou et Akono (32%)** l'est **Méfou et Afamba (32%) et Nyong et Mfoumou (31%).** La population urbaine se concentre dans les principales villes **Bafia, Obala, Eséka, Mfou, Soa, Ngoumou, Akonolinga** et **Monatélé**.

98. ***Très faiblement urbanisé :*** Il s'agit du Département du **Mbam et Kim** dans lequel le taux d'urbanisation est de 23 %. Ce Département s'étend au nord de la Région sur l'axe routier secondaire de la Nationale 15 qui relie Yaoundé à **N'Gaoundéré** via **Tibati** (Adamaoua). **Ntui**, le chef-lieu du Département et **Mbangassina** sont dans la zone d'influence de Yaoundé (distances respectives : 90 km et 120 km). Le reste de l'espace est un désert urbain avec des villes entre 2200 habitants (**Yoko)** et 5000 habitants **(Ngambe Tikar).** La prolifération des maladies hydriques est un autre facteur qui empêche le développement de l'urbanisation dans le Département.

La hiérarchie des villes dans la Région **Centre** s'établit comme suit :

Tableau 15. Classement des villes du Centre suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢ **VILLES DE 2,5 A 3 MILLIONS D'HABITANTS**				
1	**Yaoundé**	**Chef-lieu de la Région Centre et du Département de LOM et DJEREM**	1 817 524	**2 852987**
➢ **VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**				
2	**Mbalmayo**	Chef-lieu du Département de NYONG et SO'O	52 813	**49 580**
3	**Bafia**	Chef-lieu du Département de MBAM et INOUBOU	47 471	**47 102**
4	**Obala**	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Obala, Département de LEKIE	29 054	**36 571**
5	**Soa**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Soa, Départ. de MEFOU et AFAMBA	15 456	**25 172**
6	**Eséka**	Chef-lieu du Département de NYONG et KELLE	17 904	**20 864**
7	**Makénéné**	Chef-lieu de l'Arrond. de Makénéné, Départ.de MBAM et INOUBOU	13 974	**19 755**
8	**Mbandjock**	Chef-lieu de l'Arrond. Mbandjock, Département de la HAUTE SANAGA	18 771	**18 630**
9	**Akonolinga**	Chef-lieu du Département de NYONG et MFOUMOU	19 282	**18 588**
10	**Nkoteng**	Chef-lieu de l'Arrond. de Nkoteng, Départ.de la HAUTE SANAGA	17 743	**18 565**
11	**Monatélé**	Chef-lieu du Département de LEKIE	10 324	**17 367**
12	**Nanga Eboko**	Chef-lieu du Département de la HAUTE SANAGA	18 282	**17 147**
13	**Ntui**	Chef-lieu du Département de MBAM et KIM	10 500	**13 824**
14	**Saa**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Saa, Départ. de LEKIE	9885	**13 752**
15	**Makak**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Makak, Départ. de NYONG et KELLE	8 392	**13 742**
16	**Mfou**	Chef-lieu du Département de MEFOU et AFAMBA	10 533	**13 088**
17	**Mbangassina**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Mbangassina, Départ. de MBAM et KIM	4 306	**10 250**
➢ **VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**				
18	**Ndikiniméki**	Chef-lieu de l'Arrond. de Ndikiniméki, Départ.de MBAM et INOUBOU	8 874	**9 316**
19	**Ayos**	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Ayos, Départ. de NYONG et MFOUMOU	8 653	**8 693**
20	**Bokito**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bokito, Départ. de MBAM et INOUBOU	4 273	**8 617**
21	**Okola**	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Okola, Départ. de LEKIE	3 725	**7573**
22	**Ngoumou**	Chef-lieu du Département de MEFOU et AKONO	5 240	**7 374**
23	**Ombessa**	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Ombessa, Départ. de MBAM et INOUBOU	3 816	**6 799**
24	**Mbankomo**	Chef-lieu de l'Arrond de Mbankomo, Départ. de MEFOU et AKONO	3 429	**5 872**
25	**Ngambe Tikar**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Ngambe Tikar, Départ. de MBAM et KIM	3 562	**5 015**
26	**Ebebda**	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Ebebda, Départ. de LEKIE	2 770	**4 988**
27	**Bot Makak**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bot Makak, Départ. de NYONG et KELLE	4 257	**4 883**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

99. Le tableau ci-avant indique que la Région Centre se caractérise par la prépondérance du poids de la capitale, par l'importance numérique des villes et leurs petites tailles.

100. **Yaoundé, une capitale hypertrophiée hors catégorie** : Le caractère hypertrophié apparait dans le poids démographique de la ville qui écrase tout le système urbain régional voire national. Yaoundé concentre près de 3 millions d'habitants (2015) **soit 85,3 % de la population urbaine de la Région Centre et 22,4 % de la population urbaine totale du Cameroun**. Ce déséquilibre spatial se traduit par un système urbain macrocéphale dans lequel les autres villes de la Région sont totalement polarisées et se situent dans la catégorie des petites villes de moins de 50 000 habitants. Il s'agit des centres secondaires, étapes transitoires de la migration vers Yaoundé ou de noyaux urbains satellites, tels que **Soa, Mbankomo, Lobo, Nkolafamba Mfou, Obala, et Okola. Yaoundé** est au cœur d'une vaste agglomération rassemblant une douzaine de villes dans un rayon de 50 km.

101. Ce déséquilibre du système urbain de la région Centre est générateur de certaines problématiques urbaines (surpopulation, besoins fonciers, urbanisation anarchique, viabilisation, déficit en équipements et en infrastructures,…). (Voir étude de cas de la ville de Yaoundé).

102. **La Catégorie entre 35 000 et 50 000 habitants** comprend trois villes importantes : **Mbalmayo**, **Bafia** (Chefs-lieux de Départements) et **Obala** (Chef-lieu d'Arrondissement). Ces villes se positionnent suivant un axe nord-sud permettant des liaisons vers les Régions Ouest et Nord-Ouest (via Bafia), vers l'Adamaoua et l'Est (via Obala) et vers le Sud (via Mbalmayo).

103. **Mbalmayo** : Chef-lieu du Département Nyong et So'o, c'est la deuxième ville de la Région loin derrière Yaoundé avec une population estimée à 50 000 habitants en 2015. Mbalmayo est une ville carrefour qui représente la principale porte d'entrée des localités de la Région Sud, Ebolowa et Ambam, par la Nationale 2 et Sangmélima par la Nationale 9. Ces deux voies bitumées assurent aussi les liaisons avec le Gabon, la Guinée Equatoriale (N2) et le Congo (N9). C'est une ville essentiellement agricole, avec plus de 75 % de la population qui opère dans ce secteur, basé sur les cultures de rente (cacao et huile de palme) ainsi que l'élevage semi-moderne en zone urbaine. Après la crise des années 90, le commerce reprend son essor et la ville bénéficie de sa position comme la porte d'entrée sud vers Yaoundé.

Vue de Mbalmayo

Bafia : Chef-lieu du Département du Mbam et Inoubou, la ville se situe sur la Nationale 4, axe important qui relie Yaoundé à Bafoussam. Son rôle est important dans l'armature urbaine régionale comme une zone de transition géographique (entre savane et forêt), administrative (entre 2 régions Centre et Ouest) et culturelle (entre Chrétiens et Musulmans). La ville se caractérise par une activité agricole florissante basée sur les cultures de rentes notamment le Cacao dont la culture est particulièrement bien développée. Au plan local, la ville de Bafia exerce une influence administrative, économique, sociale et culturelle sur l'ensemble des arrondissements alentours de son Département dont **Makénéné, Ndikiniméki, Deuk, Kon-Yambetta**, etc. mais aussi sur les localités situées dans le Département du Mbam et Kim (issu de l'éclatement du Mbam en deux Départements) tel que **Ntui, Mbangassina, Yoko** et **Ngoro**.

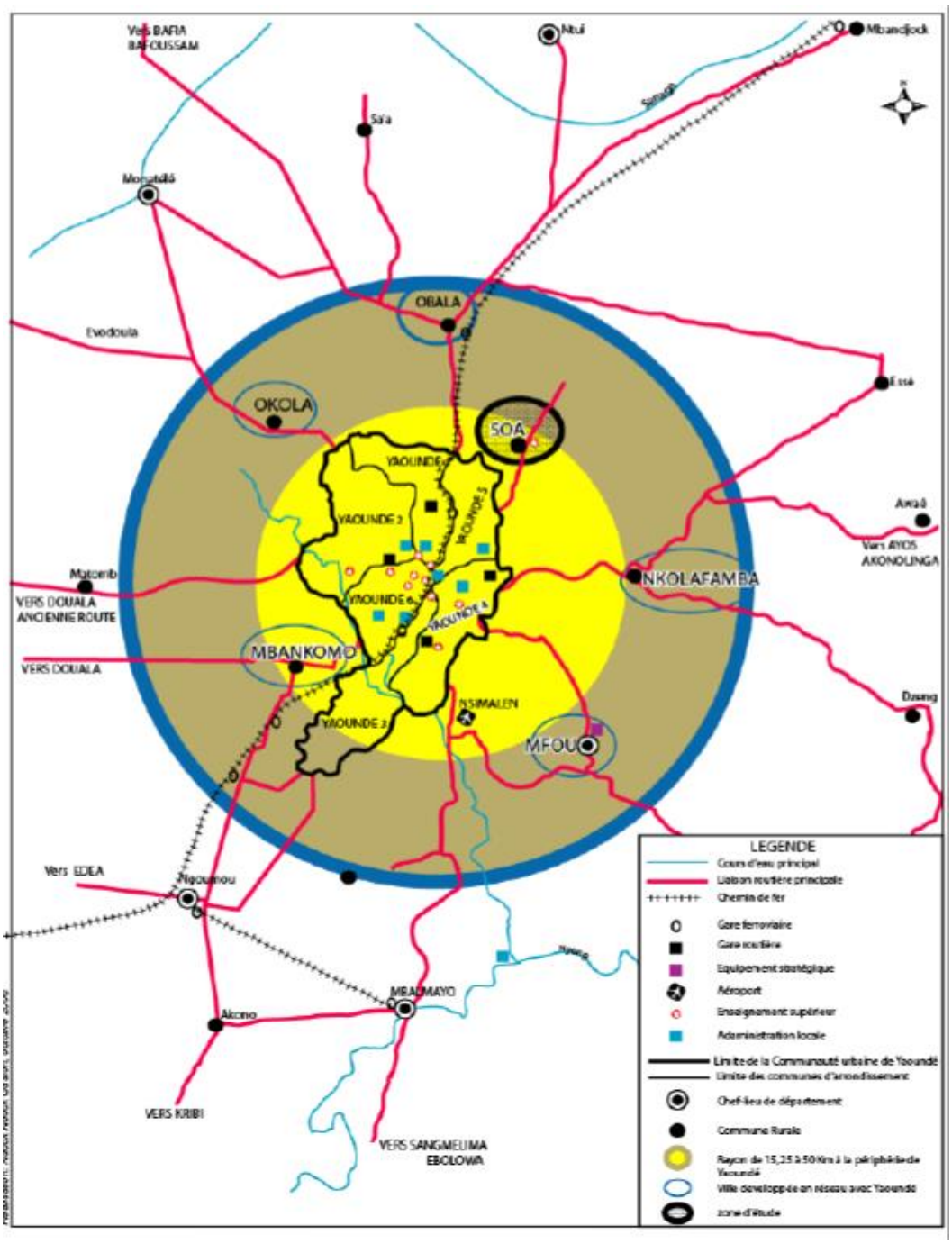
104. **Obala** : La ville d'Obala est le Chef-lieu de l'Arrondissement du même nom qui se situe dans le Département de Lékié et se présente comme la quatrième ville de la Région avec une population estimée à plus 36 000 habitants en 2015. La ville se situe au nord de Yaoundé sur la zone de confluence entre la Nationale 4 (Vers Bafia) et la Nationale 1 qui lie la capitale aux villes de Mbandjock, Nkoteng et Nanga Eboko (Haute Sanaga) et à **Bertoua**. Obala se rapproche de la ville de Bafia par plusieurs aspects, dont notamment sa présence dans une zone de transition Nord/Sud qui implique la domination de l'agriculture sur les activités économiques (même si elle est de faible productivité) ainsi que la présence d'une grande activité de commerce de bétail pratiquée par des paysans musulmans venus du nord du pays et qui se manifeste par la présence d'un grand marché de bétail et d'un abattoir.

La catégorie des villes entre 10 000 et 25 000 habitants comprend treize villes qui doivent leur relative importance à leur statut de Chef-lieu de Département comme **Eséka, Akonolinga, Nanga Eboko, Monatélé, Ntui** et **Mfou,** ou de Chef-lieu d'Arrondissement comme **Soa, Makénéné, Nkoteng, Mbandjock, Saa, Makak et Mbangassina**. On note que le poids démographique de ces villes n'est pas à la mesure de leurs statuts administratifs. Plusieurs Chefs-lieux d'Arrondissements sont démographiquement plus importants que des chefs-lieux de Départements voire de leurs propre Département. C'est notamment le cas de **Soa**, plus grande que **Mefou** ainsi que de **Nkoteng et Mbandjock**, plus importante que **Nanga Eboko**. Ce phénomène trouve son explication dans la proximité de la Métropole Nationale. En effet, ces localités « *connaissent un développement remarquable du fait de la métropolisation de Yaoundé* »[8].

105. **La catégorie de villes de moins de 10 000 habitants** : Malgré leur faible poids démographique, ces petites villes sont numériquement prédominantes dans la Région. Elles sont l'illustration du caractère macrocéphale de l'urbanisation dans le Centre. **Ngoumou**, Chef-lieu du Département de Mefou et Akono appartient à cette catégorie, avec une population estimée à un peu plus de 7 000 habitants en 2015. Ce poids démographique bas pour une ville avec un statut administratif important est la traduction de l'éclatement de l'ancien Département de la Méfou en deux nouvelles entités, créant par décision politique, une entité administrative assez démunie, comparée aux agglomérations de génération plus ancienne.

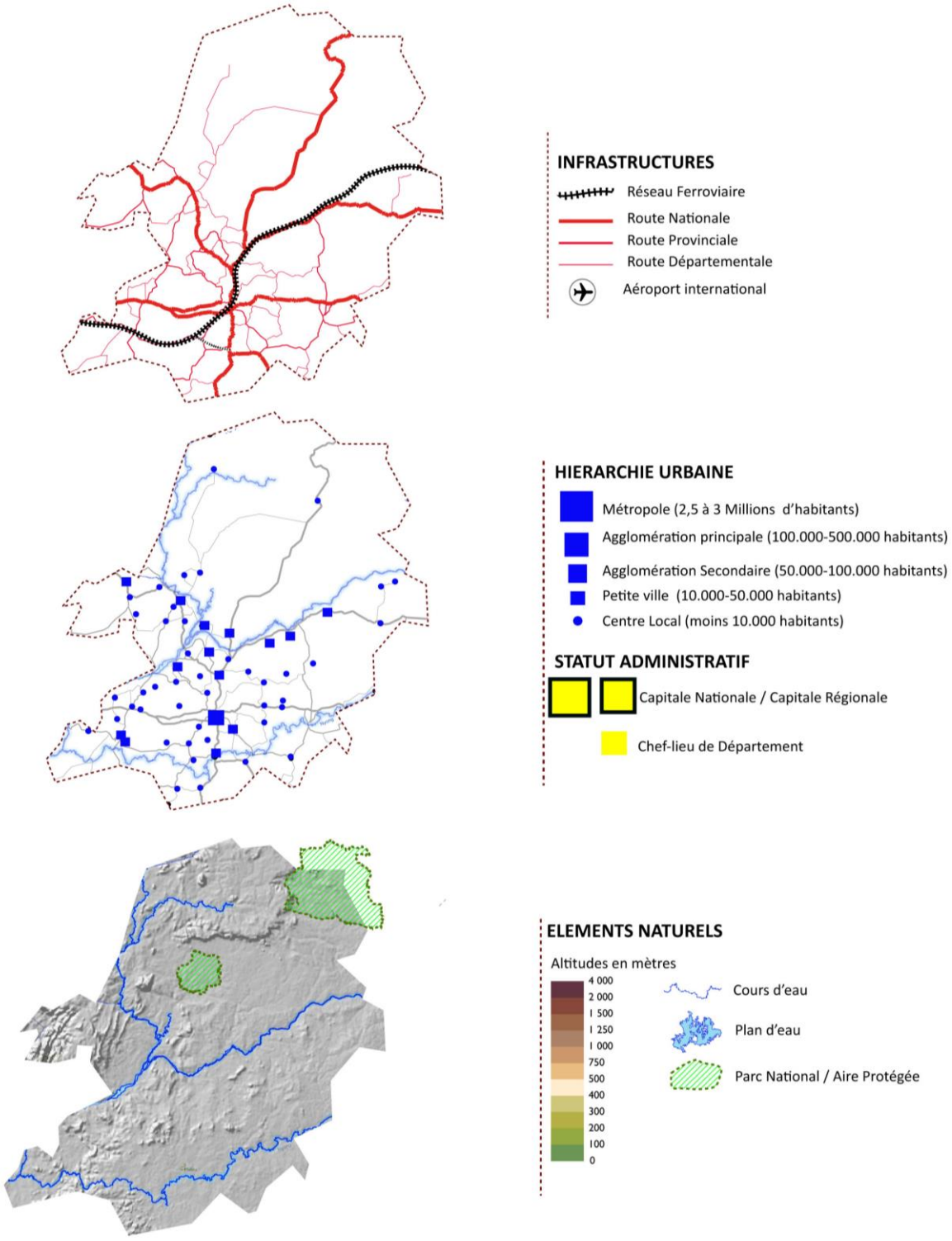
[8] Gaston NDOCK NDOCK : Métropolisation de Yaoundé et développement des villes satellites. Cas de SOA. 2013. Thèse de Doctorat. Page 3.

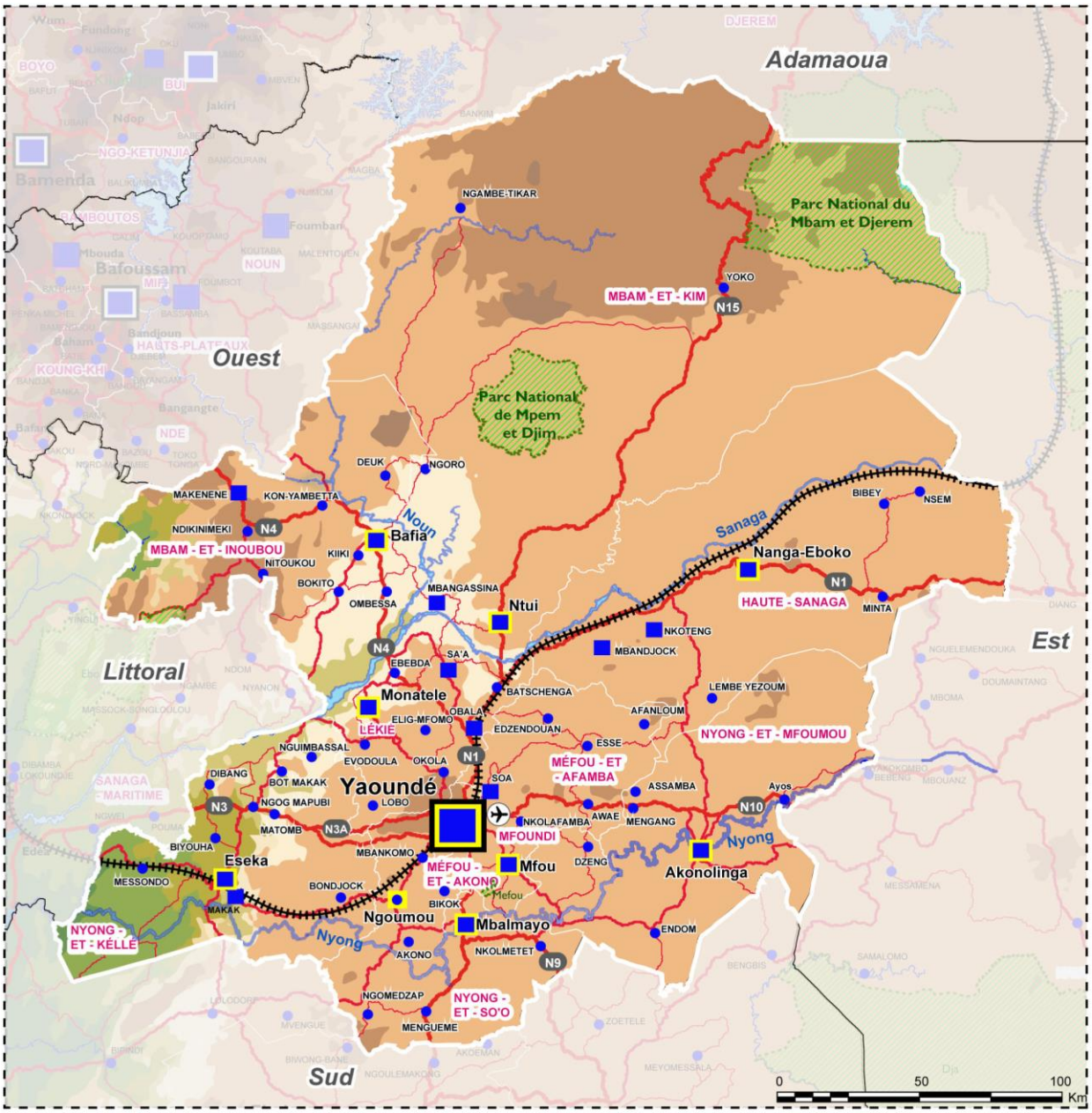
Figure 14. Yaoundé et ses villes satellites : Dynamique métropolitaine



Source : Extrait du rapport diagnostic CDS Yaoundé

Figure 15. Réseau urbain de la Région Centre




Adamaoua
Ouest
Littoral
Sud
Est
Parc National du Mbam et Djerem
Parc National de Mpem et Djim
NGAMBE-TIKAR
YOKO
MBAM - ET - KIM
N15
DEUK
NGORO
MAKENENE
KON-YAMBETTA
NDIKINIMEKI
N4
MBAM - ET - INOUBOU
Bafia
Noun
KIIKI
NITOUKOU
BOKITO
OMBESSA
MBANGASSINA
Ntui
BIBEY
NSEM
Sanaga
Nanga-Eboko
N1
HAUTE - SANAGA
MINTA
NKOTENG
MBANDJOCK
EBEBDA
SA'A
Monatele
BATSCHENGA
LEMBE YEZOUM
LÉKIE
ELIG-MFOMO
OBALA
EDZENDOUAN
AFANLOUM
NYONG - ET - MFOUMOU
NGUIMBASSAL
ESSE
EVODOULA
OKOLA
N1
MÉFOU - ET - AFAMBA
DIBANG
BOT MAKAK
Yaoundé
SOA
ASSAMBA
Ayos
N3
NGOG MAPUBI
LOBO
N10
MATOMB
N3A
NKOLAFAMBA
AWAE
MENGANG
MFOUNDI
BIYOUHA
Eseka
MBANKOMO
DZENG
Nyong
Akonolinga
MESSONDO
MÉFOU - ET - AKONO
Mfou
BONDJOCK
MAKAK
BIKOK
Ngoumou
Mbalmayo
ENDOM
NYONG - ET - KÉLLÉ
Nyong
AKONO
NKOLMETET
N9
NGOMEDZAP
NYONG - ET - SO'O
MENGUEME
0
50
100
Km

4.1.3 Problématique spatiale et axes de développement

106. **Un réseau urbain polarisé intégralement par Yaoundé** qui domine toutes les autres agglomérations urbaines et concentre toutes les fonctions importantes. Les relations se font principalement entre la ville principale et les villes secondaires. Les liaisons transversales sont rares. De cette configuration résulte **une armature urbaine dissymétrique qui se traduit par une disparité entre les zones centrales et périphériques, à plusieurs niveaux :**

- Des Départements très urbanisés tel que le Mfoundi qui a un taux de 100 % et le Mbam et Kim qui se présente comme un désert urbain avec des taux autour de 20 %.
- Un réseau urbain autour de Yaoundé très dense mais avec des villes de petites tailles et à faible rayonnement à cause de leur polarisation intégrale par Yaoundé. La Capitale du pays se présente comme une Métropole hypertrophiée qui concentre près de 3 millions d'habitants alors que la deuxième ville de la Région dispose de moins de 50 000 habitants.
- Des disparités en termes d'équipements et de services urbains. Les principaux grands équipements socio-collectifs sont présents dans la Région mais se concentrent dans le Département qui accueille la Capitale.

107. L'analyse de la hiérarchie des villes du Centre fait apparaitre la prégnance des réseaux de desserte dans la structuration du réseau urbain.

- **Yaoundé se positionne au centre du territoire régional** à la croisée de 5 routes Nationales (N1, N2, N3, N4 et N10) et du Transcamerounais.
- **Les villes principales (de 30 000 à 50 000 habitants) constituent un front d'urbanisation moteur à l'échelle de la Région Centre, suivant un axe nord-sud, intégrant Bafia, Obala et Mbalmayo,** en passant par **Yaoundé**. Chacune de ces villes joue un rôle stratégique dans les échanges intra et interrégionaux, voire sous régionaux.
- **Les villes secondaires (de 10 000 à 30 000 habitants) se positionnent majoritairement le long des routes et du chemin de fer**, souvent dotées d'une gare secondaire. Ainsi, il est possible de distinguer une concentration de ces villes au niveau des deux branches du chemin de fer, au sud (Eséka, Makak et Ngoumou) et au nord (Mbandjock, Nkoteng et Nanga Eboko) de Yaoundé. Ces deux branches ferroviaires, se distinguent clairement dans le territoire régional comme des zones de concentration d'agglomérations urbaines.
- **Les petites villes (moins de 10 000 habitants) majoritairement situées dans les Départements attenants au Mfoundi, gravitent autour de Yaoundé**. Cette catégorie de villes correspond également aux centres urbains isolés, situés dans les Département les moins peuplés.

Axes de développement :

108. Il est indéniable que Yaoundé polarise par ses fonctions et son poids démographique l'ensemble du territoire régional, voire national et au-delà. Si la problématique du Centre s'articule fortement à la Capitale et à son aire urbaine, cela ne signifie pas, pour autant, que les champs de réflexion et d'action doivent se limiter à ce territoire, relativement restreint à l'échelle de la Région. **Le SNADDT souligne, en effet, l'intérêt d'intégrer dans la réflexion, deux axes éminemment importants pour l'avenir du Centre : (i) l'articulation du développement de**

Yaoundé à son aire métropolitaine et (ii) le renforcement de villes secondaires pour en faire des pôles d'équilibre à l'échelle de la Région.

109. Articuler le développement de Yaoundé à son aire métropolitaine (cet axe fait actuellement l'objet d'une étude stratégique, le CDS) :

- Les difficultés croissantes que vit la Capitale Yaoundé, du fait de son urbanisation rapide et incontrôlée et de sa croissance démographique très forte, sont actuellement à l'origine de dysfonctionnements majeurs : (i) une non maîtrise de l'urbanisation et prolifération de l'habitat anarchique, (ii) un sous-équipement général ne répondant plus ni aux besoins de la population ni au statut de la Capitale du pays, (iii) une faiblesse de la mobilité urbaine et métropolitaine impactant la compétitivité de la Capitale, (iv) une économie urbaine faiblement structurée ne répondant pas au statut d'une métropole qui aspire à devenir une ville compétitive ouverte sur l'international, (v) des problèmes urbains (saturation des espaces centraux, carence des transports publics urbains, crise du logement, dysfonctionnements et blocages du marché foncier, pollution, etc.) (vi) sans oublier la croissance de la pauvreté et la paupérisation de la population qui fait que socialement, Yaoundé est une ville en crise et qui va au-devant de vraies difficultés.
- Cette situation persiste malgré les études de planification urbaine et projets dont a pu bénéficier la Capitale (PDU, Schéma Directeur des Eaux Usées, Plan de Déplacements Urbains, Etude d'Assainissement Pluvial, Etudes Stratégique des Déchets Solides, Plan de Secteurs, C2D,…). Ce sont souvent des insuffisances au niveau de la gouvernance, des moyens et des outils de gestion du territoire qui rendent difficile le passage des idées à la mise en œuvre. Toutefois, si la nature des études stratégiques de planification urbaine ne permet pas toujours de faire un lien direct avec les réalisations, il est possible, sur une longue durée, de constater l'impact de ces études sur les décisions et les réalisations. A ce titre, on peut observer que le PDU de Yaoundé, élaboré en 2008, a souligné l'importance d'engager une vision de développement de la Capitale dans son aire métropolitaine, en faveur de l'intégration des villes qui l'entourent. Aujourd'hui, c'est une réalité avec le lancement, récemment par la Communauté Urbaine de Yaoundé, du « CDS - Stratégie de Développement de Yaoundé et son aire métropolitaine pour l'horizon 2035 », projet cofinancé par l'Etat du Cameroun et la Banque Mondiale à travers le Projet de Développement des Secteurs Urbains et de l'approvisionnement en Eau (PDUE). L'étude, actuellement en cours d'élaboration, a pour objectif principal de diminuer la pression sur Yaoundé et constituer une aire métropolitaine.

110. **L'espace concerné** par cette étude est délimité par les « noyaux urbains satellites » autour de Yaoundé à savoir les Communes de **Soa, Mbankomo, Lobo, Nkolafamba, Mfou, Obala, et Okola,** en plus des sept (7) Communes d'Arrondissement de Yaoundé, soit **14 municipalités**. Il s'agit d'une délimitation spatiale qui permet de prendre en compte l'ensemble des acteurs de la production ayant un impact décisif sur le domaine d'intervention considéré. **« Yaoundé et son aire métropolitaine »** correspondent à une **réalité géostratégique.** Dans un rayon de 50 Km, l'espace péri-

métropolitain de Yaoundé se présente de la manière suivante :

- le périurbain proche, 15 Km : Soa, Mbankomo,
- le périurbain moyen, 20 à 30 Km : Okola, Mfou, Nkolafamba, Obala,
- le périurbain lointain, 50 Km : Bikok, Mbalmayo, Monatélé, Matomb, Ngoumou, etc. Sauf Bikok, ajoutée après coup, ce périmètre n'est pas pris en compte dans cette étude.

111. De manière générale, l'Aire Métropolitaine de Yaoundé est constituée :

- de villes peu industrialisées ;
- d'un front d'urbanisation où prédomine la pratique de l'agriculture ;
- d'un développement important des activités de service et du secteur tertiaire ;
- d'une prégnance de l'espace rural sur l'espace urbanisé ;
- d'énormes potentialités en termes de réserves foncières ;
- de Communes majoritairement considérées comme des « villes dortoirs » ;
- d'agglomérations urbaines où les commodités modernes comme l'électricité, l'eau potable, les pharmacies, etc. ne sont pas bien réparties ;
- de Communes relativement récentes.

112. Le diagnostic territorial, effectué dans le cadre du CDS, fait ressortir plusieurs enjeux de développement urbain résumés ci-après :

- **Enjeux de la maîtrise et de la structuration urbaine qui passe en premier lieu par celle du foncier,** condition sine qua none pour donner de la visibilité aux acteurs urbains dans la programmation de leurs actions. L'objectif sera de décongestionner le centre de Yaoundé et de contenir sa croissance urbaine en développant des centres secondaires qui soient des pôles d'attraction faisant contrepoids au centre unique. Le modèle de développement polycentrique s'impose à terme pour atténuer les travers de ville mono-centrée. Plus spécifiquement, les solutions pourraient s'articuler autour d'externalités positives (certaines activités sous le monopole de Yaoundé seront déplacées vers les villes satellites) et de programmes de développement capables de faire de ces villes de nouveaux pôles d'attraction.
- **Enjeux de la mobilité urbaine**, primordial pour permettre à l'économie de la ville de tirer parti de manière optimale de sa position de carrefour de communications et centre névralgiques du pays. Cela passe par une mise en cohérence du réseau viaire de la CUY avec les grandes voies de communications interurbaines, l'installation d'infrastructures marchandes faciles à approvisionner, et un dispositif d'aménagement global évitant l'engorgement de certaines zones et facilitant la circulation des biens et personnes. Les liaisons de Yaoundé avec les Communes périphériques mais également les relations transversales entres Communes devront être prises en charge. Actuellement, les relations entre villes périphériques restent quasi-impossibles sans repasser par Yaoundé.
- **Enjeux de développement économique** en s'appuyant sur les avantages comparatifs de la CUY (position de capitale administrative et politique, potentiel humain et qualité de l'environnement urbain) pour assurer la croissance économique en privilégiant le secteur des activités

tertiaires, des services et des nouvelles technologies. La métropole pourrait ainsi ambitionner de devenir une place financière, intellectuelle et culturelle à l'échelle sous régionale, continentale et internationale.

- **Enjeux de la protection de l'environnement et de l'amélioration du cadre de vie** par l'amélioration de la gestion des déchets solides et liquides, la qualité de l'air, la gestion des eaux pluviales, la gestion rationnelle des ressources en eau et des terres, la lutte contre les inondations, la participation effective des acteurs à la gestion de l'environnement.
- **Enjeux de la gouvernance urbaine** qui vise en plus des orientations bien connues, du renforcement des capacités humaines et financières et d'une meilleure cohérence entre les initiatives locales, régionales et nationales, la mise en place d'un mécanisme d'intercommunalité, entre les Communes du grand Yaoundé favorisant la promotion de la coopération décentralisée.

113. Le processus d'élaboration de la stratégie de développement de la ville de Yaoundé et son aire métropolitaine, est toujours en cours. Actuellement, c'est la phase d'élaboration de la vision partagée qui sera suivie d'une phase d'opérationnalisation et de définition de dispositifs de mise en œuvre.

114. **Renforcer et créer des pôles d'équilibre à l'échelle de la Région :**

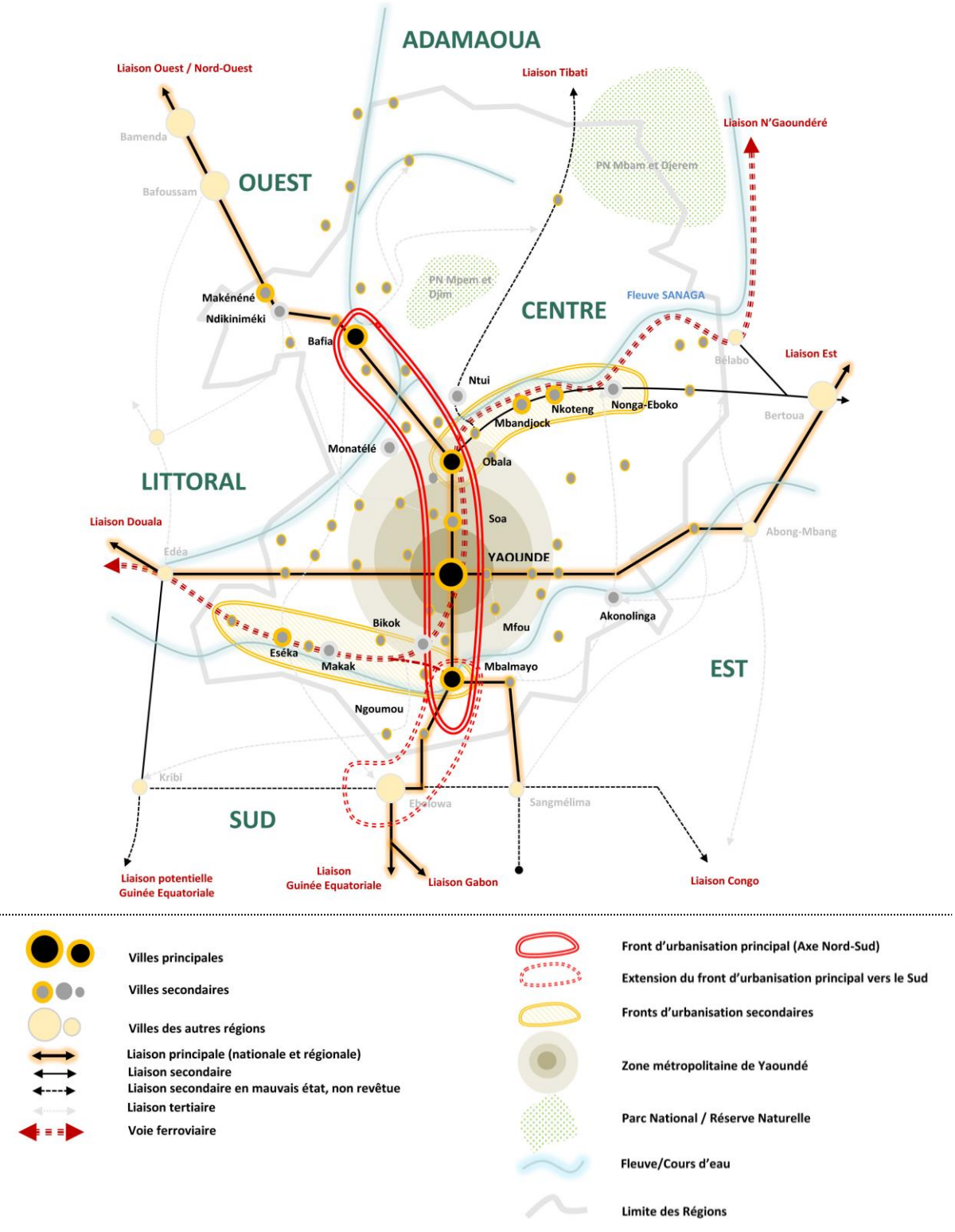
- L'aire métropolitaine de Yaoundé étant définie sur la base d'un rayon de 30 km environ, le périurbain lointain de la Capitale, se retrouve en dehors du champ de réflexion. Il n'en demeure pas moins que l'analyse de la structuration spatiale de la Région, à l'heure actuelle mais également en perspective, c'est-à-dire en intégrant les grands projets programmés, fait ressortir clairement, dans l'armature urbaine régionale, des centres urbains appelés à jouer un rôle important dans le développement inter et intra régional. Par ailleurs, le niveau d'équipement et de développement urbain dont bénéficient certaines villes constituent un atout pour renforcer leur attractivité de sorte à réduire la pression qui s'exerce sur la Capitale Yaoundé. Il s'agit principalement de Mbalmayo, Bafia et Obala, villes importantes en termes de poids démographique et de flux d'échanges.
- **Mbalmayo et Obala**, se situent respectivement à la limite sud et nord de l'aire métropolitaine et pourront, à ce titre, accueillir les activités logistiques, industrielles, etc. en rapport avec les interconnexions qu'elles assurent et les territoires qu'elles desservent. Les nouvelles liaisons ferroviaires programmées dans le cadre du Schéma Directeur, à partir de Mbalmayo et Obala et le projet de construction de la route Obala-Tibati qui permettra une liaison direct Centre-Adamaoua, confirment et appuient cette option.
- **Bafia**, seconde ville dans la Région Centre, du fait de son éloignement relatif de la Capitale, aura davantage un rôle d'encadrement du développement de sa région agricole et un lieu de transit vers l'ouest du pays. La ville retrouve en quelque sorte son statut historique de Capitale du Mbam.

115. Toujours dans une optique d'hiérarchisation et de fonctionnalisation du réseau urbain, d'autres centres secondaires pourront émerger comme pôles d'équilibre territorial à l'échelle de la Région Centre : **Eséka** pour polariser la zone sud-ouest et **Nanga Eboko** qui pourra jouer le même rôle pour la zone nord-est.

Région Centre

- ***Un réseau urbain polarisé intégralement par Yaoundé, à la croisée des principaux réseaux de dessertes nationales ;***
- ***Un front d'urbanisation Nord-Sud, intégrant les villes de Bafia, Obala, Yaoundé et Mbalmayo ;***
- ***Un réseau de villes secondaires articulé aux cours d'eau et à la voie ferrée ;***
- ***Actuellement à l'étude, une stratégie de développement de Yaoundé et de son aire métropolitaine (CDS) pour décongestionner le centre et assurer des relations transversales en périphérie ;***
- ***En perspective, renforcement des principales villes de l'armature urbaine régionale pour les faire émerger en tant que pôles d'équilibre régionaux.***

Figure 16. Système urbain de la Région Centre



4.2 Système urbain de la Région Sud

116. La Région Sud couvre une superficie de 47 190 km² et occupe la partie sud du Cameroun, allant jusqu'aux frontières avec la République de Guinée Equatoriale, la République du Gabon et le Congo. Au niveau national, la Région est limitrophe de la Région Est (par l'est), la Région Centre (par le nord), la Région Littoral (par le nord-ouest) et de l'Océan atlantique (par l'ouest).

117. C'est la Région la moins peuplée du pays, en 2015 sa population ne représentait que 3,7 % de la population totale, **soit 870 479 habitants.** C'est une population à dominante rurale (56%) bien qu'elle s'est regroupée le long des axes routiers depuis l'époque coloniale. L'occupation du sol reste faible avec une densité de peuplement de moins de 19 habitants au km².

118. **Ebolowa** est la capitale de la Région Sud, qui compte quatre Départements, dont les chefs-lieux sont les principaux centres urbains, et 29 Arrondissements. Il s'agit des Départements : de **Dja et Lobo** dont le chef-lieu est ***Sangmélima***, **Mvila** dont le chef-lieu est ***Ebolowa***, l'**Océan** dont le chef-lieu est ***Kribi*** et la **Vallée du Ntem** dont le chef-lieu est ***Ambam***.

119. La Région bénéficie d'un climat de type équatorial avec d'abondantes précipitations (moyenne 2600 mm/an) avec une couverture de forêt dense et humide et de mangroves le long des côtes marécageuses. Son relief est composé de plaines à l'est, au nord et dans la zone côtière et une succession de montagnes et de collines dans sa partie centrale.

120. L'économie de la Région est caractérisée par l'importance du secteur primaire qui s'articule autour de la production de tubercules (12 % de la production nationale) et d'autres cultures vivrières. La pêche continentale et maritime et l'aquaculture restent en-deçà du potentiel existant. L'industrie se limite à l'exploitation de l'huile de palme

Vue d'Ebolowa

(SOCAPALM) et du caoutchouc (HEVECAM). Le tourisme balnéaire (Océan) et le tourisme de Safaris présentent un grand potentiel mais l'offre d'hébergement limitée ne permet pas l'essor de ce secteur. La Région regorge de potentialités minières notamment en fer et en or.

121. Toutefois, le Sud souffre des mauvaises liaisons entre les centres urbains à cause du réseau routier en mauvais état avec 430 km de routes bitumées sur une longueur de 10 200 km, bien que le système de transport bénéficie d'un potentiel important grâce aux infrastructures existantes : les aérodromes et surtout le nouveau port en eau profonde de Kribi. Ce dernier couplé à un complexe industriel jouera un rôle de première importance dans le système logistique national et sous régional.

122. La Région est appelée à jouer un rôle important dans les liaisons et les échanges sous régionaux grâce à sa position limitrophe de trois pays (Guinée Equatoriale, Gabon, RDC).

4.2.1 Facteurs influençant l'urbanisation

123. **Le sous-peuplement** : C'est un facteur limitant pour les possibilités de croissance démographique des villes.

124. **L'enclavement** : La Région est l'une des plus enclavées du pays étant très faiblement équipée en voies de communications terrestres. **Le réseau routier** est très insuffisant qualitativement et quantitativement : seuls 430 km de routes bitumées sur une longueur de 10 200 km. Cet enclavement limite le transfert des populations des campagnes vers les villes ainsi que le ravitaillement des populations rurales et urbaines en produits agricoles.

125. **Le faible niveau d'équipement :** qui se traduit par l'inexistence d'une foule d'équipements urbains, notamment en termes de voirie urbaine, d'adduction d'eau et d'électricité, d'inexistence de réseau de drainage. Au niveau éducation on note l'insuffisance des capacités d'accueil des équipements et du personnel enseignant.

126. **Le potentiel touristique :** La zone Sud dispose d'atouts touristiques très importants liés au littoral de 150 km propice au développement d'une activité balnéaire et à la richesse de ses écosystèmes (forêts, montagnes, chutes, grande faune, etc.) propices à un tourisme de safaris.

127. **Les grands projets (en cours et programmés)** notamment le Projet du Complexe Industrialo-Portuaire de Kribi (CIPK) d'envergure nationale et internationale avec un port en eau profonde (activé), une zone industrielle, une ville nouvelle de 120 000 habitants à long terme, et un backbone intégrant autoroute, chemin de fer, etc. Le projet de construction d'un chemin de fer de 510 km reliant la mine de fer de **Mbalam** (Est) et le Port en eau profonde de Kribi peut être structurant pour le désenclavement de la Région par une liaison transversale est-ouest qui traverse toute la Région.

128. **Un potentiel minier assez important**, non encore exploité (Fer, or uranium ?) qui renforce l'attractivité de la Région.

129. **Une position aux frontières de 3 pays de l'Afrique Centrale :** Guinée Equatoriale, Gabon et Congo.

4.2.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

130. Les principales conclusions émanant du tableau et de la carte ci dessous sont :

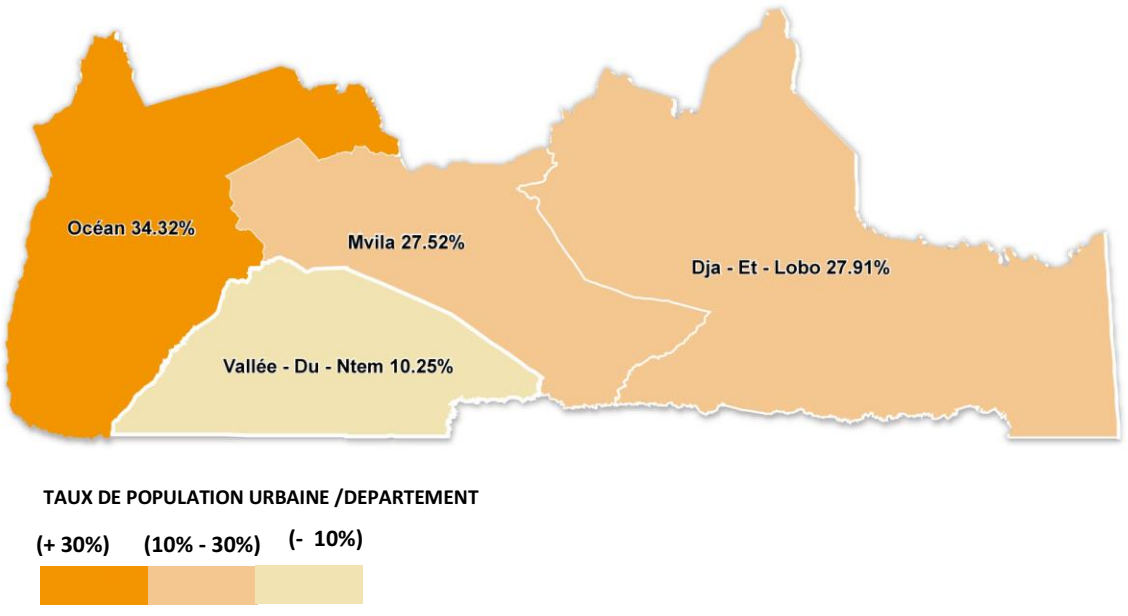
- Le Département de la Vallée du Ntem, qui occupe la zone frontalière de la Région Sud se caractérise par un poids démographique faible (13 % de la Région) et un ratio de population urbaine très faible, de l'ordre de 10 % de la population urbaine régionale.
- La répartition de la population est assez égalitaire entre les trois autres Départements qui accueillent chacun entre 26 % et 30 % de la population régionale.
- Les mêmes proportions sont observées pour la population urbaine avec une légère importance du Département de l'Océan qui accueille la ville de Kribi, première ville de la Région en termes de poids démographique.

Tableau 16. Répartition de la population par Département dans la Région Sud (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
DJA ET LOBO	261 129	30%	111 074	**28%**	150 055	32%
MVILA	229 420	26%	109 540	**28%**	119 881	25%
OCEAN	264 729	30%	136 601	**34%**	128 128	27%
VALLEE DU NTEM	115 201	13%	40 782	**10%**	74 419	16%
REGION SUD	**870 479**	**100%**	**397 996**	**100%**	**472 483**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 17. Répartition de la population urbaine par Département – Region Sud



- La hiérarchie des villes dans la Région du Sud s'établit comme suit :

Tableau 17. Classement des villes de la Région Sud suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**Kribi**	**Chef-lieu du Département de L'OCEAN**	59 928	**114 337**
➢	**VILLES DE 50 000 A 100 000 HABITANTS**			
2	**Ebolowa**	Chef-lieu de la Région SUD et du Département de MVILA	64 980	**95 876**
3	**Sangmélima**	Chef-lieu du Département de DJA et LOBO	51 308	**81 797**
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
4	**Ambam**	Chef-lieu du Département de La VALLEE DU NTEM	16 060	**31 589**
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
5	**Djoum**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Djoum, Départ. de DJA et LOBO	5 447	**9 637**
6	**Zoétélé**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Zoétélé, Départ. de DJA et LOBO	3 634	**8 481**
7	**Lolodorf**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Lolodorf, Départ. De l'OCEAN	4 450	**7 339**
8	**Olamze**	Chef-lieu de l'Arrond. d'Olamze, Départ. De La VALLEE DU NTEM	2 042	**7 186**
9	**Campo**	Chef-lieu du l'Arrondissement de Campo	2 492	**4 512**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

131. **Kribi** : D'après les estimations de 2015 de STUDI, Kribi Chef-lieu du Département de l'Océan est la première ville en termes de poids démographique avec une population de **114 337 habitants**. C'est une ville très dynamique dont l'activité économique repose sur l'agriculture mais surtout sur le tourisme grâce à sa position sur le littoral atlantique et ses attractions : chutes de la Lobé, les campements pygmées de la Lobé et de Makouré, le village des pêcheurs de Londji, etc. Vu les mauvaises connexions avec Ebolowa, capitale régionale, elle a toujours évolué dans la sphère d'influence des villes d'Edéa et de Douala (Littoral) et de celle de Yaoundé, capitale politique.

Vue de la plage de Kribi

132. Les grands projets actuellement en cours et à venir (notamment le Port en eau profonde) renforcent cette tendance et donneront à la ville une importance dans les échanges aux échelles nationale et internationale (Voir étude de cas de la ville de Kribi).

133. **Ebolowa :** C'est la capitale régionale du Sud et le Chef-lieu du Département de la Mvila. Sa population qui était de 64 980 habitants en 2005 est estimée en 2015 à environ **96 000 habitants et** la classe en seconde position. Elle ne joue pas un rôle important dans la polarisation des villes de la région, puisqu'elle est quasi isolée de la ville côtière de Kribi (Océan), et de celle de Sangmélima, chef-lieu du Département du Dja et Lobo, du fait du mauvais état des routes de l'axe transversal Ouest-Est. Ebolowa reste néanmoins un maillon

important dans les relations Nord-Sud entre Ambam/frontières gabonaises et équato-guinéennes d'une part et la Capitale Yaoundé d'autre part. Il est indiqué dans la littérature grise[9] que « Sur le plan du maillage urbain, Ebolowa apparaît ainsi comme un " roi sans sujets " ».

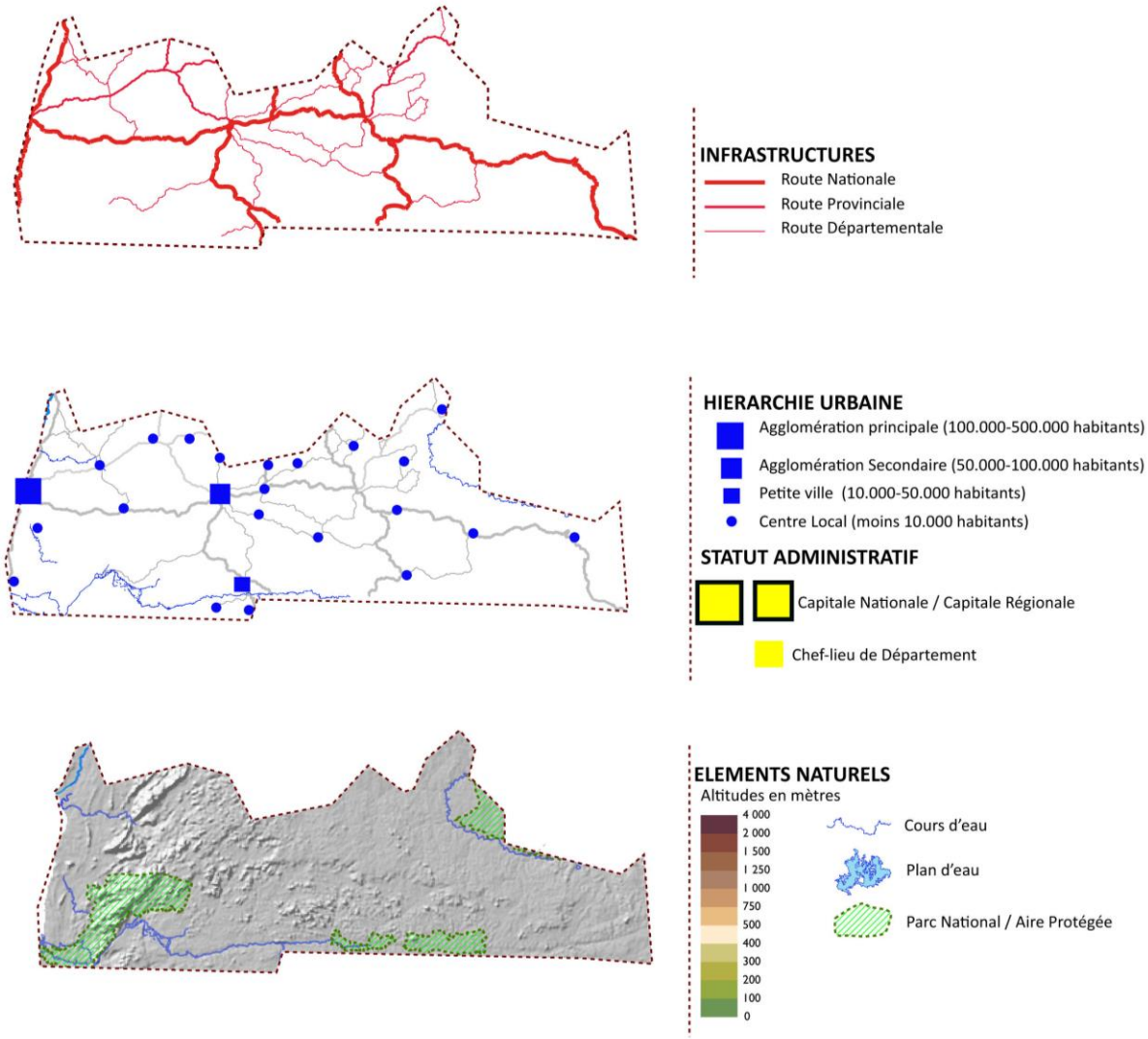
134. **Sangmélima :** Chef-lieu du Département du Dja et Lobo, Sangmélima est la troisième agglomération en poids démographique, avec une population estimée à **81 797** habitants en 2015. La ville abrite des activités commerciales formelles, informelles et les prestations de services ainsi que quelques installations de transformation du bois. Ses rapports avec Ebolowa sont essentiellement d'ordre administratif et se présente davantage comme un satellite de Yaoundé à laquelle elle est reliée, via la ville de Mbalmayo (Centre), par une route bitumée.

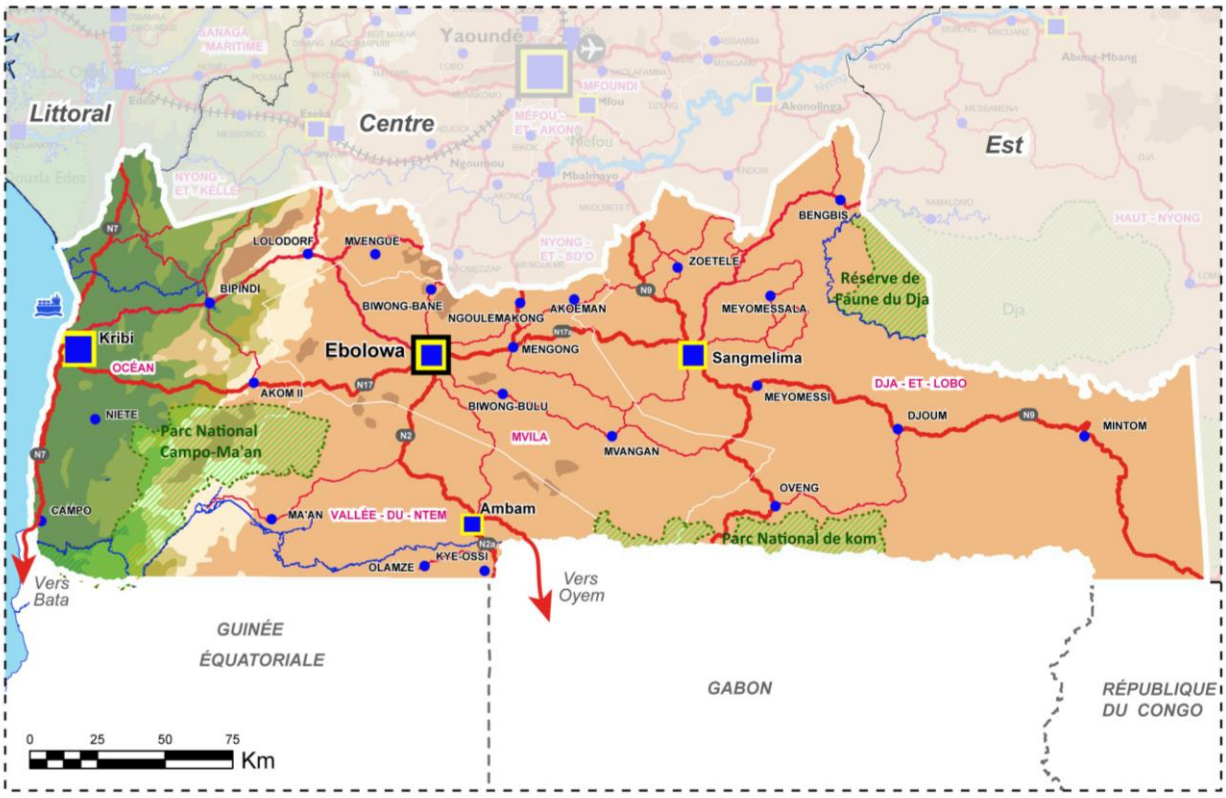
135. **Ambam :** C'est le Chef-lieu du Département de la Vallée du Ntem avec une population estimée à plus de **31 000** habitants en 2015 la plaçant dernière parmi les villes importantes de la Région. Elle est une plaque tournante des échanges économiques grâce à sa proximité avec le Gabon et la Guinée Equatoriale et l'existence d'axes routiers bitumés Ambam-Kyé-Ossi, Ambam-Ekin et Ambam-Ebolowa.

Ebolowa

[9] Rapport Etudes socio-économiques Régionales au Cameroun, Province du SUD, 1999. MINPAT/Projet PNUD-OPS CMR/98/005/01/99. Page 8.

Figure 18.Réseau urbain de la Région Sud




Littoral
Centre
Est
Yaoundé
Kribi
Ebolowa
Sangmelima
Ambam
OCÉAN
LOLODORF
MVENGUE
BIPINDI
BIWONG-BANE
NGOULEMAKONG
AKOEMAN
MENGONG
ZOETELE
BENGBIS
MEYOMESSALA
Réserve de Faune du Dja
AKOM II
NIETE
Parc National Campo-Ma'an
BIWONG-BULU
MVILA
MVANGAN
MEYOMESSI
DJA - ET - LOBO
DJOUM
MINTOM
OVENG
Parc National de kom
CAMPO
MA'AN
VALLÉE - DU - NTEM
KYE-OSSI
OLAMZE
Vers Bata
Vers Oyem
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
RÉPUBLIQUE DU CONGO
0 25 50 75 Km

4.2.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

136. Une population urbaine faible et des villes peu nombreuses

137. A l'heure actuelle, le taux d'urbanisation de la Région est de 45%. La population urbaine se répartit essentiellement dans trois villes principales : Kribi, Ebolowa et Sangmélima. Celles-ci concentrent à elles trois plus de 73 % de la population urbaine régionale.

138. Des villes de tailles réduites

139. La faible urbanisation de la Région se traduit par la faiblesse numérique des villes. En effet seules quatre villes se démarquent par leur poids démographique selon les projections de 2015. Ce nombre extrêmement limité correspond aux villes chef-lieu de Départements avec une dynamique économique certaine et un bon niveau d'équipements. Il s'agit de deux villes à plus de 100 000 habitants (Kribi et Ebolowa qui atteind presque ce seuil), une à moins de 85 000 habitants (Sangmélima) et la plus petite ville frontalière, Ambam, avec plus de 30 000 habitants.

140. Une très faible densité des villes

141. La densité des villes dans la Région Sud est très faible et très souvent il faut parcourir de longues distances d'une ville à une autre. De vastes zones géographiques allant de l'Océan aux confins Est de la Région sont dépourvues de villes, mise à part les petites localités polarisées par la ville d'Ebolowa : Biwong Bulu, Mengong, Ngoulémakong Biwong Bané, Lolodorf, etc.

142. Des villes aux équipements déficients

143. En effet, les principaux centres urbains mis à part, peu de villes disposent d'une adduction d'eau potable ou possèdent un système d'alimentation en électricité ou ont une voirie urbaine en bon état. En outre aucune ville de la Région ne dispose d'un réseau d'égouts ni d'une station d'épuration des eaux usées.

144. Des villes à rayonnement contrasté

145. Les petites villes de la Région du Sud ont un rayonnement assez limité. L'attractivité des commerces et des rares services touche des utilisateurs issus du périmètre même des villes et de ses environs immédiats.

146. Alors que les grandes villes de la Région ont un rayonnement étendu ; Kribi : grâce à sa fonction de zone balnéaire renforcée par les grands projets dont elle bénéficie : Port en Eau Profonde, Complexe Industrialo-portuaire, etc. ; Ebolowa : assure le ravitaillement des Départements de la Mvila et de la Vallée du Ntem en produits manufacturés et ravitaille les villes de Mbalmayo, Yaoundé, Edéa et Douala en produits agricoles ; Sangmélima : contrôle une partie du ravitaillement du département du Dja et Lobo en produits.

147. Des villes sans relations entre elles

148. Le système urbain de la Région Sud est complètement déséquilibré et extraverti en faveur des deux grandes Métropoles nationales. Les liaisons entre les quatre principales villes de la Région sont quasiment inexistantes et doivent obligatoirement passer par Ebolowa. La liaison transversale (est-ouest) Kribi-Ebolowa-Sangmélima est en mauvais état et mal entretenue.

149. En contrepartie les axes d'échanges nord-sud sont très développés, notamment ceux d'Ebolowa (N2) et de Sangmélima (N9) avec Yaoundé via Mbalmayo ainsi que ceux de Kribi avec Edéa (la N7) et les villes de Douala et de Yaoundé. En conclusion les villes de la région se trouvent dans les sphères d'influence de

Douala et de Yaoundé plus que ceux de la Capitale Régionale.

Axes de développement :

150. L'Amélioration et le renforcement des axes routiers transversaux (Est-Ouest) : La caractéristique essentielle de la Région Sud est la difficulté des liaisons transversales entre les principales villes Kribi - Ebolowa - Sangmélima. Cette situation s'explique par le très mauvais état des routes qui entrave les échanges de marchandises et de voyageurs et freine le développement économique régional. L'amélioration et l'entretien de la Nationale 17 qui relie Kribi et Ebolowa est d'un grand intérêt. Kribi destiné à devenir un pôle de développement économique important avec ses grands projets (CIPK) pourra faire bénéficier Ebolowa, comme étape importante dans les échanges entre Kribi avec son port en eau profonde et Yaoundé. Avec le renforcement de cet axe, Ebolowa ne se cantonnera plus uniquement dans ses fonctions administratives et d'étape sur la voie des échanges frontaliers avec le Gabon et la Guinée Equatoriale et pourra aspirer à devenir une ville avec des fonctions commerciales importantes.

151. La liaison routière entre Ebolowa et Sangmélima se fait en partie par la N2 globalement en bon état et à partir de la localité de Néméyong par la N17A, dont l'amélioration et l'entretien pourra faciliter les relations entre les deux centres urbains voire au-delà. En effet, via la N9, Sangmélima est liée aux gisements de fer de Mbalam[10] et représente une étape des flux frontaliers notamment avec la République du Congo.

152. L'amélioration de ces axes routiers transversaux permettra de renforcer les liens entre les villes de la Région, de faire profiter le reste de la Région du développement ayant cours à Kribi et de désenclaver les territoires à l'ouest de la région.

153. **Le renforcement des axes routiers frontaliers :** Les échanges frontaliers dans la Région sont un atout indéniable sur lequel pourra se baser son développement. A l'heure actuelle l'axe principal d'échanges frontaliers repose sur la Nationale 2 qui relie Yaoundé à Ebolowa, Ambam et les Frontières gabonaises et équato-guinéennes. L'état médiocre du réseau lié au manque d'entretien, ralentit cette dynamique frontalière. La deuxième liaison potentielle est celle qui sera mise en place suite de la construction du **pont** sur le fleuve **Ntem,** entre la localité de **Campo** au Cameroun et la localité de Rio Campo en Guinée Equatoriale. Cet axe transnational situé sur le **corridor Kribi-Campo-Bata,** permettra l'accès aux infrastructures portuaires de Kribi et renforcera les échanges entre les deux pays. Il passe impérativement par le renforcement de la Route P8 qui relie Kribi à Campo et dont les travaux sont déjà programmés.

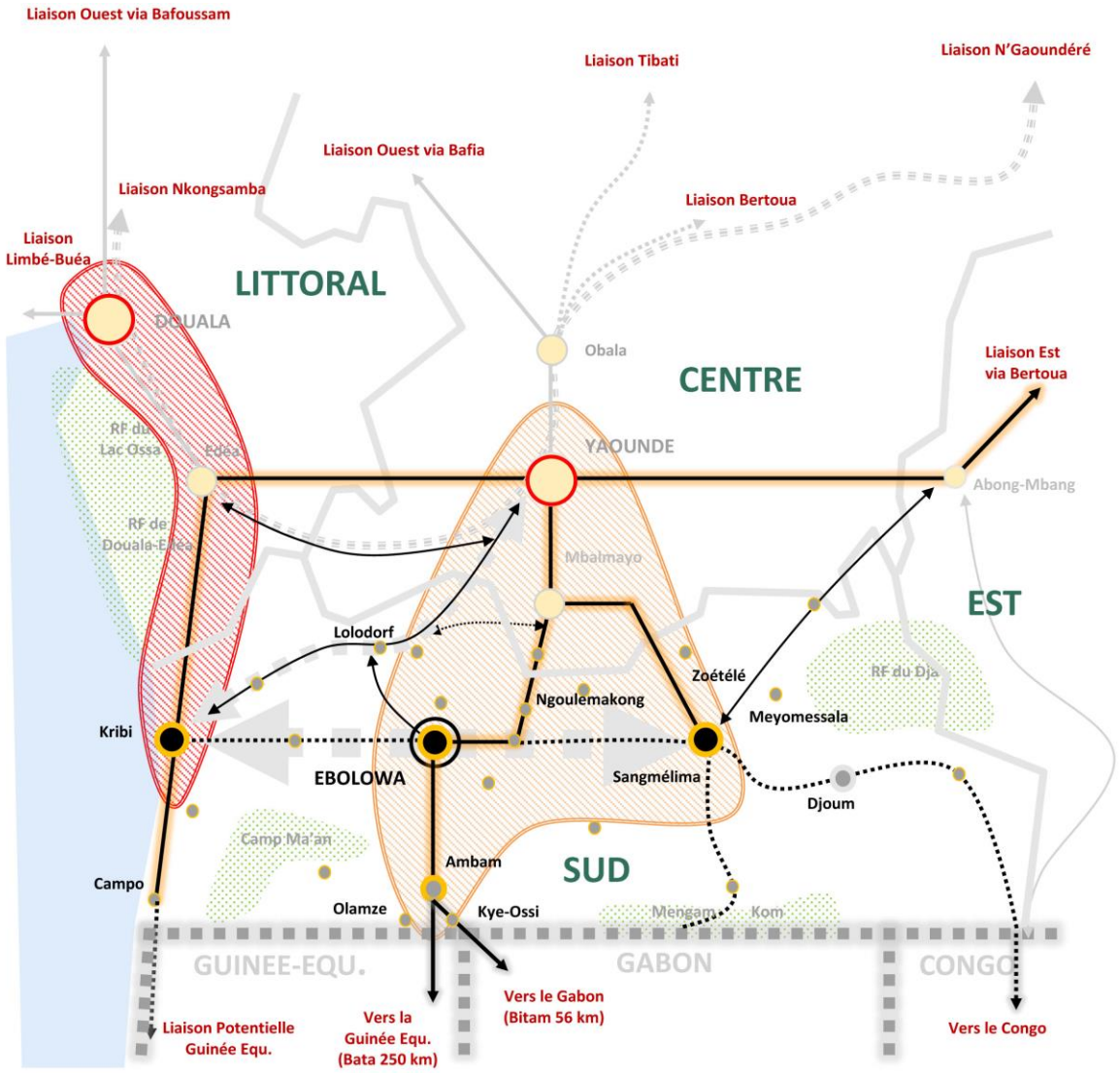
154. **En perspective, l'exploitation du gisement minier de Mbalam et la réalisation de la voie ferrée le reliant au nouveau port de Kribi.** Une nouvelle dynamique socio-économique pourra être générée par ce grand projet.

[10] Une liaison ferroviaire Mbalam-terminal minéralier à Kribi est programmée.

Région Sud

- ***Une Région frontalière, faiblement urbanisée avec un réseau routier très insuffisant qualitativement et quantitativement, se limitant à l'axe transfrontalier nord-sud ;***
- ***Des villes sans relations entre elles ; Un réseau urbain extraverti en faveur des deux Métropoles (Ebolowa et Sangmélima polarisées par Yaoundé et Kribi dans la zone d'influence de Douala) ;***
- ***Des projets d'envergure programmés et en cours : CIPK, port en eau profonde, backbone, ville nouvelle, …***
- ***Un important potentiel minier à Mbalam.***

Figure 19. Système urbain de la Région Sud



4.3 Système urbain de la Région Littoral

155. D'une superficie de 20 248 km², la Région se trouve au contact de quatre régions (Sud-Ouest, Ouest, Centre et Sud) avec une ouverture sur l'Océan atlantique au sud-ouest, et se divise en 4 Départements : le **Moungo**, le **Nkam**, la **Sanaga Maritime** et le **Wouri,** ainsi que 34 Arrondissements. C'est la troisième Région la plus peuplée du Cameroun avec une population estimée à 3,4 millions d'habitants en 2015, soit 15 % de la population du pays. Ce poids démographique ainsi que l'importance de son taux d'urbanisation qui s'établit à 88 %, s'expliquent par l'attractivité élevée de son Chef-lieu, Douala. Capitale économique et deuxième ville du pays, la ville concentre 75 % de la population de la Région et 20 % de la population urbaine nationale.

156. La Région Littoral a un climat subéquatorial à deux saisons et un relief composé de trois grands ensembles : la zone des plateaux, la plaine littorale ou la côte à mangrove et une zone de reliefs (2400 m). La Région abrite trois aires protégées : le Parc National d'Ebo, la Réserve Faunique de Douala-Edéa et la Réserve du Lac Ossa. Les surfaces forestières de qualité variée qui recouvrent une superficie de l'ordre de 80% de la Région, régressent progressivement du fait de l'exploitation et de l'extension des superficies cultivées.

157. La Région est à forte vocation agricole avec une agriculture de rente diversifiée et développée (café, cacao, banane douce et palmier à huile). Elle accueille des zones importantes d'élevage axées principalement sur les Départements du Nkam, du Moungo et du Wouri. L'aviculture représente 17 % de la production nationale en 2012. La pêche artisanale est pratiquée sur la façade maritime et au niveau d'importants fleuves : le Wouri et la Sanaga.

158. Douala est le principal pôle économique du pays avec son port qui constitue la principale ouverture maritime du pays et se positionne de ce fait comme le centre commercial et logistique du Cameroun qui dessert aussi les autres pays de la sous-région notamment le Tchad et la RCA. La ville dispose de deux zones industrielles : Bonabéri et Bassa, qui accueillent 35,1 % des établissements industriels du pays[11]. La ville d'Edéa vient en second lieu, elle accueille une importante industrie métallurgique (aluminerie).

159. La Région est relativement bien fournie en infrastructures de transport qui reposent sur un réseau routier de 4000 km, dont 500 km revêtus, une ligne ferroviaire reliant Douala à Yaoundé et N'Gaoundéré en passant par la ville d'Edéa, une plateforme portuaire parmi les plus importantes de la sous-région dotée d'un terminal de marchandises diverses, un terminal conteneurs, un terminal minéralier, un terminal pétrolier et un terminal bois, ainsi qu'un aéroport international, le premier du pays en termes de trafic et jouant le rôle de hub sous régional.

160. Le Littoral est une zone stratégique sur le plan économique et commercial et dispose d'infrastructures de premier ordre qui devraient constituer un important atout pour la consolidation de sa position à l'échelle nationale et le renforcement de son rayonnement sur la sous-région.

[11] Rapport sur le Développement Économique (2013) : Région littoral, Avril 2014. Page 11.

Littoral : Chutes de l'Ekom

4.3.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

161. **Une région très urbanisée** : Si le Littoral est la troisième Région la plus peuplée du Cameroun avec 15 % de la population du pays (2015), elle demeure la plus urbanisée. Bien qu'elle ne dispose que de sept villes avec une population de plus de 20 000 habitants, elle enregistre **un taux d'urbanisation de 88 %** et sa population urbaine s'élève **à 2,9 millions d'habitants** soit **23 %** du total de la population urbaine du pays. Cette situation est liée à l'impact de la présence de Douala qui concentre les ¾ de la population régionale.

162. **Un nœud de transport de niveau international** : La Région Littoral dispose d'un réseau de transport très développé grâce à :

- L'infrastructure aéroportuaire avec l'aéroport international de Douala, classé premier en termes de Fret et de trafic de passagers ainsi que le Port Autonome de Douala-Bonabéri qui concentre plus de 95 % du trafic maritime national et se présente comme véritable « *porte d'entrée du Cameroun* » voire de la CEMAC concernant la RCA et le Tchad.
- L'importance des transports intérieurs **ferroviaires**, avec les lignes Douala-Kumba par Mbanga et le Transcam Douala-N'Gaoundéré par Yaoundé et **routiers** avec les liaisons Douala-Yaoundé, Douala-Kribi via Edéa et Douala-Limbé, Douala-Buéa et Douala- Bafoussam qui rayonnent jusqu'au Tchad et en RCA. Cette spécificité est liée à la situaion de Douala au cœur du système de transport du Cameroun.

163. Autant les liaisons inter-régionales sont développées, autant la Région enregistre l'insuffisance voire l'inexistence de route de desserte intérieure (interdépartementales), ce qui cause l'enclavement de nombreuses localités, surtout dans les Dépratements du Nkam et de la Sanaga-Maritime.

Route Douala-Yabassi

164. **Une Région bien équipée mais avec des inégalités :** Le Littoral se caractérise par un niveau d'équipements socio-collectifs assez satisfaisant qui cache certaines disparités et dysfonctionnements. En effet c'est la 3ème Région la mieux fournie en infrastructures sanitaires avec 16,1% de l'ensemble des structures de santé nationale[12]. Mais ces acquis s'accompagnent par des déficits relativement importants, notamment en termes de répartition spatiale

[12] Recensement Général des Personnels du Secteur de la Santé au Cameroun, Rapport Général 2011

(concentration au niveau du Wouri) et d'accès aux infrastructures. Par ailleurs malgré les progrès considérables en matière de scolarisation réalisées (taux d'alphabétisation supérieur à 91, % en 2011, taux de fréquentation scolaire 94 %) des disparités territoriales persistent entre les zones urbaines et les zones rurales et entre les Départements. Les mêmes inégalités inter et intra Départements sont vérifiables au niveau des taux de branchements aux réseaux d'électricité et d'eau potable.

- **Une Région très attractive réceptacle des flux migratoires divers :** Le Littoral est une zone d'accueil importante des migrants grâce à la dynamique économique qu'elle enregistre. L'intensité des activités commerciales et industrielles dans le Département du Wouri et la présence de grandes potentialités agricoles et d'industries agroalimentaires dans le Département de Moungo en font les principaux réceptacles de ces flux humains. Douala est le pôle d'attraction le plus important de la Région et enregistre l'accélération de sa croissance démographique, souvent au détriment des autres villes et Départements du Littoral.
- **Un milieu naturel riche mais fragile :** La Région littorale dispose d'écosystèmes diversifiés mais fragiles et menacés, qui se composent essentiellement d'une côte à mangrove s'étendant sur les rives de l'estuaire du Cameroun, les embouchures de la Sanaga et du Nyong, ainsi que de la forêt équatoriale. Par ailleurs, dans le Département du Wouri, ces écosystèmes, faisant parfois parties des aires protégées, constituent des obstacles à l'extension de l'aire métropolitaine de Douala.

4.3.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

165. Le territoire de la Région Littoral et son armature urbaine ainsi que la hiérarchie sont grandement influencés par l'ouverture sur l'océan et la présence de Douala, deuxième ville du pays.

166. A la lumière du tableau, il est constaté :

- L'importance du Département du Wouri qui accueille 82 % de la population régionale totale et concentre 85 % de la population urbaine régionale. La présence de Douala, centre névralgique de l'économie nationale explique le poids de ce Département.
- Le Département du Nkam, malgré sa superficie importante ne représente qu'un poids démographique infime.
- Le département de Moungo représente respectivement 12 % et 11 % de la population totale et urbaine régionale. Il accueille neuf moyennes et petites villes qui se sont développées le long de la voie ferrée et l'axe routier N5 : Nkongsamba, Loum, Mbanga, Njombé, Bonalea, Manjo, Dibombari, Bare, et Mombo.
- Une armature urbaine dissymétrique et macrocéphale :

167. Le caractère très urbanisé de la Région cache un déséquilibre flagrant entre les Départements en termes de poids démographique, de taux d'urbanisation et de densités.

Tableau 18. Répartition de la population par Département dans la Région Littoral (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
MOUNGO	400 318	12%	334 642	**11%**	65 676	16%
NKAM	31 928	1%	12 242	**0,4%**	19 686	5%
SANAGA MARITIME	182 365	5%	104 677	**3,6%**	77 687	19%
WOURI	2 777 467	82%	2 537 188	**85%**	240 279	60%
REGION LITTORAL	**3 392 078**	100%	**2 988 749**	100%	**403 329**	100%

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 20.Répartition de la population urbaine par Département – Région Littoral

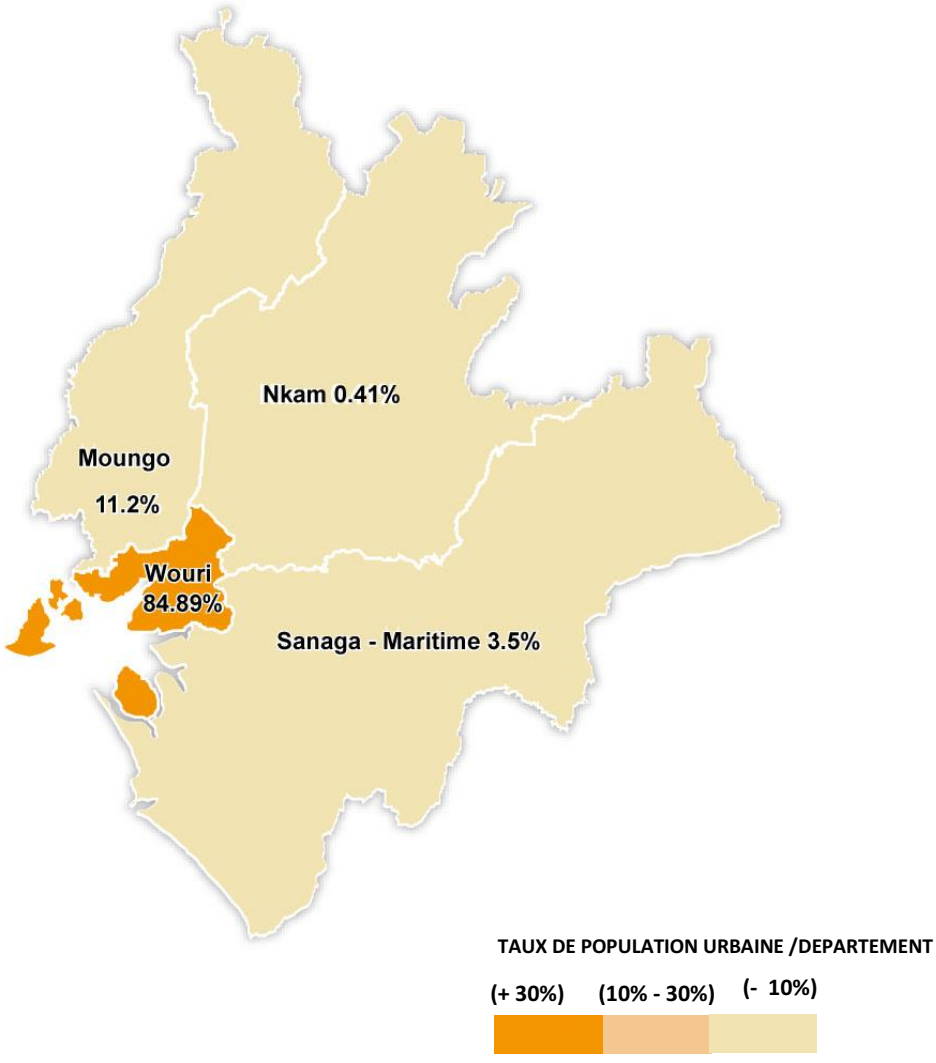


Tableau 19. Classement des Départements du Littoral suivant leur taux d'urbanisation (2015)

Rang	Département	Chef-Lieu	Taux Urb.
1	**WOURI**	Douala	91 %
2	**MOUNGO**	Nkongsamba	84 %
3	**SANAGA MARITIME**	Edéa	57 %
4	**NKAM**	Yabassi	38 %

Source : Estimations du Consultant 2015

168. **Le Département du Wouri** se distingue clairement dans la Région par un déséquilibre en sa faveur en termes de **poids démographique** avec la concentration de 82 % de la population régionale, de **taux d'urbanisation** très important 91 %, mais aussi en termes de densités qui dépassent les 3000 habitants/km². L'explication réside dans le fait que ses limites se confondent avec celle de l'Aire Métropolitaine de Douala. Celle-ci, Capitale économique du pays et Métropole de niveau international est située au cœur des échanges économiques transnationaux avec un hinterland qui dépasse largement le Cameroun pour toucher la sous-région.

169. Le Département de **Moungo** occupe la deuxième place loin derrière le Wouri avec un poids démographique minime, de 12 % de la population régionale, mais avec un taux d'urbanisation assez important 84 % et une densité au-dessus de la moyenne nationale soit 105 habitants au Km². Le Moungo accueille 7 des 9 villes importantes de de plus de 20 000 habitants de la Région : **Nkongsamba, Mélong, Loum, Mbanga, Njombe, Bonalea et Manjo** qui jalonnent la voie ferrée et l'axe routier (N5) entre Douala et Bafoussam. Le Wouri et le Moungo concentrent 94 % de la population régionale et 96 % de la population urbaine régionale.

170. Le Département du **Sanaga Maritime** ne représente que 5 % de la population régionale, son taux d'urbanisation de 57 % se situe dans la moyenne nationale et sa densité est celle d'un territoire rural. Cette situation est liée à l'existence d'une seule ville importante, **Edéa**, chef-lieu de Département et nœud routier important.

171. Le Département du **Nkam** se caractérise par un poids démographique extrêmement négligeable 1 % de la population régionale avec une densité d'à peine 5 habitants/km² et un taux d'urbanisation de 38 %. Il se définit comme un Département à dominante rurale, soit un désert urbain dans lequel la population de la ville la plus importante est d'environ 4 000 habitants, bien qu'elle ait le statut de Chef-lieu de Département.

172. L'articulation de l'armature urbaine de la Région Littoral connaît des inégalités considérables étant donné qu'elle suit les principaux axes de transports routiers (Douala-Edéa (N3) / Douala-Bafoussam (N5)) et ferroviaires (Douala-Nkongsamba). Le Département du Nkam et la ville de Yabassi restent en marge de la dynamique économique et urbaine insufflée par Douala.

173. La présence de Douala, ville hypertrophiée et passage obligé des axes de transports régionaux, influence l'armature urbaine du Littoral. On note que les principales villes suivent deux axes principaux. Le premier le long de la Nationale 5, Douala – Bafoussam, doublée par le chemin de fer Douala – Nkongsamba. Le deuxième, le plus important du Cameroun, suit la Nationale 3 qui relie Douala à Yaoundé. On note aussi que le poids démographique des centres urbains de la Région Littoral est proportionnel à la proximité de Douala.

Tableau 20. Classement des villes de la Région Littoral suivant le poids démographique (2005-2015)

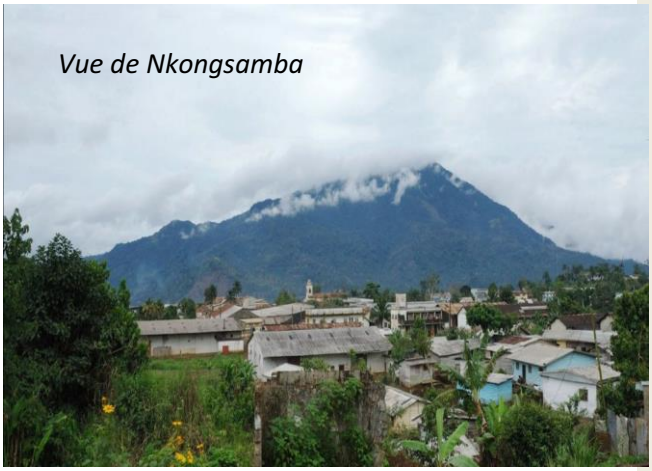
Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢ **VILLES DE 2,5 A 3 MILLIONS D'HABITANTS**				
1	**Douala**	Chef-lieu de la Région Littoral et du Département du WOURI	1 907 479	**2 537 188**
➢ **VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**				
2	**Nkongsamba**	Chef-lieu du Département de MOUNGO	104 050	**116 237**
➢ **VILLES DE 50 000 A 100 000 HABITANTS**				
3	**Edéa**	Chef-lieu du Département de la SANAGA MARITIME	21 900	**84 031**
4	**Mélong**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Mélong, Département de MOUNGO	49 180	**54 094**
➢ **VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**				
5	**Loum**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Loum, Département de MOUNGO	37 537	**32 278**
6	**Mbanga**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Mbanga, Département de MOUNGO	28 306	**32 253**
7	**Njombe**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Njombe-Penja, Départ. de MOUNGO	31 090	**26 847**
8	**Bonalea**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Fiko, Département de MOUNGO	16 022	**23 522**
9	**Manjo**	Chef-lieu de l'Arrondissement de MANJO, Département de MOUNGO	26 758	**23 182**
➢ **VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**				
10	**Dibombari**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Dibombari, Départ. de MOUNGO	12 823	**9 320**
11	**Bare**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bare-Bakem, Départ. de MOUNGO	7 512	**9 297**
12	**Dizangue**	Chef-lieu de l'Arrond. de Dizangue, Départ. de la SANAGA MARITIME	6 632	**7 179**
13	**Nkondjock**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Nkandjock, Départ. Du NKAM	3 676	**5 862**
14	**Mombo**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Mombo, Départ. de MOUNGO	4 605	**4 648**
15	**Yabassi**	Chef-lieu du Département du NKAM	4 288	**4 286**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

174. **Douala**, une métropole de 2,5 millions d'habitants (2015) qui concentre 75 % de la population de la Région et 20 % de la population urbaine nationale, limite la possibilité de développement d'autres centres urbains importants dans la Région. Douala polarise le système urbain de la Région Littoral grâce à son rôle de métropole internationale qui lui est conféré par son port et son aéroport, permettant la concentration du secteur industriel et commercial et le développement d'un réseau de transports terrestres. Ce réseau est articulé autour de la voie ferrée vers Yaoundé et N'Gaoundéré et des deux axes routiers internationaux de l'Ouest : Douala, Bafoussam, Foumban, Banyo et de l'Est : Yaoundé, Abong Mbang, Garoua Boulaï qui se rejoignent à N'Gaoundéré et se prolongent vers le Nord Cameroun, le Tchad et la RCA dessert presque complètement trois pays (voir Carte[13]). A une échelle plus restreinte, le rôle de structuration régionale de Douala, s'étend sur une zone d'influence d'un rayon d'environ 100 km[14], qui comprend 4 zones avec des dynamyques économiques assez différentes : Mungo, Nkam et Sanaga Maritime (Littoral) et le Fako (Région du Sud-Ouest).

175. Le déséquilibre du réseau urbain du Littoral est à l'origine de problèmes de congestions urbaines fréquentes et surtout de rareté des terrains aménageables. Cette pénurie foncière implique les prix élevés des terrains et l'extension sur des milieux naturels sensibles et fragiles.

176. **Nkongsamba,** se situe à 140 km Douala sur l'axe qui la relie à Bafoussam et joue un rôle de relais entre Douala et l'ouest du pays. Nkongsamba doit sa création et son développement à la voie ferrée ouest dont elle ne devait être qu'une étape vers la ville de Foumban (1911). Chef-lieu du Département de Moungo et Communauté urbaine (avec 32 Communes d'Arrondissements), elle enregistre une population de plus 115 000 habitants. Nkongsamba était un centre agricole prospère jusqu'à la crise du milieu des années 80, période à laquelle elle entame une décadence économique caractérisée par la fermeture des usines de café et l'abandon de beaucoup d'exploitations. Le secteur industriel est sous représenté et reste embryonnaire. Le déclin économique de Nkongsamba impacte le contexte urbain marqué par la précarité des constructions et l'anarchie des implantations. (Voir étude de cas de la ville de Douala).



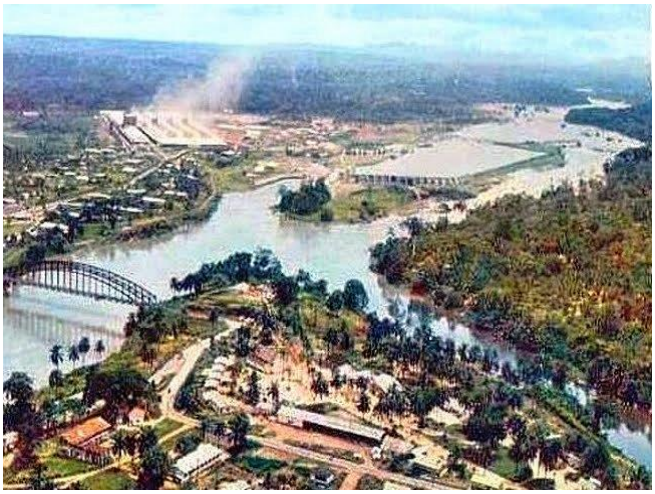
Vue de Nkongsamba

177. **Edéa** est le Chef-lieu du Département de la Sanaga Maritime et se situe sur l'un des axes routiers et ferroviaires les plus importants du Pays, celui qui relie les deux grandes Métropoles du Pays (N3). Edéa connaît une croissance démographique exponentielle puisque sa population est passée de 21 900 habitants en 2005 à 84 031 habitants en 2015. Grâce au passage du Sanaga (navigable) dans la ville, Edéa a bénéficié de la construction, au début des années 50, d'un barrage et d'une centrale hydraulique. La production

[13] Urbaplan : Position Concurrentielle de Douala (Situation Régionale, Aménagement du Territoire et Compétitivité). Cities Alliance Project Output. 2008. Page 25.

[14] Etudes socio-économiques Régionales au Cameroun, Région du Littoral. Page 86.

d'électricité à bas prix qui en a résulté, a permis le développement des activités industrielles importantes avec l'implantation d'ALUCAM (aluminium), de CELLUCAM (aujourd'hui à l'arrêt), de SOCAPALM (huile de Palme), de SAFACAM (Hévéa)[15], etc.



Vue d'Edéa

178. Le développement du Complexe Industrialo Portuaire de Kribi, auquel Edéa est relié par la N7, le projet de créer une plateforme de transbordement et le passage de l'Autoroute Douala-Yaoundé à proximité de la ville vont avoir des impacts considérables sur le développement de la ville dans les prochaines années. (Voir étude de cas de la ville d'Edéa)

179. **Mélong**, Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département de Moungo, est située à 128 km de Nkongsamba et dispose d'une population de plus de 54 094 habitants en 2015. C'est un grand centre agricole avec la culture et la commercialisation du café comme activités principales. Après la chute vertigineuse des cours du café au cours des années 80, la ville de Mélong a entamé un fort déclin. La ville est entourée de grands sites touristiques tels que les Lacs et les Mont **Manengouba** (2400 mètres), les chutes d'Ekom sur le Nkam, les villages Bororo, les cratères volcaniques déchiquetés, etc. La ville dispose de plusieurs établissements hôteliers de renommée internationale qui accueillent de nombreux touristes.

180. **Loum,** Chef-lieu d'Arrondissement du Département de Moungo, dispose de 32 278 habitants selon les estimations de 2015. C'est une ville carrefour située sur la Nationale qui relie Douala à Bafoussam via Nkongsamba. Loum est reliée à la ville de Kumba par la N16 et à Yabassi par la P16. L'activité commerciale est bien développée dans son espace urbain. La ville se situe dans une zone de forte production agricole avec des plantations de Cacao et de café ainsi que des plantations industrielles de bananes et d'ananas gérées par la société industrielle PHP / SBM.

181. **Mbanga**, avec 32 253 habitants en 2015, Chef-lieu d'Arrondissement du Département de Moungo, la ville est située sur la N5 ce qui permet le développement d'une activité commerciale importante qui se traduit par la présence de marchés importants. Sa proximité de Douala fait qu'elle soit fortement polarisée par cette dernière.

[15] Situées dans la zone d'influence de la ville village isolé, à l'écart de la route nationale, dont toute l'activité dépend des plantations de palmiers à huile et d'hévéas, selon l'étude : **Position Concurrentielle de Douala (Situation Régionale, Aménagement du Territoire et Compétitivité).** Cities Alliance Project Output, Urbaplan. 2008.

182. **Njombe,** Chef-lieu de l'Arrondissement de Njombe-Penja dans le Département de MOUNGO, est située sur l'axe d'urbanisation qui suit la Nationale 5 entre Mbanga et Loum. Selon les estimations de 2015, cette ville compte plus de 26 000 habitants. La principale activité est la production industrielle de bananes (PHP).

183. **Bonaléa,** Chef-lieu de l'Arrondissement de Fiko dans le Département de MOUNGO, est située à moins de 40 kilomètres de Douala et compte 23 522 habitants. L'économie locale est profondément marquée par l'agriculture, ou la production vivrière côtoie les grandes plantations de la CDC et SOCAPALM. Grace à sa proximité de Douala, Bonaléa est devenue un carrefour commercial important.

184. **Manjo**, Chef-lieu d'Arrondissement de Manjo du Département de Moungo, la ville est située entre les villes de Loum et de Nkongsamba. La proximité de ces deux centres urbains explique son poids démographique moyen qui s'établit à 23 182 habitants en 2015. Manjo est une ville essentiellement agricole où les principales cultures sont le café, l'ananas, les produits vivriers et la banane.

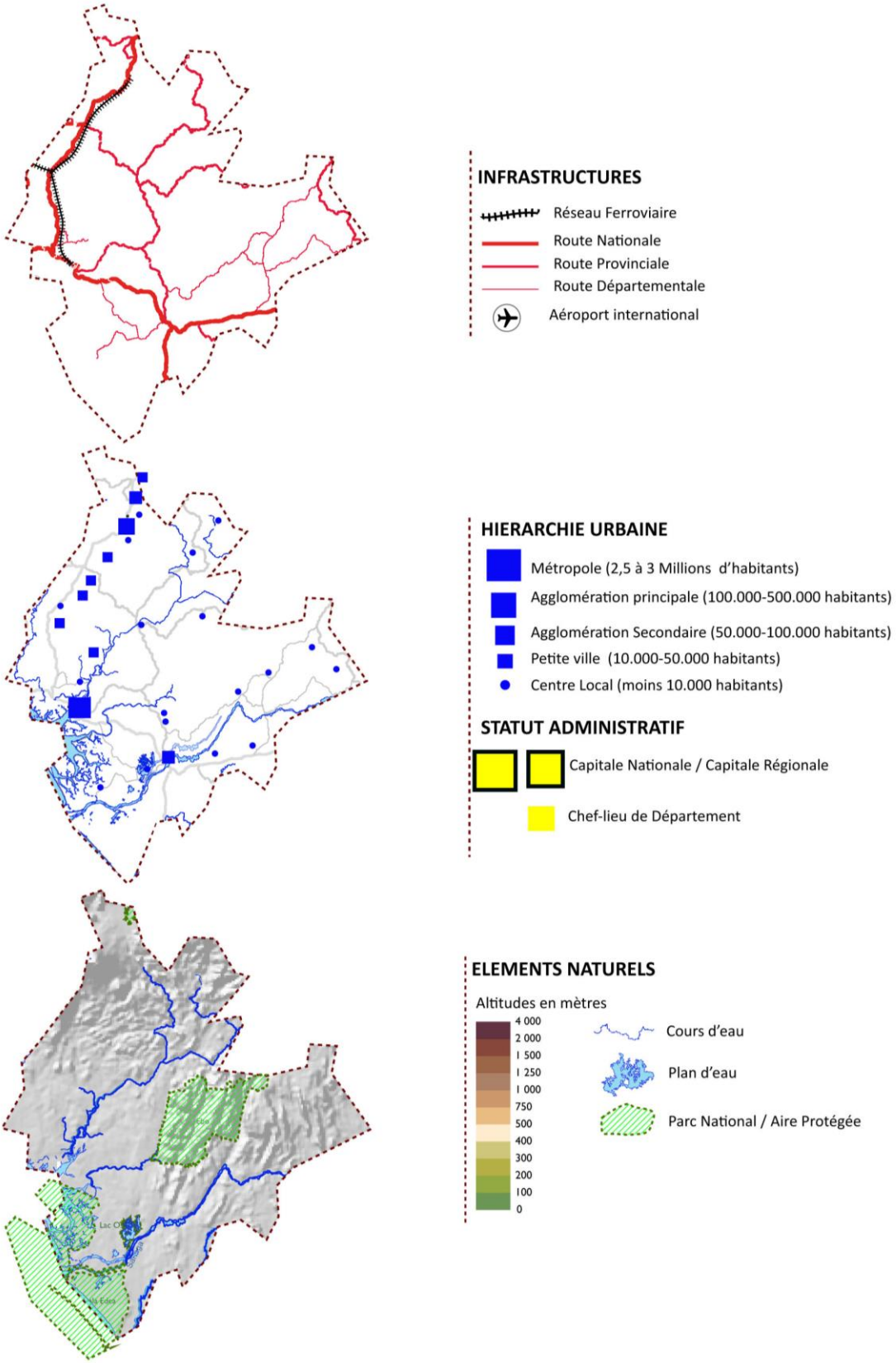
185. **Yabassi** est le Chef-lieu du Département du Nkam qui malgré ce statut administratif important, voit sa population stagner depuis 2005 autour de 4 000 habitants, ce qui la classe loin derrière les autres villes du Littoral. La ville souffre d'un dépeuplement et d'un recul important dans les activités économiques alors qu'elle fut jusqu'au milieu du 20ème siècle, une importante place portuaire où se déploient de grandes firmes commerciales (King Textile, CFAO, Piret, Jakovidis, SCOA, PZ, SHO). Son port fut le premier port fluvial du Cameroun qui a atteint cent mille tonnes environ exportation[16], conférait à Yabassi le statut de seconde ville économique du grand Sud Cameroun.

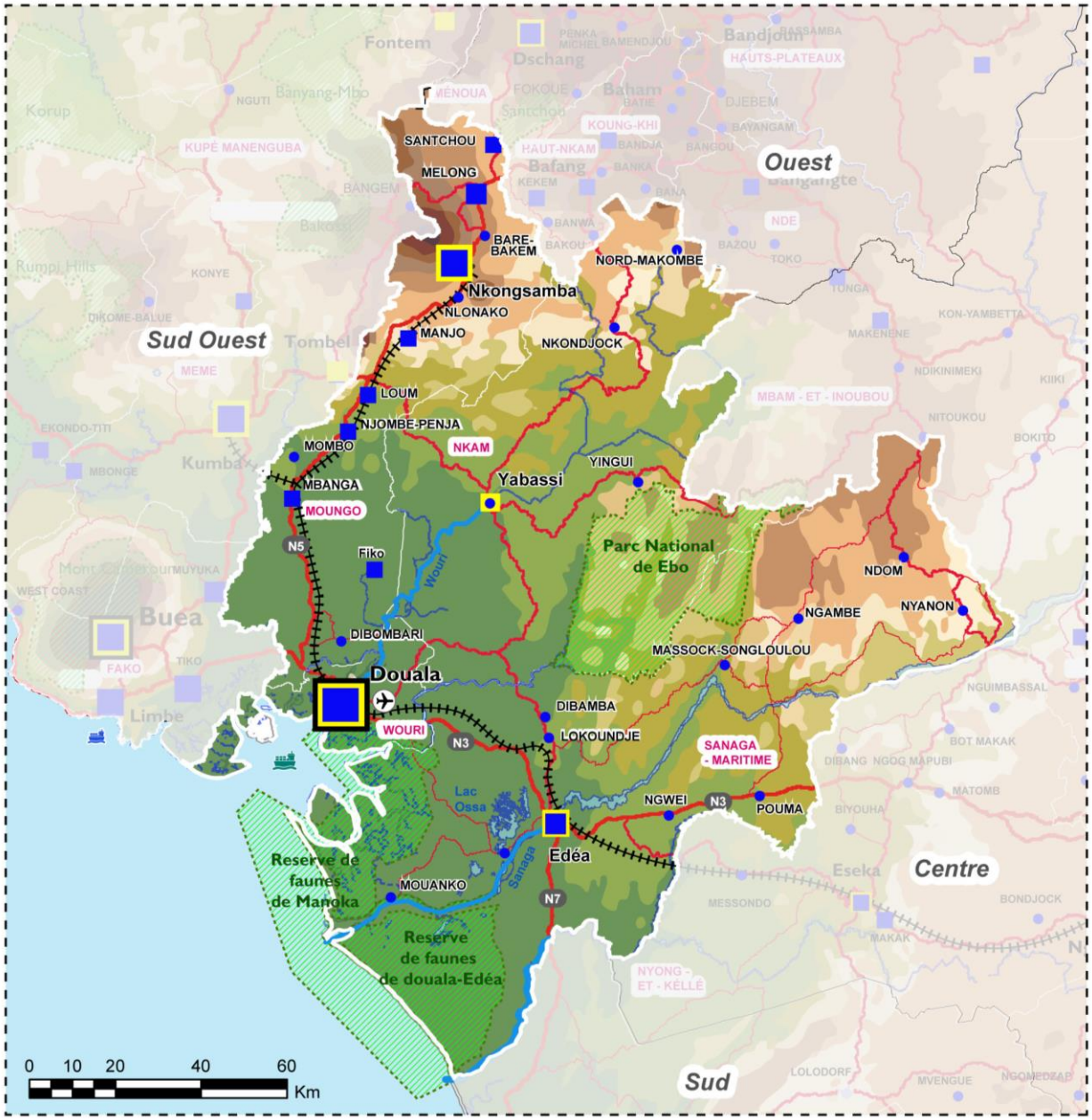
186. La ville est handicapée par le manque de routes bitumées et connait le phénomène de «***démobilisation urbaine***[17]». Celui-ci se manifeste par un **fonctionnement minimal des services publics**, qui souffrent d'une désaffection continue des fonctionnaires affectés dans la ville, de la faiblesse de la sollicitation de services exprimée par les usagers, de **la déliquescence du tissu économique**, avec le passage d'une situation économique florissante à un état de déficit quasi complet du tissu économique ainsi que de **la "précarisation » de l'habitat et des infrastructures**. La ville se repose actuellement sur les activités agricoles, le petit commerce et l'exploitation forestière.

[16] Fin des années 1960

[17] **Yabassi, un modèle de « démobilisation urbaine » Esse Ndjeng, Chercheur géographe/ INC, Cameroun,** in Recherches Africaines, Annales de la Faculté des lettres, langues, arts et sciences humaines de Bamako, N10, novembre 2009

Figure 21. Reseau urbain de la region Littoral




Fontem
Dschang
Bandjoun
HAUTS-PLATEAUX
Baham
Bafang
Ouest
SANTCHOU
MELONG
BARE-BAKEM
NORD-MAKOMBE
Nkongsamba
NLONAKO
MANJO
NKONDJOCK
Sud Ouest
Tombel
LOUM
NJOMBE-PENJA
NKAM
MOMBO
MBANGA
MOUNGO
Yabassi
YINGUI
N5
Fiko
Wouri
Parc National de Ebo
NDOM
NGAMBE
NYANON
Buea
DIBOMBARI
MASSOCK-SONGLOULOU
Douala
DIBAMBA
WOURI
N3
LOKOUNDJE
SANAGA - MARITIME
Lac Ossa
NGWEI
POUMA
Edéa
Reserve de faunes de Manoka
MOUANKO
Sanaga
N7
Centre
Reserve de faunes de douala-Edéa
Sud
0 10 20 40 60
Km

4.3.3 Synthèse : Problématique Spatiale et axes de développement

187. Un réseau urbain régional polarisé à l'extrême par Douala qui a confiné en position de dépendance les autres agglomérations urbaines de la Région. Métropole hypertrophiée, celle-ci concentre les fonctions administratives tertiaires et industrielles et engendre une armature urbaine dissymétrique qui se manifeste à plusieurs niveaux :

- La concentration géographique de la population dans le sud et l'ouest de la Région, dans les Départements du **Wouri** (82 %) et du **Moungo** (12 %). Le centre, le nord et le nord-est de la Région restent quasi vides de population, puisque les Département du **Nkam** et de la **Sanaga Maritime** représentent, respectivement, 1 % et 5 % de la population régionale. Cette situation se traduit clairement dans les densités départementales de la population avec une moyenne de plus de 3000 habitants/Km² dans le Wouri et de 5 habitants/Km² dans le Nkam. La disparité démographique se vérifie à l'échelle du taux d'urbanisation des Départements.
- Le réseau routier est une autre illustration des inégalités au sein de la Région puisqu'il se résume à deux axes principaux, le premier de direction Est-Ouest (la N3), qui relie la Région Centre à la Région Sud-Ouest et qui traverse Douala et le deuxième de direction Sud-Nord (la N5) qui relie Douala à la Région Ouest. Ces deux axes mis à part, le reste des routes sont dans un mauvais état causant l'enclavement de près des trois quarts du territoire de la Région.
- L'enclavement de la totalité des Départements du Nkam et le nord de la Sanaga Maritime qui restent aussi mal reliés aux Départements voisins. Cette portion du territoire de la Région reste en marge de la croissance économique.
- Des disparités en termes d'équipements et de services urbains puisque les principaux grands équipements socio-collectifs présents dans la Région se concentrent à Douala.

188. L'analyse de la hiérarchie des villes de la Région littorale montre :

- Le caractère macrocéphale de la Région avec un poids démographique et économique écrasant de la ville de Douala.
- L'importance des réseaux de dessertes dans la structuration du réseau urbain ; Cinq des principales villes de la Région suivent ce qu'on peut appeler « le Couloir du Moungo » représenté par la Nationale 5 et la voie ferrée Douala Nkongsamba. Cet axe est jalonné par les agglomérations de **Mbanga, Loum, Manjo, Nkongsamba et Mélong.** La Ville **d'Edéa**, troisième ville de la Région, se localise sur l'axe qui suit le Transcam et la Nationale 3 qui relie Douala à Yaoundé.

Axes de développement :

189. **Une Armature Urbaine Régionale à rééquilibrer :** L'analyse de la structuration spatiale de la Région fait ressortir l'impact considérable de Douala, qui polarise fortement le territoire, impliquant un déséquilibre de l'armature urbaine régionale, dans laquelle la répartition des centres urbains suit les axes de transports terrestres (routiers et ferroviaires) laissant de vastes zones vides de toute agglomération. Afin de rééquilibre cette armature, il est impératif de renforcer et/ou de créer des pôles d'équilibres dans la Région.

190. Bien qu'elles demeurent fortement impactées par Douala, certains de villes présentent des atouts en termes de statut administratif, de niveaux d'équipement, de dynamisme socio-économique, de localisation géographique, qui leur permettraient de renforcer leur attractivité et de soulager la pression sur Douala. Il s'agit principalement des villes de **Nkongsamba et Edéa**, les deux villes les plus importantes en termes de poids démographique traversées par les axes de transports ferroviaire et routier majeurs du pays.

191. **Nkongsamba** est un terminus ferroviaire et une étape très importante dans les échanges entre le Port de Douala et l'ouest du Cameroun ; **Edéa** est la porte d'entrée (et de sortie) de la ville de Douala. C'est un Jalon important dans les échanges entre les deux grandes Métropoles du pays, mais aussi avec Kribi, ville qui prend un poids considérable avec les grands projets en cours à l'heure actuelle. Le développement de Hubs logistiques dans ses deux villes redynamiserait l'économie et renforceraient leurs attractivités.

192. Le rééquilibrage de la Région passe par le renforcement des axes routiers et ferroviaires existants reliant Douala à ses deux villes, plus particulièrement à Edéa, mais aussi par la création de nouvelles liaisons routières tels que programmés dans le Schéma de l'Aire Métropolitaine de Douala. Il s'agit de la Création d'une liaison routière entre **Edéa** et **Loum** en passant par **Yabassi** profitant des routes existantes (P14, P15 et P16), ce qui permettra d'alléger le poids des flux entre le Centre (Yaoundé), le Sud (Kribi) et les zones Ouest du Pays sur Douala.

193. Cette liaison nouvelle combinée à l'amélioration de la desserte entre Douala et **Yabassi** (Schéma de l'Aire Métropolitaine de Douala) permettra à cette ville de redynamiser son économie et d'améliorer son attractivité. **Yabassi** dispose de certains atouts qui pourraient réenclencher son développement. En effet la ville pourra se reposer sur son statut de Chef-lieu de Département, sur son passé de deuxième ville de la Région et surtout sur son port fluvial pour s'ériger en pôle urbain qui rayonnera sur le Département du Nkam et le nord de la région, actuellement véritable désert urbain.

194. A plus long terme, le développement de la liaison entre Yabassi et Bafang via la localité de **Nkondjock**, par l'amélioration de l'état de la P15, pourra offrir une possibilité de relation directe, Sud et Ouest, et désengorger la N5 (axe Bafoussam-Douala).

195. **Douala « Ville Proliférante[18] », un espace à maîtriser et un statut Régional à renforcer :** La ville de Douala enregistre une forte croissance démographique à l'origine de problématiques d'aménagement et de développement notamment **en termes** (i) **de maitrise des enjeux métropolitains**, (ii) **de maintien et de renforcement du positionnement stratégique en tant que Métropole Sous-régionale** et (iii) **de restructuration des relations de la ville et du port** :

196. **Nécessité de la maîtrise du modèle de croissance de Douala (Etalement / Densification et problèmes de centralités) :** A l'heure actuelle une nouvelle figure urbaine à l'échelle du Douala est en gestation. Elle se caractérise par un étalement urbain délimité par le double estuaire du Wouri et de la Dibamba et qui dépasse au nord l'axe de liaison entre les villes d'Edéa et Limbé (Nationale 3). Cette situation se manifeste par le développement de quartiers spontanés et anarchiques liés à la forte pression démographique qui implique des problèmes fonciers (disponibilités des terrains pour les projets futurs), des problèmes d'accès aux services urbains (voirie, eau, équipements scolaires, …) et des problèmes de centralité avec un « grand centre » qui se dessine englobant l'ensemble des quartiers mixtes de la ville moderne des années 60.

197. Dans le but de gérer le « gâchis foncier[19]» causé par le développement des quartiers périphériques, une double stratégie est fixée : **Préventive,** en premier lieu par l'organisation de l'extension pour sécuriser des terrains destinés aux équipements et aux grands projets urbains (Sawa Beach à titre d'exemple). **Curative** en second lieu par la densification et le renouvellement des tissus existants (opération de relogement et de restructuration). Dans un cas comme dans l'autre cela suppose la mobilisation de fonds conséquents.

198. L'amélioration des conditions et du cadre de vie dans la Métropole selon le Programme des Investissements Public adopté dans le PDU qui concerne trois domaines : les équipements d'agglomération, les équipements de proximité et l'infrastructure et services de transport. A cela s'ajoute l'introduction des services de base dans les quartiers informels, l'amélioration des infrastructures d'assainissement et le traitement systématique des effluents pour endiguer les problèmes sanitaires et environnementaux.

199. Dans le but d'adapter le système urbain à la dimension de la ville récente il s'agit de créer **des centralités relais** qui commenceraient par l'instauration de micros-centralités à l'échelle des quartiers, voire des rues commerçantes, mais en relation avec un maillage à plus grande échelle. Ainsi les quartiers planifiés localisés en périphérie de la ville deviennent des pôles d'appui pour structurer la ville informelle. Ils émergent comme des centralités secondaires dans l'espace Doualais.

[18] **Douala, « ville assemblée** » ; Atelier international de maitrise d'œuvre urbaine Douala, Cameroun – du 22 juin au 6 juillet 2013. Page 10.

[19] **PDU de Douala**, Page 192.

200. **Renforcement de l'attractivité et du statut panafricain de Douala :** Capitale économique nationale dynamique et métropole d'envergure régionale, la ville de Douala voit son statut et son attractivité mis en cause faute d'équipements et d'infrastructures à la hauteur. En outre l'explosion du secteur informel et les fortes pressions démographiques sont autant de risques qui peuvent entamer sa compétitivité à l'échelle de l'Afrique Centrale. Pour le maintien de cette attractivité et de se rang international, et surtout pour le renouvellement du moteur économique de la ville, les différents documents de planification (CDS Douala et PDU), ont identifié des projets urbains d'envergure :

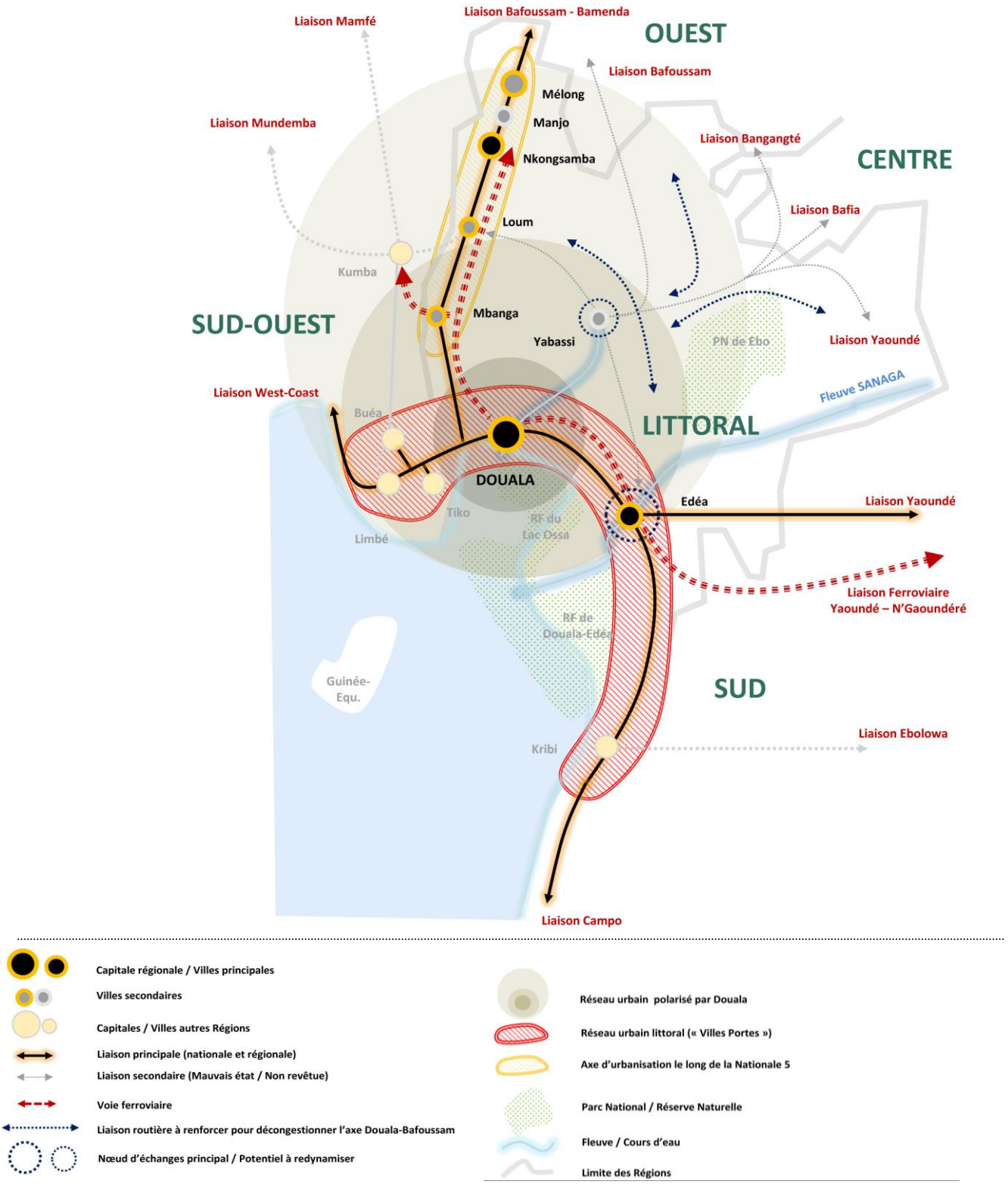
- **Le Central Business District (CBD)** ou centre d'affaires et de commerce de niveau international, pour accueillir sièges d'entreprises, établissements bancaires ainsi que les services liés à l'activité économique (hôtel, centre de congrès etc.) ;
- **Le projet Sawa Beach,** pôle multifonctionnel comprenant des zones d'habitations, d'équipements de commerces et surtout d'activités logistiques aéroportuaires.

201. **Restructuration des relations de la ville et du port :** Il est impératif aujourd'hui de clarifier voire redéfinir la vocation du Port Autonome de Douala dans un système portuaire National en recomposition. Le PAD est appelé à se repositionner pour un fonctionnement en binôme avec le port de Kribi (travaux achevés), et dans l'avenir en trinôme, avec le port de Limbé (état de projet) avec l'objectif d'une spécialisation des infrastructures portuaires (chaque entité se spécialise dans ce qu'elle peut réaliser le mieux et à moindre coût). Ces transformations impliquent une adaptation de la chaîne logistique et productive de Douala tant en ce qui concerne la localisation des emprises industrielles que la performance des infrastructures de transport (routier et ferré). A l'heure actuelle, les activités liées au trafic portuaire empiètent sur le tissu urbain accentuant les problèmes de congestion et de saturation de la ville.

Région Littoral

- ***Une disparité dans la répartition spatiale des populations ;***
- ***Un caractère macrocéphale dû au poids démographique et économique de Douala ;***
- ***Un réseau urbain fortement articulé aux réseaux de dessertes (routier et ferroviaire)***
- ***Une forte concentration des activités industrielles à Douala et, à moindre mesure, à Edéa.***
- ***En perspective, des projets urbains d'envergure pour Douala, à court terme des projets de routes pour améliorer la liaison Douala-Yaoundé et Edéa-Kribi, repositionnement du PAD dans un système national portuaire en recomposition.***

Figure 22. Système urbain de la Région Littoral

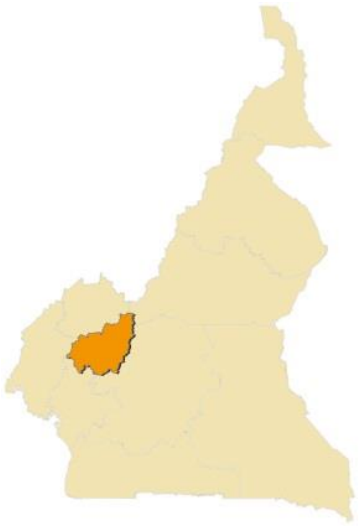


4.4 Système urbain de la Région Ouest

202. La Région Ouest est limitée à l'Est par la région Centre, au Nord par les régions de l'Adamaoua et le Nord-Ouest, la région du Sud-Ouest à l'Ouest et le Littoral au Sud. Elle s'étend sur 13 900 km² et accueille une population estimée à 2,24 millions habitants en 2015. Elle présente un relief très accidenté, dominé par des massifs montagneux et des hauts plateaux. Le climat est de type tropical ce qui donne à la végétation un paysage exceptionnel fait de savane herbeuse au sommet de collines, de raphias et de forêts galeries dans les bas-fonds.

203. L'Ouest est une région à fortes potentialités agricoles, elle contribue à hauteur de 27 % de la production nationale de fruits et légumes, 13 % des légumineuses et 10 % des tubercules. Les cultures de rente (café, cacao et thé) sont également bien développées dans la région, grâce aux conditions climatiques favorables à ce type de culture (tropical d'altitude).

204. Le système de transport régional repose sur un réseau routier long de 5540 km, dont 410 km revêtus, avec un état souvent mauvais à très mauvais. Toutefois, cette Région est l'une des rares au Cameroun où tous les chefs-lieux de



Départements sont reliés au chef-lieu de la Région par des routes bitumées. La Région dispose également de deux aérodromes à Bafoussam et à Koutaba qui reçoivent occasionnellement du trafic.

205. La Région renferme plusieurs potentialités naturelles faiblement exploitées, elle est propice à l'agriculture intensive du fait de la fertilité de son sol, sa forte pluviométrie, la présence plusieurs cours d'eau permanents (principalement le Noun, le Ndé, le Mbam et le Nkam). De même, la Région a plusieurs atouts en matière d'artisanat et de tourisme.

4.4.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

- Le milieu naturel propice au développement agricole a toujours été un facteur déterminant dans l'urbanisation. Historiquement, l'Ouest est une zone de fort peuplement. Les contraintes naturelles liées au relief très escarpé et au réseau

hydrographique dense n'ont pas été un frein au développement de l'urbanisation.

- La situation géographique, au carrefour de 5 régions : le Nord-Ouest, le Sud-Ouest, l'Adamaoua, le littoral et le Centre a fait que le statut de capitale régionale fut transféré de Dschang à Bafoussam, spécifiquement pour sa situation au croisement des routes d'échanges entre ces régions.
- Avec un poids démographique important (2 247 988 habitants) et une des plus fortes densités du pays (161 habitants/km²), cette Région réputée très dynamique est un très grand centre des flux d'échanges de marchandises et de personnes avec toutes les autres régions.
- Un réseau de desserte développé assurant les relations principales entre la capitale régionale et les deux Métropoles, Yaoundé et Douala, ainsi que les relations transversales entre les villes secondaires de la région.
- Une vocation universitaire à l'échelle régionale, nationale et sous régionale, à travers l'Université de Dschang et celle de Bandjoun (UIT).
- Un potentiel important en termes de tourisme, culturel (chefferies traditionnelles, artisanats, coutumes,…) et écologique (plusieurs sites naturels remarquables).
- Un bon niveau d'équipement et de services comparativement aux autres régions. Si quantitativement, le nombre des équipements est important, l'offre demeure insuffisante au vu de la forte densité qui caractérise la région. Sur le plan qualitatif, la plupart des équipements sont vétustes et peu performants pour satisfaire efficacement les besoins des populations. Spatialement, des disparités du niveau d'équipement existant entre les Départements ; un déséquilibre s'observe entre le Département du Noun sous-équipé et les autres Départements de la Région.
- Un processus d'urbanisation procédant surtout du morcellement des exploitations agricoles. Malgré le fort taux d'accroissement de la population urbaine, l'activité dominante demeure l'agriculture contrairement à d'autres regroupements qui reposent sur l'installation des populations travaillant dans les services, l'administration et l'industrie. Toutefois, à terme, le mitage des terres agricoles risque d'impacter le secteur primaire et par ricochet, l'économie de la région.

4.4.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

- Le Département de Noun est le plus important en termes de poids démographique puisqu'il accueille 29 % de la population Régionale. Par contre il occupe le deuxième rang en termes d'importance de la population urbaine régionale (27 % du total régional). Le Département de la Ménoua, dispose de la part la plus importante de la population urbaine (32 %) grâce à la présence de Bafoussam, la capitale régionale. Le Noun et le Ménoua concentrent à eux seuls 48 % de la population régionale et 59 % de la population urbaine régionale.
- Les Département des Hauts-plateaux et du Koung-Khi ont un poids démographique très négligeable : entre 3 % et 4 % de la population régionale et entre 2 % et 3 % de la population urbaine.

Tableau 21. Répartition de la population par Département dans la Région Ouest (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
BAMBOUTOS	399 751	18%	101 086	**9%**	298 665	25%
HAUT-NKAM	160 387	7%	83 321	**8%**	77 065	7%
HAUTS-PLATEAUX	87 635	4%	22 711	**2%**	64 923	6%
KOUNG - KHI	64 554	3%	28 589	**3%**	35 965	3%
MENOUA	344 466	15%	128 833	**12%**	215 632	18%
MIFI	434 250	19%	348 238	**32%**	86 012	7%
NDE	111 916	5%	68 020	**6%**	43 896	4%
NOUN	645 030	29%	294 454	**27%**	350 577	30%
REGION OUEST	**2 247 988**	**100%**	**1 075 251**	**100%**	**1 172 737**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 23. Répartition de la population urbaine par Département – Région Ouest

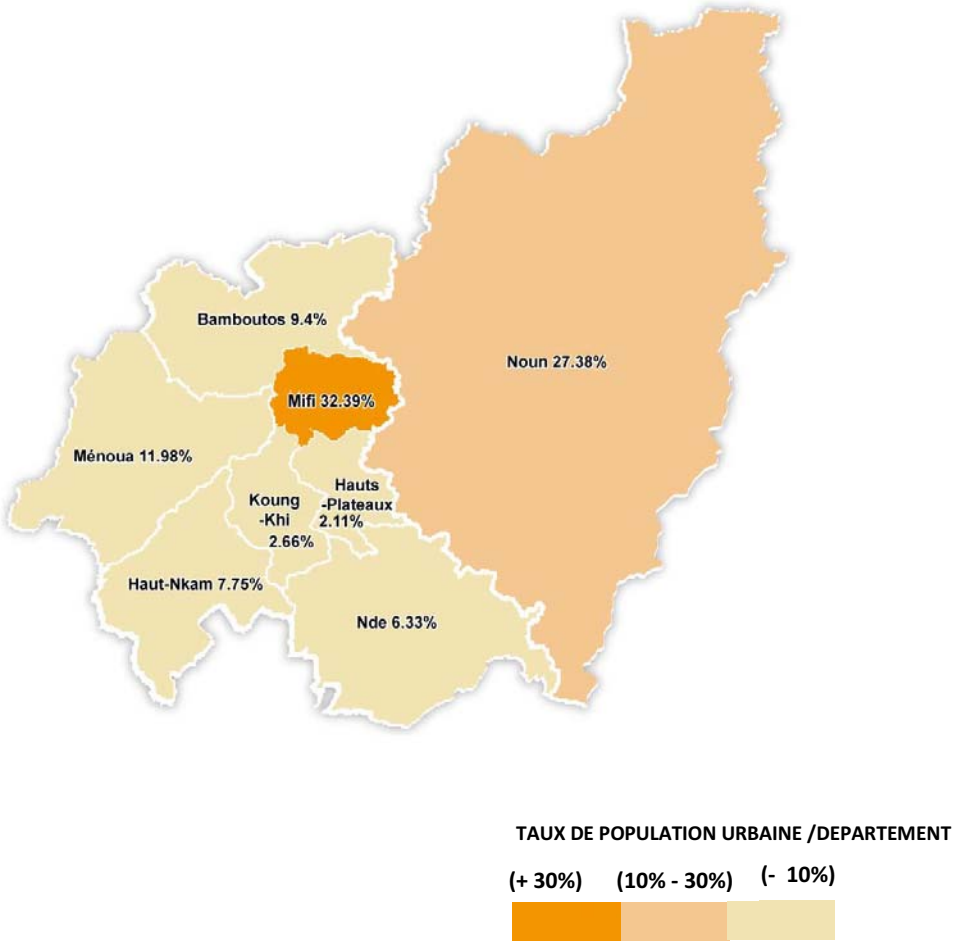


Tableau 22. Classement des villes de la Région Ouest suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**Bafoussam**	Chef-lieu de la Région et du Département du Mifi	239 287	**348 238**
➢	**VILLES DE 50 000 A 100 000 HABITANTS**			
2	**Dschang**	Chef-lieu du Département de la Menoua	63 838	**92 648**
3	**Foumban**	Chef-lieu du Département du Noun	83 522	**85 169**
4	**Foumbot**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Noun	47 643	**68 376**
5	**Mbouda**	Chef-lieu du Département de Bamboutos	46 071	**68 856**
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
6	**Bafang**	Chef-lieu du Département du Haut-Nkem	34 941	**43 762**
7	**Bangangté**	Chef-lieu du Département du Ndé	28 011	**42 257**
8	**Magba**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Noun	19 829	**33 338**
9	**Malantouen**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Noun	11 661	**24 659**
10	**Bandjoun**	Chef-lieu du Département du Koung-Khi	20 354	**22 021**
11	**Kékem**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Haut-Nkam	17 333	**20 559**
12	**Santchou**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département de la Menoua	9 428	**20 410**
13	**Massamgam**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Noun	8 237	**17 433**
14	**Koutaba**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Noun	9 410	**15 895**
15	**Tonga**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Ndé	10 807	**14 571**
16	**Babadjou**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département Bamboutos	5 243	**11 844**
17	**Galim**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département Bamboutos	5 679	**11 291**
18	**Bandja**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Haut-Nkam	6 167	**10 085**
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
19	**Penka-Michel**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département de la Menoua	5 258	**9 932**
20	**Bamendjou**	Chef-lieu d'Arrondissement, Départ. des Hauts-Plateaux	5 351	**8 545**
21	**Bazou**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Ndé	5 923	**8 536**
22	**Baham**	Chef-lieu Département des Hauts-Plateaux	3 627	**7 564**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

206. La hiérarchie urbaine de la Région Ouest est dominée par la ville de Bafoussam qui, selon nos estimations pour 2015, avoisine les 350 000 habitants alors que les autres centres urbains de la Région n'atteignent pas à la classe de 100 000 habitants. En dehors de Bafoussam, trois classes de villes se dégagent :

- Les villes principales (50 000 < population urbaine < 100 000 habitants) : **Dschang, Foumban, Foumbot et Mbouda ;**
- Les villes moyennes (10 000 < population urbaine < 50 000 habitants) : **Bafang, Bangangté, Magba, Malantouen, Bandjoun, Kékem, Santchou Massamgam, Koutaba, Tonga, Babadjou, Galim** et **Bandja** ;
- Les toutes petites villes avec une population inférieure à 10 000 habitants : **Penka-Michel, Bamendjou, Bazou et Baham.**

207. **Bafoussam** : Capitale régionale et ville carrefour, Bafoussam est un grand centre d'échange commercial par lequel transite l'ensemble des flux entrants et sortants et la quasi-totalité des produits vivriers maraîchers, de rente, manufacturés, de pêche et d'élevage. L'urbanisation s'étale sur tout le territoire du Mifi et bien au-delà par un processus d'urbanisation extensive vers le Sud-Est, le Sud-Ouest et le Nord-Ouest, sur une distance d'environ 70 km de Bafoussam (voir étude de cas de la ville de Bafoussam).

208. **Dschang :** C'est la seconde ville de la Région en termes de poids

démographique et compte parmi les villes les plus importantes de l'Ouest du pays. Historiquement, Dschang fut la capitale de la région Bamiléké de 1921 à 1963 car elle bénéficie d'une situation centrale au cœur de la région avec une liaison directe avec Douala et Bamenda. Disposant de bonnes liaisons routières, vers Bafoussam et au Sud vers le branchement sur la RN5, la ville étend sa zone d'influence sur toute la zone rurale environnante et aspire à jouer le rôle de relais pour le transit vers le Nord-Ouest et même vers le Nigeria, à l'Ouest, à partir de la route Dschang – Mamfe. En termes de potentialités économiques, Dschang se place en tête de pool dans la production agricole à l'échelle de la Région. Elle dispose d'un potentiel touristique remarquable et diversifié axé à la fois sur le tourisme culturel (Route des chefferies, centres et marchés d'artisanat, musée, festivals des traditions ancestrales,…), le tourisme de découverte à travers les sites naturels dont regorge la région environnante (les chutes de Mami Wata à Fongo Togong, les grottes à Ndemvo à Fongo Togon, les chutes de Foto, Lengang, Lembé,…) et le tourisme de villégiature (le centre climatique de Dschang, bâti en 1940 par les français, à l'époque le plus prisé de l'Afrique centrale). Dschang est connue également par sa vocation universitaire. L'université de Dschang compte 28 000 étudiants de 13 nationalités différentes (faculté agronomique subsaharienne la plus importante (FASAP) avec antenne à Maroua) et un Centre de Recherches IRAD. La vocation universitaire de la ville de Dschang fait étendre sa zone d'influence à l'échelle nationale et même sous-régionale (voir étude de cas de la ville de Dschang).

209. **Foumban** : C'est le chef-lieu du Département du NOUN, le plus vaste de la Région Ouest. Foumban est une ville importante de par sa situation géographique et son histoire. Spatialement, la ville se situe dans la zone de transtion entre les régions du grand ouest et celle du grand Nord. Historiquement, c'est la capitale du Royaume Bamoun l'un des plus anciens royaumes de l'Afrique subsaharienne. L'artisanat est de loin la principale source d'emploi dans la ville, ce qui lui a valu le titre de « Cité des Arts ». L'artisanat Bamoun est réputé au Cameroun et dans le monde entier pour sa qualité et sa longue histoire. De nombreux touristes viennent visiter les nombreux sites touristiques disséminés dans la ville (palais des rois Bamoun, hall de la réunification etc.). La ville de Foumban compte deux grands musées, le musée du palais des rois Bamoun et le musée des arts et de la tradition. Le Musée de Foumban retrace l'histoire de ce peuple à travers plus de trois mille objets d'art et pièces historiques. Le Palais royal de Foumban, où le roi des bamoums réside encore de nos jours, a été construit en 1917.

Foumban

210. La ville a un relief varié, plateaux, plaines et vallées avec un réseau hydrographique développé. L'agriculture et l'élevage sont pratiqués hors du périmètre urbain. Les équipements sanitaires de Foumban sont constitués d'un hôpital de district, d'un Centre Médical d'Arrondissements et de plusieurs Centres de Santé Intégrés, disséminés dans la ville. À ces formations sanitaires publiques s'ajoutent l'hôpital du palais des Rois Bamoun, l'hôpital protestant de Njissé, le Centre de Santé Médicalisé de Kueka d'ordre confessionnel catholique, des dispensaires privés et une clinique spécialisée dans l'ophtalmologie.

211. **Foumbot[20] :** La ville est située sur une vaste plaine avec par endroit des buttes isolées et des collines résiduelles très peu hautes. Foumbot a longtemps servi de centre de collecte et de traitement du café du pays Bamoun. Ces dernières années, la commercialisation des vivres prend de l'ascendant sur le café.

212. Pôle urbain dans une vaste zone agricole, Foumbot est passé de centre d'expédition du café Bamoun à un centre de transit pour les cultures vivrières et maraichères. Le marché régional de Foumbot, devenu un des plus grands marchés de vivriers du Cameroun, se caractérise par la présence du commerce de gros, ce qui attire des acheteurs de produits vivriers venant de Douala, de Yaoundé, de Kribi, d'Edéa, de Nkongsamba, de Bafang, de Bafoussam, de Dschang, et même de pays voisins : Gabon, Tchad et Guinée Equatoriale. Un magasin de stockage des grains et une industrie de conservation de tomate y ont été créés.

213. La commercialisation des vivriers a suscité la création de certaines structures dont l'ancienne ville ne peut accueillir par manque d'espace, d'où une pénétration du tissu urbain dans les villages environnants comme Njimbot II qui abrite les anciennes plantations coloniales de café, Ngouongouo, Bantou et Koundoumbain, domaines d'anciens agriculteurs caractérisés par l'existence d'une diversité d'exploitations agricoles paysannes et de friches. Les formes d'expansion du tissu urbain se traduisent par la pénétration des fonctions résidentielles, commerciales et sociales dans le milieu rural. Il s'agit d'une extension anarchique de la zone urbaine sur les terres rurales, qui s'observe par l'invasion des surfaces de cultures, l'intégration des villages périphériques, l'essaimage le long des grandes artères et la création de nouveaux foyers d'urbanisation dans les villages environnants. L'étalement de la ville de Foumbot fruit d'une urbanisation incontrôlée est à l'origine de nombreux problèmes d'organisation de l'espace urbain : le non-respect des normes d'urbanisation, difficile intégration des surfaces cultivées dans le tissu urbain, problèmes de raccordement aux réseaux, etc.

214. **Mbouda** : Chef-lieu du Département Bamboutos, la ville se caractérise par un relief varié avec des plaines, des plateaux, des collines, des vallées et des zones de bas-fonds. Mbouda est une ville relais entre les deux capitales régionales, Bafoussam et Bamenda. La ville ne tire pas suffisamment profit de cette situation avantageuse à cause du mauvais état de la route de desserte (tronçon Bafoussam-Bamenda de la Nationale 6). L'agriculture est pratiquée dans les environs de la ville qui enregistre une activité tertiaire assez importante. Selon les données du PCD, le niveau d'équipements scolaires est assez moyen et la couverture sanitaire est assez satisfaisante, en milieu urbain. Les zones urbaines sont assez bien raccordées aux réseaux d'eau potable et d'électricité,

[20] Jean Noël NGAPGUE : CONSÉQUENCES DE L'ÉTALEMENT DE LA VILLE DE FOUMBOT SUR LES TERRES RURALES (Ouest du Cameroun). http://cinqcontinents.geo.unibuc.ro/4/4_9_Ngapgue.pdf

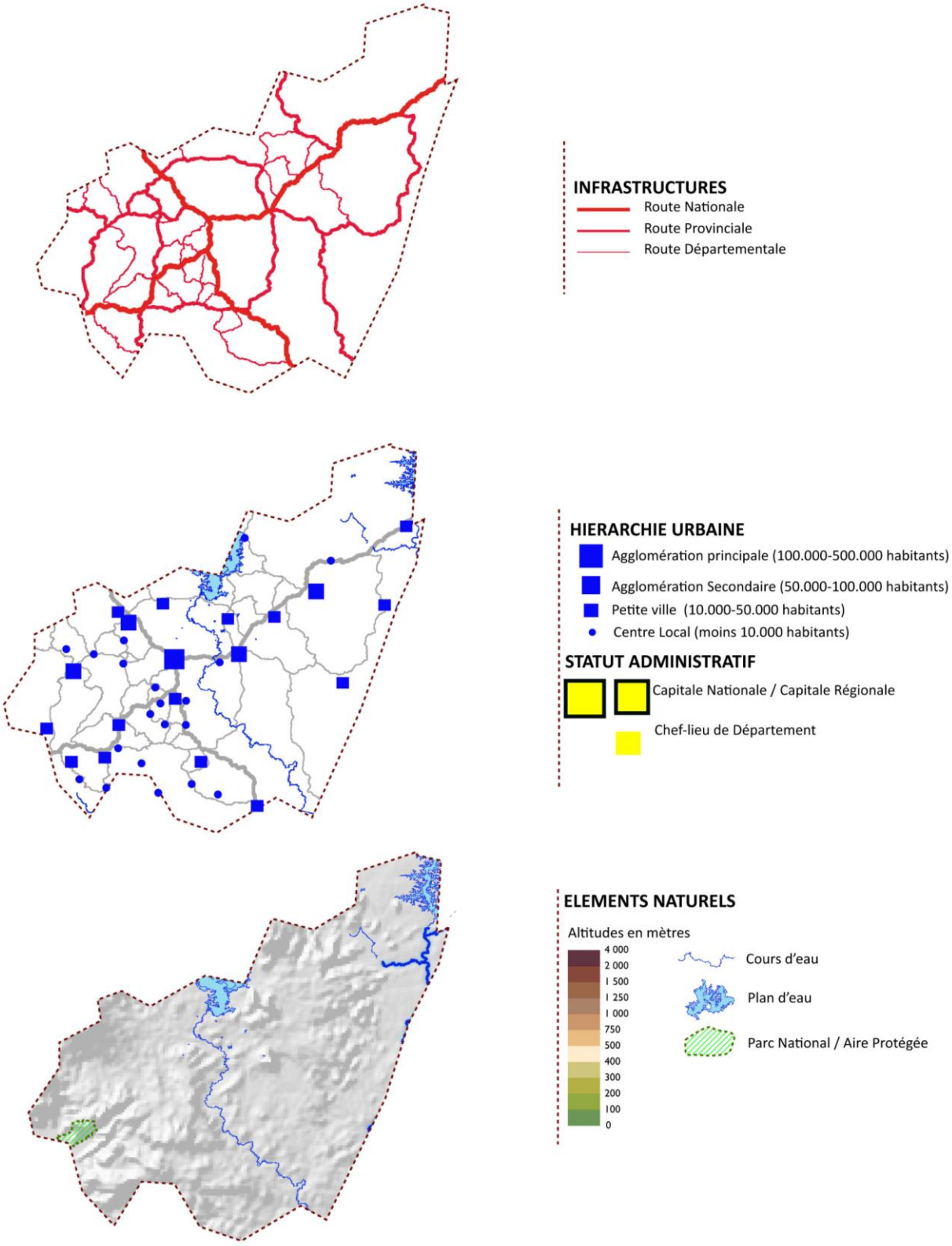
mais avec des coupures longues et fréquentes. Le traitement de déchets liquides et solides est inexistant d'où des problèmes environnementaux de pollution, etc.

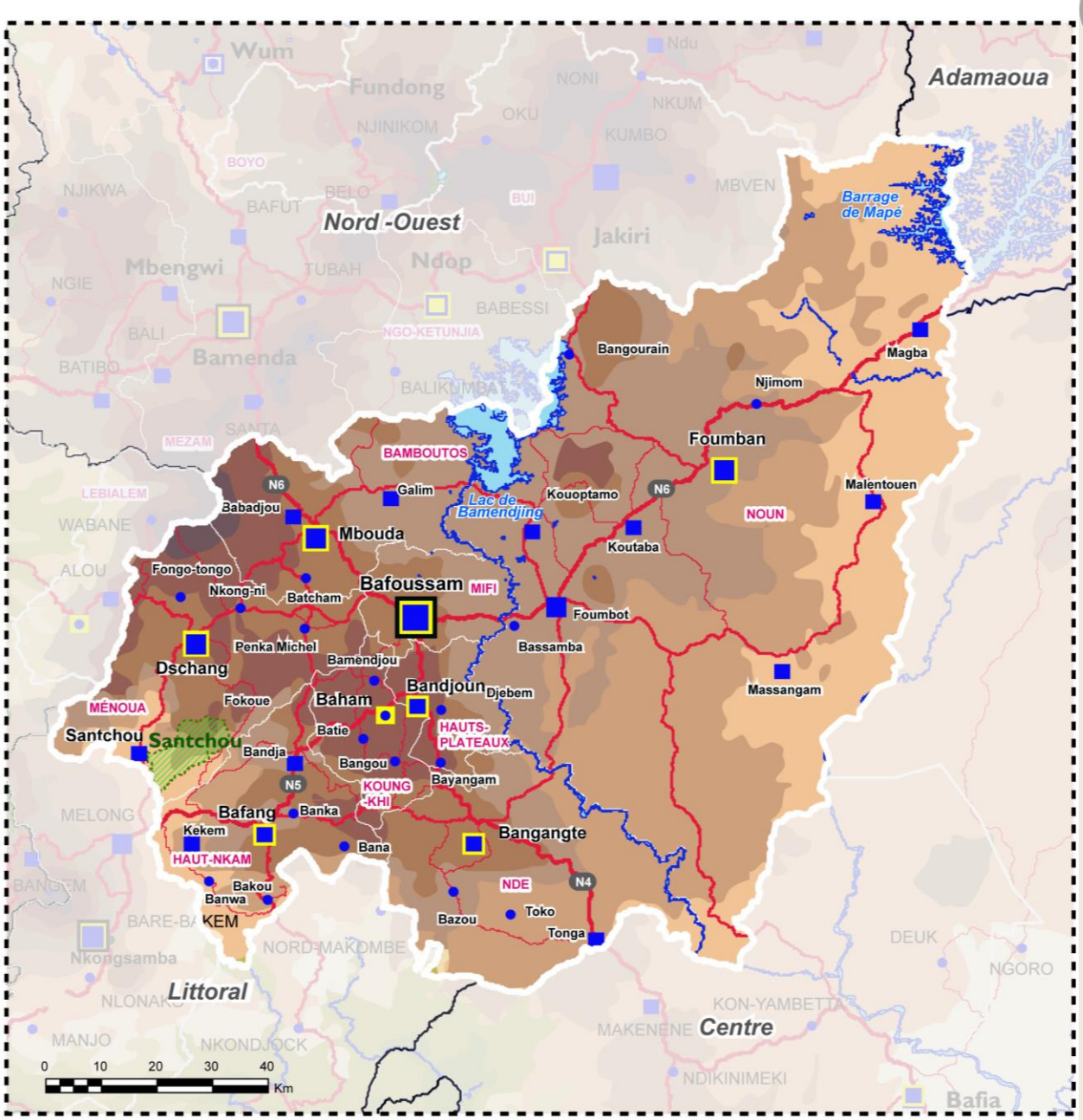
215. Hormis ces grandes agglomérations qui peuvent avoir des fonctions multiples et relativement complexes, les villes moyennes se résument généralement à des centres de développement agricole, d'échanges commerciaux et de transit, exception faite de Bandjoun réputée pour son université :

- **Bafang** : une majorité de population pratique une polyculture de faible productivité (Café, maïs, manioc,…) ;
- **Bangangté** : Située sur la route Bafoussam-Yaoundé, la ville se caractérise par une forte densité urbaine. L'économie urbaine est dominée par l'agriculture (Café, maïs, manioc) et le commerce.
- **Magba** : Située sur la frontière avec la Région de l'Adamaoua, Magba est une ville relais sur la route Foumban-Banyo. Les activités principales sont l'agriculture et le commerce en plein essor grâce notamment à la position de la ville sur l'axe d'échange avec le Nigéria (la Nationale 6). Il existe des marchés importants à Magba pour le transit des produits agricoles (cacao, café, macabo,…) et la commercialisation de divers produits manufacturés camerounais et Nigérians et des produits de la pêche.
- **Malantouen** : Connue comme la « cité des palmiers », l'économie de Malentouan repose essentiellement sur l'agriculture, notamment la polyculture (manioc, ananas, maïs, igname, cacaoyer, caféier, palmier à huile et divers arbres fruitiers) et le commerce très développé au centre-ville.
- **Bandjoun :** A côté des activités d'agriculture et d'élevage, Bandjoun se distingue par la présence de deux instituts universitaires : l'Institut Universitaire de Technologie FOTSO Victor et l'Université Evangélique du Cameroun.
- **Kékem** : Comme les autres centres urbains de la Région, l'économie urbaine s'appuie sur une activité agricole dominante et la pratique du commerce sur la route principale sans marchés structurés.

Mbouda

Figure 24. Réseau urbain de la Région Ouest




Wum
Fundong
NONI
Ndu
Adamaoua
NKUM
OKU
NJINIKOM
KUMBO
BOYO
NJIKWA
BAFUT
BELO
BUI
MBVEN
Barrage de Mapé
Nord -Ouest
Jakiri
Mbengwi
TUBAH
Ndop
NGIE
BABESSI
BALI
NGO-KETUNJIA
Bangourain
Magba
Bamenda
BATIBO
BALIKUMBAT
Njimom
SANTA
MEZAM
Foumban
BAMBOUTOS
N6
Galim
Lac de Bamendjing
Kouoptamo
N6
Malentouen
LEBIALEM
Babadjou
NOUN
WABANE
Mbouda
Koutaba
ALOU
Fongo-tongo
Bafoussam
MIFI
Nkong-ni
Batcham
Foumbot
Penka Michel
Bassamba
Dschang
Bamendjou
Massangam
Bandjoun
Djebem
MÉNOUA
Fokoue
Baham
Santchou
Santchou
Batie
HAUTS-PLATEAUX
Bandja
Bangou
N5
KOUNG-KHI
Bayangam
MELONG
Bafang
Banka
Kekem
Bangangte
Bana
HAUT-NKAM
BANGEM
Bakou
Banwa
NDE
N4
Bazou
Toko
BARE-BAKEM
Tonga
Nkongsamba
NORD-MAKOMBE
DEUK
NGORO
Littoral
NLONAKO
KON-YAMBETTA
MAKENENE
Centre
MANJO
NKONDJOCK
0 10 20 30 40
Km
NDIKINIMEKI
Bafia

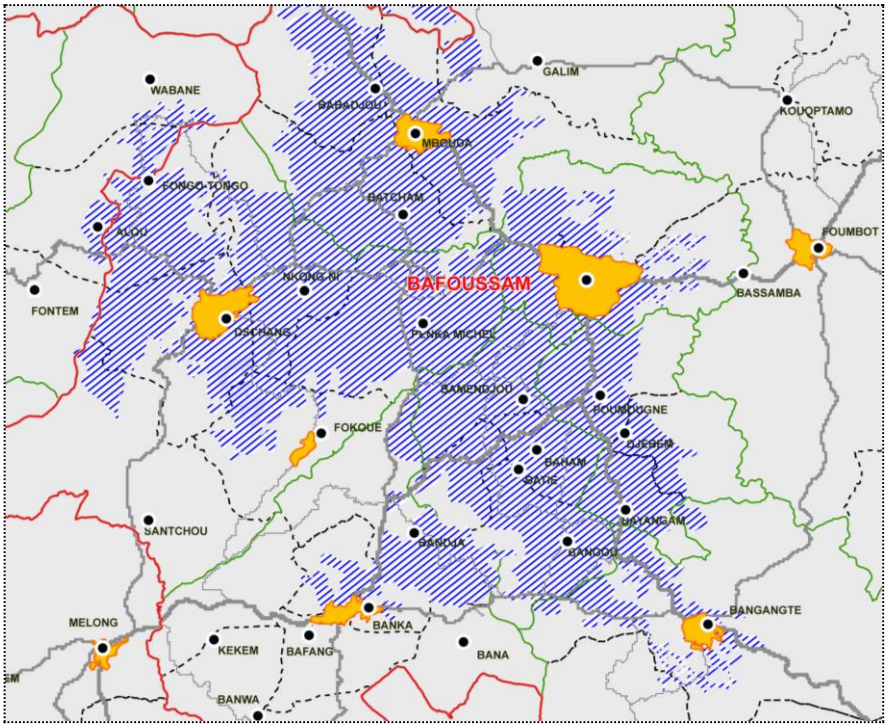
4.4.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

216. **Un réseau urbain polarisé à tendance équilibré** : La position centrale de Bafoussam, au croisement des routes principales, renforce sa vocation polarisatrice qui se traduit spatialement par un réseau étoilé la reliant aux principales villes secondaires. Par ailleurs, la dynamique particulière qui caractérise la région Ouest a permis l'émergence et le développement d'un réseau de ville secondaires, avec des liaisons transversales atténuant, d'une certaine façon, une polarisation exclusive de la Région par sa capitale. Cette forme d'équilibre particulière de la Région Ouest trouve en partie son explication dans le fait que certaines de ses villes sont bien antérieures à Bafoussam, comme Dschang qui fut la capitale de la Région pendant la période coloniale ou encore Foumbam, principale cité précoloniale de la zone Ouest comme en témoignent les vestiges et les traditions qui la caractérisent jusqu'à aujourd'hui.

217. **Une forme particulière d'urbanisation, s'appuyant sur une urbanisation extensive sur les territoires ruraux, autour des villes.** Par l'étalement de l'urbanisation sur les zones rurales, au-delà des frontières administratives, une conurbation est en train de se mettre en place et de progresser reliant plusieurs agglomérations autour de Bafoussam. Cette urbanisation dont l'une des explications est un attachement culturel fort des Bamilékés à la terre, s'étend principalement sur la zone des bassins productifs de la région. A terme, la progression de l'urbanisation pourra poser plusieurs problémes :

- un morcellement et une réduction du territoire agricole avec un manque à gagner en productivité ;
- une gestion économique lourde due à la dispersion des équipements et la multiplication des réseaux et des voies de desserte ;
- des problèmes de gestion et de gouvernance dus à l'extension de l'urbanisation au-delà des limites administratives.

Figure 25. Urbanisation extensive dans la Région Ouest



218. **Des relations fortes villes-campagnes.** Les motivations des relations entre les villes et les campagnes s'articulent généralement autour des activités d'échanges de produits, de ravitaillement, de mobilité des populations pour des besoins en services (soins, enseignement et services tertiaires divers) ou encore pour des raisons personnelles liées aux traditions (populations se rendant aux villages pour deuils, successions, ….). Au-delà de ces motivations ordinanires, les relations ville-campagne dans la Région Ouest sont encore plus fortes et relèvent de l'identité même de ce territoire ancré dans sa vocation agricole. Les limites entre l'urbain et le rural sont difficilement discernables aussi bien spatialement que fonctionnellement. La définition (ou redéfinition) des relations ville-campagne constitue le cœur de la problématique régionale. En effet, dans cette situation particulière les notions d'urbain et de rural sont-elles mêmes à préciser (comment décompter la population urbaine et rurale, quelles limites spatiales, quelle programmation,….).

219. **Un potentiel diversifié pour le développement économique**. Actuellement, le secteur primaire domine les activités économiques dans la région Ouest. Toutefois, ce secteur souffre d'un manque de valorisation dû à la faiblesse du tissu industriel dans la Région. Le tourisme (culturel et de découverte) et la vocation universitaire constituent également des moteurs potentiels pouvant booster le développement économique de la région.

Axes de développement :

220. **Prise en charge du phénomène de l'urbanisation extensive** sur les terres agricoles duquel résulte une conurbation de plusieurs agglomérations. Ceci peut se traduire au niveau de la programmation et la planification urbaine par un effet cumulé de plusieurs processus : la polarisation, la hiérarchisation, la spécialisation et la mise en réseaux dans le but de mieux maîtriser l'évolution de ce phénomène et d'en tirer parti (créer un environnement favorable à la compétitivité et à l'attractivité).

221. **Renforcer le caractère urbain des villes** (niveau d'équipements et de services urbains) et notamment celui de Bafoussam qui connait une grande concentration de population et dont la vocation semble se restreindre à son rôle de transit (d'une ville de transit à une capitale régionale).

222. **Valorisation des produits agricoles** par la mise en place d'une industrie apportant une plus-value économique.

223. **Introduction du multimodal (fer et air)** pour diversifier les modes de desserte de la région actuellement se faisant exclusivement par des routes très encombrées. C'est un indispensable au développement des vocations d'échanges et de mobilité des personnes et des biens.

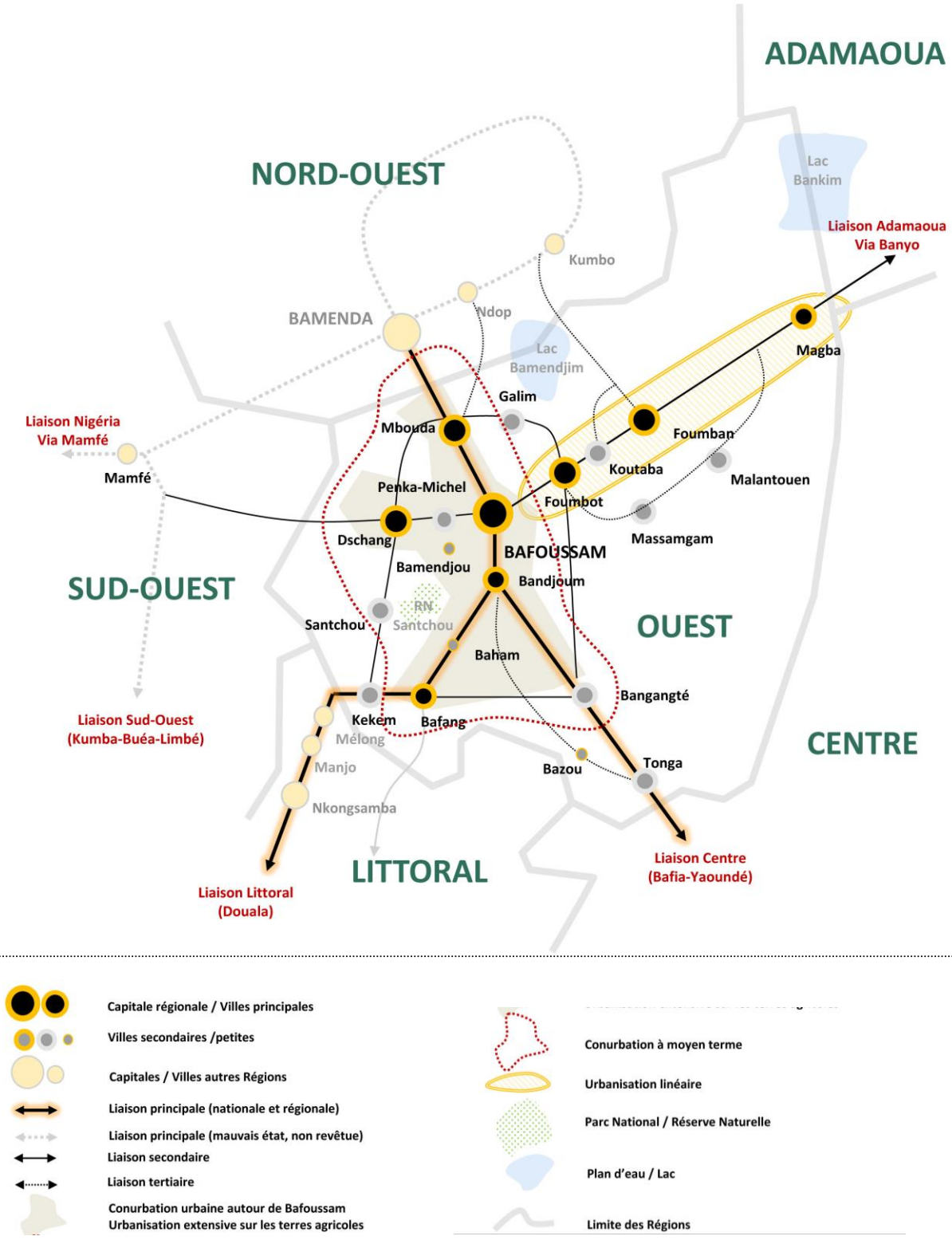
224. **Des spécificités des terroirs à valoriser** (culturelles, touristiques, produits agricoles,…).

225. **Une vocation universitaire à renforcer et à développer.**

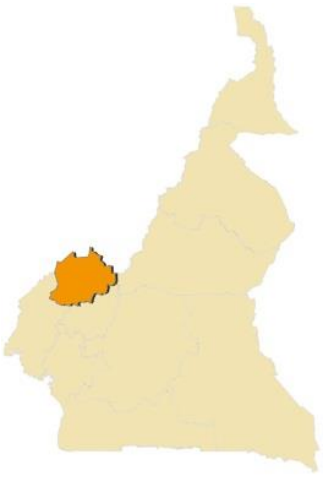
Région Ouest

- ***Un réseau urbain polarisé par Bafoussam à tendance équilibré du fait de l'existence de plusieurs centres urbains secondaires, bien répartis spatialement ;***
- ***Un réseau de desserte développé (liaisons nationale et transversales) ;***
- ***Un processus de conurbation en gestation dû à une urbanisation extensive sur les territoires agricoles autour des villes ;***

Figure 26. Système urbain de la Région Ouest



4.5 Système urbain de la Région Nord-Ouest



226. La Région Nord-Ouest s'étend sur une superficie de 17 400 km² et accueille une population de près 2,2 millions d'habitants[21] pour l'année 2015, ce qui correspond à une densité de 130 habitants par km², soit plus du double de la moyenne nationale. C'est une Région qui présente une prédominance rurale (52%), tendant à s'estomper avec un taux de croissance de la population urbaine trois fois plus rapide que celui en milieu rural.

227. La région se trouve sur la frontière avec le Nigeria, ce qui représente une opportunité pour le développement des échanges transfrontaliers.

228. Sur le plan administratif, la ville de Bamenda, principal pôle urbain, est la capitale de la Région qui compte 7 Départements, à savoir : Mezam, Momo, Bui, Ngo-Ketunjia, Boyo, Donga-Mantung, Menchum et 34 Arrondissements. Outre Bamenda, les autres villes présentant un poids non négligeable dans la hiérarchie urbaine sont celles de Kumbo, Ndop, Bali et Bafut.

229. Il s'agit d'une Région de hauts plateaux, dominés par une chaine de montagnes qui culminent au niveau des monts Oku à plus de 3000 mètres. Elle se caractérise par un accès particulièrement difficile lié au caractère escarpé des reliefs. Ce cadre naturel offre par ailleurs plusieurs atouts :

- De nombreuses plaines alluviales réparties sur l'ensemble de la Région, propices à l'intensification des productions agricoles ;
- Un étagement altitudinal et une diversité pédologique liée au caractère volcanique de la région, favorisant la diversité des cultures et des modes de production (agro-

Vue de la région des Hauts Plateaux

[21] Selon les estimations SNADDT 2015.

pastoralisme, pastoralisme, agroforesterie, Sylvio-pastoralisme, …) ;

- Un réseau hydrographique dense et bien répartit dans la Région, offrant un potentiel pour le développement de la pêche fluviatile et la pisciculture.

230. Grâce à un climat propice, les activités agricoles présentent un important potentiel de développement. Sont notamment pratiquées les cultures de rente (café et palmier à huile) ainsi que les cultures vivrières, en particulier le riz et le maïs. L'élevage est également bien développé (zone des Grass Fields), notamment le bovin et le porcin.

231. Le Nord-Ouest est doté de plusieurs Aires protégées qui constituent des atouts pour le développement des activités touristiques : Réserve Forestière de Bafut Ngemba, Sanctuaire à flore de Kilum, Réserve de Faune de Kimbi, etc. Ceci s'ajoute à d'importants sites touristiques : les chutes de la Menchum, les lacs de cratère et les grandes chefferies.

4.5.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

232. Le milieu naturel caractérisé particulièrement par un relief très escarpé rend difficile l'accessibilité et influence fortement l'urbanisation. A titre d'exemple, la ville de Bamenda connait une morphologie urbaine bien particulière avec deux zones étagées, bien distinctes (Up-Town et Down-Town) ;

233. La situation frontalière de la Région la place comme l'une des principales portes d'entrée des produits nigérians vers le Cameroun et l'une des portes de sortie des produits camerounais vers le Nigeria ;

234. La vocation agricole et pastorale de la Région qui repose sur un cadre naturel favorable et un sol particulièrement fertile a depuis toujours favorisé l'implantation des populations dont la majeure partie vit du secteur primaire (environ 80% à l'échelle régionale) ;

235. Le réseau de desserte reposant essentiellement sur la Ring Road dont le tracé permet de créer un axe circulaire reliant 6/7 des Chefs-lieux de Départements de la Région (excepté la ville de Fundong reliée par une route goudronnée à partir de Bamenda) ;

236. Les flux migratoires ont eu un fort impact sur l'évolution de l'urbanisation dans le Nord-Ouest. A l'intérieur de la Région, les mouvements migratoires ont surtout bénéficié au Département du Mezam dont Bamenda est le chef-lieu. Les anciennes migrations en partance du Nord-Ouest (surtout à partir des Départements du Menchum et de Momo) se sont principalement dirigées vers le Sud-Ouest, probablement dans les grandes plantations agro-industrielles et les villes. Les migrations récentes (surtout celles en partance du Mezam) par contre se sont orientées à l'extérieur vers les régions Centre et Littoral. La tendance actuelle indique qu'il y a eu un mouvement substantiel de migration de retour mais sans pour autant compenser la migration sortante de la région.

237. La configuration en boucle du réseau de desserte positionne Bamenda comme point de liaison exclusif avec le reste des Régions. Cette situation a favorisé la concentration de la population à Bamenda, qui sert de lieu de transit vers le reste du pays (notamment pour les flux de migration) et a été à l'origine d'un écart important entre le chef-lieu de la Région et les autres villes, en termes d'équipements, d'infrastructures, de développement économique, etc.

4.5.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

238. La hiérarchie urbaine de la région est influencée par plusieurs facteurs dont le poids démographique, le statut administratif, la proximité des voies de communications et l'importance des activités socio-économiques.

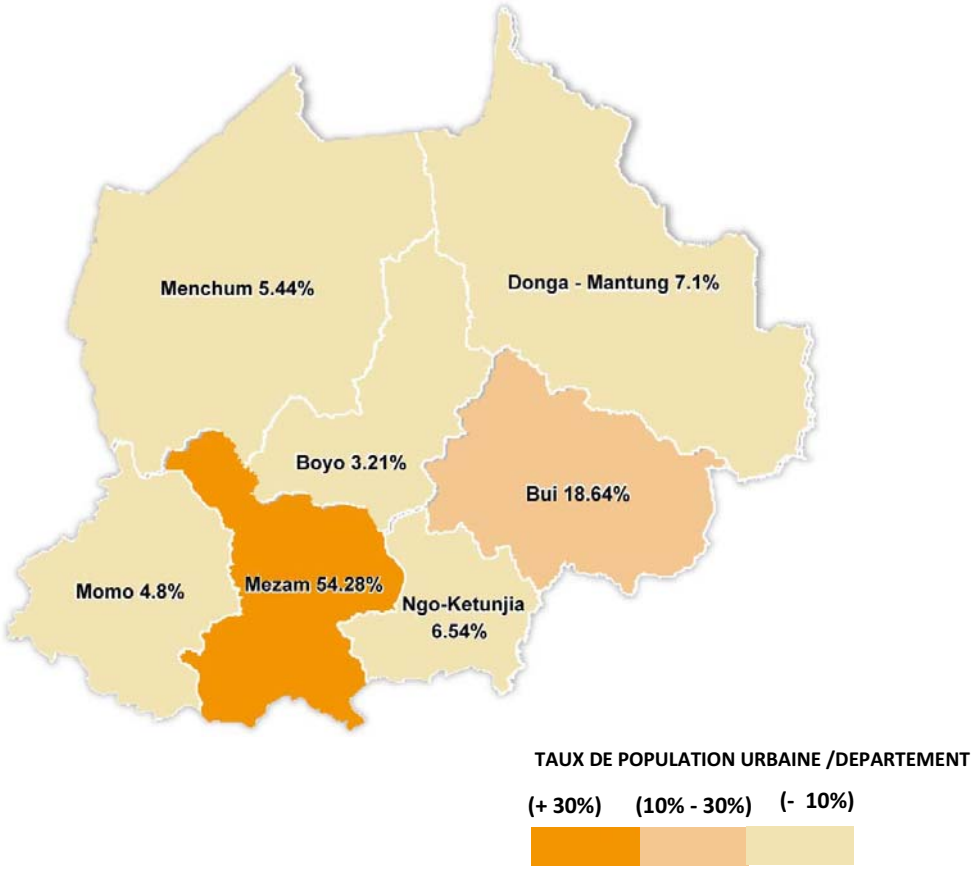
- La Région se caractérise par l'inégalité de la répartition de la population urbaine avec un taux de 73% concentré dans deux Départements.
- Le Département de Momo offre la plus faible proportion de population urbaine de la Région et se caractérise par un nombre très limité de villes.
- Le Département du Mezam est le plus important en termes de poids démographiques avec 34% de la population régionale et surtout 54% de la population urbaine régionale. Cette position est due à la présence de Bamenda, Capitale régionale et la ville la plus importante de la Région.
-

Tableau 23. Répartition de la population par Département dans la Région Nord-Ouest (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
BOYO	146 594	6%	34 907	**3%**	111 688	9%
BUI	420 383	18%	202 498	**19%**	217 885	18%
DONGA - MANTUNG	311 187	14%	77 112	**7%**	234 075	20%
MENCHUM	218 277	10%	59 100	**5%**	159 176	13%
MEZAM	779 231	34%	589 755	**54%**	189 476	16%
MOMO	143 799	6%	52 153	**5%**	91 646	8%
NGO-KETUNJIA	256 742	11%	71 079	**7%**	185 663	16%
REGION NORD-OUEST	**2 276 214**	**100%**	**1 086 604**	**100%**	**1 189 610**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 27. Répartition de la population urbaine par Département – Région Nord-Ouest



- La hiérarchie des villes dans la Région Nord-Ouest s'établit comme suit :

Tableau 24. Classement des villes de la Région Nord-Ouest suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢ VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS				
1	Bamenda	Chef-lieu de la Région et du Département du Mezam	269 530	**500 339**
2	Kumbo	Chef-lieu de l'Arrondissement de Kumbo, Département Bui	80 212	**109 309**
➢ VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS				
3	Elak	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Oku, Département de Bui	28 491	**58 219**
4	Ndop	Chef-lieu de Département de Ngo-Ketunjia	25 740	**45 065**
5	Wum	Chef-lieu de d'Arrondissement du Menchum	27 218	**35 822**
6	Bafut	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bafut, Département du Mezam	16 388	**30 390**
7	Ndu	Chef-lieu de l'Arrondissement de Ndu, Départ. de Donga-Mantung	12 531	**23 450**
8	Nkambé	Chef-lieu du Département de Donga-Mantung	17 191	**20 852**
9	Bali	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bali, Département du Mezam	17 612	**20 755**
10	Santa	Chef-lieu de l'Arrondissement de Santa, Département du Mezam	8128	**20 580**
11	Tubah	Chef-lieu de l'Arrondissement de Tubah, Département du Mezam	13 068	**17 691**
12	Bélo	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bélo, Département de Boyo	10 130	**16 743**
13	Batibo	Chef-lieu de l'Arrondissement de Batibo, Département du Momo	10 350	**16 386**
14	Mbengwi	Chef-lieu du Département de Momo	10 961	**15 312**
15	Balikumbat	Chef-lieu de l'Arrondissement de Balikumbat, Départ. de Ngo-Ketunjia	10 163	**14 898**
16	Nwa	Chef-lieu de l'Arrondissement de Nwa, Départ. de Donga-Mantung	7 400	**14 180**
17	Benakuma	Chef-lieu de l'Arrond. de Menchum Valley, Départ. de Menchum	7 370	**13 942**
18	Ako	Chef-lieu de l'Arrondissement d'Ako, Département de Donga-Mantung	5 516	**13 650**
19	Jakiri	Chef-lieu de l'Arrondissement de Jakiri, Département de Bui	9 959	**13 535**
20	Nkor	Chef-lieu de l'Arrondissement de Noni, Département de Bui	4 692	**11 930**
21	Babessi	Chef-lieu de l'Arrondissement de Babessi, Départ. de Ngo-Ketunjia	7 320	**11 116**
22	Widikum	Chef-lieu de l'Arrondissement de Widikum-Menka, Départ. de Momo	7 289	**10 330**
➢ VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS				
23	Mbiame	Chef-lieu de l'Arrondissement de Mbven, Département de Bui	5 070	**9 506**
24	Fundong	Chef-lieu du Département de Boyo	7 624	**8 979**
25	Njikwa	Chef-lieu de l'Arrondissement de Njikwa, Département de Momo	5 455	**7 407**
26	Njinikom	Chef-lieu de l'Arrondissement de Njinikom, Département de Boyo	4 975	**5 891**
27	Zoa	Chef-lieu de l'Arrondissement de Fungom, Départ. de Menchum	1 315	**5 560**
28	Misaje	Chef-lieu de l'Arrondissement de Misaje, Départ. de Donga-Mantung	3 601	**4 979**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

239. La Région Nord-Ouest se caractérise par un réseau urbain dominé par Bamenda, capitale régionale et un lot relativement important de villes secondaires, à leur tête la ville de Kumbo qui vient en seconde position après la capitale régionale. La hiérarchie des villes n'est pas forcément liée à leur statut administratif. Plusieurs chefs-lieux de Départements (Fundong, Nkambé, Mbengwi) se positionnent derrière des chefs-lieux d'Arrondissements. La situation à proximité de Bamenda et la desserte directe par la Ring-Road, semblent être les deux critères les plus déterminants dans le développement des agglomérations de cette région.

- **Bamenda** : Avec une population de plus de 500 000 habitants en 2015, la ville de Bamenda se classe en 3ème rang national, juste après les deux Métropoles Yaoundé et Douala. Son développement est dû notamment à sa position stratégique de carrefour entre sa région (située en arrière-pays), Mamfé (Sud-Ouest) et Bafoussam (Ouest). Son importance devrait encore s'accroître par le processus de conurbation actuellement en cours et qui englobe

plusieurs agglomérations comme Bambili (où se trouve l'université de Bamenda), Bafut, Bali, Santa et Mbengwi. Cette conurbation s'étire surtout vers le nord-est, le long de la route en direction de Kumbo et pourrait dans un futur relativement proche, englober l'agglomération de Ndop qui connait également le même processus d'urbanisation dans deux directions, est et ouest. La concentration d'agglomérations importantes, pour certaines d'entre elles, autour de Bamenda et leur urbanisation rapide crée une zone urbanisée qui peut avoisiner un million d'habitants dans 10 ans (actuellement, Bamenda avec Bambili, Bafut, Mbengwi, Bali, Santa, Ndop, avoisinent les 770 000 habitants).

- Le niveau élevé de densité rurale pourrait en outre très rapidement conduire à une urbanisation de la quasi-totalité du Département de Mezam. Il s'agit là d'une forme d'urbanisation in-situ, caractérisée par la densification du bâti sur des territoires agricoles.
- Bamenda est le principal pôle d'attraction de la Région en raison d'un niveau d'infrastructures, d'équipements et de services plus développé que celui des autres agglomérations. Hors de ce cadre, sa zone d'influence s'étend au-delà des Départements de la Région, vers les villes de Douala et de Yaoundé aux-quelles elle est reliée au quotidien. C'est avant tout une ville agricole, dans la mesure où cette activité occupe la majorité de ses actifs. Sa fonction administrative en tant que capitale régionale et le développement des activités de commerce font que le secteur tertiaire y est important. Son attractivité est renforcée par sa vocation de ville universitaire (Voir étude de cas de la ville de Bamenda).
- **Kumbo :** Chef-lieu d'Arrondissement

Vue de Bamenda

dans le Département du Bui, la ville de Kumbo, avec une population de près de 110 000 habitants en 2015, se classe après Bamenda dans la hiérarchie des centres urbains du Nord-Ouest. 43 villages entrent dans son aire d'influence. Kumbo est une ville montagneuse (1800 m) au relief vallonné avec des rivières ponctuées de cascades, un bon niveau d'équipements et des activités économiques tournées vers l'agriculture vivrière (maïs, bananes, arachides, pommes de terre, etc.) dont les produits jouissent d'une bonne réputation. **Kumbo est essentiellement une ville commerciale** et beaucoup de ses habitants sont engagés dans les activités de vente de produits d'origine locale, de produits transformés importés et la fourniture de services. Le commerce le plus important reste celui des produits agricoles locaux. Un important flux d'échanges par gros camions les jours de marché est visible vers Bamenda, Douala, Bafoussam et même le Gabon. Pour des raisons historiques et géographiques, Kumbo se positionne comme la porte d'entrée traditionnelle des migrants venant des régions de l'Adamaoua et du Nigeria. Ses hôpitaux privés catholiques sont devenus des hôpitaux de référence attirant des malades au-delà de la région du Nord-Ouest.

- **Ndop :** Chef-lieu du département de Ngo-Ketunjia, la ville de Ndop se situe entre les deux villes, Bamenda et Kumbo, et se place en 3ème position selon le poids démographique avec plus de 45 000 habitants en 2015. A une échelle moins importante, Ndop qui s'est formée à partir d'un centre minuscule, connaît le même processus de conurbation prévalant à l'expansion de Bamenda et des agglomérations autour. Il s'agit là d'une forme d'urbanisation extensive, toujours allant de l'ouest et de l'est, sur une distance de 10 km. 4 villages entrent dans son aire d'influence. Le relief de la ville est peu vallonné avec des pentes douces. Le niveau d'équipements et d'infrastructures est insuffisant et l'activité économique est dominée par l'agriculture à faible rendement dont les produits sont difficiles à écouler à cause du mauvais état des routes entre les zones de production et les marchés, situés à Ndop. Ceci limite les activités agro-industrielles malgré le grand potentiel.
- **Wum :** Chef-lieu du Département de Menchum, située sur la Ring Road au Nord-ouest de Bamenda, Wum compte 35 822 habitants (2015) et étend son aire d'influence sur 17 villages. C'est une ancienne Commune créée en 1948. Sur le plan urbain la ville se développe d'une manière anarchique avec l'absence de programmes de logements sociaux. Elle se caractérise par un niveau d'équipements sociaux très insuffisant (éducation, santé, électricité, eau potable) avec des routes en très mauvais état. Sur le plan économique la ville connait beaucoup de difficultés : une agriculture dominante mais à très faible productivité, une industrie quasi inexistante et un commerce faible qui souffre de l'insuffisance des infrastructures. Ceci se traduit par un taux de chômage très élevé.

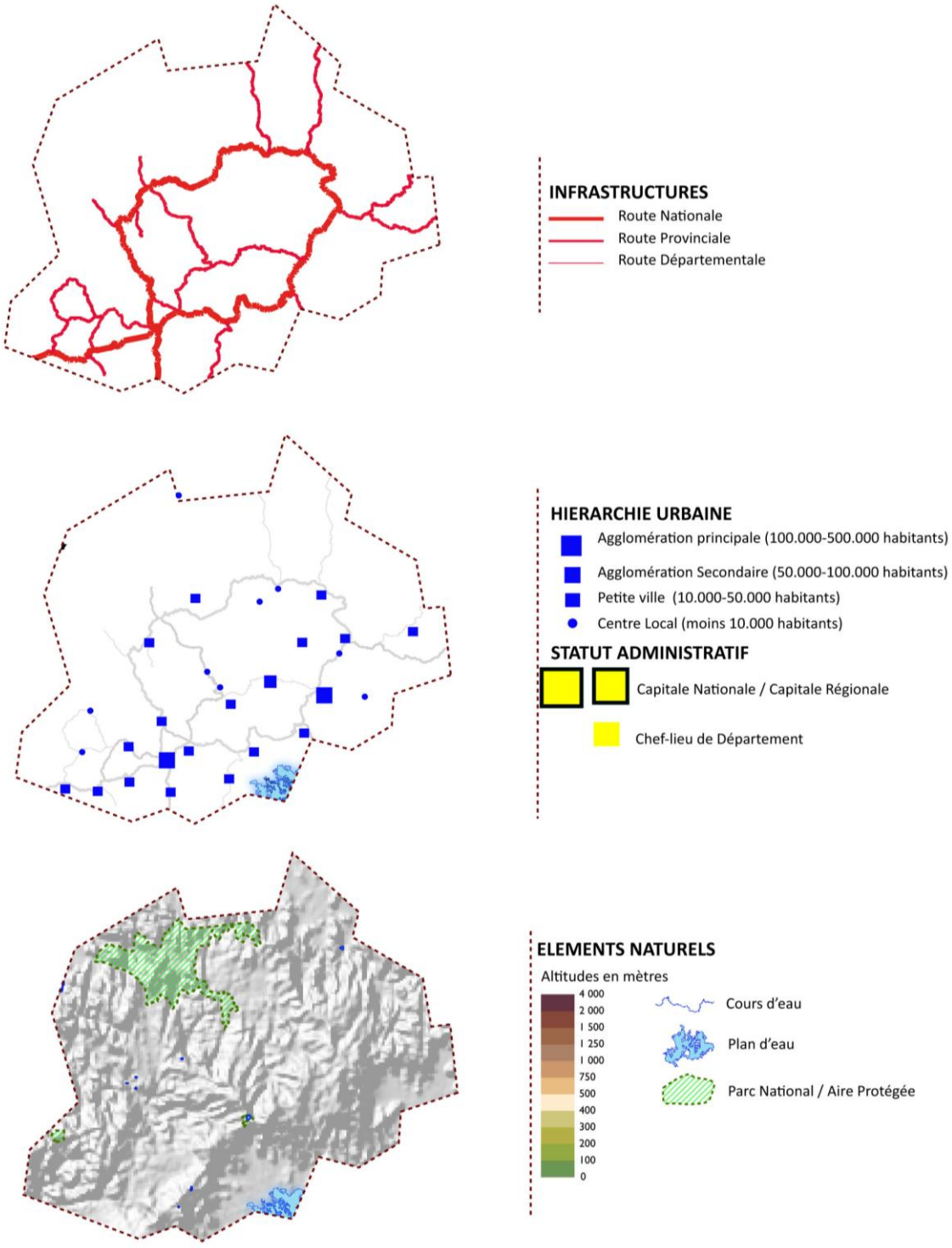
Les autres centres doivent leur émergence à leur statut administratif de chefs-lieux de Départements comme **Mbengwi, Fundong et Nkambé** ou de chefs-lieux d'arrondissements comme **Bafut, Bali, Tubah, Bélo, Batibo, Ndu, Santa,** etc. Ces petites agglomérations présentent cependant des spécificités en termes d'activités :

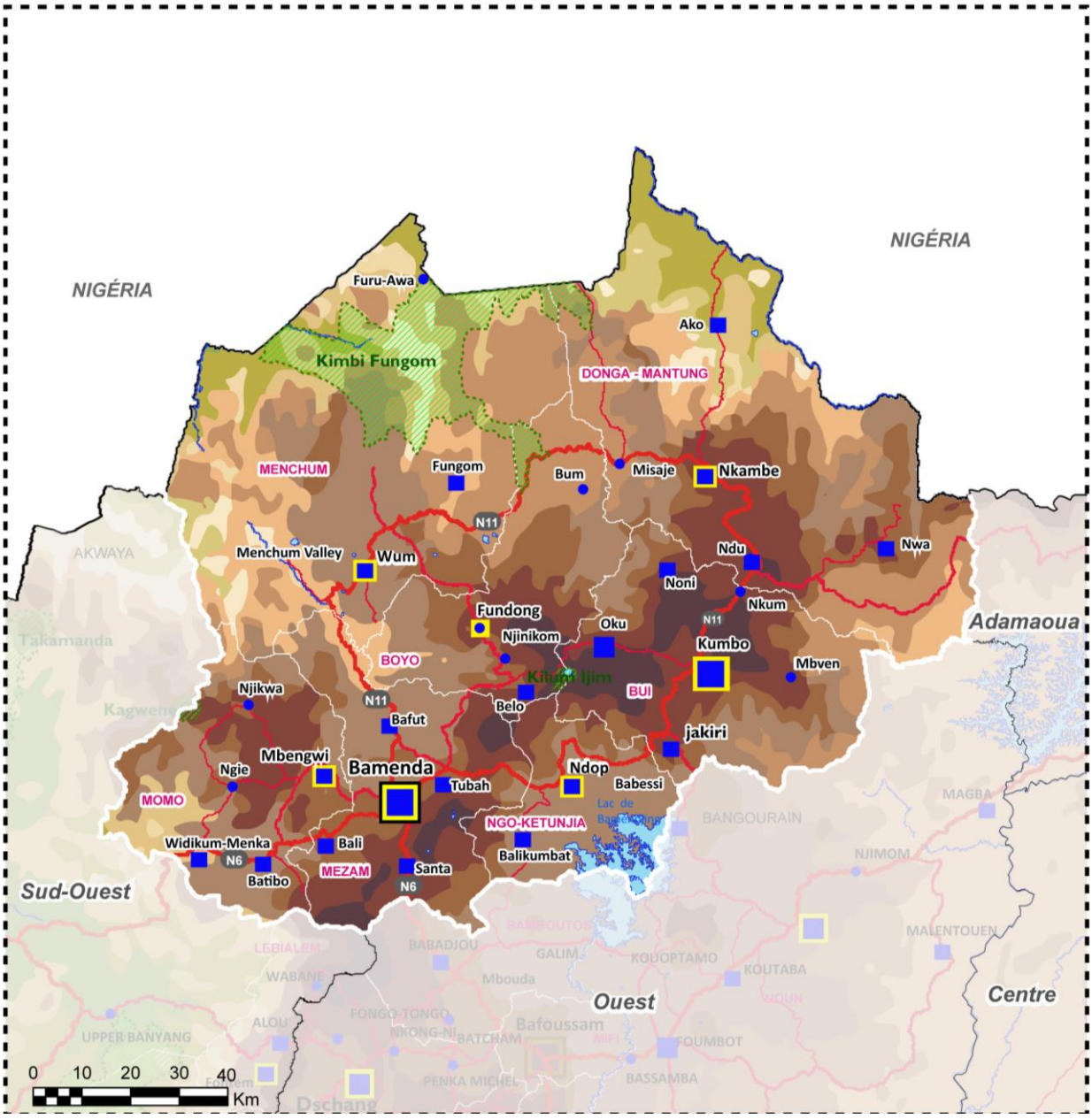
- **Bafut est un grand centre commercial des produits agricoles et artisanaux**. Le grand marché de Bafut très connu, est fréquenté par une clientèle qui vient de Bamenda ;
- **Nkambé est une ville agricole, à forte proportion d'éleveurs**.
- **Bali est une ville à vocation agricole ;**
- **Bambili**, accueille **le site de l'Université** et peut être considéré comme un quartier de Bamenda ;
- **Fundong est une ville commerciale si on se réfère au nombre de marchés qu'elle compte**. C'est le lieu de distribution des produits issus de l'agriculture vivrière ;
- **Santa est une ville où prédominent l'agriculture et le commerce** favorisé par sa situation sur la route vers Bafoussam.
- **Mbengwi est une ville de production agricole et de commerce**.

En dehors du Mezam et de sa capitale Bamenda où on note la présence de quelques petites unités de transformation et où le secteur tertiaire est relativement développé, la grande majorité des actifs des autres centres urbains de la Région opèrent dans le secteur primaire ou le commerce.

Le niveau et le nombre d'équipements, d'infrastructures et d'encadrement dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la culture et du sport sont en grande majorité insuffisants dans l'ensemble de la région et plus particulièrement dans les Départements de Donga-Mantung et de la Menchum qui apparaissent comme étant plus déficitaires que les autres Départements.

Figure 28. Réseau urbain de la Région Nord-Ouest




NIGÉRIA
NIGÉRIA
Furu-Awa
Ako
Kimbi Fungom
DONGA - MANTUNG
MENCHUM
Fungom
Bum
Misaje
Nkambe
N11
AKWAYA
Menchum Valley
Wum
Ndu
Nwa
Noni
Nkum
Fundong
Njinikom
Oku
N11
Adamaoua
Takamanda
Kumbo
BOYO
Mbven
Kilum Ijim
BUI
Njikwa
N11
Belo
Bafut
jakiri
Mbengwi
Ngie
Bamenda
Ndop
Babessi
Tubah
MOMO
Lac de
NGO-KETUNJIA
BANGOURAIN
MAGBA
Widikum-Menka
Bali
Balikumbat
N6
Batibo
MEZAM
Santa
N6
NJIMOM
Sud-Ouest
MALENTOUEN
BABADJOU
GALIM
KOUOPTAMO
KOUTABA
Mbouda
Ouest
Centre
Bafoussam
FOUMBOT
BASSAMBA
0 10 20 30 40
Km

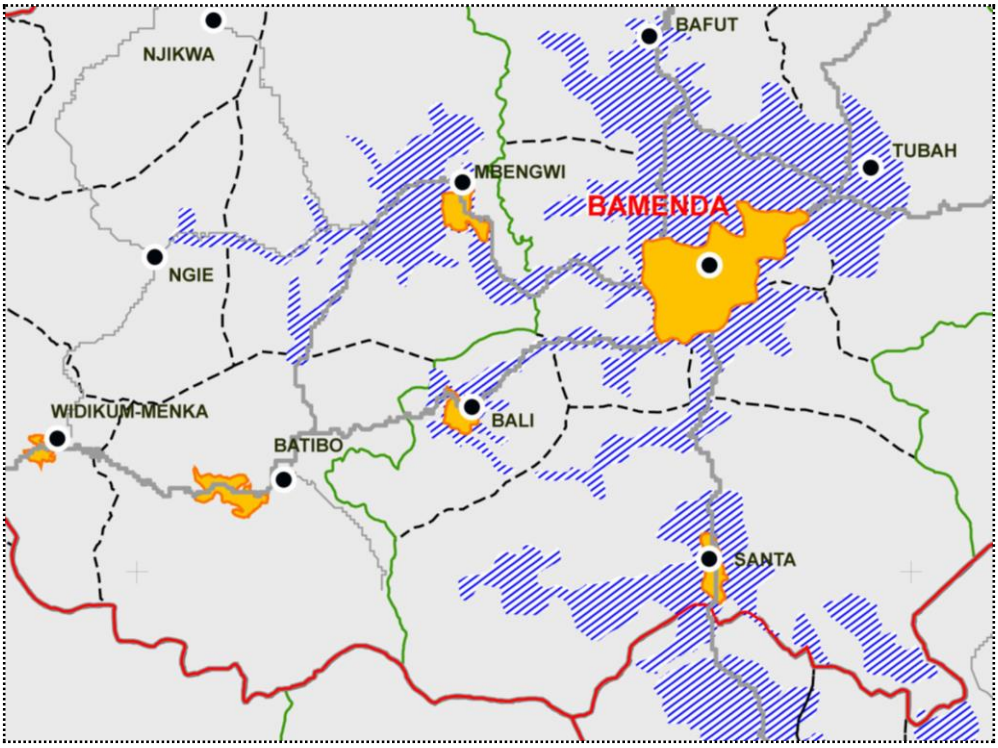
4.5.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

240. **Un réseau urbain polarisé intégral**. Une seule ville, Bamenda, domine toutes les autres agglomérations et concentre toutes les fonctions importantes. Cette prédominance se manifeste d'abord par le nombre d'habitants (641 408 habitants, soit 54% de la population urbaine de la Région) et ensuite par le niveau d'équipement et de développement économique de la ville qui regroupe l'essentiel des services administratifs de la Région, des services du secteur privé et des succursales des principales unités industrielles et ONG intervenant dans la Région**. A ce système vient se greffer un réseau urbain linéaire/circulaire** induit par la configuration de la principale desserte de la Région, la Ring-Road, le long de laquelle se trouvent plusieurs villes d'importance variables. Bien que présentant l'avantage de desservir 6/7 des chefs-lieux de Département du Nord-Ouest, ce système se caractérise par la faiblesse des relations entre les différents pôles.

241. **Une urbanisation extensive** qui se fait par un processus de conurbation de plusieurs agglomérations autour de Bamenda. Il s'agit principalement d'une densification du bâti sur des territoires agricoles. C'est une forme de **métropolisation** qui se manifeste, pour le moment, par un processus de transformation morphologique plus que fonctionnelle ou qualitative. La ville s'agrandit sur des territoires agricoles par la densification du bâti sans qu'ils s'en suivent des fonctions urbaines. Cette situation peut se révéler problématique à bien des égards ; elle se traduit par une triple hétérogénéité : morphologique, économique et territoriale/administrative.

242. **Une urbanisation concentrée dans la zone sud de la Région**. Par ordre d'importance, de Bamenda vers Ndop et Kumbo puis vers Bafut et Wum, sans oublier les deux directions sud-ouest vers Memfé, via Bali et Batibo, et sud vers Bafoussam, via Santa.

Figure 29. Urbanisation extensive dans la Région Nord-Ouest



243. **Des liaisons d'échanges transversales** entre les villes secondaires des deux régions Nord-Ouest et Ouest, notamment à partir des villes de Kumbo et Ndop, vers Foumbam et Mbouda. Le même schéma de liaison peut être observé avec la Région de l'Adamaoua, à partir du Département de Donga-Mantung (Ndu).

244. **Une offre en équipements, en infrastructures de base et d'encadrement qui demeure inférieure et insuffisante,** compte tenu de la demande. Des zones enclavées par le manque d'infrastructures pérennes et de voies d'accès praticables en toutes saisons.

245. Axes de développement :

246. La Région du Nord-Ouest dispose de nombreux atouts et potentiels susceptibles d'engager des dynamismes de développement à l'échelle régionale et locale :

- Un potentiel agricole important qui repose sur un cadre naturel favorable à la diversité des pratiques agricoles et pastorales.
- un potentiel touristique qui repose sur des parcs naturels, des réserves forestières et de faune auxquels s'ajoutent les lacs de cratère et les grandes chefferies.
- La situation frontalière qui privilégie la région en termes d'échanges transfrontaliers avec le Nigéria et la positionne comme carrefour de redistributions vers les régions proches de l'Ouest, du Sud-Ouest, de l'Adamaoua et celles plus éloignées, le Centre et le Littoral.

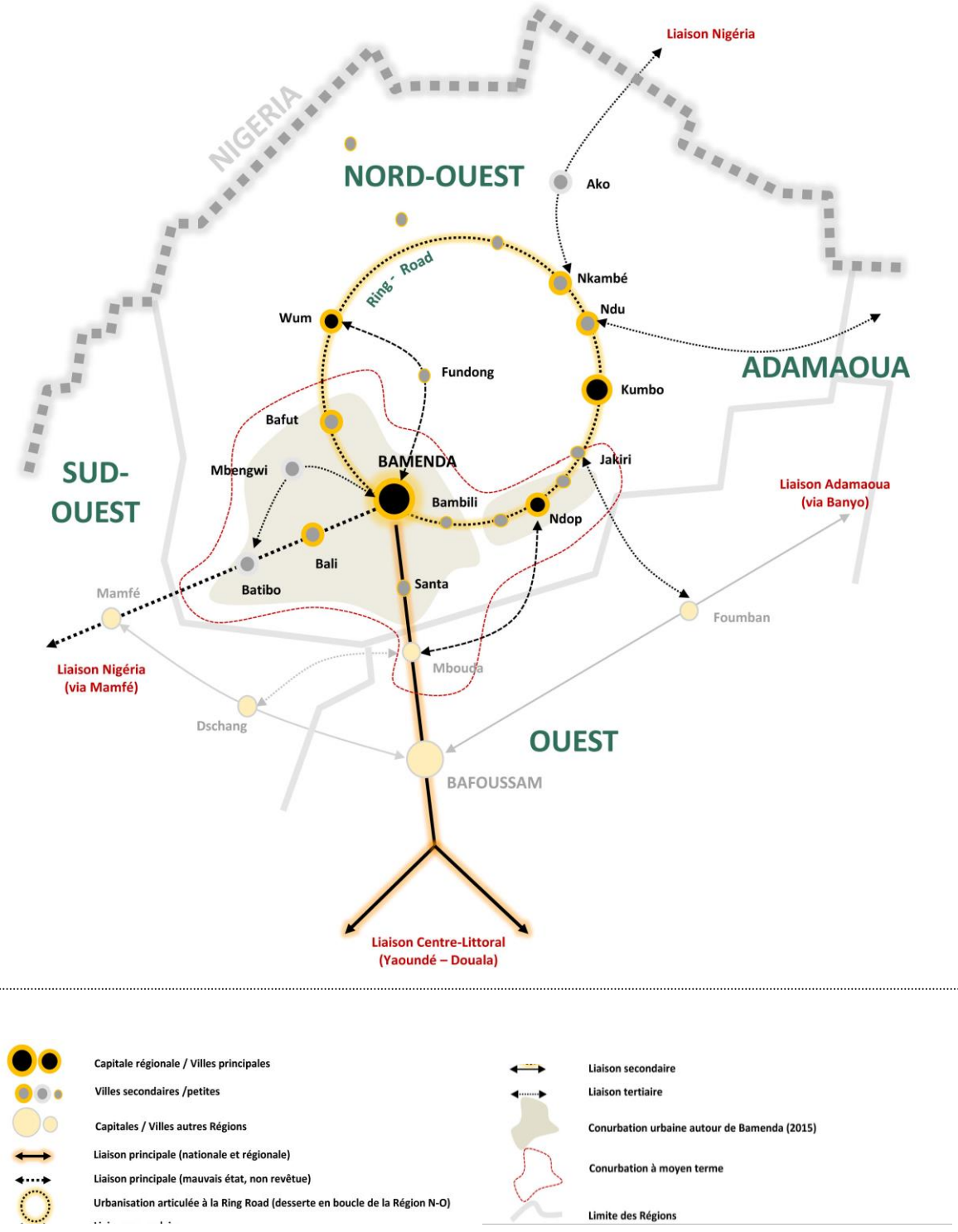
247. Au plan du développement spatial, les défis futurs, seront :

- **La mise en place d'un programme prioritaire d'infrastructures** (investissement lourd au démarrage, mais essentiel pour poser les bases d'un développement de l'économie régional) ;
- **Des programmes de construction et de réhabilitation des équipements** pour rééquilibrer les déficits notoires dans l'équipement (éducation, santé, social, eau, électricité,…) entre les Départements ;
- **Le développement de véritables centres secondaires**, articulés aux principales agglomérations de la région pour tendre vers une typologie de réseau urbain polarisé mais équilibré ;
- **Le renforcement des relations transversales** entre les villes secondaires de la Région et celles des régions voisines pour décongestionner les flux et les transits par Bamenda ;
- **La prise en charge, en termes de planification, de programmation et de gestion, du phénomène de conurbation** issu de l'urbanisation extensive que connaît la zone de Bamenda.

Région Nord-Ouest

- ***Un réseau urbain polarisé intégralement par Bamenda ;***
- ***Un réseau de desserte (liaisons nationale et régionales) en très mauvais état ;***
- ***Une desserte régionale principale en boucle, par la Ring-Road ;***
- ***Un processus de conurbation en gestation autour de Bamenda.***

Figure 30. Système urbain de la Région Nord-Ouest



1.1 Sud-Ouest

4.6 Système urbain de la Région

248. La région du Sud-Ouest couvre une superficie de 23 942 km. Elle est limitée à l'Ouest par le Nigeria, au Sud par l'Océan Atlantique et à l'Est par les régions de Littoral, de l'Ouest et du Nord-Ouest. Sa population est estimée à 1,74 million habitants en 2015. Elle est inégalement répartie et se concentre autour de Buea, Kumba, Limbé et Tiko qui sont les villes les plus dynamiques.

249. Le relief est constitué majoritairement par des plateaux et des plaines surplombées par le Mont Cameroun, sommet le plus haut du pays et deuxième de l'Afrique. Le climat est de type équatorial à deux variantes maritime et montagnarde.

250. Les activités agricoles sont principalement axées sur la production des fruits et légumes (10 % de la production nationale en 2010), de l'huile de palme et du café, qui bénificient de conditions climatiques favorables. L'élevage est peu développé, à l'exception de l'aviculture : la région est le troisième producteur du pays après le Centre et le Littoral. La pêche artisanale est également développée, les captures sont estimées à 50 000 tonnes par an.

251. La Région dispose de plusieurs sites à forts potentiels touristiques, dont le parc national de Korup qui renferme une faune et une flore particulièrement riches, le mont Cameroun et les plages de Limbé.

252. Le réseau routier est peu étendu en raison de la difficulté du relief. Il s'étend sur un linéaire de 2 700 km, dont 268 km revêtus. Son état est généralement mauvais, en particulier au cours des périodes de pluie, posant des problèmes d'accessibilité.

253. La Région présente d'importantes potentialités qui pourraient constituer des atouts pour le développement de son économie et l'amélioration des conditions de vie de sa population. Il s'agit notamment des conditions climatiques et des sols volcaniques d'une fertilité exceptionnelle propices pour l'agriculture, notamment un certain nombre de cultures de rente, grandes génératrices de revenus, de l'abondance de sites à grands potentiels touristiques, de la façade maritime favorable au développement des activités de

Vue de Buéa

la pêche ainsi qu'un sous-sol devant renfermer des réserves appréciables d'hydrocarbures (gisements de pétrole off-shore et de gaz naturel dans les mangroves côtières).

4.6.1 Facteurs influençant l'urbanisation

254. Le relief est une donnée fondamentale qui agit sur le climat, la configuration du réseau hydrographique, les sites d'urbanisation, les types de production agricole, les paysages, etc. Dans la région du Sud-Ouest, trois éléments se distinguent aisément : la plaine littorale qui s'étend du bassin de Tiko au Rio Del Rey, le bassin du Ndian et la cuvette de Mamfé. Cette répartition géomorphologique a impliqué une répartition déséquilibrée de la population qui se concentre surtout au niveau de la zone méridionale. Le Sud-Ouest est traversé par beaucoup de cours d'eau dont le franchissement nécessite de nombreux et coûteux ouvrages qui rendent onéreux la réalisation des voies de communication. La région est fortement handicapée par l'inaccessibilité périodique ou permanente de certaines parties de son territoire, telles que les agglomérations d'Akwaya, Wabane, et Toko.

255. Le processus d'urbanisation amorcé à l'époque coloniale demeure prégnant jusqu'aujourd'hui dans la structuration de l'armature urbaine régionale. Les principales villes de la Région demeurent celles créées à l'époque coloniale et dont le schéma intègre intimement ville, réseau de communication et économie rurale alimentant l'activité des centres urbains. La ville coloniale devant avant tout jouer le rôle de centre de commandement administratif et militaire et de centre d'impulsion économique (groupage, traitement et évacuation des produits de l'environnement rural et régional), ce schéma a conduit au développement des villes les mieux positionnées par rapport aux réseaux de desserte. Certaines villes ont émergé comme centre de commerce (Kumba), les autres comme des centres-relais. Le dynamisme économique de la région a attiré beaucoup de populations, de plus en plus cosmopolites, venant principalement de la région anglophone du Nord-Ouest et de pays étrangers, surtout du Nigéria voisin.

256. Une Région frontalière caractérisée par une gestion conflictuelle. Il s'agit en effet d'assurer la sécurité aux frontières, terrestres et maritimes, largement ouvertes sur le Nigeria. La perméabilité de cette longue frontière ajoutée au poids de la contrebande demande des moyens appropriés pour y faire face. Par ailleurs, la présence de plusieurs parcs nationaux dans cette zone frontalière (du Sud vers le Nord : Parc National de Ndongere, Parc National de Korup et Parc National de Takamanda) en fait une zone de faible peuplement ce qui rend encore plus difficile le contrôle des passages frontaliers. Une politique de peuplement a été encouragée dans cette partie du territoire camerounais pour maîtriser les rapports avec le Nigéria, notamment par la création de nouveaux centres administratifs dans le département du Ndian. Bien que créées par l'autorité politique suprême, ces villes apparaissent aujourd'hui assez démunies, comparées aux agglomérations de génération plus ancienne.

257. Le Sud-Ouest est une région où les populations se concentrent de plus en plus dans les centres urbains. Le rapport urbain/rural a tendance à s'équilibrer même si la dominante reste en faveur du rural avec une part de population rurale de 55%.

258. Fait remarquable dans l'urbanisation de la Région Sud-Ouest, c'est la concentration des centres urbains dans un territoire très restreint, notamment pour les trois villes de Buéa, Limbé et Tiko qui évoluent dans un rayon ne dépassant pas les 20 km.

4.6.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

259. La région du Sud-Ouest est un ensemble très dissymétrique sur le plan de l'armature urbaine, dans le sens nord-sud. Si l'on se réfère au seuil officiel de l'urbain (5000 habitants), la région comprend une vingtaine de villes surtout concentrées dans la partie méridionale. De part et d'autre de la chaîne montagneuse formée par les Monts Rumpi et les Monts Bakassi, les villes diffèrent à la fois par leur nombre et leur taille. Si, les Départements de la Région présentent un nombre presque équivalent d'agglomérations (en moyenne 3 villes par département (sauf pour le Fako qui en compte 5), le poids démographique de leurs villes demeure cependant très différent. Plus de 80% de la population urbaine se trouve dans les deux départements, Fako (60%) et Meme (21%) ; Les quatre autres départements n'abritent que 20% de l'ensemble de la population urbaine du Sud-Ouest : Ndian (9%), Manyu (5%), Leblialem (3%) et Kupe & Manengouba (5%).

Figure 31. Répartition de la population urbaine par Département – Région Sud-Ouest

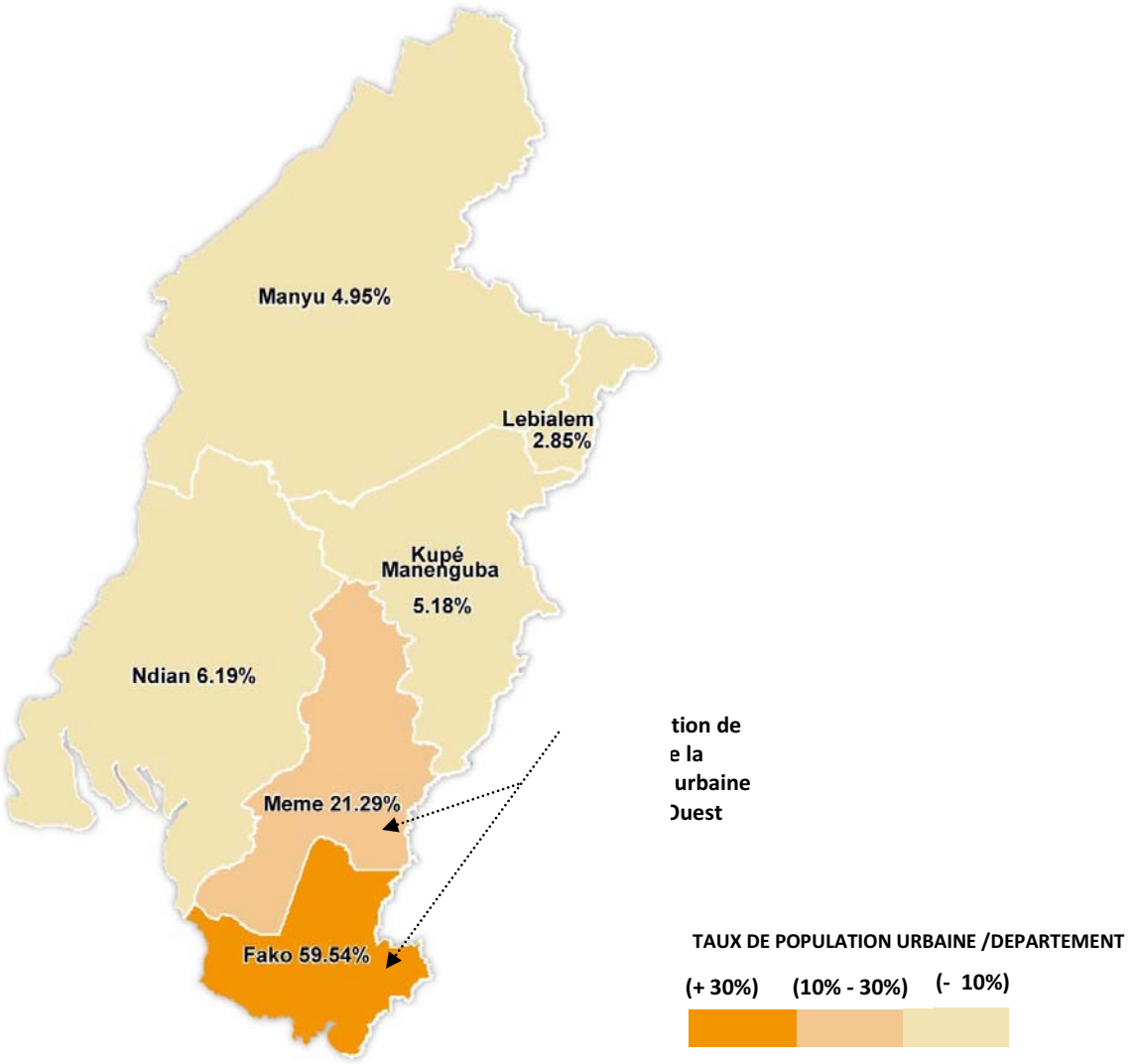


Tableau 25. Répartition de la population par Département dans la Région Sud-Ouest (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
FAKO	674 982	39%	495 205	**60%**	179 776	20%
KUPE & MANENGOUBA	126 651	7%	43 106	**5%**	83 546	9%
LEBIALEM	142 210	8%	23 700	**3%**	118 510	13%
MANYU	265 229	15%	41 169	**5%**	224 059	24%
MEME	388 882	22%	177 096	**21%**	211 786	23%
NDIAN	148 588	9%	51 463	**6%**	97 125	11%
REGION SUD-OUEST	**1 746 541**	**100%**	**831 739**	**100%**	**914 802**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Tableau 26. Classement des villes de la Région Sud-Ouest suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**BUEA**	Chef-lieu de la région du Sud-Ouest	90 090	155 790
2	**KUMBA**	Chef-lieu du Département MEME	144 268	150 946
3	**TIKO**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département FAKO	101 859	144 276
4	**LIMBE**	Chef-lieu du Département FAKO	84 223	132 264
➢	**VILLES DE 50 000 A 100 000 HABITANTS**			
5	**MUYUKA**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département FAKO	28 046	55 398
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
6	**EKONDO TITI**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département NDIAN	15 370	31 082
7	**TOMBEL**	Chef-lieu du Département KUPE MANENGUBA	15 632	26 452
8	**MAMFE**	Chef-lieu du Département MANYU	13 046	17 377
9	**MBONGE**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département MEME	5 287	15 434
10	**AKWAYA**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département MANYU	3 507	13 093
11	**KONYE**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département MEME	4 367	10 715
12	**ALOU**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département LEBIALEM	5 620	10 524
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
13	**BANGEM**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département KOUPE MANENGOUBA	5 712	8 757
14	**FONTEM**	Chef-lieu du Département LEBIALEM	7 023	7 938
15	**NGUTI**	Chef-lieu d'Arrond., Département KOUPE MANENGOUBA	4 560	7 897
16	**WEST-COAST**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département FAKO	5 872	7 478
17	**MUNDEMBA**	Chef-lieu du Département NDIAN	5 236	6 369
18	**UPPER BAYANG**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département MANYU	2 046	6 069
19	**DIKOME-BALUE**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département NDIAN	4 714	6 005
20	**WABANE**	Chef-lieu d'Arrondissement, Département LEBIALEM	5 096	5 238

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

260. Le Fako est le Département le plus important puisqu'il concentre 60 % de la population urbaine de la Région et ce grâce à l'existence des trois villes les plus importantes Buéa, la capitale régionale, Limbé, la Capitale du Département et Tiko.

261. Le Département de Meme est en deuxième position avec 21 % de la population urbaine régionale grâce à la ville de Kumba qui est la ville la plus de la Région avec plus 150 000 habitants.

262. L'armature urbaine de la Région Sud-Ouest compte une douzaine de villes de plus de 10 000 habitants dont :

- 4 villes de plus de 100.000 habitants (Buéa, Kumba, Limbé et Tiko) ;
- 3 villes entre 20 000 et 60 000 habitants (Muyuka, Ekondo Titi et Tombel) ;
- 5 villes ayant entre 10.000 et 20.000 habitants (Mamfé, Mbonge, Akwaya, Konye et Alou).

263. L'armature urbaine régionale repose essentiellement sur quatre villes : Kumba, Buéa, Limbé et Tiko, toutes ayant des populations dépassant les 100 000 habitants. Des centres urbains secondaires, présentant des seuils de population variables, participent à la structuration du réseau urbain régional soit comme centre urbain relai situé entre deux agglomérations principales (Muyuka) ou de moindre importance ou encore comme unique agglomération dans un environnement faiblement urbanisé (Mamfé, Akwaya,…). Il va sans dire que le niveau d'équipement de ces villes est très variable et dépend de leur hiérarchie. Hormis les villes principales (Buea, Limbe, Kumba et Tiko) assez bien loties en équipements, services et voirie urbaine, de nombreuses villes de la Région, en revanche, en sont démunies et doivent leur émergence en statut de ville plus à leur fonction de centre administratif (chef-lieu d'Arrondissement ou de Département) qu'à des fonctions urbaines.

264. **Buéa, une vocation administrative, universitaire et touristique :** Buéa a été fondée à l'époque allemande et a été, pour une courte durée (de 1901 à 1909), capitale du Cameroun, fonction qui fut par la suite transférée à cause de l'activité volcanique. Plusieurs éléments ont été favorables à l'installation des allemands dans cette ville et par la suite à sa prospérité : climat, quasi absence de maladies, présence de sources d'eau,… De par sa position en hauteur (800 et 1100 m d'altitude), et sa desserte principalement à partir d'une bretelle partant de la route Limbé-Douala, la ville de Buéa, demeure relativement isolée, tournée surtout vers sa zone rurale et ce malgré son rôle de capitale régionale. Avec sa nouvelle fonction universitaire, la ville de Buea a gagné en rayonnement qui s'étend désormais au-delà des limites régionales. C'est également un des facteurs majeurs de l'accroissement de sa population ces dernières années qui, selon les estimations de 2015, aurait atteint 156 000 habitants.

265. En plus de sa fonction administrative, sa vocation agricole et sa fonction universitaire, Buéa est connue mondialement comme une destination touristique articulée principalement au Mont Cameroun, même si le tourisme dans la zone de Buéa ne se limite pas au Mont Cameroun, plusieurs autres sites attirent les visiteurs (Route du Thé et anciennes plantations, chutes d'eau, Sanctuaire, cachet pittoresque de la ville, édifices de l'époque coloniale, …). (Voir étude de cas de la ville de Buéa).

Buéa

266. **Kumba, une ville commerçante :** Fondée en 1895 par les Allemands, puis récupérée et développée par les Britanniques comme un chef-lieu administratif, Kumba n'a cessé de progresser. Sa position de carrefour au niveau des axes routiers venant de Buéa en direction de Mamfé d'une part et de Loum et de Bamenda d'autre part, a favorisé son développement en tant que centre urbain important recevant de nombreux immigrants travaillant dans les plantations installées dans la région. Ceci a été à l'origine d'un accroissement rapide de sa population et de son classement en première position, à l'échelle de la région. Selon les estimations de 2015, cette tendance commence à s'inverser ces dernières années, au profit de Buéa qui bénéficie du développement de sa fonction universitaire.

267. Avec une population de plus de 150 000 habitants, Kumba garde une place prépondérante au sein du Sud-Ouest, comme un important centre de commerce dont le rayonnement dépasse les limites de la Région, ce qui lui a valu le titre de « capitale économique du Sud-Ouest ». La ville présente un ensemble d'atouts qui font d'elle une plaque tournante dans les échanges commerciaux. Ces atouts relèvent essentiellement de la qualité de ses infrastructures de communication et de la composition socio-démographique de ses habitants :

- Kumba, présente l'avantage d'être reliée à Douala, la capitale économique du Cameroun, à la fois par voie ferrée et par route. Ce n'est pas le cas de nombreuses localités de la Région qui souffrent des problèmes de desserte notamment en saison de pluies.
- La forte colonie nigériane qui réside à Kumba, réputée pour son rôle dans le dynamisme économique, constitue un trait d'union commercial entre le Nigéria et le Cameroun via Kumba au travers de la voie fluviale qui débouche à Ekondo Titi dans le Département de Ndian et bien d'autres issues dans la Région.

268. La dominance de la fonction commerciale de cette ville a permis le développement de plusieurs catégories d'équipements commerciaux (marchés centraux, marchés hebdomadaires, supermarchés, dépôts-ventes, banques, coopératives et assurances, etc.). L'activité commerciale dépasse les limites de la ville et s'étend à d'autres localités du Département Mémé, notamment dans les localités secondaires de Mbonge et Konye qui comptent parmi les principaux centres d'échanges commerciaux au sein du Département.

269. **Limbé, une vocation industrielle et touristique :** Fondée en 1858 par un missionnaire baptiste anglais, Limbé de son ancien nom Victoria, est une ville située sur la côte camerounaise de l'atlantique. Cette situation a favorisé le développement du tourisme balnéaire qui se traduit par la présence d'une multitude de structures d'accueil et de sites de qualité. Cela a favorisé également la mise en place d'un tissu industriel représenté par l'imposante raffinerie de la SONARA situé à cap Limboh à quelques kilomètres de la ville et le chantier naval nouvellement transféré du Port Autonome de Douala. La ville de Limbé abrite également le siège de la société d'agro-industrie la CDC (Cameroon Development Corporation), la plus puissante entreprise agro-alimentaire du Cameroun avec des usines disséminées dans la Région, à Tiko, Idenau et Mondoli.

270. Chef-lieu du Département du Fako, Limbé bénéficie d'un bon niveau en équipements de services, administratifs et économiques (Délégations départementales, banques, finances, agences de voyage et de transports, etc.). (Voir étude de cas de la ville de Limbé).

Limbé

271. **Tiko, un centre d'échanges commerciaux, une activité industrielle et touristique :** Chef-lieu d'Arrondissement, Département du Fako, la ville de Tiko se place en quatrième position en termes de population avec 144 276 habitants, selon les estimations de 2015. La ville est située sur la N3, et bénéficie ainsi d'une bonne liaison avec Douala et les deux principales villes de la Région, Buéa et Limbé. La ville se distingue par la diversité des écosystèmes naturels qui l'entourent (mangroves, zones humides, forêts, etc.).

272. Dans le dialecte local, Bakweri[22], Tiko signifie «échange» et c'est bien là sa principale vocation. En effet, la ville s'est développée comme un grand centre pour le commerce d'importance sous-régionale, son marché est l'un des plus renommés. Tiko a par ailleurs une activité industrielle importante avec des compagnies telles que la Cameroon Development Corporation (CDC), Delmonte et PHP qui produisent le caoutchouc, la banane et l'huile de palme destinés à l'exportation. Tiko est une destination touristique importante et dispose de l'un des deux seuls terrains de golf du pays qui accueille un important tournoi. L'existence d'une infrastructure hôtelière, notamment deux grands hôtels (Aeroport Hotel datant des années 70 et le 3813 construits en 2002) et l'Aéroport renforcent cette tendance. La dynamique économique de Tiko, attire un flux humain de l'intérieur du pays et surtout du Nigéria à des fins de commerce ou d'emploi. La ville de Tiko accueille également les forces spéciales, ce qui explique la paix et la sécurité dont jouissent les habitants.

273. Hormis ces villes principales, la Région Sud-Ouest compte un certain nombre de petites à moyennes villes, dont l'activité s'articule généralement autour du commerce et de l'agriculture, notamment celle du Cacao :

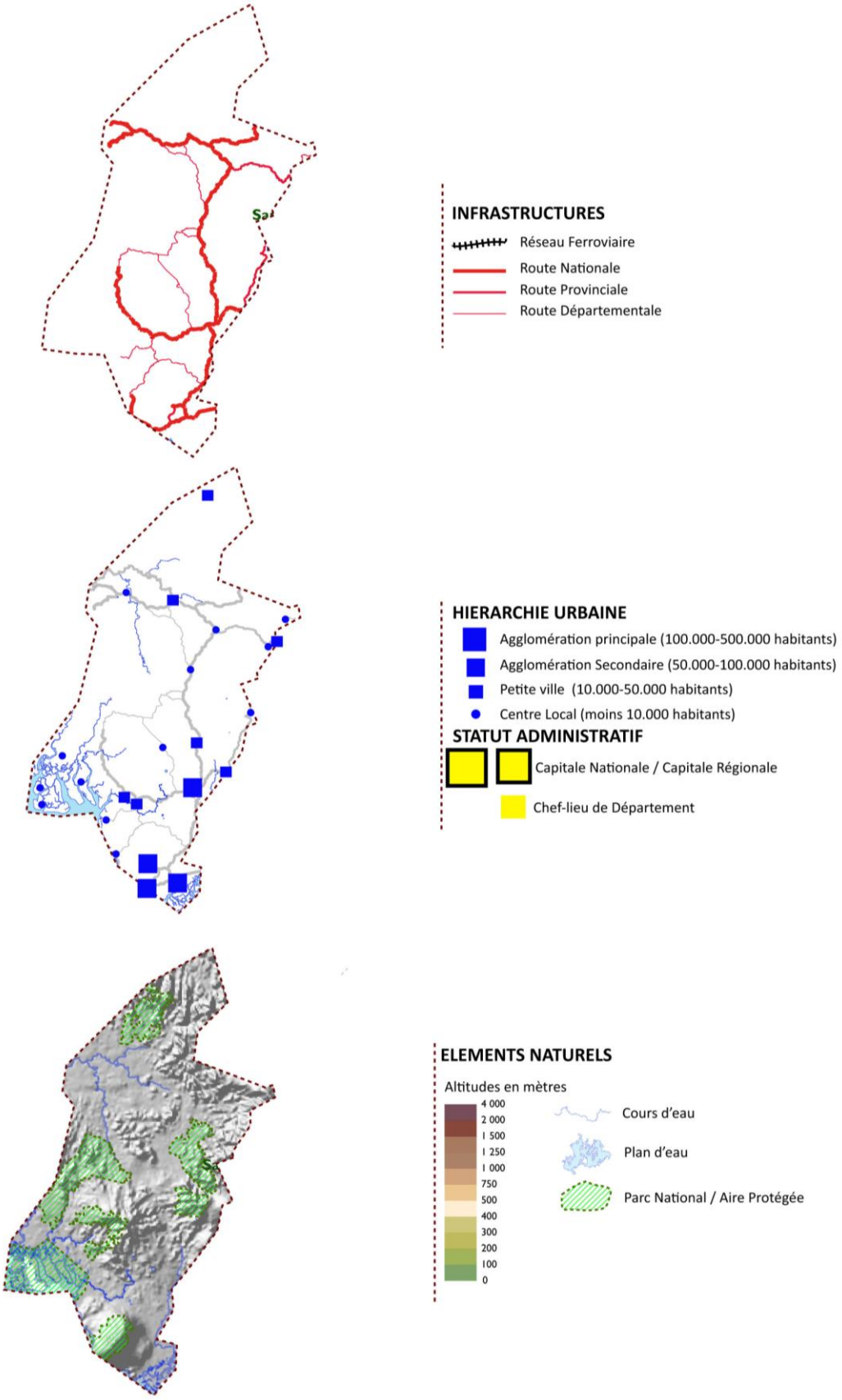
- **Muyuka :** Chef-lieu d'Arrondissement,

[22] PCD de Tiko, page 11.

Département du Fako, la ville de Muyuka compte 55 398 habitants en 2015. Située sur la Nationale 8 entre Buéa et Kumba, la ville bénéficie d'une bonne desserte. Sa voirie urbaine est par contre en mauvais état et assez mal entretenue. L'activité principale de Muyuka est la culture d'hévéa et la récolte de caoutchouc brut. La ville dispose d'un marché pour l'écoulement de la production agricole vivrière et d'une usine d'embouteillement d'eau minérale.

- **Ekondo Titi :** Située à 56 km de Kumba sur la National 16, la ville sert de centre d'encadrement de l'activité agricole caractérisée par la présence de grandes exploitations de Palmier à huile (Société Pamol Plantation).
- **Tombel :** C'est une ville relais, située sur la Nationale 16, au nord-est de Kumba, dont l'activité est à dominante agricole, notamment la production du Cacao.
- **Mamfé :** Située à l'extrême ouest du Cameroun, à 60 km des frontières avec le Nigéria, la ville est connue pour être un centre religieux et de médecine traditionnelle. Mamfé bénéficie d'une bonne desserte, à la fois à partir de la Nationale 8 (route Kumba-Mamfé) et de la Nationale 6 (Route transafricaine) qui permet sa liaison avec les Régions de l'Ouest et du Nord-Ouest.
- **Mbongé :** C'est une ville étape, située dans l'arrière-pays de Kumba, connue notamment par son activité agricole et de commerce.
- **Akwaya :** La ville se situe sur les frontières avec le Nigéria au nord de Mamfé dans une zone très faiblement peuplée et d'accès particulièrement difficile, à pieds à partir de Mamfé ou par voiture à partir du Nigéria. Cette ville est située à proximité du Parc National de Takamanda, dans une zone caractérisée par une importante biodiversité faunique (gorilles éléphants etc.). Son activité est articulée principalement à l'agriculture (cacao, huile de palme). A noter la présence d'un potentiel minier dans la zone.
- **Konyé :** C'est une ville relais située sur la route Kumba – Mamfé. Ses principales activités sont l'agriculture (Cacao) et le commerce.
- **Alou :** L'activité agricole est très intense dans la ville et sa région qui alimente, par camions lourds, les villes voisines comme Dschang, Douala et Kumba en légumes (pomme de terre, chou, carottes, poireaux,…).

Figure 32. Réseau urbain de la Région Sud-Ouest



NIGÉRIA
NIGÉRIA
Nord - Ouest
Ouest
Littoral
Akwaya
Takamanda
Kagwene
MANYU
Cross River
N6A
Eyumodjock
Mamfe
N6
LEBIALEM
Wabane
Upper Banyang
Alou
Fontem
Nguti
Banyang-Mbo
Korup
KUPÉ MANENGUBA
N8
NDIAN
Bakossi
Bangem
Mundemba
Rumpi Hills
Konye
Isangele
Dikome-balue
Tombel
N16
MEME
Ndongore
Kombo Itindi
Kombo Abedimo
Ekondo-titi
Kumba
Mbonge
Idabato
Bamusso
N8A
FAKO
Mont Cameroun
West Coast
Muyuka
Buea
Tiko
Limbe
Douala
Yabassi
0
25
50
Km

4.6.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

274. **Un réseau urbain multipolaire, mais spatialement déséquilibré :** principalement quatre villes d'importance relativement équivalente se partagent les fonctions dans la région Sud-Ouest :

- **Buéa** se distingue par son statut administratif de capitale régionale, par sa fonction universitaire et son activité touristique orientée montagne, randonnées, culture et histoire ;
- **Kumba** bénéficie d'une position de carrefour sur des axes importants et surtout d'une liaison routière et ferroviaire à Douala ce qui lui confère un rôle de locomotive dans les échanges commerciaux de la région ;
- **Tiko** bénéficie de la proximité de Douala ce qui a favorisé le développement de sa fonction commerciale, mais aussi d'autres activités d'agro-industrie (bananes, palmier à huile,…) ;
- **Limbé** se distingue par sa position sur le littoral et les activités qui en découlent : tourisme balnéaire, exploitation du pétrole en offshore, chantier naval, pêche, etc. La ville est assez bien dotée en tertiaire (sièges de compagnies, banques, assurances, …) ce qui favorise son dynamisme économique.

275. Autre particularité, ces villes se concentrent dans une partie très restreinte du territoire régional avec pour Buéa, Limbé et Tiko un rayon n'excédant pas 20 km.

- **Des centres secondaires polarisés par les régions voisines :** Les principaux pôles urbains étant géographiquement concentrés dans une zone excentrée par rapport au territoire régional, plusieurs centres secondaires se retrouvent polarisés par les villes des régions voisines, l'Ouest et le Nord-Ouest. C'est notamment le cas des villes des Départements Manyu et Lebialem.
- **Un déficit en termes de desserte routière :** Les flux de marchandises et de personnes sont largement entravés dans la majeure partie de la Région par l'absence ou le mauvais état des routes, exception faite des villes du Département du Fako et la ville de Kumba dans le Mémé.

Axes de développement :

276. Le Sud-Ouest présente une base économique diversifiée, apte à être renforcée :

- Une activité industrielle et agro-industrielle développée : Raffinerie de pétrole, chantier naval, unités agro-industrielles et grandes plantations (Banane, Cacao, Palme à Huile,…). Seulement l'économie demeure extravertie, tournée vers l'exportation et dont les dividendes ne sont pas investis en totalité dans la Région.
- Un commerce important et dynamique : Le Sud-Ouest profite d'une position charnière entre le Nigéria et Douala, la première région économique du pays.
- Une activité touristique diversifiée : tourisme de montagne (Mont Cameroun), tourisme écologique (plusieurs parcs et réserves naturelles avec une richesse faunique), tourisme balnéaire (des unités hôtelières de qualité notamment à Limbé), tourisme culturel et historique (vestiges de la période coloniale, traditions locales,…).
- Un potentiel pour développer des activités portuaires : la Région Sud-

Ouest ne dispose pas encore de port maritime malgré ce qui est annoncé dans certains programmes. Actuellement, l'activité portuaire dans le Sud-Ouest se limite au port privé de la Sonara et au vieux port de Limbé, datant de l'époque coloniale et servant surtout pour les embarcations de pêche.

277. La valorisation de ce potentiel, en partie mis en exploitation, nécessite des actions conjuguées de développement sectoriel et de renforcement de l'armature urbaine. Pour ce dernier axe, deux orientations stratégiques pourraient constituer le socle de l'aménagement du territoire : Renforcer les réseaux de desserte et les infrastructures et tendre vers un rééquilibrage de la structure urbaine régionale.

278. En termes de réseaux de desserte :

- Favoriser une desserte multimodale : routière, ferroviaire, maritime et fluviale, étant donné que la région peut exploiter ces différents modes de transport ;
- Multiplier les voies de desserte des villes principales, dont l'accès se fait presque exclusivement par une route très encombrée (axe vers Douala). A titre d'exemple, une nouvelle liaison Tiko-Limbé via Bimbia pourrait désengorger l'accès à Limbé et constituer une opportunité pour le développement de cette zone littorale.
- Améliorer l'accessibilité et l'équipement des villes secondaires pour un meilleur rayonnement sur leur territoire.

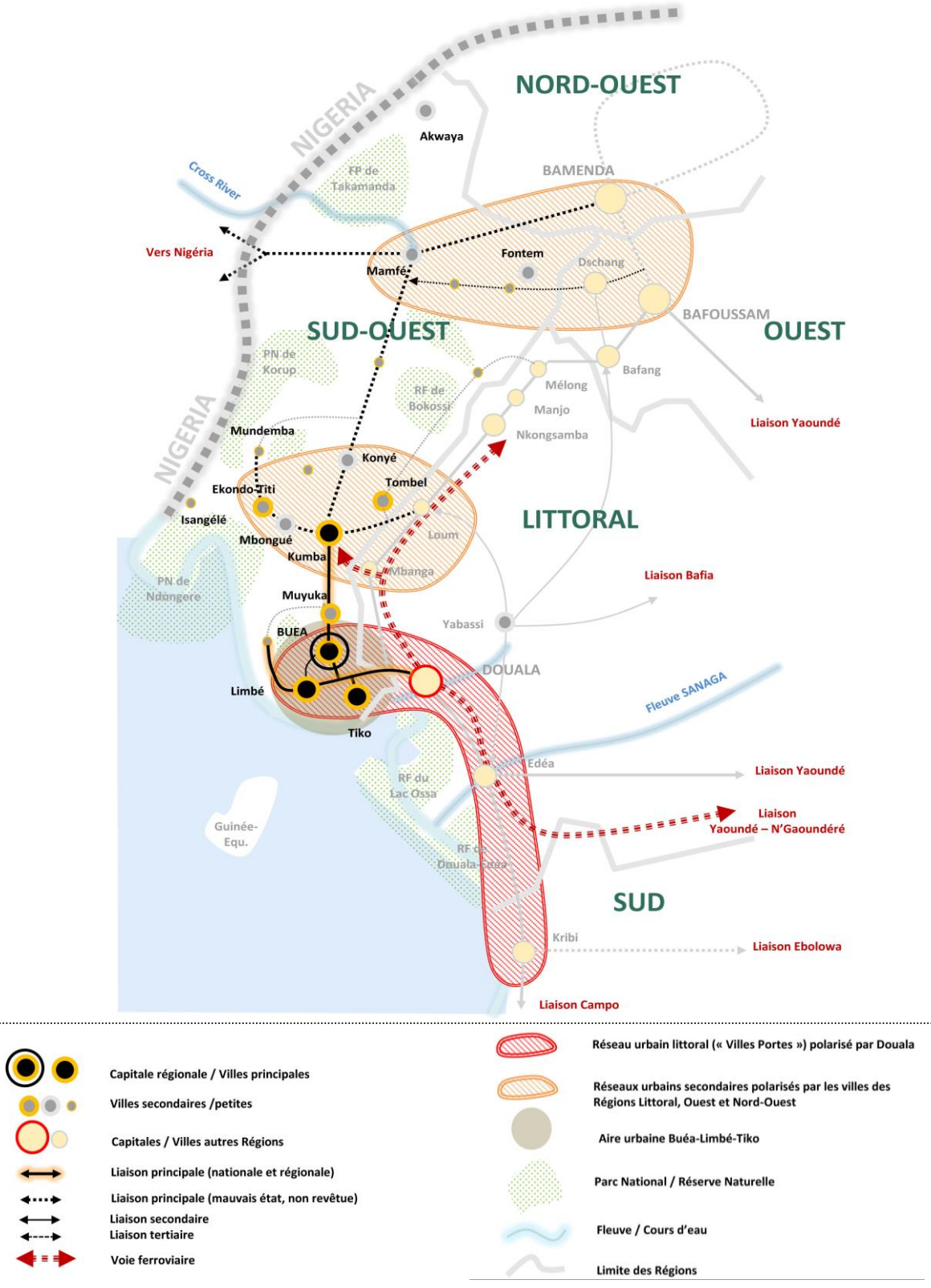
279. En termes de structure urbaine :

- Plaider pour une relative spécialisation des grandes agglomérations pour favoriser les complémentarités entre les villes. Le but recherché est une compétitivité positive entre ces villes pour renforcer encore plus l'unité régionale et territoriale. En effet chaque ville doit avoir une fonction particulière à offrir aux autres, et en même temps avoir besoin d'une offre qui n'existe que dans d'autres villes. Malgré une relative concentration physique, la diversité des milieux naturels, des activités et des potentiels plaide pour faire de la zone méridionale du Sud-Ouest un grand bassin de vie et d'emploi mais avec des spécialisations relatives de ses pôles urbains.
- Un effort plus intense devrait également être développé en faveur de la périphérie, pour atténuer les disparités, très visibles entre les Départements Fako et Meme et le reste de la Région.

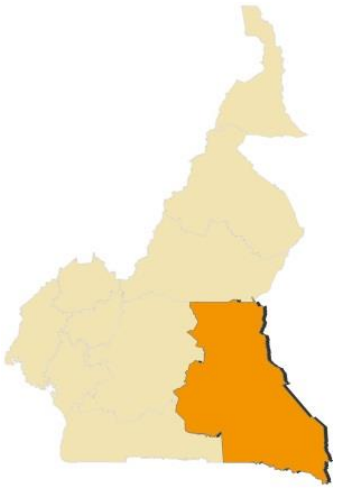
Région Sud-Ouest

- ***Un réseau urbain multipolaire mais spatialement déséquilibré, concentré dans la zone méridionale***
- ***Un réseau urbain extraverti avec des villes polarisées par les Régions voisines (Littoral, Ouest et Nord-Ouest)***
- ***Des routes de desserte en mauvais état dans la majeure partie de la Région***
- ***Une base économique diversifiée apte à être renforcée et développée***

Figure 33. Système urbain de la Région Sud-Ouest



4.7 Système urbain de la Région Est



280. C'est la plus vaste Région du pays avec une superficie de 109 002 km², soit 23% du territoire camerounais, ce qui représente près de 8 fois la Région Ouest, 3 fois celle du Sud et presque 2 fois celle du Centre.

281. La Région occupe la partie sud-est du territoire aux frontières du Congo (au sud) et de la République Centrafricaine (à l'est). Au niveau national, la Région Est est limitée au nord par l'Adamaoua et à l'ouest par les Régions Centre et Sud. En 2015 sa population est estimée à 962 045 habitants, soit 4 % de la population du Cameroun. Elle se caractérise par une densité faible avec moins de 9 habitants au km² et par l'importance de la population rurale (53%).

282. Sur le plan administratif, la ville de Bertoua est la capitale de la Région qui compte quatre Départements à savoir : Boumba et Ngoko, Kadey, Lom et Djerem et Haut-Nyong et 33 Arrondissements. Outre **Bertoua** les principales villes de la région sont **Batouri**, **Yokadouma** et **Garoua Boulaï**.

283. La Région est située sur les bassins du Congo et de l'Atlantique, son relief de pénéplaine est dominé par les zones forestières avec un climat de type guinéen au sud et soudanien au nord. La forêt couvre 30 % de sa superficie totale et les zones d'intérêt cynégétique représentent 40% du total National avec une production qui avoisine les 60 % de la production nationale en 2011 (1,5 millions de tonnes).

284. La Région enregistre une production agricole assez importante, puisqu'en 2011 elle offrait :

- 24% de la production nationale de banane plantain
- 18% de la production nationale de tubercules (2ème producteur du pays)

Vue de Bertoua

- 14% de la production nationale de banane douce
- 10 % de la production nationale de légumineuses.[23]

285. A cela s'ajoute la production de cultures de rentes (Cacao, café et tabac) et d'autres cultures vivrières.

286. Le sous-sol de la Région est très riche en réserves de minerais de fer, de cobalt, d'or, de diamant, … dont l'exploitation se fait de façon artisanale et/ou industrielle améliorant l'ouverture et l'attractivité des localités qui en sont pourvues.

287. La Région Est est pauvre avec une prévalence de 59,4 % (taux national de 39,9 %), mais dispose de nombreuses potentialités liées aux ressources naturelles (minerais, forêts, eau) et à ses caractéristiques géographiques (étendue du territoire et frontières) qui sont susceptibles de favoriser le développement économique, l'attractivité de la Région et sa dynamique urbaine.

4.7.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

288. La Région Est présente le paradoxe d'être la plus vaste du Cameroun et la moins peuplée : 23 % du territoire pour 4 % de la population. Le sous-peuplement se manifeste par une densité de 8,8 habitants/km² en 2015[24].

289. La Région Est, et particulièrement la zone sud, est très enclavée étant très faiblement équipée en voies de communications terrestres :

- Le réseau routier est très insuffisant tant en qualité qu'en quantité : 21850 km dont plus de 86 % de routes rurales[25]. Le réseau classé est en mauvais état et majoritairement non revêtu (443 km de routes bitumées)[26].
- Le chemin de fer est limité à une centaine de kilomètres d'un tronçon du Transcamerounais 2, qui traverse le Nord de la Région en passant par la ville de Bélabo.

290. L'Est est très faiblement équipé en infrastructures socio-collectives. Seules cinq villes de la Région à savoir : **Bertoua, Abong-Mbang, Bélabo, Batouri** et **Yokadouma** bénéficient d'une adduction d'eau potable. L'accès à l'électricité est aussi concentré dans les zones urbaines avec 23,6 % de la population de la Région qui y ont accès.

291. Une Région sous-scolarisée. En 2013 le taux de scolarité au primaire 88,7 % et au secondaire 27,9 %, avec le ratio de 1 maitre pour 62 élèves et une salle de classe pour 57 élèves en primaire[27] . Son niveau de scolarisation est aussi très faible en dépit d'un taux d'alphabétisation en net progrès depuis une dizaine d'années.

292. Une Région frontalière très sensible aux évènements et aux troubles qui se déroulent dans le pays voisin, la RCA, ce qui implique des problèmes de sécurité, de réfugiés, etc.

293. Un potentiel minier important non encore exploité (Cobalt, Nickel, Fer) qui devrait dans l'avenir renforcer l'attractivité de la Région.

294. La richesse écologique des écosystèmes et l'étendue des forêts et des zones naturelles protégées, avec 6 Aires Protégées et 5 Parcs Nationaux, qui occupent une grande partie du territoire

23 Rapport sur le développement économique du Cameroun : REGION DE L'EST, 2013. Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du territoire, SG, délégation régionale de l'Est.
24 Estimations démographiques SNADDT
25 Etude de faisabilité du Backbone reliant le complexe industriel et portuaire de Kribi (CIPK) à la ville d'Edéa, Rapport N°2 : Etudes économique de l'Hinterland du CIPK. Juillet 2015. Groupement STUDI International / ECTA BTP.
26 Rapport sur le développement économique du Cameroun : REGION DE L'EST, 2013. Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du territoire, SG, délégation régionale de l'Est.
27 Rapport sur le développement économique du Cameroun : REGION DE L'EST, 2013. Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du territoire, SG, délégation régionale de l'Est.

de la Région, mais avec le risque de limiter l'urbanisation dans cette Région.

4.7.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

295. Le Département du Lom et Djérem compte la plus grande proportion de population à l'échelle de la Région soit 41 %, et concentre près de la moitié de la population urbaine régionale grâce à la présence de Bertoua mais aussi Garoua Boulaï et Bélabo, villes importantes, respectivement, par le statut de capitale régionale, la fonction de plateforme logistique ferroviaire (transbordement) et de ville de transit frontalier.

296. Le reste des Départements ne connaissent pas des disparités importantes en termes de poids démographique et de population urbaine.

297. La hiérarchie urbaine de la région est influencée par plusieurs facteurs dont le poids démographique la fonction administrative, la proximité des voies de communications et l'importance des activités socio-économiques.

Tableau 27. Répartition de la population par Département dans la Région Est (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
BOUMBA ET NGOKO	137 736	14%	56 913	**13%**	80 824	16%
HAUT-NYONG	216 613	23%	78 031	**17%**	138 582	27%
KADEY	216 810	23%	92 866	**21%**	123 944	24%
LOM ET DJEREM	390 886	41%	222 655	**49%**	168 231	33%
REGION EST	**962 045**	**100%**	**450 464**	**100%**	**511 581**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 34. Répartition de la population urbaine par Département – Région Est

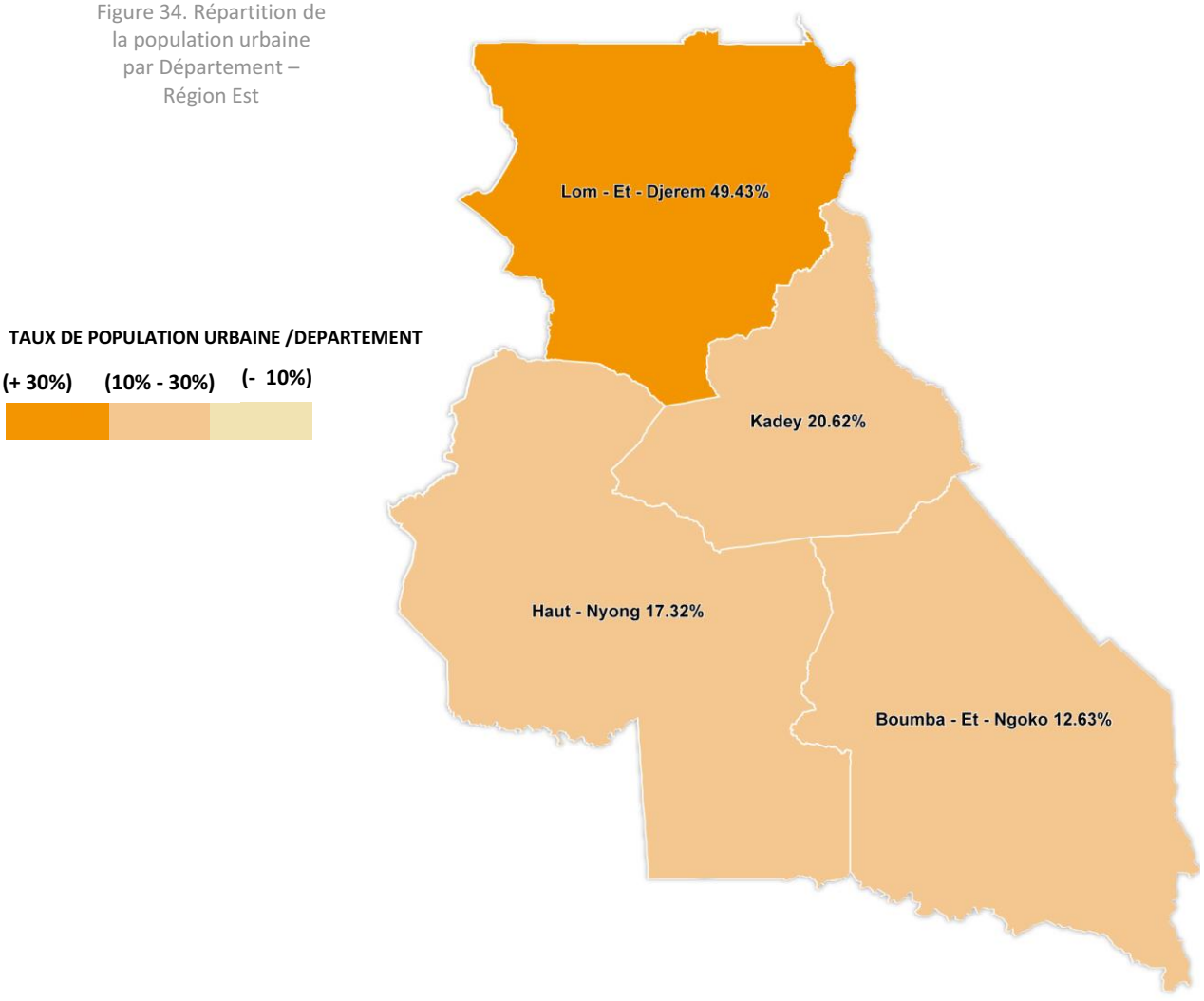


Tableau 28. Classification des villes de la Région Est suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**Bertoua**	Chef-lieu de la Région Est et du Département de LOM et DJEREM	88 462	**138 754**
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
2	**Batouri**	Chef-lieu du Département de KADEY	31 683	**47 934**
3	**Yokadouma**	Chef-lieu du Département de BOUMBA et NGOKO	21 091	**37 884**
4	**Garoua-Boulaï**	Chef-lieu de l'Arrond. de GAROUA BOULAÏ, Départ.du LOM et DJEREM	22 410	**31 933**
5	**Bélabo**	Chef-lieu de l'Arrondissement de BELABO, Départ. du LOM et DJEREM	15 616	**24 741**
6	**Abong-Mbang**	Chef-lieu du Département du Haut-Nyong	15 663	**21 610**
7	**Btar-Oya**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Betare-Oya, Départ. du LOM et DJEREM	8 206	**14 431**
8	**Bombe**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Bombe, Département de KADEY	8 228	**13 490**
9	**Kette**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Kette, Département de KADEY	4 951	**11 235**
10	**Mbang**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Mbang, Département de KADEY	7 323	**10 524**
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
11	**Dimako**	Chef-lieu de l'Arrondissement de DIMAKO	6112	**9 257**
12	**Lomié**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Lomié, Département du Haut-Nyong	4266	**8 395**
13	**Gari Gombo**	Chef-lieu de l'Arrond. de Gari Gombo, Départ. de BOUMBA et NGOKO	4588	**7 304**
14	**Ngoura**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Ngoura, Départ. du LOM et DJEREM	2633	**6 899**
15	**Doume**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Doume, Département du Haut-Nyong	6093	**6 859**
16	**Moloundou**	Chef-lieu de l'Arrond. de Moloundou, Départ. de BOUMBA et NGOKO	4421	**6 851**
17	**Ndélélé**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Ndélélé, Département de KADEY	4 113	**6 390**
18	**Messaména**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Messaména, Départ. du Haut-Nyong	3 180	**5 922**
19	**Diang**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Diang, Départ. du LOM et DJEREM	2 984	**5 897**
20	**Nguelemedouka**	Chef-lieu de l'Arrond. de Nguelemedouka, Départ. du Haut-Nyong	3 549	**5 500**
21	**Mindourou**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Dja, Département du Haut-Nyong	3 489	**5 273**
22	**Salapoumbe**	Chef-lieu de l'Arrond. de Salapoumbe, Départ. de BOUMBA et NGOKO	2 947	**4 873**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

298. La Région Est se caractérise par des villes de faible poids démographique.

- **Bertoua** : Chef-lieu de la Région Est ainsi que du Département du Lom et Djérem, Bertoua a une population estimée à plus de 138 000 habitants en 2015, soit 3 fois celle de la seconde ville de la région (Voir étude de cas de la ville de Bertoua).
- **Batouri** : C'est la deuxième ville en poids démographique avec une population estimée à **47 934** habitants en 2015 qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs, dont notamment son statut administratif de chef-lieu du Département de **la Kadey**, la fertilité de son sol et son climat favorable à l'agriculture et à l'élevage ainsi que l'existence de gisements d'or et de diamant. L'attraction des populations pour l'exploitation des chantiers d'or est tellement forte qu'elle est à l'origine de la déperdition scolaire des jeunes dans les localités riveraines. En outre la ville est bien située sur l'axe stratégique de la Nationale 10 et se présente comme une zone de transit frontalier vers la République Centrafricaine.
- **Yokadouma :** Sa localisation à l'extrême sud-est de la Région, son éloignement de Bertoua (+ de 320 km) combiné au mauvais état du réseau routier a conduit à l'enclavement des populations, à l'insuffisance des infrastructures et des équipements sanitaires et scolaires et au faible développement de l'économie locale. **Malgré cela, Yokadouma dispose d'une population de près 38 000 habitants et se classe comme la troisième ville en poids démographique selon les estimations de 2015.** En effet elle a bénéficié de plusieurs atouts dont : (i) son statut de Chef-lieu du Département Boumba et Ngoko qui lui permet la concentration des équipements socio-collectifs (éducation, santé, etc.), (ii) les effets directs et indirects de l'exploitation du bois dans les forêts de production[28], (iii) les exploitations minières artisanales et informelles, puisque la ville se situe dans une zone à fort potentiel minier (notamment en Diamant)[29].

- **Garoua Boulaï :** Bien que simple Chef-lieu d'Arrondissement du Département du Lom et Djérem, la ville se positionne au 4ème rang en termes de poids démographique avec une population de près **32 000** habitants selon les estimations de 2015. L'attractivité de cette ville est liée à plusieurs facteurs dont essentiellement sa position de carrefour stratégique sur les axes de liaisons nationaux et internationaux et son statut de point d'échange frontalier très actif. En effet, la N1 qui traverse la ville de Garoua Boulai permet la liaison entre le sud (Douala-Yaoundé, Bertoua) et le Nord (N'Gaoundéré, Garoua, Maroua et Ndjaména) ; cela permet aussi l'accès et le développement des échanges commerciaux avec la République Centrafricaine. Cette proximité fait de Garoua-Boulaï un marché important pour les ménages centrafricains qui s'y approvisionnent régulièrement. La crise sécuritaire que connait la RCA depuis 2003 a drainé un flux important de réfugiés, estimé en 2014 à 23690[30], plus 6500[31]

[28] Selon le PCD de YOKADOUMA, 2012 : Entre 2000 et 2011, les redevances forestières perçues par la commune s'élevaient à plus 09 milliards de FCFA (9 295 493 087 FCFA), soit 30 % du budget de la commune en 2012.

[29] Le PCD de YOKADOUMA, 2012 : Estime qu'environ 736 millions de carats, soit cinq fois la production annuelle mondiale de diamant ont été découvert dans le sous-sol de Mobilong et Limokoali, villages appartenant à Yokadouma.

[30] International Emergency and Development Aid : Evaluation multisectorielle de la situation des réfugiés centrafricains dans les sites, les villages hôtes et les points d'entrée de la Région de

dans la ville de Garoua Boulaï. Cela constitue une opportunité pour les opérateurs économiques de la localité pour booster l'économie de la zone. Selon les déclarations du 2ème adjoint au maire de Garoua Boulaï au journal en ligne Cameroon Voice, le 25 janvier 2016[32], les responsables locaux ont dû construire un centre commercial de 600 boutiques pour les commerçants centrafricains. Selon le même journal, la ville est devenue la première plateforme commerciale entre le Cameroun et la RCA. Un autre indicateur important est l'implantation de sociétés de transfert d'argent, de sociétés de micro-finances et d'établissements bancaires.

L'autre source d'attractivité de la zone réside dans sa richesse en ressources aurifères dont l'exploitation draine des populations importantes.

- **Bélabo :** Chef-lieu de l'Arrondissement du même nom, la ville se classe en cinquième position avec une population de **24 741** habitants selon les estimations de 2015. Elle bénéficie d'une bonne situation géographique sur le Chemin de fer Transcamerounais. L'existence de la zone logistique, a permis de nouer autour de la ville un véritable faisceau de relations, en réalisant la jonction entre un trafic ferroviaire à longue distance et une circulation nationale et internationale (camionnage vers la République Centrafricaine et le Congo Brazzaville). Le centre urbain assure le ravitaillement d'une bonne partie de la Région Est, de l'ouest de la RCA et du nord du Congo en un certain nombre de produits manufacturés, en dépit de la médiocrité de son infrastructure commerciale.

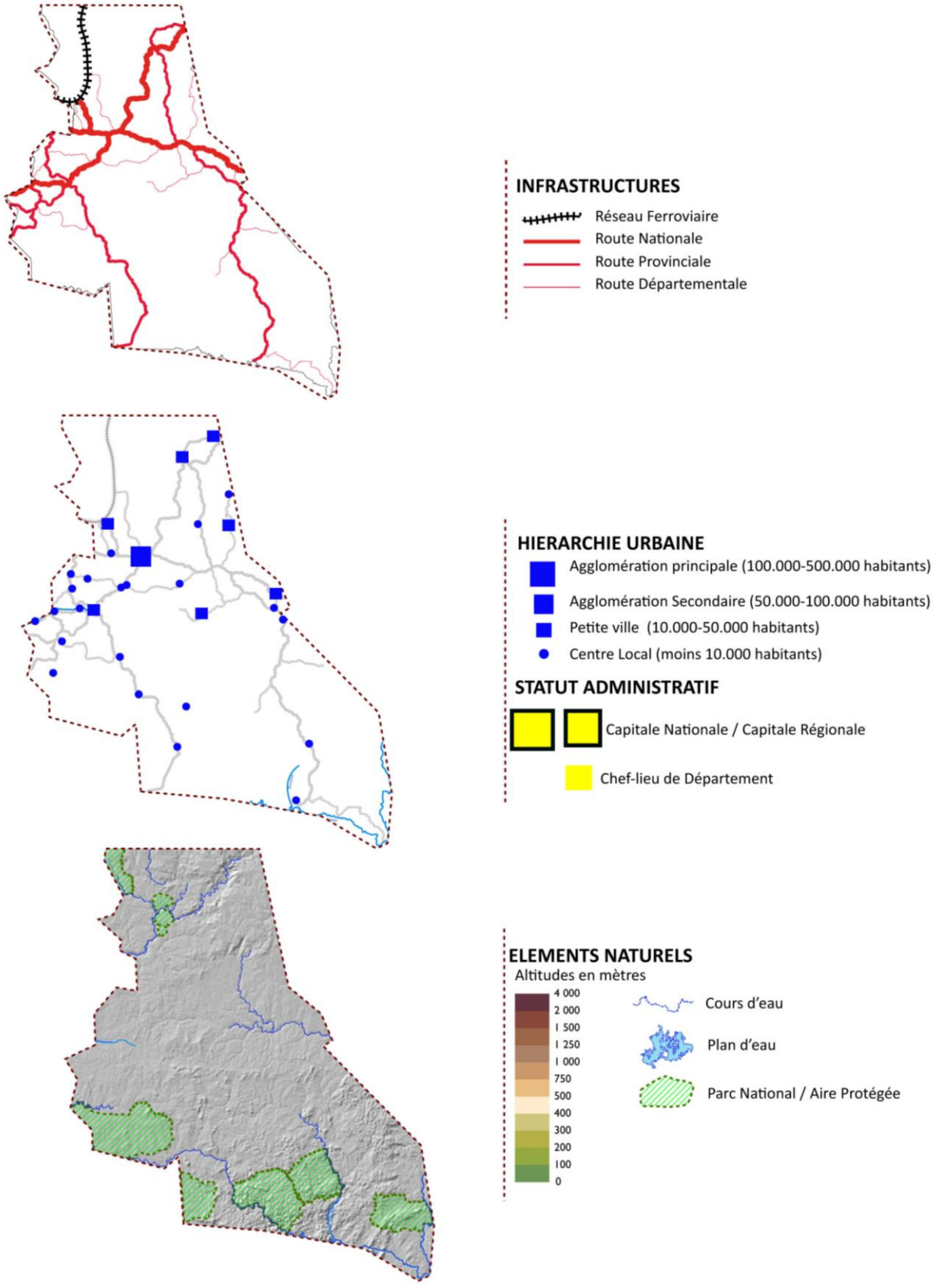
- **Abong Mbang :** Bien que chef-lieu du Département du Haut Nyong, la ville se classe derrière deux chefs-lieux d'arrondissement (Yokadouma et Garoua Boulaï) en termes de poids démographique avec une population de moins **22 000** habitants en 2015. La ville tire son importance de sa situation sur la N10 axe lourd de liaison entre Bertoua et Yaoundé qui lui permet de polariser les 34 villages qui l'entourent et de bénéficier en tant que centre administratif des effets directs et indirects du développement de l'exploitation forestière et des activités agro-industrielles (transformation du bois et scieries).

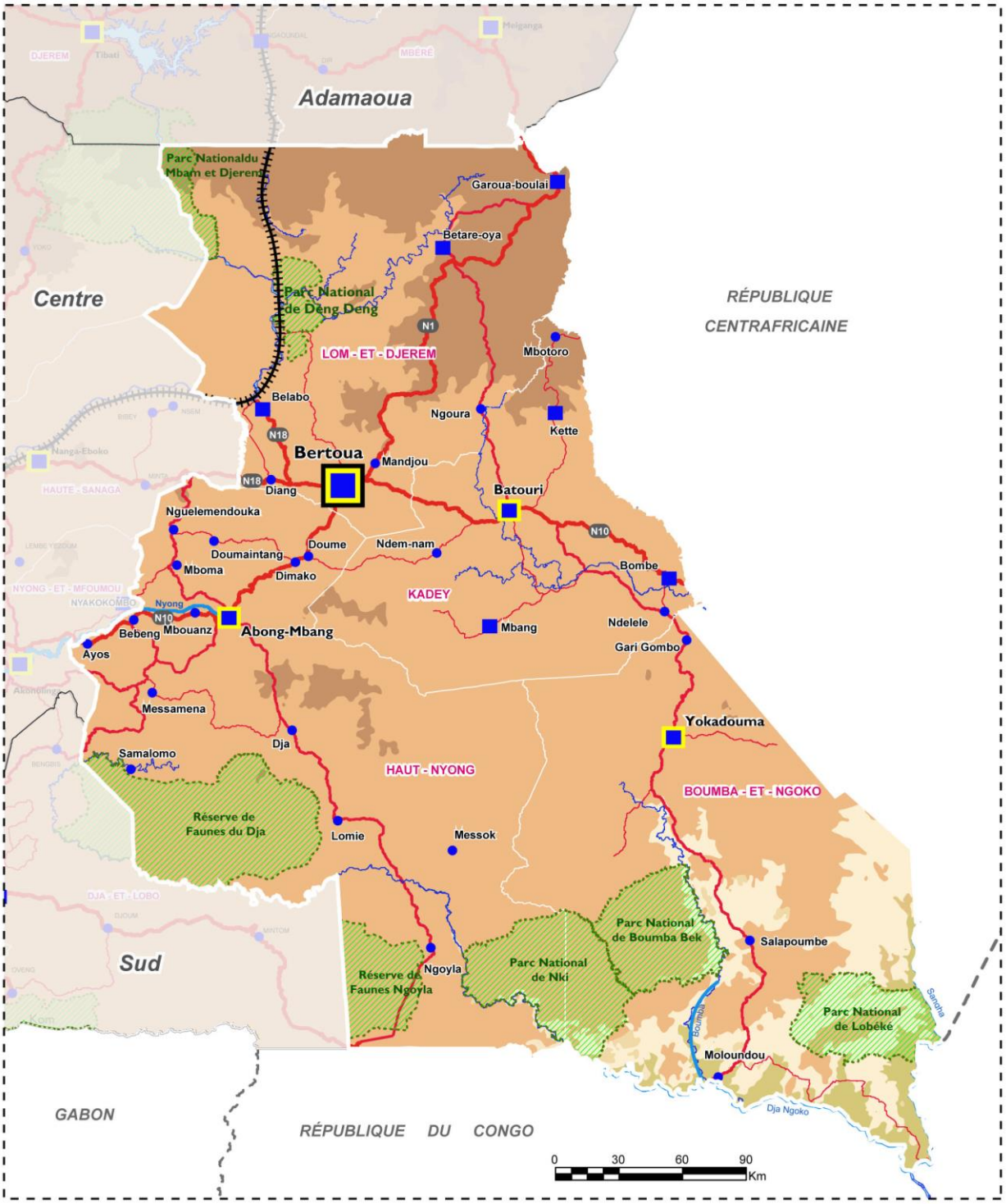
l'est et de l'Adamaoua au Cameroun au du 28 juillet au 03 aout 2014.

[31] Selon PCD de de Garoua Boulaï, page 26 : « De par sa position frontalière, la commune de Garoua-Boulaï a servi de zone d'accueil pour les réfugiés centrafricains depuis le début des années 2000. On y dénombre 10901 réfugiés centrafricains répartis en 07 villages/ quartiers, dont 6 637 dans l'espace urbain de Garoua-Boulaï. »

32 Consulter l'article : http://cameroonvoice.com/news/article-news-22200.html

Figure 35. Réseau urbain de la Région Est




Adamaoua
Centre
Sud
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
GABON
RÉPUBLIQUE DU CONGO
Parc Nationaldu Mbam et Djerem
Parc National de Deng Deng
Garoua-boulai
Betare-oya
LOM - ET - DJEREM
Mbotoro
Belabo
Ngoura
Kette
Bertoua
Mandjou
Diang
Batouri
Nguelemendouka
Doumaintang
Doume
Ndem-nam
Bombe
Mboma
Dimako
KADEY
Nyong
Bebeng
Mbouanz
Abong-Mbang
Mbang
Ndelele
Gari Gombo
Ayos
Messamena
Yokadouma
Dja
Samalomo
HAUT - NYONG
BOUMBA - ET - NGOKO
Réserve de Faunes du Dja
Lomie
Messok
Parc National de Boumba Bek
Salapoumbe
Ngoyla
Réserve de Faunes Ngoyla
Parc National de Nki
Parc National de Lobéké
Moloundou
Dja Ngoko
0 30 60 90
Km

4.7.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

- **Une Région faiblement peuplée :** C'est l'une des régions les plus faiblement peuplées avec une part de population de 4% (à l'échelle nationale) qui n'a pas évolué depuis le premier recensement de 1987. La répartition entre population urbaine et rurale est relativement équivalente. Le cadre naturel dominé par les zones forestières, favorise la concentration démographique dans les quelques centres urbains que compte la région.
- **Des villes de tailles réduites :** Le peuplement faible de la Région se traduit par la faiblesse du poids des villes. En effet seules six villes (+ 20 000 habitants) se démarquent par leur poids démographique selon les projections de 2015. **Bertoua,** la plus importante se distingue nettement comme la capitale régionale avec près de 150 000 habitants soit 3 fois la population de **Batouri**, deuxième ville de la Région. **Yokadouma, Garoua Boulaï**, **Bélabo** et **Abong Mbang** ont des populations entre 20 000 et 40 000 habitants. **Dimako**, petite ville proche de Bertoua, ne dépasse pas 10 000 habitants.
- **Des villes éloignées les unes des autres et mal desservies :** Les villes secondaires dans la région de l'Est sont très éloignées les unes des autres et les liaisons directes entre elles sont quasiment inexistantes. En général, il est nécessaire de repasser par la Capitale régionale sauf pour les liaisons Batouri - Garoua Boulaï et Batouri - Yokadouma. Cette situation est aggravée par la médiocrité du réseau des voies de communications. Les seules routes bitumées de liaison avec **Bertoua** sont limitées à l'axe sud-ouest vers **Abong Mbang** (109 km sur la N10), l'axe Nord-Est vers **Garoua Boulaï** (250 km sur la N1) et à l'axe nord-est vers **Bélabo** (84 km sur la D30[33]).

Traversée de la Sanaga

[33] Rapport sur le développement économique du Cameroun : **REGION DE L'EST, 2013. Ministère de l'Economie,** de la Planification et de l'Aménagement du territoire, SG, délégation régionale de l'Est.

299. **Des villes à faible rayonnement :** L'état et la qualité médiocres des voies de communications implique la faible ampleur des relations entre villes et campagnes dans la région Est. Ces relations, généralement d'ordre économique, concernent : (i) le ravitaillement des villes en produits vivriers (manioc, plantain, graines de concombres, maïs et légumes verts) les jours de marchés périodiques, par les paysans. (ii) l'approvisionnement des campagnes par les villes avec les produits manufacturés de première nécessité. Des commerçants de principales villes se déplacent dans les villages avoisinants. Par exemple :

- de Bertoua vers les villages de Koumé-Bonis, de Gouékong, de Bambouti, de Boulembé et de Bwam;
- de Batouri dans les villages Kambélé, Badongwé, Dem, Garoua Sanbé et Babotou ;
- d'Abong-Mbang dans les villages Nimtié, Djouyeya, Atok et Motchebom.

Axes de développement :

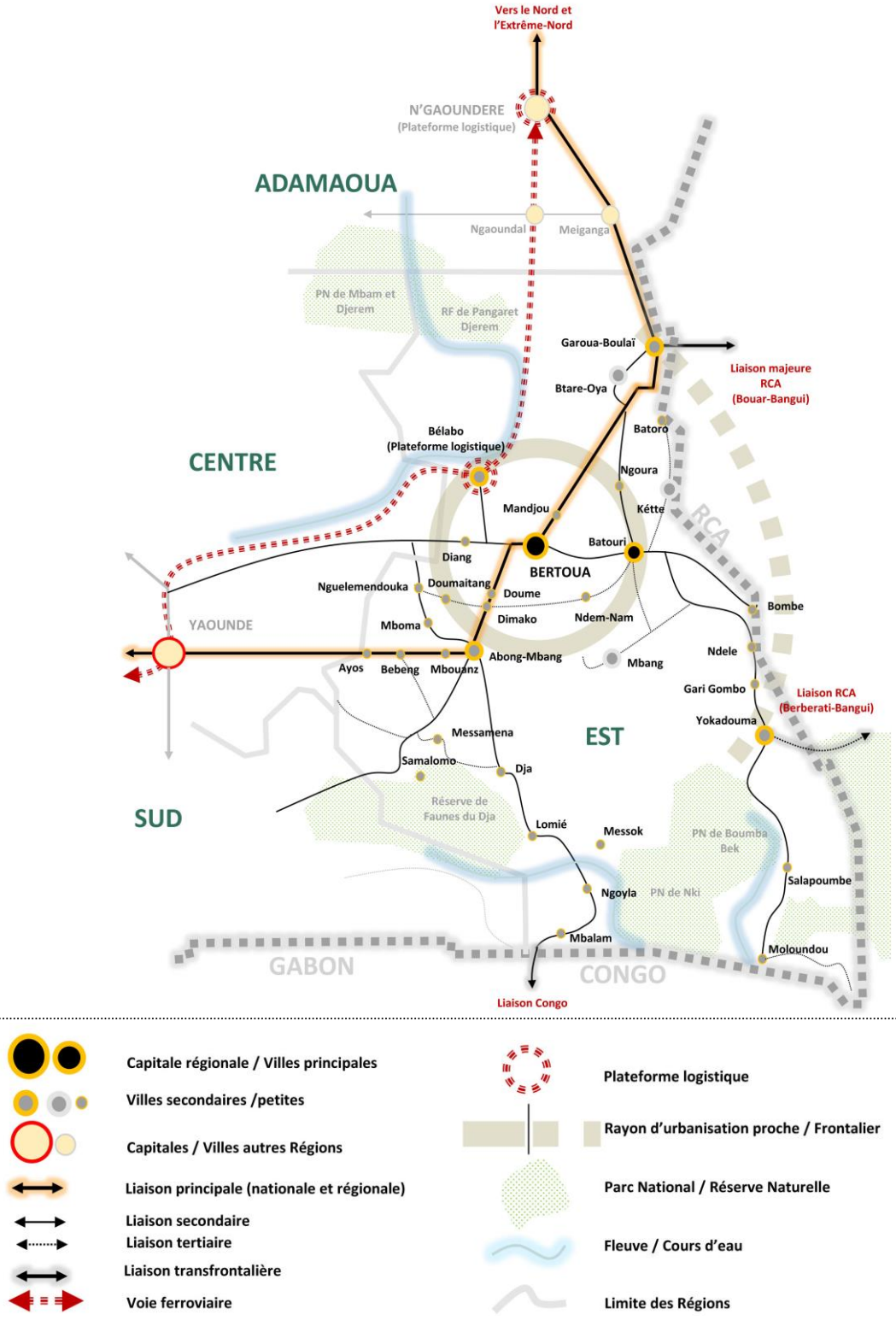
300. Le Schéma Directeur Ferroviaire prévoit le passage de la ligne de chemin de fer par Bertoua (projet programmé pour le court terme). Cette nouvelle donne permettra une desserte multimodale de la capitale régionale et constitue une première étape dans le programme de liaisons ferroviaires vers les villes secondaires, Batouri en premier lieu (moyen terme), Yokadouma et Abong-Mbang en second lieu (long terme).

301. L'Est est une région frontalière par excellence, et les liaisons frontalières se font à partir du réseau de villes secondaires qui s'articulent autour de Bertoua. L'amélioration des liaisons transversales entre ces villes constitue un axe stratégique pour le développement de la région. Le renforcement de leur niveau d'équipement est également une condition préalable pour améliorer le rayonnement de ces villes au niveau local et booster l'économie régionale qui dispose d'un potentiel très diversifié (échanges frontaliers, commerce, transport, logistique, agriculture, bois, mines,…).

Région Est

- ***Un réseau urbain polarisé par Bertoua avec un premier réseau d'urbanisation relativement proche pour Batouri, Bélabo et Abong-Mbang et un second réseau de villes frontalières, pour Garoua-Boulaï et Yokadouma***
- ***Un réseau urbain articulé à l'axe économique Nord-Sud (route et fer) et à des liaisons frontalières majeures***
- ***Une faiblesse des relations transversales entre les villes secondaires et un réseau de desserte en mauvais état***
- ***En perspective, un projet d'articulation de Bertoua au réseau de chemin de fer (programmé par le SDF pour le court terme)***

Figure 36. Système urbain de la Région Est



4.8 Système urbain de la Région de l'Adamaoua

302. La Région de l'Adamaoua qui couvre une superficie de 67 827 Km^2 est née de l'éclatement de l'ancienne Province du Nord en 1983. Elle occupe une position centrale stratégique de transition Nord – Sud et Est – Ouest aussi bien à l'échelle régionale, nationale qu'internationale (RCA, Tchad). En effet elle est au contact de 5 Régions : au sud, les Régions Est, Centre, Ouest et Nord-Ouest et au nord, la Région Nord. Ses limites Est sont la frontière avec la RCA, et ses limites Ouest sont la frontière avec le Nigéria.

303. L'Adamaoua se caractérise par un relief contrasté avec la présence d'une barrière montagneuse séparant le Cameroun du Nord et celui du Sud et une diversité climatique importante : tropical, soudanien, guinéen.

304. La Région de l'Adamaoua compte 5 Départements : Djerem, Faro et Déo, Mayo Banyo, Mbére et Vina, et 21 Arrondissements. Son chef-lieu est la ville de N'Gaoundéré. La population est estimée à 1 254 819 habitants en 2015 dont moins de 40 % en milieu urbain.

305. La Région dispose d'un potentiel économique important en termes d'élevage, d'agriculture et de ressources minières, avec notamment les gisements de Bauxite (réserves estimées à 1,1 milliard de tonnes).

Vue sur la région de l'Adamaoua

4.8.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

306. Par sa densité, l'Adamaoua se classe parmi les Régions les moins peuplées du Cameroun (18,5 habitants au km²). La Région est vaste et les distances entre les unités administratives sont longues.

307. Une Région assez montagneuse avec un réseau hydrographique développé offrant des ressources en eau mais compliquant les liaisons routières (érosion et dégradation des routes, nécessité d'ouvrages de franchissements).

308. Dans le domaine de l'économie, l'élevage domine (10% du cheptel national) et reste la principale activité de la population. Au vu de la situation géographique, le commerce (marchés) joue un rôle important, par contre le secteur secondaire est très peu développé.

309. Au niveau des indicateurs de pauvreté, de logement et d'analphabétisme, la Région est très mal lotie, avec en plus une forte inégalité entre les zones urbaines et les zones rurales où la population n'a pas un accès suffisant aux services sociaux. Des problèmes d'adduction aux réseaux d'électricité et d'eau potable (bien que la Région soit le château d'eau du Cameroun) et aux services de l'assainissement dans les villes restent persistants.

310. Le réseau routier régional est insuffisant bien qu'il s'étende sur un linéaire de 8 916 km, dont 1028 km de routes nationales. Les routes sont discontinues, sinueuses et fortement dégradées avec un taux de bitumage ne dépassant pas les 5 %. Il en résulte un enclavement de beaucoup de zones qui trouvent des difficultés pour écouler leur production agricole et accéder aux services concentrés dans les villes (santé, éducation, etc.).

311. Deux routes Nationales traversent la Région, la Nationale 1 et la Nationale 6. Ce sont les routes les plus importantes dans les échanges nationaux et transnationaux et structurent le réseau des villes dans la Région. **La N1** assure la liaison nord avec le Tchad (Ndjaména via Kousséri et Moundou via Touboro) et avec les villes de Garoua (Nord) et Maroua (Extrême Nord) ainsi que la liaison sud avec les villes de Yaoundé via **Meiganga** (Adamaoua) et Bertoua (Est) avec une bifurcation vers la RCA au niveau de Garoua Boulaï. La **N 6** assure la liaison ouest avec les villes de Bafoussam et Bamenda et le Nigéria et rejoint la N1 (non loin de Meiganga). Un réseau de villes s'est développé le long de cet axe important : Tibati et Banyo (Chefs-lieux de Départements) ainsi que Ngaoundal et Bankim (Chef-lieu d'Arrondissement). Ainsi, les villes les plus importantes se concentrent sur la N1 et la N6. A cela s'ajoute le chemin de fer dont le terminus est à N'Gaoundéré, traversant la ville de **Ngaoundal** dont l'importance s'accroit grâce à la gare qui s'y trouve.

4.8.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

312. La hiérarchie urbaine de la Région est influencée par plusieurs facteurs dont le poids démographique la fonction administrative, la proximité des voies de communications et l'importance des activités socio-économiques.

313. Le Département de la Vina accueille 53 % de la population urbaine régionale grâce à la présence de N'Gaoundéré, capitale régionale qui concentre plus de 250 000 habitants.

314. Les Départements du Mayo-Banyo, du Djerem et du Mbéré présentent des pourcentages de population urbaine assez rapprochés.

315. Le Faro-et-Déo, Département en « marge » de la dynamique de la Région et avec un chef-lieu enclavé et peu peuplé (13 000 habitants) demeure le Département le moins loti en population

en général (9%) et en population urbaine en particulier.

Tableau 29. Répartition de la population par Département dans la Région Adamaoua (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
DJEREM	190 569	15%	58 932	**12%**	131 637	18%
FARO et DEO	112 689	9%	28 621	**6%**	84 068	11%
MAYO BANYO	282 275	22%	81 817	**16%**	200 458	27%
MBERE	206 948	16%	66 329	**13%**	140 619	19%
VINA	462 338	37%	267 291	**53%**	195 047	26%
REGION ADAMAOUA	**1 254 819**	**100%**	**502 991**	**100%**	**751 828**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 37. Répartition de la population urbaine par Département – Région Adamaoua

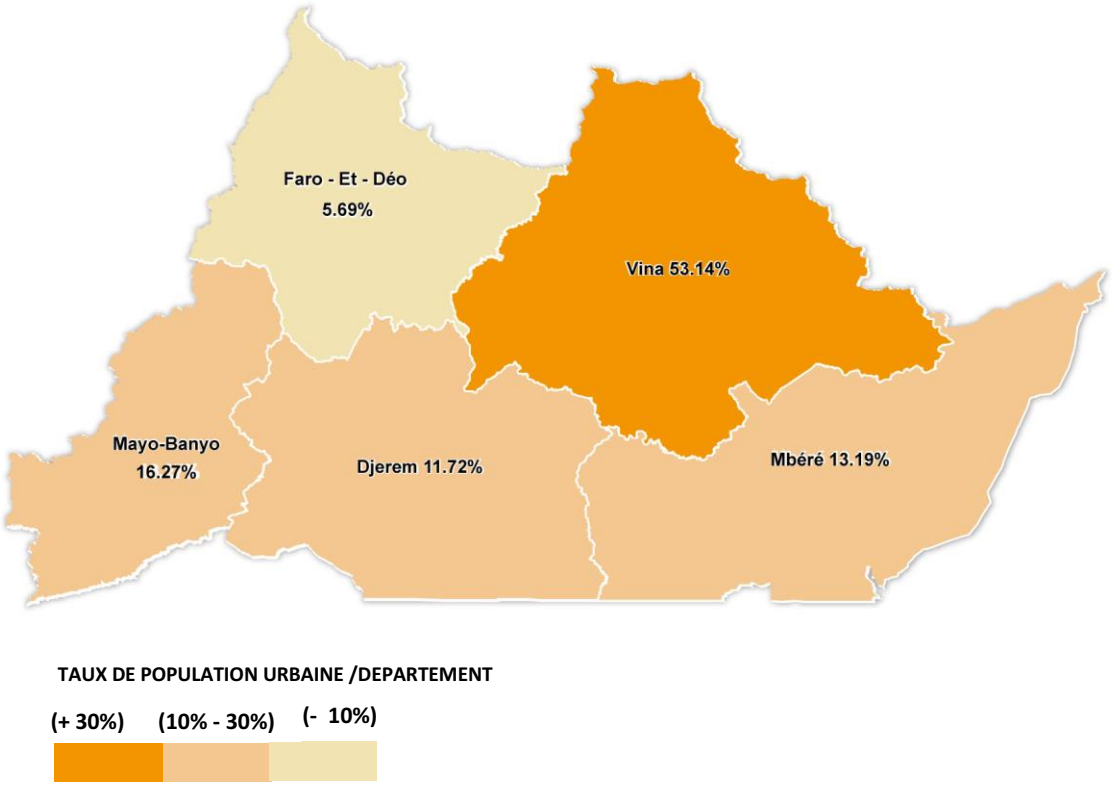


Tableau 30. Classement des villes de la Région Adamaoua suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**N'Gaoundéré**	Chef-lieu de la Région et du Département de la VINA	152 698	**254 000**
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
2	**Banyo**	Chef-lieu de Département du MAYO BANYO	30 730	**50 976**
3	**Meiganga**	Chef-lieu de Département de MBERE	38 096	**34 269**
4	**Ngaoundal**	Chef-lieu de d'Arrondissement de NGAOUNDAL, Département de DJEREM	25 853	**33 443**
5	**Tibati**	Chef-lieu de Département du DJEREM	22 869	**25 489**
6	**Bankim**	Chef-lieu de d'Arrondissement de BANKIM, Département du MAYO BANYO	11 372	**21 349**
7	**Ngaoui**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Ngaoui, Département de MBERE	12 831	**19 526**
8	**Tignère**	Chef-lieu de Département du FARO ET DEO	11 085	**13 151**
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
9	**Mayo Darle**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Mayo Darle, Départ. du MAYO BANYO	7 493	**9 492**
10	**Belel**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Belel, Département de la VINA	5 555	**8 298**
11	**Dir**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Dir, Département de MBERE	4 148	**7 033**
12	**Galim-Tignere**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Galim-Tignere, Départ. du FARO ET DEO	5 233	**6 414**
13	**Djohong**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Djohong, Département de MBERE	4 145	**5 502**
14	**Kontcha**	Chef-lieu de d'Arrondissement de Kontcha, Départ. du FARO ET DEO	3 290	**4 763**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

316. L'Adamaoua se caractérise par un réseau urbain constitué d'une ville principale et de villes secondaires qui se développent le long de l'axe transversal Est-Ouest.

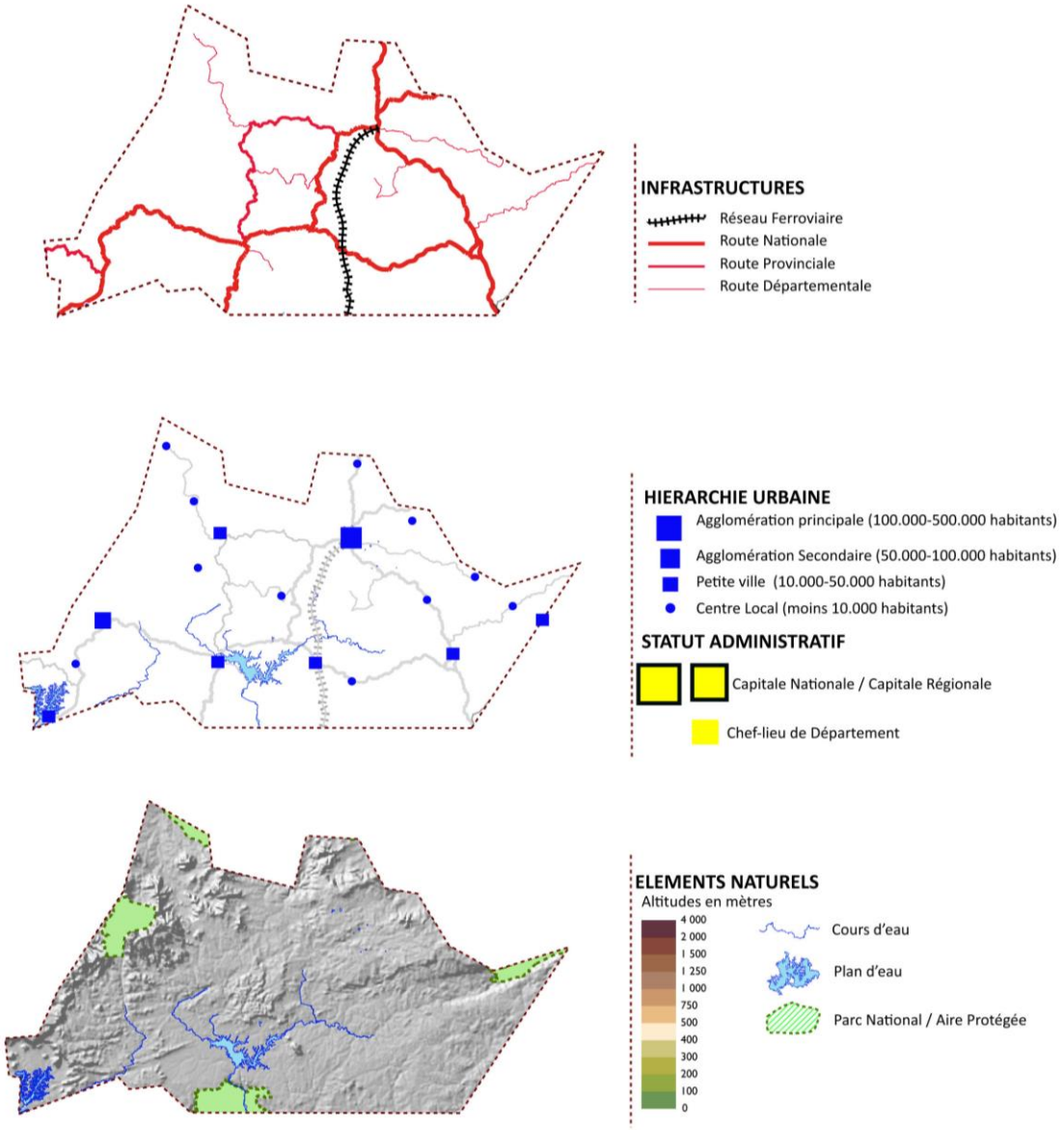
- **N'Gaoundéré**, Capitale régionale est la ville la plus importante avec une population en 2015 estimée à **260 000** habitants ce qui représente 5 fois la population de la deuxième ville (Banyo). La ville concentre les fonctions politico-administratives, les grandes infrastructures de transport (gare ferroviaire et aéroport) et la fonction économique (institutions financières, banques, zones industrielles). C'est également un pôle universitaire important (Voir étude de cas de la ville de N'Gaoundéré).
- **Banyo**, chef-lieu du Département Mayo Banyo est la deuxième ville en termes de poids démographique avec 50 976 habitants (2015). Cela s'explique par sa position stratégique sur la nationale 6 qui la rapproche de la dynamique de la Région de l'Ouest et la situe sur l'axe d'échanges important que représente cette route avec les Régions de l'Ouest et du Nord-Ouest, voire au-delà vers le Nigéria. Son Département dispose de nombreuses ressources naturelles (Galeries forestières, pâturages, cours d'eau, …) avec des activités économiques centrées autour de l'élevage, le commerce, l'agriculture et l'extraction des ressources minières.

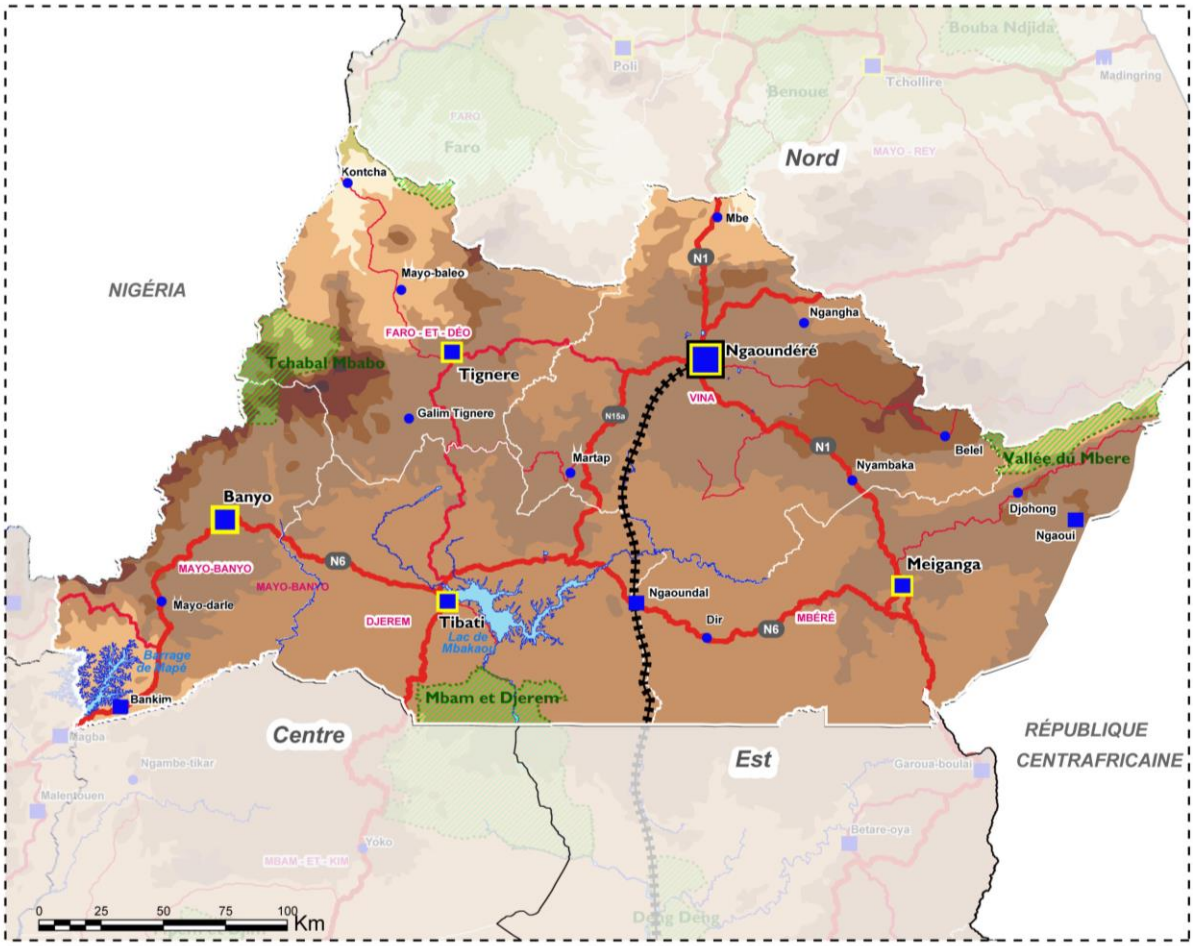
- **Meiganga**, chef-lieu du Département du Mbere est la 3ème ville de la Région avec plus de 34 000 habitants en 2015. Outre le statut administratif, elle tire son importance de sa localisation sur la N1 qui en fait une étape importante sur la route de N'Gaoundéré-Douala, via Bertoua, et un important relai vers la RCA via Garoua Boulaï (Est).

Vue de Meiganga

- **Ngaoundal est** la quatrième ville de la Région avec une population de plus 33 000 habitants, bien qu'elle soit chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du Djerem. Elle a enregistré un développement dynamique grâce à sa situation au confluent de plusieurs réseaux de desserte : la Transafricaine (la N6), la Nationale 15A et la ligne ferroviaire Yaoundé - N'Gaoundéré. La ville est devenue un pôle de transit commercial, notamment au niveau des produits vivriers, du miel, de la pêche et de l'élevage.
- **Tibati** est la cinquième ville de l'Adamaoua suivant le classement démographique avec une population de plus 25 000 habitants en 2015 derrière Ngaoundal bien qu'elle soit le chef-lieu du Département du Djerem. Elle tire son importance de sa localisation sur la transafricaine (La N6) caractérisée par un flux d'échanges (Est-Ouest) très important.
- **Bankim**, simple chef-lieu d'Arrondissement dans le Département de Mayo Banyo, elle est classée 6ème ville en termes de poids démographique avec plus de 20 000 habitants en 2015. Elle tire son importance de sa localisation sur la Nationale 6. Son économie se base sur l'agriculture : élevage et pêche depuis la mise en eau du barrage de retenue de la Mapé.
- **Ngaoui,** est située sur la frontière de la RCA à 160 km de Meiganga. Elle jouit du statut de Chef-lieu d'arrondissement dans le Département Mbéré et accueille environ 20 000 habitants. les principales activités de la commune sont le commerce, l'élevage et l'agriculture. Le mauvais état des routes de desserte de la localité entrave les échanges et implique un enclavement plus au moins important selon les saisons.
- **Tignère**, est la ville la plus enclavée de la Région et ne présente que peu d'attraits urbains avec un niveau d'équipements et d'infrastructures très bas. C'est ce qui explique sa population relativement faible par rapport aux villes de la Région, qui ne dépasse pas 15 000 habitants en 2015. La fonction de la ville se résume à son rôle administratif de chef-lieu du Département du Faro et Déo. L'activité économique n'est pas dynamique et se structure autour de l'agriculture. Les liaisons routières sont particulièrement mauvaises. La ville est reliée à N'Gaoundéré par la P12 qui est à l'état de piste discontinue.

Figure 38. Réseau Urbain de la Région Adamaoua




Bouba Ndjida
Poli
Benoue
Tchollire
Madingring
Faro
Nord
MAYO - REY
Kontcha
Mbe
N1
NIGÉRIA
Mayo-baleo
Ngangha
FARO - ET - DÉO
Ngaoundéré
Tchabal Mbabo
Tignere
VINA
Galim Tignere
N15a
N1
Martap
Nyambaka
Belel
Vallée du Mbere
Djohong
Ngaoui
Banyo
MAYO-BANYO
N6
Meiganga
MAYO-BANYO
Mayo-darle
Ngaoundal
DJEREM
Tibati
Dir
N6
MBÉRÉ
Lac de Mbakaou
Barrage de Mapé
Bankim
Mbam et Djerem
Centre
Est
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Magba
Ngambe-tikar
Garoua-boulai
Malentouen
Yoko
Betare-oya
MBAM - ET - KIM
Deng Deng
0 25 50 75 100 Km

4.8.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

317. **L'Adamaoua est un nœud d'articulation Nord-Sud et Est-Ouest stratégique à différentes échelles** : régionale, nationale et internationale (RCA et Tchad). C'est un atout important qui prédispose la Région à renforcer son rôle de carrefour et de relais d'échanges transfrontaliers (par route et par voie ferrée).

318. **Un réseau urbain polarisé à tendance équilibré**, **organisé autour d'une ville principale N'Gaoundéré, mais possédant des relais dans d'autres villes secondaires situées, pour les plus importantes d'entre** elles, **le long de l'axe transversal Est-Ouest et assurant chacune une liaison stratégique** (Banyo/région Ouest, Tibati/région Centre, Meiganga/axe économique (la N1) et la RCA via Garoua Boulaï, Ngaoundal/Port de Douala via le chemin de fer).

319. **Les principales fonctions urbaines sont concentrées dans une seule et même ville**, N'Gaoundéré chef-lieu de la Région et **l'écart de population entre la ville principale et les autres villes est important**.

Axes de développement :

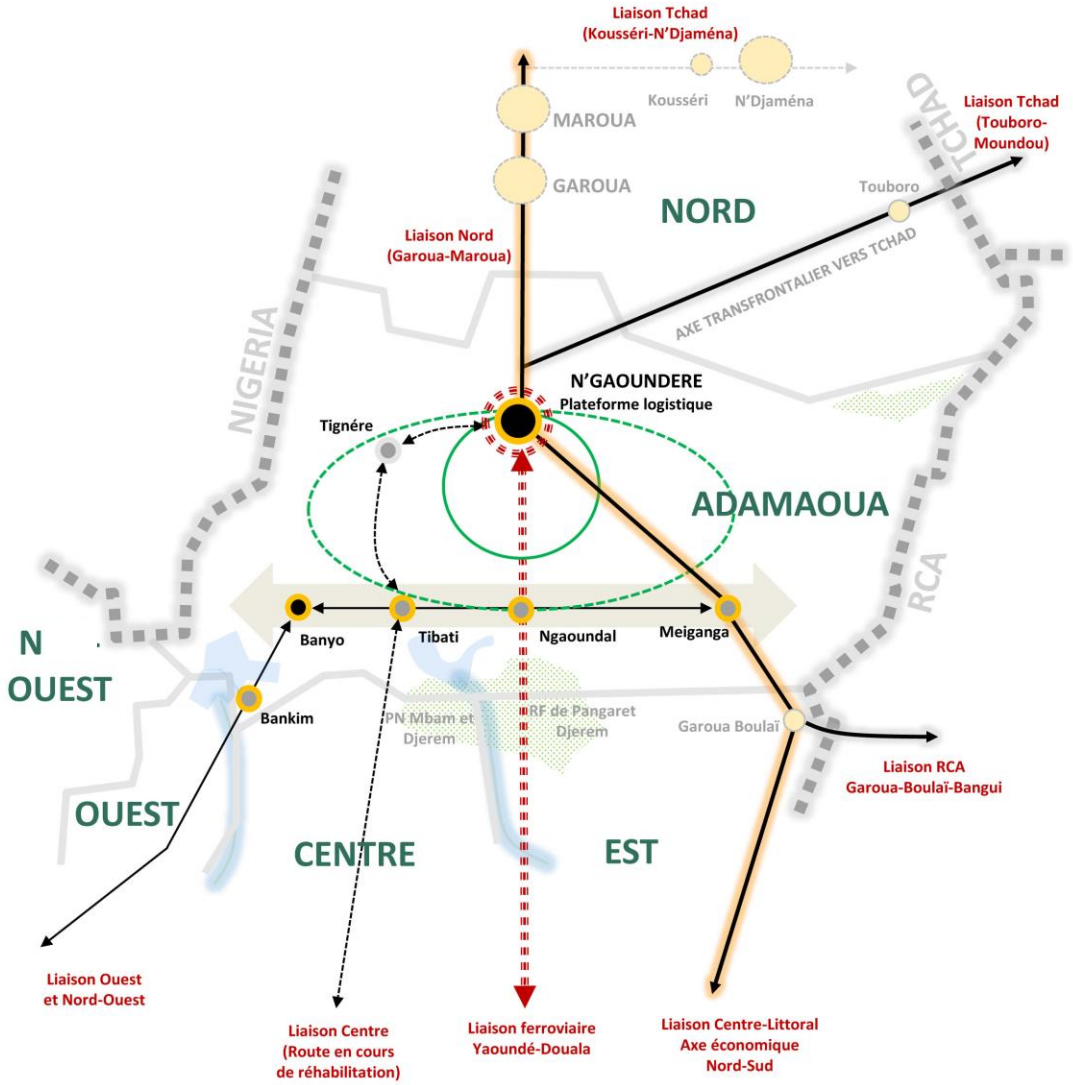
320. Pour un réseau urbain plus équilibré, les axes de développement pourraient s'orienter vers les actions suivantes :

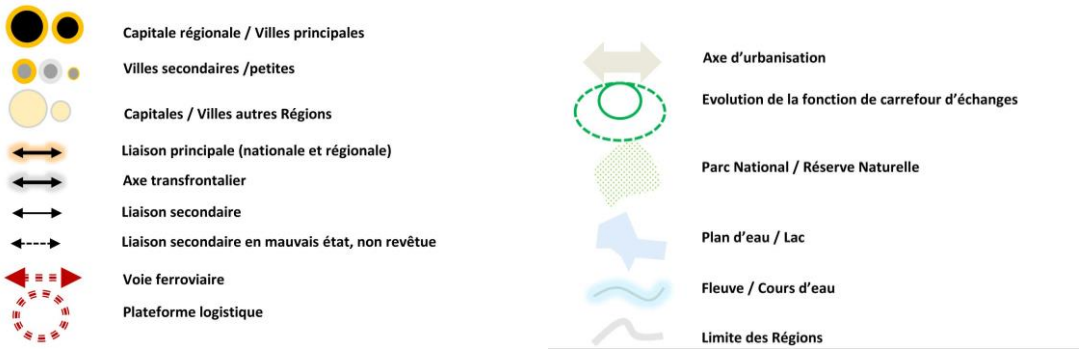
- **Renforcer la fonction logistique** qui semble correspondre le plus à la vocation de la Région et au rôle qu'elle est appelée à jouer dans l'armature urbaine nationale ;
- **Renforcer les deux villes Banyo et Meiganga pour en faire des villes relais** à N'Gaoundéré, assurant de par leur situation géographique, aux extrémités ouest et est, une articulation aux autres Régions et un rayonnement sur les villes de moindre importance ;
- **Désenclaver les zones mal desservies pour leur assurer une meilleure intégration** dans le réseau urbain régional.

Région Adamaoua

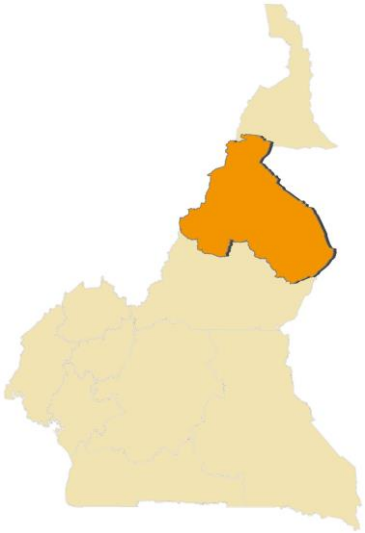
- ***Un rôle de Carrefour appuyé par des liaisons stratégiques, nationales et sous-régionales ;***
- ***Un réseau urbain polarisé par N'Gaoundéré avec un front d'urbanisation secondaire linéaire suivant la direction est-ouest (N6) ;***
- ***Un réseau urbain linéaire Est-Ouest, le long de la National 6, axe sous-régional traversant le Cameroun, reliant le Nigéria à la RCA.***

Figure 39. Système Urbain de la Région Adamaoua





4.9 Système urbain de la Région Nord



321. La Région Nord est issue de l'éclatement de l'ancienne grande Province du Nord en 1983 et qui regroupait les actuelles Régions Nord, Extrême-Nord et Adamaoua. Elle compte quatre Départements : **la Bénoué, le Mayo Louti, le Mayo Rey et le Faro** ainsi que 21 Arrondissements. Elle est limitrophe du **Nigéria** (ouest), du **Tchad** (est) de la **RCA** (sud-est), ainsi que de l'Extrême Nord par le nord et l'Adamaoua par le sud.

322. La Région Nord couvre une superficie de **66 263 km²**, avec une population de totale estimée à **2 456 676 habitants** en 2015, soit une densité faible de **37 habitants/km²**. Le caractère rural est prédominant avec une population rurale qui représente **66,4%**. Le poids démographique régional de **Garoua,** Chef-lieu et principale ville de la Région est assez faible, puisqu'elle ne représente que 15,4 % de la population.

323. La localisation de la Région comme aire de transit entre les zones sahéliennes et soudanaises en a fait un lieu d'accueil et de brassages de populations de différentes origines Nilote, Soudanienne, Tchadienne et Bantou.

324. Le relief est marqué par la présence de deux grands ensembles : les plaines et les hautes terres qui les entourent, avec un climat de type Soudanien. C'est une zone agricole où l'élevage de caprins et d'ovins est bien développé et avec une céréaliculture qui représente 20 % de la production nationale en 2011[34]. Les cultures de rente principalement le coton, qui était très développées, sont en nette régression ces dernières années. La SODECOTON est l'industrie la plus importante avec 93,4% du chiffre d'affaires du secteur industriel cotonnier[35].

325. La Région est traversée par la N1, la N13 et la D21 qui desservent le nord et le sud du Cameroun ainsi que les zones frontalières avec le Tchad. Le réseau routier régional s'étend sur 3751 km et présente un taux de bitumage de 17 %. Son état est généralement mauvais ce qui pose des problèmes d'accès aux services publics et aux exploitations agricoles.

326. La Région accuse un retard et une détérioration de son économie accentuée par la pression démographique qu'elle subit ce qui engendre la progression alarmante de l'indice de pauvreté qui est passé 50 % en 2001 à 63% en 2007[36].

Nord : Lagdo

[34] Etude de faisabilité du backbone reliant le complexe industriel et portuaire de Kribi (CIPK) à la ville d'Edéa, rapport N°2 : Etude économique de l'hinterland du CIPK. Juillet 2015, Groupement STUDI International, ECTA-BTP.

[35] Schéma Régional d'Aménagement du territoire de la Région Nord, page 17.

[36] PDU de la ville de Garoua, Rapport diagnostic. 2015 ST2I.

4.9.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

327. **Un milieu naturel favorable à l'établissement humain** : L'urbanisation dans la Région Nord est très ancienne et remonte à l'époque précoloniale. La vallée de la Bénoué dispose de beaucoup d'éléments favorables au développement des activités aussi bien agricoles, que pastorales et de pêche. L'essor de la Région et de sa capitale Garoua est fortement lié au fleuve de la Bénoué qui la traverse et qui représente le seul cours d'eau régulier par rapport aux innombrables mayo (cours d'eau discontinus) qui parcourent le Nord-Cameroun. Autre particularité, le fleuve de la Bénoué présente le plus long tronçon navigable dans toute l'Afrique, soit près de 1600 km depuis les boucles du Niger jusqu'à Garoua. A noter également l'intérêt économique considérable de la Bénoué, générateur de plusieurs ressources : pêche, navigation, irrigation, culture de décrue, alimentation directe de la nappe, et plus récemment, apport en énergie, etc.

328. **Une localisation aux contacts de trois pays de la sous-région** : le Tchad, le Nigéria et la République Centrafricaine, à la confluence des flux d'échanges régionaux, nationaux et internationaux. La Région Nord est la plaque tournante des échanges commerciaux dans la partie soudano – sahélienne de la CEMAC et le passage entre le sud du Pays (Port de Douala / Yaoundé) et le nord (Maroua et Kousséri, ville jumelle de Ndjaména).

329. Un territoire qui accueille un grand nombre d'immigrés venant principalement de la Région de l'Extrême-Nord à la recherche de terres cultivables mais aussi des pays voisins, Nigéria et Tchad essentiellement.

330. **Un taux d'urbanisation parmi les plus bas du Cameroun** puisque plus de 66 % de la population régionale vit dans les villages disséminés dans la Région. Tous les Départements de la Région ont un taux d'urbanisation inférieur à 50 %, notamment celui du Mayo Rey où la population urbaine représente 16,4%. La Région compte cinq villes importantes, dont une de plus de 370 000 habitants (Garoua) et 4 entre 35 000 et 85 000 habitants (Guider, Pitoa, Touboro et Figuil).

331. **Un Réseau routier insuffisant et en mauvais état**, facteur néfaste au développement et à la dynamique de la Région. L'enclavement de certaines zones perturbe le ravitaillement des centres urbains et l'accès de la population rurale majoritaire aux services publics de santé notamment. Cette situation est aggravée par le manque de moyens de transport.

332. Un niveau d'équipements socio-collectifs insuffisant et des infrastructures vétustes et en mauvais état. La couverture en établissements sanitaires et éducatifs souffre d'une insuffisance quantitative et qualitative et les taux d'adduction aux réseaux d'électricité et d'eau potable sont faibles dans les zones urbaines[37], à très faibles dans les zones rurales.

333. **Un habitat précaire dans les nombreux quartiers spontanés et périphériques hybrides** entre urbain et rural, lié à la poussée de l'exode rural venant de l'Extrême-Nord. A cela s'ajoutent les problèmes d'insalubrité, d'hygiène et d'assainissement.

334. Un potentiel touristique intéressant basé sur une riche biodiversité, l'existence de trois Parcs Nationaux, l'attrait du paysage soudano-sahélien et l'organisation sociale traditionnelle de la Région reposant sur les Lamidats. La présence de l'aéroport international de Garoua est un atout

[37] Selon le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la Région Nord, page 15 : Près de 50% de la population urbaine n'a pas accès à l'eau potable.

considérable dans le développement et la valorisation de ce potentiel.

Nord : la Bénoué

4.9.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

La répartition de la population régionale connaît un certain nombre de disparités :

- Le Départements du Faro présente une faible population urbaine et rurale. Poli son Chef-lieu est une petite ville de moins de 15 000 habitants.

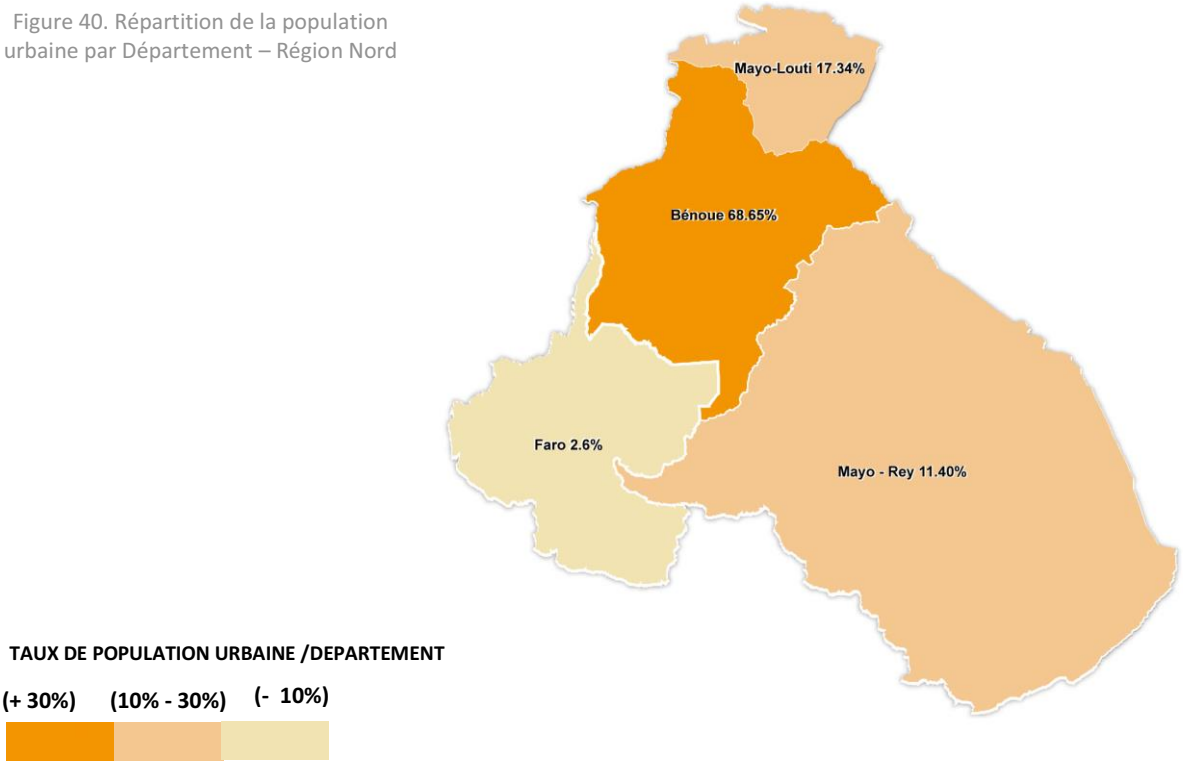
- Le Département de la Bénoué, qui accueille la ville de Garoua, concentre 70% de la population urbaine régionale.

Tableau 31. Répartition de la population par Département dans la Région Nord (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
BENOUE	1 247 497	51%	567 330	**69%**	680 167	42%
FARO	85 347	3%	21 497	**3%**	63 850	4%
MAYO LOUTI	550 309	22%	143 321	**17%**	406 988	25%
MAYO REY	573 523	23%	94 249	**11%**	479 274	29%
REGION NORD	**2 456 676**	100%	**826 397**	100%	**1 630 278**	100%

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 40. Répartition de la population urbaine par Département – Région Nord



La hiérarchie des villes dans la Région Nord s'établit comme suit :

Tableau 32. Classement des villes de la Région Nord suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**Garoua**	Chef-lieu de la Région et du Département de la BENOUE	235 996	**377 398**
➢	**VILLES DE 50 000 A 100 000 HABITANTS**			
2	**Guider**	Chef-lieu du Département du MAYO LOUTI	52 316	**85 300**
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
3	**Pitoa**	Chef-lieu de l'Arrondissement de PITOA, Département de la BENOUE	21 546	**38 879**
4	**Touboro**	Chef-lieu de l'Arrondissement de TOUBORO, Départ. du MAYO REY	18 583	**38 838**
5	**Figuil**	Chef-lieu de l'Arrondissement de FIGUIL, Départ. du MAYO LOUTI	20 226	**36 812**
6	**Bibémi**	Chef-lieu de l'Arrond. de Bibémi, Départ. de la BENOUE	9 140	**25 131**
7	**Mayo-Oulo**	Chef-lieu de l'Arrond. de Mayo-Oulo, Départ. du MAYO LOUTI	8 403	**21 209**
8	**Rey-Bouba**	Chef-lieu de l'Arrond. de Rey-Bouba, Départ. du MAYO REY	6 754	**19 578**
9	**Madingring**	Chef-lieu de l'Arrond. de Madingring, Départ. du MAYO REY	9 551	**18 087**
10	**Tcholliré**	Chef-lieu du Département du MAYO REY	10 465	**17 745**
11	**Touroua**	Chef-lieu de l'Arrond. de Touroua, Départ. de la BENOUE	8 849	**15 895**
12	**Poli**	Chef-lieu du Département du FARO	8 462	**14 120**
13	**Gashiga**	Chef-lieu de l'Arrondissement de DEMSA, Départ. de la BENOUE	7 898	**13 390**
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
14	**Béka**	Chef-lieu de l'Arrondissement de Béka, Département du FARO	3 606	**7 378**
15	**Baschéo**	Chef-lieu de l'Arrond.de Baschéo, Départ. de la BENOUE	2 751	**6 689**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

335. L'analyse du tableau indique que la hiérarchie des villes de la Région se structure autour d'une agglomération principale, **Garoua**, d'une ville moyenne qui encadre le développement régional, **Guider** et de 6 autres petites villes entre 10 000 et 40 000 habitants.

- **Garoua** : Ancienne capitale provinciale du Grand Nord et actuelle capitale de la Région Nord, est de loin la plus grande et la plus peuplée des villes de la Région avec une population de 377 398 habitants. Son poids administratif et politique, ses importantes infrastructures (aéroport international, port fluvial), ses équipements socio-collectifs et l'étendue de son réseau urbain témoignent du rôle de premier plan qu'elle occupe dans la hiérarchie urbaine. Toutefois, le poids de Garoua reste relatif dans une Région à dominante rurale, puisque Garoua ne représente que **15,4 % de la population totale régionale** (Voir étude de cas de la ville de Garoua).

Vue de Garoua

- **Guider :** Chef-lieu du Département du **Mayo Louti**, elle est la deuxième ville de la Région avec une population **85 300 habitants**. Guider est située à l'extrême nord de la Région et jouit d'une position privilégiée au carrefour de deux principaux axes d'échanges : la N1 qui assure la liaison avec Maroua et N'Gaoundéré, et l'axe transversal reliant le Nigéria au Tchad. L'économie urbaine se structure autour de l'agropastoralisme, le commerce avec Garoua, Maroua, le Tchad et le Nigéria, ainsi que l'industrie avec la présence d'une usine d'égrenage de coton (SODECOTON). Guider jouit aussi d'un bon niveau d'équipement socio-collectif et d'adduction à l'eau potable et à l'électricité.

336. Villes entre 35 000 et 40 000 habitants : Il s'agit des villes de Pitoa, Touboro et Figuil.

- **Pitoa** : Chef-lieu de l'Arrondissement du même nom est située dans le Département de la Bénoué sur la N1. Sa population atteint **38 879 habitants** et son économie se base sur l'agriculture, l'élevage et le commerce. Sa dynamique économique profite de la proximité de la ville de Garoua (moins de 20 km) qui offre à la ville des débouchés à ses produits et un lieu de ravitaillement important.
- **Touboro** : la ville de Touboro a connu un développement démographique rapide, passant de 18 583 habitants en 2005 à une population de **38 838 habitants en 2015**, soit le taux d'accroissement annuel le plus important du pays (+ de 5%). Ce phénomène s'explique par l'essor du commerce et des échanges entre les trois pays frontaliers, le Tchad, le Cameroun et la RCA. **Touboro** se situe à l'extrême est de la Région au cœur de cette zone d'échanges. La ville bénéficie de sa position sur la nouvelle route bitumée qui relie **N'Gaoundéré** (Adamaoua) à la ville de **Moundou** au Tchad, considérée comme principale ville du sud du Tchad et véritable capitale économique du pays. Distante de moins de 200 km de Moundou, la ville de Touboro s'inscrit dans la zone d'influence de cette dernière ce qui favorise son essor économique et renforce l'attraction qu'elle exerce sur des populations de différentes origines géographiques.
- **Figuil** : ville de **36 812 habitants** qui se situe sur la N1 au nord-est de Garoua et à 32 km au sud-est de Guider. Le développement de Figuil a été facilité par l'installation des usines ROCCAGILIA (production de marbre, chaux et calcaire agricole) et CIMENCAM (Cimenterie du Cameroun) ainsi que sa localisation sur la N°1. Ville frontalière, Figuil exerce une attractivité certaine comme en témoigne l'installation de nouveaux migrants venus des communautés voisines, du Tchad et du Nigéria à la recherche des terres fertiles et de la pêche[38].

337. Villes entre 10 000 et 25 000 habitants : Il s'agit des villes de Bibémi, Mayo-Oulo, Rey-Bouba, Madingring, Tcholliré, Touroua Poli et Gashiga.

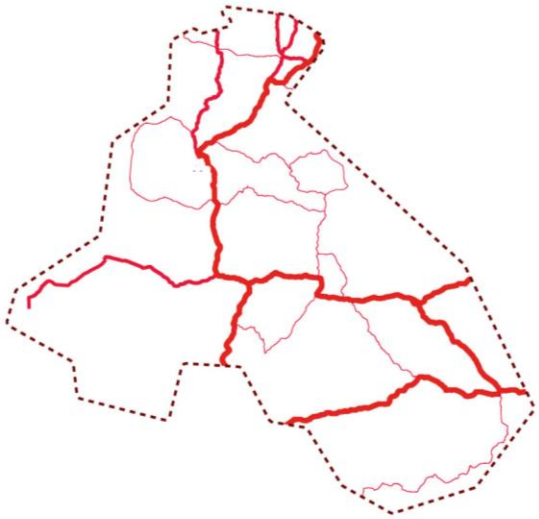
- **Bibémi** : Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département de la BENOUE, elle est située à moins de 70 Km à l'est de Garoua. Elle accueille plus 25 00 habitants dont la majorité pratique l'agriculture et l'élevage. Dans les cinq marchés hebdomadaires se vendent les produits manufacturés, le bétail, les

[38] PDC de la Commune de Figuil. Mai 2008.

céréales et les féculents.

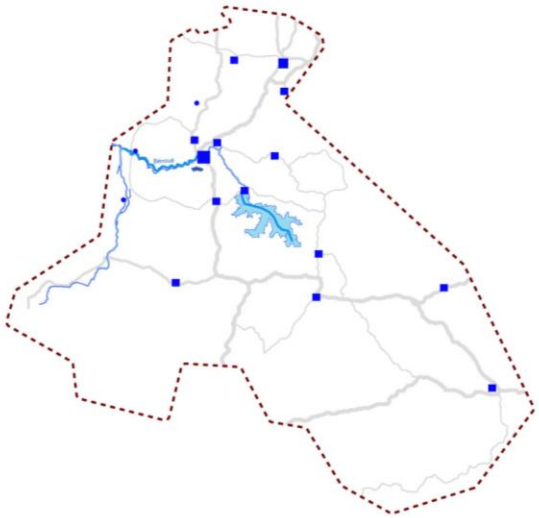
- **Mayo-Oulo,** Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du MAYO LOUTI, situé à proximité de la frontière nigériane dans une zone montagneuse. L'agriculture et à un degré moindre l'élevage sont les activités dominantes chez les 21 209 habitants. Par ailleurs la population s'adonne aussi au commerce des produits et des produits manufacturés.
- **Rey-Bouba,** Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du MAYO REY, elle comptait environ 20 000 habitants en 2015, dont la majorité vit de l'agriculture. La ville est située entre deux aires protégées le Parc National de Bouba Ndjida et le parc National de la Bénoué ce qui constitue un potentiel fort pour le tourisme renforcé par l'attractivité du Lamidat par la valeur touristique importante de son architecture.
- **Madingring,** Chef-lieu d'Arrondissement, Département du MAYO REY, elle se situe entre la frontière tchadienne et le Parc National de Bouba Ndjida. Elle accueille une population de plus de 18 000 habitants qui vivent principalement de l'agriculture. La proximité du PN est une opportunité forte pour le développement de la ville en termes de tourisme notamment.
- **Tcholliré** : située au sud-est de la ville de Garoua sur la N13 qui dessert Touboro, la ville de Tcholliré accueille le marché de bétail le plus important de la Région (Mbaï-Mboum) où convergent nigérians, centrafricains, tchadiens, gabonais et même congolais. Néanmoins l'essor de Tcholliré reste limité malgré son statut administratif et sa position à cause du développement des maladies hydriques.
- **Touroua**, Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département de la BENOUE, situé à l'ouest de la ville de Garoua sur la Faro River à proximité de la frontière nigériane. Sa population dépasse 15 000 habitants.
- **Poli** : Récemment érigé en chef-lieu de Département, la ville ressemble plutôt à un grand village avec un niveau d'infrastructure et d'équipement assez faible et une population qui ne dépasse pas 15 000 habitants. C'est une ville enclavée, à plus de 200 Km de Garoua, qui s'urbanise lentement ayant peu d'attraits urbains.
- **Gashiga :** Chef-lieu de l'Arrondissement de Demsa, dans le Département de la BENOUE, Gashiga est située à 15 km au nord-ouest de la ville de Garoua et entre totalement dans son aire d'influence.

Figure 41. Réseau urbain de la Région Nord



INFRASTRUCTURES

- Réseau Ferroviaire
- Route Nationale
- Route Provinciale
- Route Départementale
- Aéroport international

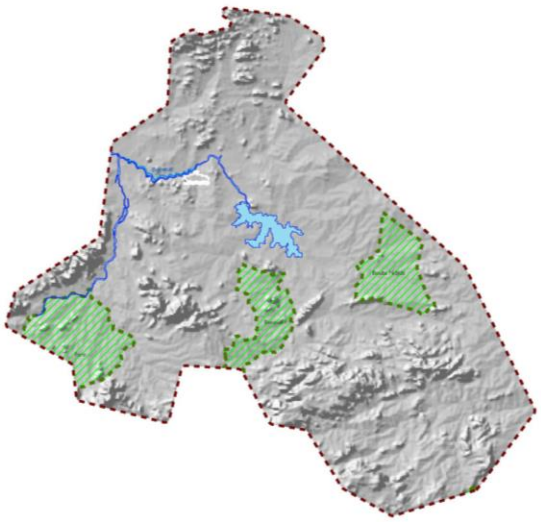


HIERARCHIE URBAINE

- Agglomération principale (100.000-500.000 habitants)
- Agglomération Secondaire (50.000-100.000 habitants)
- Petite ville (10.000-50.000 habitants)
- Centre Local (moins 10.000 habitants)

STATUT ADMINISTRATIF

- Capitale Nationale / Capitale Régionale
- Chef-lieu de Département

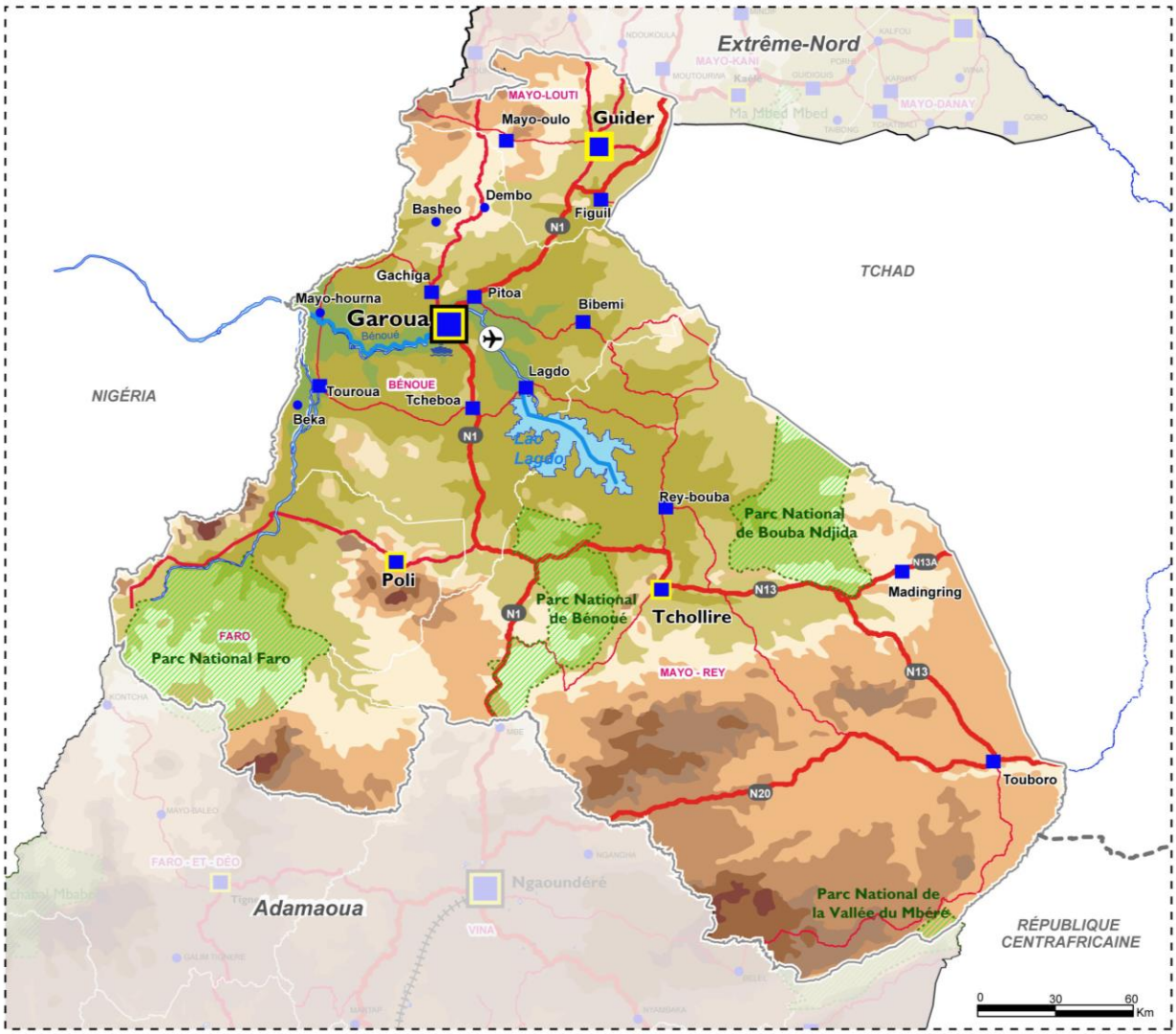


ELEMENTS NATURELS

Altitudes en mètres

4 000
2 000
I 500
I 250
I 000
750
500
400
300
200
I00
0

- Cours d'eau
- Plan d'eau
- Parc National / Aire Protégée


Extrême-Nord
MAYO-LOUTI
Mayo-oulo
Guider
Basheo
Dembo
Figuil
N1
TCHAD
Gachiga
Pitoa
Mayo-hourna
Garoua
Bénoué
Bibemi
Lagdo
NIGÉRIA
Touroua
BÉNOUE
Tcheboa
Beka
N1
Lac Lagdo
Rey-bouba
Parc National de Bouba Ndjida
Poli
N13A
Madingring
N13
Parc National de Bénoué
N1
Tchollire
FARO
Parc National Faro
MAYO - REY
N13
Touboro
N20
Ngaoundéré
Adamaoua
Parc National de la Vallée du Mbéré
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
0
30
60
Km

4.9.3 Synthèse : Problématique Spatiale et axes de développement

338. **Un réseau urbain spatialement linéaire mais fonctionnellement polarisé par Garoua :** Les principaux centres urbains de la Région, Garoua et Guider, se positionnent le long de l'axe routier nord-sud (N'Gaoundéré - Kousséri). Des bretelles viennent se greffer de part et d'autre de cet axe, pour desservir des zones actives sur le plan agricole ou celui des échanges commerciaux. L'axe transversal Poli-Tcholliré-Touboro vers le Tchad, en est le plus important et constitue un front d'urbanisation est-ouest. Sur le plan fonctionnel, le Nord étant une **Région rurale avec un réseau de villes peu dense, Garoua qui accueille 45,7 % de la population urbaine régionale et concentre les fonctions urbaines, administratives et économiques, polarise complètement l'espace régional et au-delà.**

339. **A ce réseau principal viennent se greffer des réseaux urbains secondaires, polarisés par les grandes agglomérations,** c'est le cas de **Pitoa** et **Gashiga,** situées dans un rayon d'environ 40Km de Garoua, et qui sont quasiment rattrapées par l'urbanisation galopante de cette ville. Par un phénomène de conurbation, ces deux villes font désomais partie intégrante de l'iare urbaine de Garoua. Un peu plus au nord, on retrouve le même schéma avec la ville frontalière **Figuil** qui rentre complètement dans la zone d'influence de **Guider**.

340. **Une faiblesse des relations transversales :** Dominée par un système urbain linéaire, la Région Nord se caractérise par la faiblesse des relations entre les différents pôles urbains. Les liaisons routières entre les petites et moyennes villes ne sont pas très développées et sont majoritairement en mauvais état.

341. **L'armature urbaine du Nord est fortement structurée par le caractère frontalier de la Région.** Hormis Garoua qui se positionne au centre de l'espace régional, du fait probablement de sa situation sur la Bénoué (axe historique de desserte sous régionale), les principaux centres urbains du Nord, à savoir, **Guider, Figuil et Touboro** sont des villes frontalières avec le Tchad.

Axes de développement :

342. Formant une continuité spatiale et socio-économique, les deux Régions Nord et Extrême-Nord présentent des problématiques semblables à plusieurs égards. Les axes de développement formulés pour la Région Extrême- Nord demeurent valables, en ce qui concerne :

343. **L'amélioration de l'intégration de la Région par la diversification des modes de desserte et la mise en cohérence des infrastructures avec les programmes économiques à développer** :

- Renforcer la desserte routière par l'amélioration de l'état de l'axe principal nord-sud et des routes transversales inter et intra régionales (liaisons entre centres urbains secondaires) ;
- Renforcer le transport aérien par une meilleure exploitation de l'aéroport international de Garoua. Situé en pleine urbanisation, le site de l'aéroport est appelé, à plus ou moins long terme, à être délocalisé ;
- Rétablir le fonctionnement du port fluvial (projet de réhabilitation du port fluvial de Garoua déjà programmé) ;
- Introduire le ferroviaire, prévu pour le moyen terme par le Schéma Directeur Ferroviaire qui projette le prolongement de la ligne Douala-N'Gaoundéré, jusqu'à Kousséri en passant par les deux capitales Garoua et Maroua.

344. **La promotion d'un développement économique intégrateur prenant en compte la lutte contre la pauvreté :** Les secteurs à développer peuvent s'appuyer essentiellement sur les potentiels agricoles qui caractérisent la vallée du Nord :

- **Intensifier les cultures vivrières et maraichères**, valoriser davantage les produits agricoles, améliorer et renforcer les réseaux de desserte, renforcer les structures marchandes, notamment les marchés à rayonnement régional, renforcer les installations de stockage pour une meilleure maîtrise de la commercialisation des produits agricoles, etc. ;
- **Renforcer l'activité industrielle dans le but de valoriser les produits de la Région et de créer de l'emploi** dans un environnement socio-économique dominé par l'emploi informel. Garoua bénéficie d'une MAGZI avec plusieurs unités industrielles dont la plus emblématique est la SODECOTON.
- **Promouvoir et encadrer l'agriculture urbaine et périurbaine,** qui fait partie intégrante des traditions locales sans oublier que cette activité représente pour bon nombre de ménages, une source de revenus et de subsistance non négligeable.
- **Promouvoir le tourisme dont les activités peuvent s'articuler au potentiel naturel et historique de la Région** (traditions locales, fleuve de la Bénoué, Parcs nationaux, etc.) ;

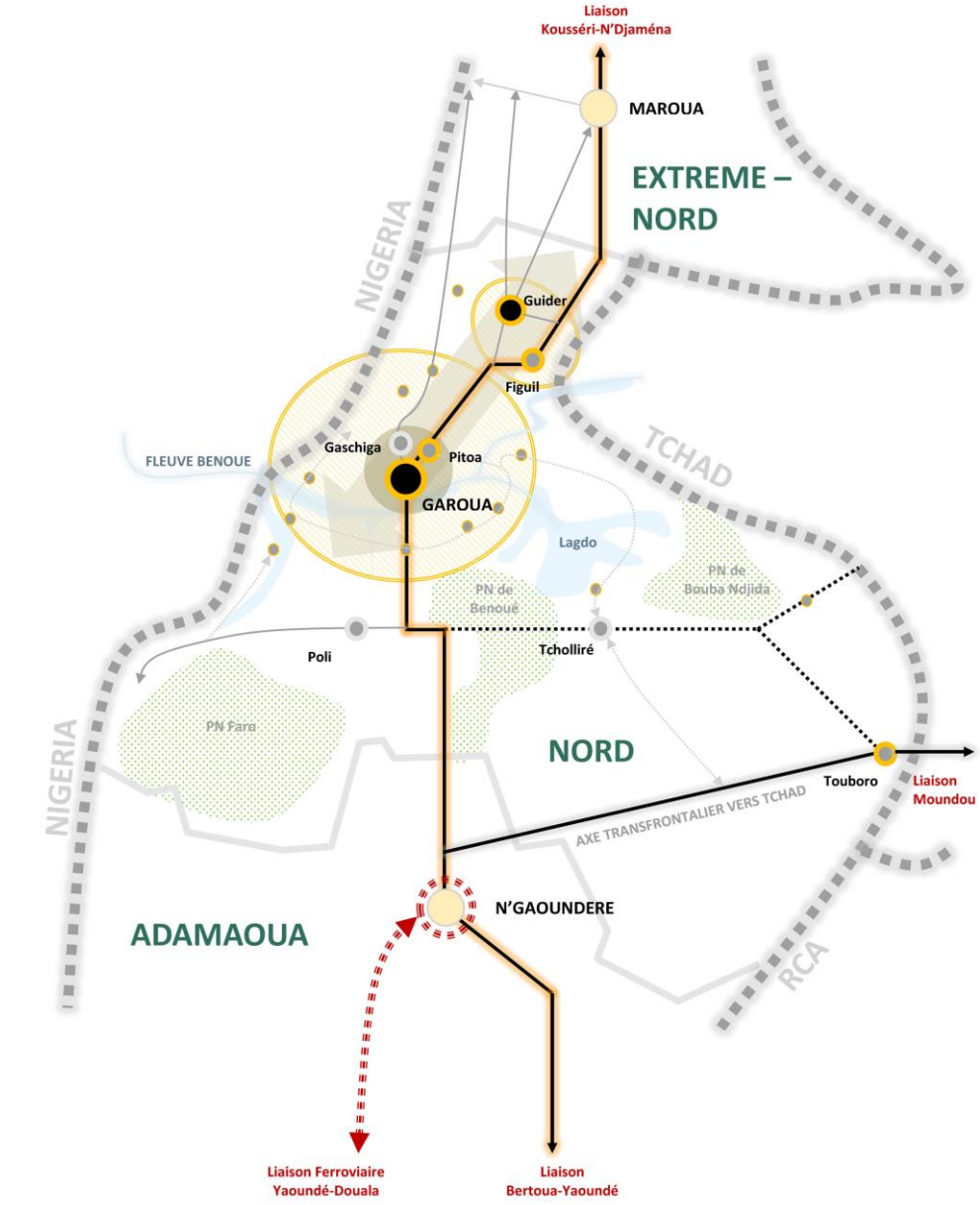
345. **La requalification du positionnement régional de Garoua :** Avec plus de 400 000 habitants (si on compte les populations de Gashiga et Pitoa, située désormais dans l'aire urbaine de Garoua), c'est la ville la plus peuplée de tout le nord Cameroun. C'est également le réceptacle de flux migratoires importants venant de l'Extrême-Nord mais également des pays voisins. Le poids démographique et la position géostratégique de Garoua comme porte d'entrée au second principal pôle d'urbanisation du Pays (Nord et Extrême-Nord), incite à une requalification/renforcement du statut de cette ville :

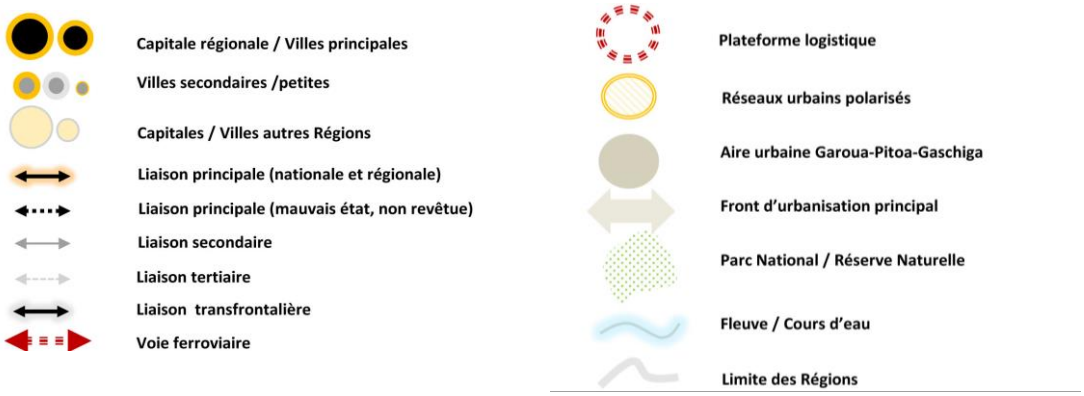
- A l'échelle de l'armature urbaine nationale, Garoua est appelée à jouer le rôle d'un pôle urbain d'équilibre territorial, de coordination et d'articulation pour une structuration équilibrée de l'espace national ;
- A l'échelle de l'armature urbaine régionale, Garoua et Maroua sont appelées à fonctionner dans une forme de complémentarité et de coordination des programmes, renforçant la cohésion territoriale de cette zone frontalière, particulièrement menacée par des risques sécuritaires et environnementaux ;
- A l'échelle locale, Garoua étant la principale pourvoyeuse de services dans un monde à dominante rurale, est appelée à renforcer davantage sa polarisation notamment en qualitatif. Son niveau d'équipement devrait tenir compte non seulement des besoins de sa population urbaine mais également, pour certains services et équipements structurants, des besoins des populations de sa zone d'influence.

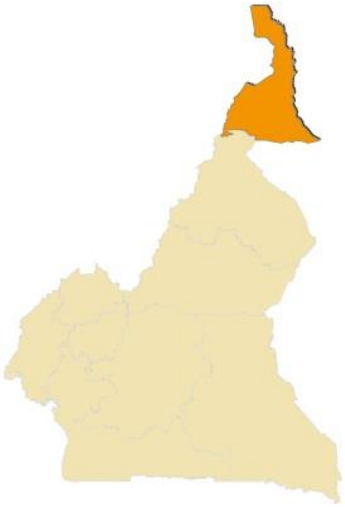
Région Nord

- ***Un réseau urbain principal linéaire, polarisé par Garoua ;***
- ***Une Région à dominante rurale avec un réseau de villes peu dense ;***
- ***Un phénomène de conurbation autour de Garoua, la reliant aux deux agglomérations de Pitoa et Gashigua (Aire urbaine de Garoua) ;***
- ***Un second pôle d'urbanisation formé par les deux agglomérations Guider et Figuil.***

Figure 42. Système urbain de la Région Nord







4.10 Système urbain de la Région Extrême-Nord

346. La Région Extrême Nord est née de l'éclatement de l'ancienne grande Province du Nord en 1983. C'est la deuxième Région la plus peuplée après le Centre, avec une population estimée à **3 875 845** habitants en 2015 qui se répartit sur un territoire de 34 262 km², soit une densité de **113** habitants/km², une des plus importantes du pays. La population de l'Extrême Nord est essentiellement rurale et se compose d'une mosaïque de communautés de sédentaires et de transhumants.

347. Comme son nom l'indique, la Région occupe l'extrémité nord du pays aux frontières avec le Tchad et le Nigéria. L'Extrême-Nord se compose de six Départements **: Diamaré, Logone et Chari, Mayo Danay, Mayo Kani, Mayo Sava et Mayo Tsanaga** et quarante-sept Arrondissements.

348. **Maroua**, Chef-lieu de la Région, est la ville la plus peuplée avec **346 042 habitants** en 2015, Suivie par **Kousséri**, ville frontalière jumelle de Ndjaména avec une population de plus 110 000 habitants. Les villes de **Mora, Mokolo et Yagoua** sont les plus dynamiques avec des populations de plus de 50 000 habitants.

349. Le relief est dominé par les plaines, la partie sud-ouest de la Région est structurée par les **Monts Mandara** (entre 600 et 1200 m) et la zone nord occupée en partie par le Lac Tchad. Le climat est de type soudano-sahélien, caractérisé par une longue saison sèche (9 mois) et de faibles précipitations (900 à 1000 mm/an).

350. Le réseau routier de la Région s'étend sur un linéaire de 12 530 km, dont 10 340 km de routes rurales. Long de 2 190 km, le réseau classé est composé principalement de routes non revêtues (le taux de bitumage est de 26 %) et présente, généralement, un état mauvais limitant le développement des échanges économiques et les déplacements de la population.

351. L'Extrême Nord constitue une des principales Régions agricoles du pays. L'élevage caprin et ovin sont très développés et représentent, respectivement, 81 % et 74 % du cheptel national. Le paysage agricole a toujours été marqué par la prépondérance des céréales (36 % de la production nationale en 2011) et les légumineuses (33 %). La pêche est également pratiquée sur le Lac Tchad. L'industrie demeure peu développée et dominée par les activités artisanales. Le commerce est une activité traditionnellement dynamique dans la Région grâce à sa position géographique. On distingue des flux intérieurs verticaux (produits de l'élevage et la distribution des produits manufacturés) et des flux extérieurs transversaux avec le Nigéria (souvent clandestins[39]) et le Tchad.

352. Outre les potentialités agricoles, la Région présente un important potentiel touristique. Ses richesses culturelles, naturelles, historiques lui confèrent une place de choix dans la sphère du tourisme camerounais. Le Parc National de WAZA le village de Rhumsiki et le paysage lunaire des Kapsiki (sur la frontière nigériane)

[39] Les échanges reposent sur la contrebande ; Du Nigéria viennent les produits manufacturés en provenance d'Asie du Sud Est et de l'Extrême Nord partent les produits de l'agriculture, de l'élevage et surtout des produits halieutiques du Lac Tchad acheminés frauduleusement vers Maiduguri par le fleuve Ngada.

offrent des lieux originaux, prisés par les touristes.

353. Le commerce transfrontalier ainsi que les autres activités économiques (transhumances, agriculture, tourisme) sont très perturbés par les attaques de la Secte Boko Haram, qui fait régner un climat d'insécurité dans le nord-est du Nigéria, l'extrême nord du Cameroun et le Sud-Ouest du Tchad. Cette situation est aggravée par l'afflux des réfugiés nigérians à partir de 2009, les sécheresses de 2009 et de 2011 et les inondations de 2010 et 2012.

4.10.1 Principaux facteurs influençant l'urbanisation

354. **Un relatif surpeuplement de la Région Extrême Nord** qui accueille 16,6 % de la population du Cameroun se classant à la seconde place après la Région Centre avec Yaoundé et avant la Région Littoral avec Douala. La densité moyenne de la Région atteint **115 habitants/km²** et certaines zones sont surpeuplées, voire saturées, puisque la densité[40] de 12 Arrondissements sur les 45 de la Région dépasse les **200 habitants au Km².** L'Arrondissement de **Kousséri** est le plus dense avec **912 habitants/km²**, suivent ceux de **Tchatibali** (Mayo Danay) et de **Maroua** (Diamaré) avec une densité qui avoisine les **400 habitants/km²**. Ce poids démographique exerce une pression importante sur les ressources et sur l'économie de la Région qui se base sur l'agropastoralisme et le commerce transfrontalier, dans une zone caractérisée par un climat sec et aride. Cette situation a engendré le déplacement des habitants de l'Extrême Nord vers la Région Nord (années 1970) à travers les

[40] Selon les projections de 2015 du SNADDT

projets Nord-Est-Bénoué (NEB) et Sud-Est-Bénoué(SEB), par la SODECOTON et par les Comités Diocésains de Développement (CDD). Ces migrations de « première génération » ont été suivies par d'autres plus spontanées.

355. **Une grande mobilité de la population** avec des :

- **Migrations intra-régionales saisonnières dépendant** des cycles de l'agriculture et de l'élevage. Les agriculteurs se déplacent des Monts Mandara vers les plaines du Mayo Danay et du Diamaré en saison des pluies pour les cultures vivrières. Quant aux éleveurs, ils se rendent en période de transhumance le long des fleuves Logone et Chari à la recherche des pâturages pour les troupeaux. Un exode rural vers les deux principaux centres urbains **Maroua et Kousséri** est enregistré.
- **Migrations spontanées et incontrôlées** essentiellement vers la Région Nord et Yaoundé liée à l'important degré de pauvreté, la dégradation des conditions climatiques (cycles sécheresses/inondation) et la famine.
- **Migrations inter Etats** : très anciennes entre le Cameroun et le Tchad (éleveurs en transhumance et réfugiés des années 80), ainsi qu'entre le Cameroun et le Nigéria (commerçants, transporteurs, artisans et agriculteurs et plus récemment, les populations déplacées à cause de Boko Haram).

356. **Un faible taux d'urbanisation de la Région Extrême-Nord** qui ne dépasse pas **31,5 %.** Les populations se concentrent dans les zones rurales, autour d'une multitude de petits villages. Cette caractéristique se traduit plus clairement à l'échelle départementale, où le taux d'urbanisation est en dessous de **37 %,** avec notamment le Département montagneux du Mayo Tsanaga où ce taux avoisine les **17 %.** Seul le Département du **Diamaré** a une population urbaine qui dépasse de peu **50 %** et ce, grâce à la présence de la ville Maroua qui concentre plus de 43 % de la population totale du Département et plus 80,8% de la population urbaine du Département.

357. **Une Région qui connait des insuffisances dans les équipements socio-collectifs** notamment l'éducation d'où un important taux de sous-scolarisation et d'analphabétisme. Les infrastructures d'adduction d'eau potable, des équipements électriques sont insuffisantes et vétustes. Les routes souffrent du manque d'entretien et du manque d'ouvrages de franchissements.

358. **Une précarité des conditions d'habitat dans la Région**, avec de mauvaises conditions d'hygiène, de salubrité, d'eau potable et d'assainissement qui facilitent le développement des maladies hydriques : typhoïde, choléra, onchocercose, bilharziose, paludisme, etc.

359. **La position géographique de la Région, limitrophe à la fois du Tchad et du Nigeria**, est un atout important pour le développement des échanges transfrontaliers. Mais depuis quelques années, cet atout est devenu une contrainte majeure pour la Région avec le climat de terreur instauré par Boko Haram dont les exactions, entre 2013 et 2015 sur le territoire camerounais ont fait plusieurs victimes. Cette situation d'insécurité a perturbé considérablement l'agriculture, le commerce transfrontalier, la pêche dans le Lac Tchad et autres activités des populations nomades et pastorales de la Région :

- **Le tourisme** : Une chute considérable de l'effectif de touristes occidentaux, la fermeture de la quasi-totalité des entreprises de tourisme, la chute du taux d'occupation des hôtels de 50% à environ 10% et la baisse du chiffre d'affaires de près de 16%[41].
- **Le transport et le commerce :** La fermeture des principales voies d'accès à la frontière (Amchidé et Fotokol) a engendré la réduction de la mobilité des biens et des services, la raréfaction des produits en provenance du Nigéria, la difficulté d'écouler les produits à destination du marché régional, etc.
- **L'élevage** : L'afflux des troupeaux en provenance des zones frontalières du Nigéria a impliqué la recrudescence des conflits agriculteurs-éleveurs et éleveurs-éleveurs, le surpâturage, le vol du bétail, etc.
- **La production agricole :** L'abandon des exploitations par les agriculteurs, la destruction des plantations par l'afflux du bétail, les difficultés d'accompagnement et de suivi des planteurs et le dysfonctionnement des banques de céréales communautaires.
- Cette situation a causé des entraves importantes à la production alimentaire, une aggravation de l'insécurité alimentaire déjà ressentie dans la Région et par conséquent une amplification des mouvements de populations vers d'autres territoires, essentiellement vers la Région Nord (Garoua).

4.10.2 Hiérarchie urbaine, Caractérisation des principales villes et Polarisation de l'espace régional

360. On ne distingue pas de fortes disparités dans la répartition de la population entre les Départements, par rapport à des Régions où plus de 80 % de la population est concentrée dans un Département.

361. **Le Mayo Tsanaga**, Département le plus peuplé se classe en troisième position en termes de population urbaine.

362. **La Diamaré** concentre le taux le plus élevé de population urbaine régionale (35 %) suivi par le Logone et Chari avec 19%. Ces deux Départements accueillent les deux plus grandes villes de la Région : Maroua et Kousséri.

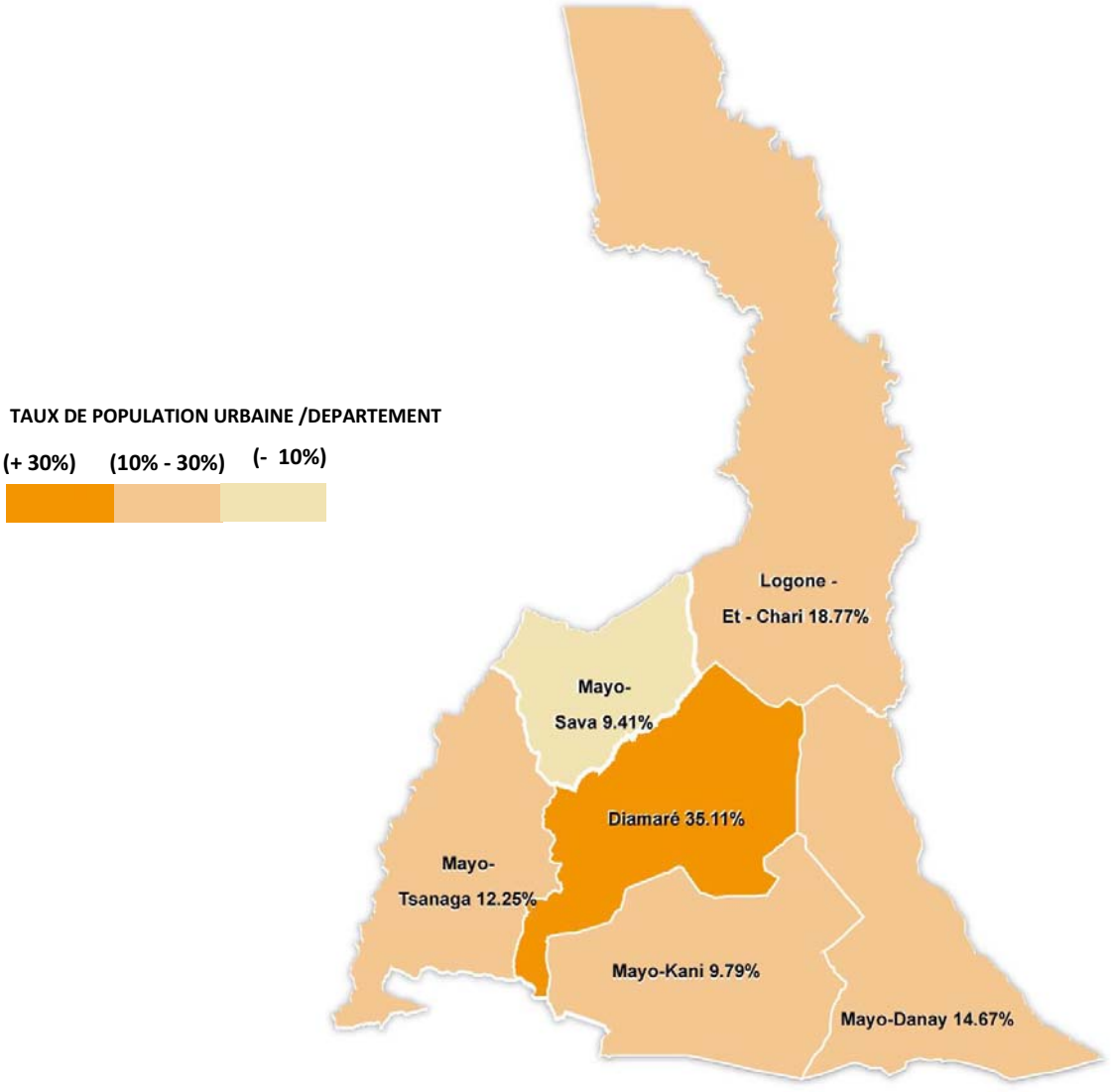
41 Rapport du Ministère de l'Economie de la planification et de l'Aménagement du Territoire : Impact de la crise sécuritaire aux frontières sur l'économie camerounaise. Décembre 2014. Page 3.

Tableau 33. Répartition de la population par Département dans la Région Extrême-Nord (2015)

Département	Population totale		Population urbaine		Population rurale	
	Pop Totale	%	Pop Urb.	%	Pop Rur.	%
DIAMARE	802 302	21%	427 944	**35%**	374 358	14%
LOGONE ET CHARI	617 597	16%	228 759	**19%**	388 839	15%
MAYO DANAY	611 247	16%	178 836	**15%**	432 411	16%
MAYO KANI	530 729	14%	119 315	**10%**	411 414	15%
MAYO SAVA	432 921	11%	114 747	**9%**	318 174	12%
MAYO TSANAGA	881 048	23%	149 361	**12%**	731 687	28%
REGION EXTREME-NORD	**3 875 845**	**100%**	**1 218 961**	**100%**	**2 656 883**	**100%**

Source : Estimations du Consultant 2015

Figure 43. Répartition de la population urbaine par Département – Région Extrême Nord



La hiérarchie des villes dans la Région Extrême-Nord s'établit comme suit :

Tableau 34. Classement des villes de la Région Extrême-Nord suivant le poids démographique (2005-2015)

Rang	Villes	Statut administratif	Population	
			2005	2015
➢	**VILLES DE 100 000 A 500 000 HABITANTS**			
1	**Maroua**	Chef-lieu de la Région et du Département de DIAMARE	**201 371**	**346 042**
2	**Kousséri**	Chef-lieu du Département du LOGONE et CHARI	**89 123**	**111 727**
➢	**VILLES DE 50 000 A 100 000 HABITANTS**			
3	**Mora**	Chef-lieu du Département du MAYO SAVA	39 440	**80 197**
4	**Mokolo**	Chef-lieu du Département du MAYO TSANAGA	33 335	**62 260**
5	**Yagoua**	Chef-lieu du Département du MAYO DANAY	37 867	**52 457**
➢	**VILLES DE 10 000 A 50 000 HABITANTS**			
6	**Kaélé**	Chef-lieu du Département du MAYO KANI	25 810	**42 602**
7	**Blangoua**	Chef-lieu de l'Arrond. de BLANGOUA, Départ. de LOGONE et CHARI	17 442	**31 424**
8	**Bogo**	Chef-lieu de l'Arrond. de BOGO, Département de DIAMARE	21 046	**31 412**
9	**Gobo**	Chef-lieu de l'Arrond. de Gobo, Département du MAYO DANAY	13 747	**27 672**
10	**Maga**	Chef-lieu de l'Arrond. de Maga, Département du MAYO DANAY	15 701	**26 198**
11	**Bourrha**	Chef-lieu de l'Arrond. de Bourrha, Département du MAYO TSANAGA	8 542	**22 882**
12	**Guidiguis**	Chef-lieu de l'Arrond. de Guidiguis, Département du MAYO KANI	15 741	**21 511**
13	**Kolofata**	Chef-lieu de l'Arrond. de Kolofata, Département du MAYO SAVA	10 605	**20 823**
14	**Fotokol**	Chef-lieu de l'Arrond. de Fotokol, Départ. de LOGONE et CHARI	11 787	**20 109**
15	**Koza**	Chef-lieu de l'Arrond. de Koza, Département du MAYO TSANAGA	9 723	**18 952**
16	**Doukoula**	Chef-lieu de l'Arrond. de Kar-Hay, Département du MAYO DANAY	11 789	**17 338**
17	**Gazawa**	Chef-lieu de l'Arrond. de Gazawa, Département de DIAMARE	11 006	**16 702**
18	**Mogodé**	Chef-lieu de l'Arrond. de Mogode, Département du MAYO TSANAGA	7 201	**16 587**
19	**Moulvoudaye**	Chef-lieu de l'Arrond. de Moulvoudaye, Département du MAYO KANI	7 383	**16 372**
20	**Mindif**	Chef-lieu de l'Arrond. de Mindif, Département du MAYO KANI	8 332	**15 421**
21	**Darak**	Chef-lieu de l'Arrond. de Darak, Départ. de LOGONE et CHARI	8 614	**14 840**
22	**Tokombere**	Chef-lieu de l'Arrond. de Tokombere, Département du MAYO SAVA	6 147	**13 727**
23	**Makari**	Chef-lieu de l'Arrond. de Makari, Départ. de LOGONE et CHARI	6 287	**13 653**
24	**Mozogo**	Chef-lieu de l'Arrond. de Mayo-Moskota, Départ. du MAYO TSANAGA	6 281	**13 351**
25	**Moutourwa**	Chef-lieu de l'Arrond. de Moutourwa, Département du MAYO KANI	4 570	**12 476**
26	**Tchatibali**	Chef-lieu de l'Arrond. de Tchatibali, Département du MAYO DANAY	7 482	**11 578**
27	**Pette**	Chef-lieu de l'Arrond. de Pette, Département de DIAMARE	10 442	**10 921**
28	**Goulfey**	Chef-lieu de l'Arrond. de Goulfey, Départ. de LOGONE et CHARI	5 754	**10 643**
➢	**VILLES DE 5 000 A 10 000 HABITANTS**			
29	**Dargala**	Chef-lieu de l'Arrond. de Dargala, Département de DIAMARE	4 086	**10 612**
30	**Gueme**	Chef-lieu de l'Arrond. de Vele, Département du MAYO DANAY	4 908	**9 916**
31	**Waza**	Chef-lieu de l'Arrond. de Waza, Départ. de LOGONE et CHARI	5 646	**9 728**
32	**Kaï Kaï**	Chef-lieu de l'Arrond. de Kaï Kaï, Département du MAYO DANAY	4 935	**9 633**
33	**Hina**	Chef-lieu de l'Arrond. de Hina, Département du MAYO TSANAGA	3 901	**9 145**
34	**Meri**	Chef-lieu de l'Arrond. de Meri, Département de DIAMARE	2 982	**8 075**
35	**Kalfou**	Chef-lieu de l'Arrond. de Kalfou, Département du MAYO DANAY	3 669	**7 750**
36	**Dziguilao**	Chef-lieu de l'Arrond. de Taï Bong, Département du MAYO KANI	3 303	**6 765**
37	**Hile-Alifa**	Chef-lieu de l'Arrond. de Hile-Alifa, Départ. de LOGONE et CHARI	3 647	**6 529**
38	**Guere**	Chef-lieu de l'Arrond. de Guere, Département du MAYO DANAY	**3 368**	**6 370**
39	**Roua**	Chef-lieu de l'Arrond. de Soulede Roua, Départ. du MAYO TSANAGA	**1 881**	**6 184**
40	**Logone-Birni**	Chef-lieu de l'Arrond. de Logone-Birni, Départ. de LOGONE et CHARI	**3 575**	**5 719**
41	**Wina**	Chef-lieu de l'Arrond. de Wina, Département du MAYO DANAY	**2 227**	**5 029**

Source : RGPH 2005 et estimations du Consultant 2015

363. Le réseau urbain de la Région Extrême Nord se caractérise par un réseau de villes équilibré en nombre et en poids démographique. Maroua, mise à part, les principales villes de la Région se situent sur les frontières, avec le Tchad c'est le cas de Blangoua, Kousséri, Yagoua, Guidiguis et Kaélé ; et avec le Nigéria : Mokolo et Mora.

- **Maroua,** Capitale régionale de l'Extrême- Nord et chef-lieu du Département du Diamaré est la ville la plus importante de la Région avec un poids démographique estimé à près de 346 000 habitants en 2015. Maroua est une ville stratégique étant située au carrefour des échanges avec le Tchad via Yagoua (P2) et Kousséri (N1) ainsi qu'avec le Nigéria via Mokolo (P2) et Mora (N 1 et N 14). L'activité économique dans la ville se distingue par l'importance du commerce. Avant la menace Boko Haram, le tourisme représentait un secteur économique très dynamique qui se reposait sur l'aéroport international pouvant recevoir tous les types d'avions. Ces dernières années, Maroua a été dotée d'une Université (7ème université à l'échelle nationale) avec un campus universitaire, en cours de construction. La ville polarise son espace régional grâce à ses fonctions administratives, à son niveau de service et à son dynamisme économique. (voir étude de cas de la ville de Maroua)
- **Kousséri** est le Chef-lieu du Département du Logone et Chari et la deuxième ville de la Région en termes de poids démographique avec une population qui dépasse 110 000 habitants selon les estimations de 2015. **Kousséri,** terminus de la nationale n°1, se présente comme la ville-binôme de la capitale du Tchad Ndjaména. Cette caractéristique lui permet de jouer un rôle de premier plan en tant que plaque tournante de la Région, un lieu d'échange de biens et de personnes entre le Cameroun, le Tchad et le Nigéria, voire au-delà. Kousséri pâtit du climat d'insécurité instauré par Boko Haram qui utilise la ville comme centre de trafic des armes et perpétue dans ses environs

Maroua

immédiats des attentats suicides meurtriers[42]. (Voir étude de cas de la ville de Kousséri)

- **Mora,** Chef-lieu du Département du Mayo Sava, est située sur la Nationale 1 au nord-ouest de Maroua à proximité des frontières nigérianes. Cette ville de plus de 80 000 habitants se distingue par une dynamique urbaine assez faible, avec un taux de croissance de 2 % (2010-2015) et des niveaux d'équipements et d'infrastructures très faibles. Mora reste une vraie poche de pauvreté malgré sa position géographique stratégique et présente très peu d'attraits économiques. Mora est l'une des villes les plus touchées par le terrorisme perpétré par Boko Haram et le réceptacle des réfugiés fuyant le Nigéria voisin[43].
- **Mokolo** est chef-lieu du Département du Mayo Tsanaga et son poids démographique dépasse de peu 62 000 habitants en 2015. La ville présente beaucoup de similitudes avec Mora dont l'extrême pauvreté qui la caractérise, la proximité des frontières nigérianes et l'impact de l'insécurité causé par Boko Haram.
- **Yagoua** est le chef-lieu du Département de Mayo-Danay et se situe à l'est de Maroua sur la frontière avec le Tchad. La ville qui compte plus de 52 000 habitants en 2015, est desservie par un réseau routier dense : la N12 (liaison avec la N1), la D4, la D7, la P2 (liaison avec Maroua) et la P28. Yagoua est un pôle économique important compte tenu de sa position stratégique de ville frontalière. Les denrées localement produites et celles en provenance du sud y transitent pour le Tchad et le Nigéria. La ville enregistre un manque qualitatif et quantitatif en équipement de santé et d'éducation et un niveau peu satisfaisant d'adduction à l'eau potable et à l'électricité.
- **Kaéle**, Chef-lieu du Département du Mayo Kani est l'un des chefs-lieux de Département les moins peuplés avec une population d'environ 42 602 habitants en 2015. Le Département du Mayo-Kani est assez pauvre et enclavé et la ville a peu d'envergure malgré son artisanat et le développement embryonnaire de son commerce. La ville ne dispose pas d'eau potable du système conventionnel de la SNEC.
- **Blangoua** : Ville frontalière située sur les rives du Fleuve Chari dans les environs du Lac Tchad, Chef-lieu d'Arrondissement située à l'extrême nord du Département du Logone et Chari. Sa population est estimée à 31 424 habitants en 2015. L'économie de la ville est basée sur la **pêche,** activité lucrative et stratégique pour les populations et véritable poumon de l'économie régionale ainsi que le **commerce de poisson** frais et/ou fumé vers Maroua, Garoua et surtout le Tchad et le Nigéria, … et celui des **marchandises** diverses importées des pays voisins. Comme le reste des villes de la Région, la ville souffre du climat d'insécurité.
- **Bogo** Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du Diamaré, située à moins de 40 km de Maroua, sa population est estimée à 31 412 en 2015. La localité de Bogo tient sa réputation de son marché à bétail, bovin notamment.

[42] Selon le Webzine : Investir au Cameroun du 26 Mai 2016 : « le 25 janvier 2016 dans la localité de Bodo, située à une soixantaine de kilomètres de la ville de Kousséri dans l'Extrême-Nord du Cameroun, quatre attentats-suicides qui ont fait 32 morts et environ 70 blessés. »

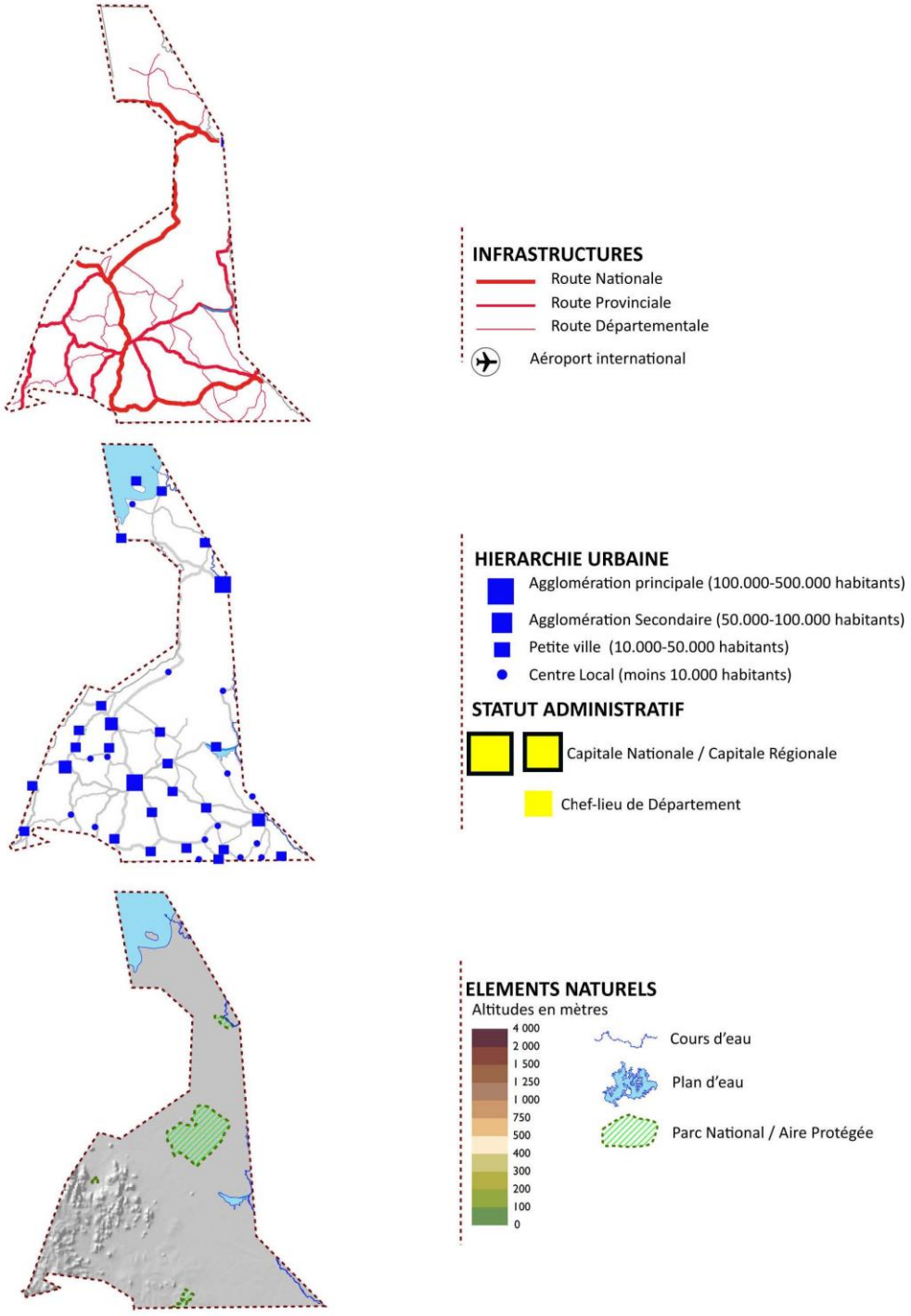
[43] Selon Pierre Migne, le sous-préfet de Mora, « *Ils sont estimés à plus de 45 000 dans la ville* », témoignage cité dans un article le Monde Afrique du 1er septembre 2015.

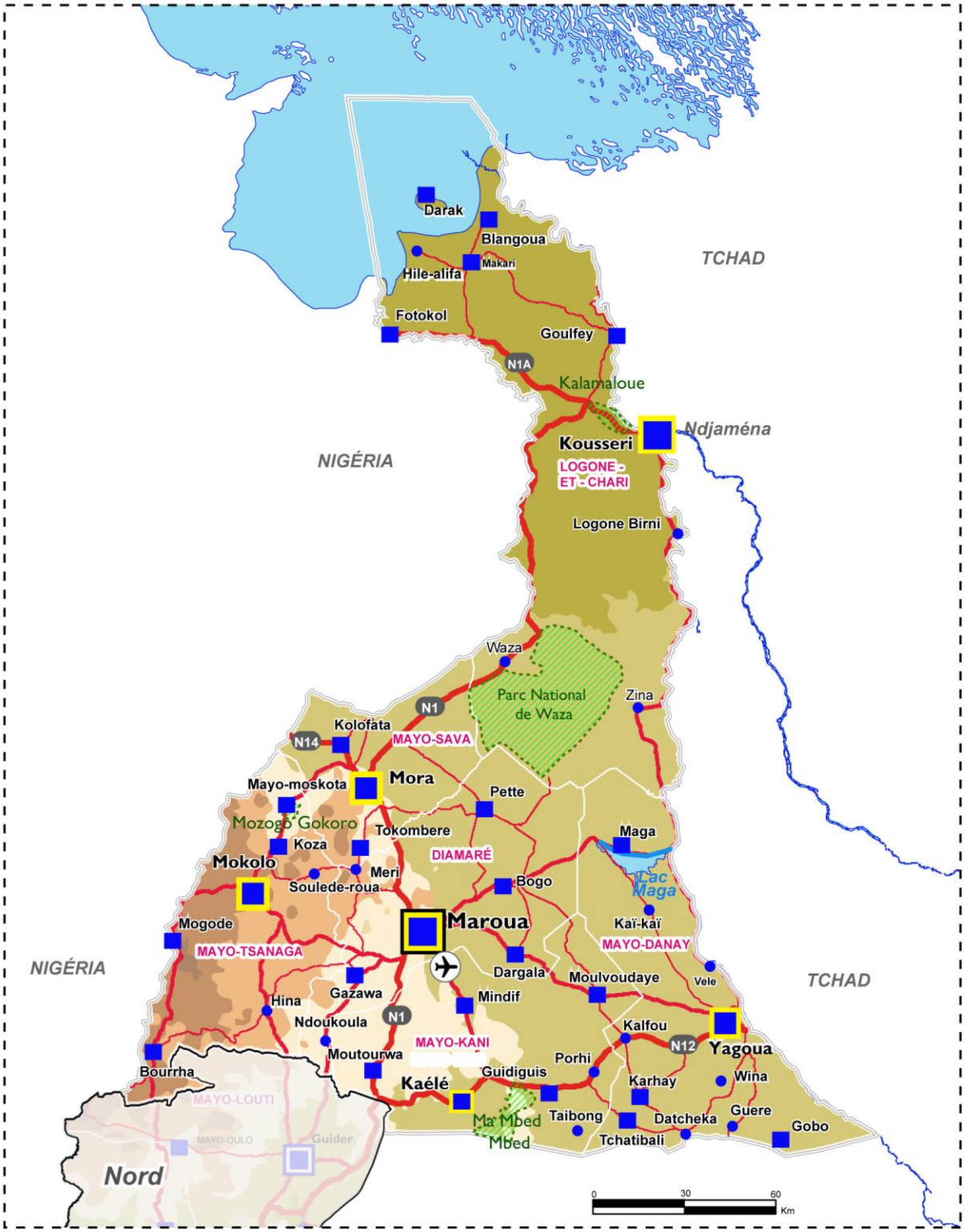
- **Gobo**, Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du MAYO DANAY, située à l'extrémité sud-est de la Région elle est limitée par le Tchad de trois cotés (Nord, Sud et Est). Sa population est estimée à plus de 27 000 en 2015 et la principale activité est la culture des céréales (Maïs, Sorgho), le maraichage le long du fleuve Logone et l'élevage de bovins et volailles notamment.
- **Maga** : Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du Mayo Danay, la ville compte une population de 26 198 en 2015. Maga est connue pour son Lac créé en 1979 qui s'étend sur près de 25 km de long avec une capacité de 600 millions de m3 pour une superficie de 39 000 ha. **Le Lac de Maga** assure l'irrigation de la Région, permet la culture du riz et enregistre une activité de pêche importante (Carpe, Silure, Poisson ballon, capitaine). C'est un écosystème riche (Avifaune, Hippopotames) qui présente un fort potentiel touristique.

364. Hormis ces principales villes, la Région Extrême Nord compte six autres centres urbains, dont le poids démographique se situe entre 15 00 et 20 000 habitants :

- **Guidiguis**, ville de plus de 21 000 habitants, située sur la N12 reliant Kaélé à Yagoua,
- **Kolofata,** Située au nord-ouest de la ville de Mora non loin de la frontière nigériane, sa population dépasse 20 000 habitants.
- **Fotokol,** située au nord-ouest de la Région, sur la frontière avec le Nigéria accolée au village nigérian de Gabru. Elle accueille 20 109 habitants.
- **Koza** située à l'ouest de la Région entre Mokolo et Mora et accueille environ 19 000 habitants.
- **Doukoula**, ville de plus de 18 000 habitants, située à l'est de la Région dans les environs de Guidiguis
- **Gazawa,** née à la suite de l'éclatement de la Commune de Maroua et qui entre dans son aire d'influence elle dispose d'une population de plus de 16 000 habitants.
- **Mogodé,** localité 16 587 habitants en 2015, Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du Mayo Tsanaga**,** située à l'ouest de la ville de Mokolo sur la frontière avec le Nigéria.
- **Moulvoudaye,** Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du Mayo Kani elle a doublé sa population en moins de 30 ans et dispose actuellement (2015) de 16 372 habitants.
- **Mindif,** Chef-lieu d'Arrondissement dans le Département du Mayo Kani. Elle se situe au Sud de la ville de Maroua et dispose d'une population de 15 421 en 2015.

Figure 44. Réseau urbain de la Région Extrême-Nord




Darak
Blangoua
Makari
Hile-alifa
Fotokol
Goulfey
N1A
Kalamaloue
Ndjaména
Kousseri
LOGONE - ET - CHARI
Logone Birni
TCHAD
NIGÉRIA
Waza
Parc National de Waza
Zina
N1
Kolofata
N14
MAYO-SAVA
Mora
Mayo-moskota
Pette
Mozogo Gokoro
Tokombere
Koza
Maga
Mokolo
DIAMARÉ
Meri
Soulede-roua
Bogo
Lac Maga
Maroua
Kaï-kaï
Mogode
MAYO-TSANAGA
MAYO-DANAY
Dargala
Moulvoudaye
Vele
Gazawa
Hina
Mindif
Ndoukoula
N1
Kalfou
N12
Yagoua
MAYO-KANI
Moutourwa
Porhi
Bourrha
Guidiguis
Karhay
Wina
Kaélé
MAYO-LOUTI
Taibong
Datcheka
Guere
Ma Mbed
Mbed
Tchatibali
Gobo
MAYO-OULO
Guider
Nord
0
30
60
Km

4.10.3 Synthèse : Problématique spatiale et axes de développement

365. La Région Extrême-Nord présente un réseau polarisé à tendance équilibré, organisé autour d'une ville principale Maroua, mais possédant des relais importants dans d'autres villes, régulièrement réparties sur l'ensemble du territoire régional. Une des caractéristiques de cette Région est le positionnement des Chefs-lieux de Département selon le critère démographique aux premiers rangs, ce qui dénote d'une certaine concordance entre leur statut administratif et leur rôle dans l'armature urbaine régionale. Par ordre d'importance, les principales villes de l'Extrême Nord sont les six chefs-lieux de Départements : Maroua, Kousséri, Mora, Mokolo, Yagoua et Kaélé.

366. L'armature urbaine de l'Extrême-Nord est fortement structurée par le caractère frontalier de la Région. Il en résulte un réseau urbain organisé suivant une configuration Centre/Périphérie, articulant plusieurs « séquences territoriales », toutes polarisées par Maroua comme l'atteste le réseau de desserte étoilé qui lie la Capitale régionale aux différents fronts d'urbanisation :

- Une urbanisation linéaire selon l'axe Kaélé, Guidiguis, Yagoua vers le Tchad ;
- Une urbanisation sur les hauts reliefs, le long de la frontière ouest avec le Nigéria et dont les principaux centres urbains sont Mora, Koza et Mokolo ;
- La ville de Kousséri qui représente à elle seule un poids démographique conséquent et qui occupe une position excentrée par rapport à la Région, dans la continuité directe de la Capitale Tchadienne Ndjaména ;
- Une urbanisation à l'extrême nord autour du Lac Tchad, caractérisée par une forte concentration de villages avec quelques agglomérations urbaines dont Blangoua demeure la plus importante.

367. **L'Extrême-Nord est une Région à dominante rurale**. Maroua, en tant que ville principale, voit se concentrer à son niveau la population urbaine de la Région avec comme particularité, un taux d'accroissement des plus importants du pays (effets des mouvements de migration des pays voisins, exode rural, …). **Cette forte pression démographique, d'une part, et la précarité économique que connaît la ville, d'autre part, ne permettent pas l'essor d'une capitale régionale jouant pleinement son rôle.**

368. **L'Extrême-Nord est une Région à fort potentiel** (agriculture, élevage, pêche, échanges et commerces, tourisme, richesses culturelles, naturelles et historiques,…) **mais avec des difficultés très lourdes** (surpeuplement, pauvreté, fragilité des écosystèmes naturels, graves problèmes d'insécurité, éloignement par rapport aux principaux centres économiques du pays, …) qui entravent son développement et la mise en valeur de ses ressources.

Axes de développement

369. **Renforcer l'articulation de la Région Extrême-Nord au système urbain national** en améliorant l'état des routes mais aussi en favorisant une desserte multimodale articulant les trois modes de transport, routier, ferroviaire et aérien :

- **Introduction du ferroviaire :** Le SDF prévoit pour le moyen terme, de prolonger la voie ferrée pour desservir le grand nord suivant une liaison N'Gaoundéré-Kousséri qui se calerait sur le tracé de la N1 avec des connexions vers le Tchad à partir de Kousséri et vers le Nigéria via Mora ; le SDF prévoit pour le long terme, d'autres interconnexions frontalières, vers le Tchad via Kaélé-Yagoua et vers le Nigéria via Guider -Doureye.
- **Renforcement du transport aérien :** L'existence d'un aéroport international à Maroua (aéroport Maroua- Salak) et de plusieurs aérodromes dans la Région est un atout important pour développer davantage la desserte aérienne de la Région. Ces zones aéroportuaires pourraient être couplées à des plateformes logistiques et de transformation permettant la création de véritables pôles d'activités, pouvant booster l'économie régionale.

370. Mise en place d'un programme de développement économique prenant en compte la lutte contre la pauvreté, par :

- L'intensification des cultures vivrières et maraichères, la valorisation des produits agricoles, l'amélioration et le renforcement des réseaux d'infrastructures, la programmation de plate-forme logistique, le renforcement des structures marchandes, notamment les marchés à rayonnement régional, le renforcement des installations de stockage pour une meilleure maîtrise de la commercialisation des produits agricoles ;
- **Le développement d'une activité industrielle** orientée vers des industries essentiellement agro-alimentaires et de transformation de matières premières locales (produits agricoles et d'élevage);
- **La promotion et l'encadrement de l'agriculture périurbaine** (culture maraîchère, production de lait et petits élevages intensifs), source de revenus et de subsistance d'un nombre considérable de ménages ;
- **Le développement de l'artisanat par une meilleure organisation du secteur** et notamment des marchés et par l'innovation (artisanat d'art) ;
- **Promouvoir le tourisme** par la mise en valeur du potentiel régional (restauration des monuments, amélioration de la qualité des services, création d'une Ecole Supérieure Hôtelière, organisation de compétitions régionales, évènementiel, communication, …) ;
- **Encourager la transition progressive de l'économie informelle vers l'économie formelle** par la mise en place de mesures incitatives, simplifiant certaines procédures administratives ;
- **Spatialement, créer des zones d'activités économiques innovantes pour la relance économique des centres urbains et favoriser la diversification des activités économiques autour de pôles spécialisés** (petite industrie, artisanat, tourisme, activités financières, ….).

371. **Renforcer le positionnement régional de Maroua** en tant que métropole d'équilibre et pôle économique de développement régional, ouvert sur ses pays voisins :

- **Maroua étant la principale pourvoyeuse de services dans un monde à dominante rurale,** le renforcement de son niveau d'équipement devrait tenir compte non seulement des besoins de sa population urbaine mais également, pour certains services et équipements structurants, des besoins des populations de sa zone d'influence.
- **Le devenir de cette Région demeure étroitement lié à celui de la Région Nord.** Même si administrativement, ce sont deux divisions distinctes, culturellement, socialement et économiquement, leurs sorts sont liés. Dans une logique de structuration du réseau urbain national, **Garoua et Maroua sont appelées à fonctionner dans une forme de complémentarité** dont les dispositifs de mise en œuvre pourraient être développés dans les prochaines phases du SNADDT.

372. **Maîtriser la croissance démographique** pour limiter les impacts sur les besoins en équipements, en emplois, en logements ainsi que la pression sur l'environnement.

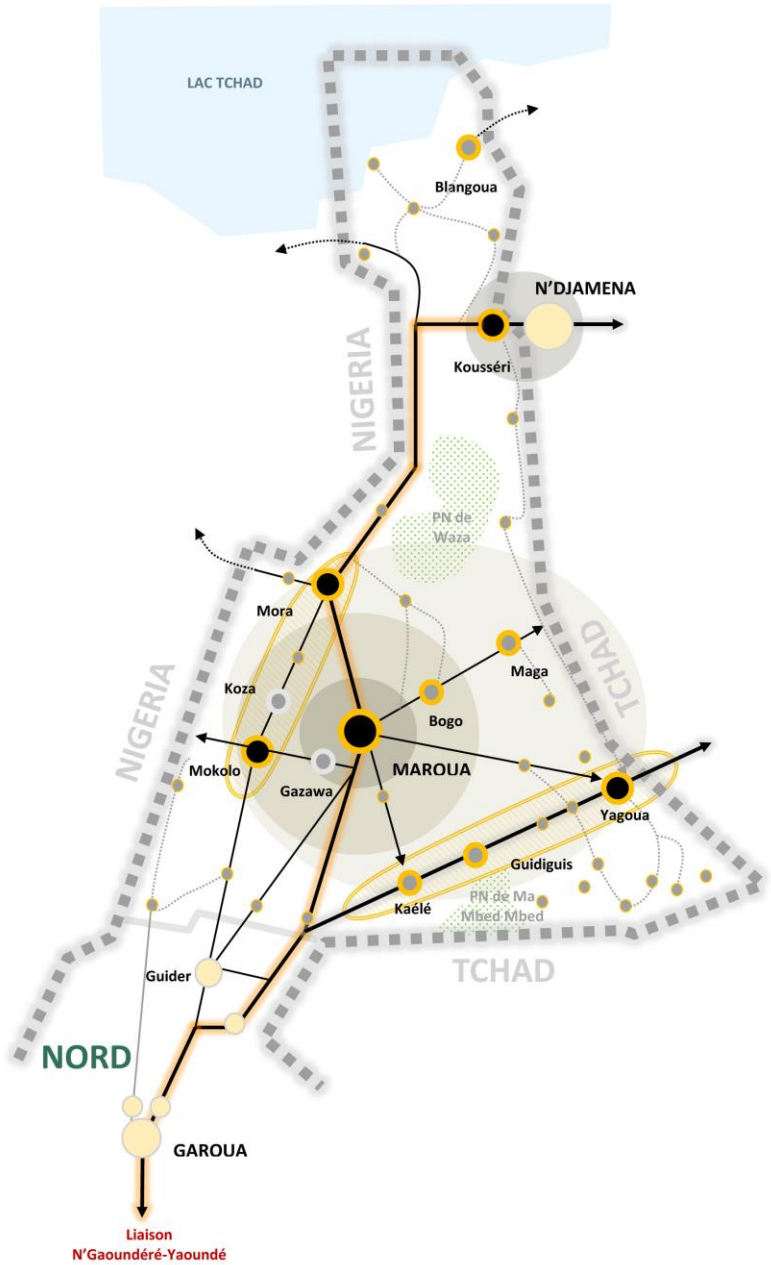
373. **Renforcer l'offre en équipements de base dont le déficit est partagé par la majorité des centres urbains de la Région** (déficit en équipements de santé et d'éducation, sous scolarisation, problèmes sanitaires liés à l'eau et à l'assainissement, …).

374. **Préserver un environnement particulièrement fragile** par la lutte contre les risques environnementaux qui menacent la plupart des centres urbains (inondation, érosion, glissement de terrains, …), la protection des sites périurbains à usage agricole, la protection de la ressource en eau et la lutte contre la désertification.

Région Extrême-Nord

- ***Un réseau urbain polarisé par Maroua, à tendance équilibré, soutenu par des villes secondaires : Kousséri, Mora, Mokolo, Yagoua et Kaélé ;***
- ***Un réseau urbain structuré suivant une logique spatiale, Centre/Périphérie, avec des fronts d'urbanisation frontaliers ;***
- ***Un réseau de desserte étoilé à partir de Maroua et des liaisons transversales entre les villes secondaires ;***
- ***Des interconnexions frontalières, orientées principalement vers le Tchad.***

Figure 45. Système urbain de la Région Extrême-Nord



5 Le Système urbain national

375. La caractérisation du système urbain national s'appuie sur l'analyse des armatures urbaines régionales, non comme une juxtaposition de territoires mais comme des microsystèmes en interdépendance.

376. L'analyse à l'échelle régionale, même si elle se réfère à un découpage administratif, ne s'est pas cantonnée dans une vision segmentée du territoire mais a permis de comprendre la logique et le fonctionnement des systèmes urbains de proximité, à l'échelle de chaque Région, et de mettre en évidence les interdépendances entre les différents territoires régionaux (zone d'influence, polarisation, fonctionnement territorial, liens et flux d'échanges,…).

377. Changer d'échelle d'observation, du local au national, est une transition qui nécessite un processus synthétique et comparé de positionnement des réseaux urbains, dont la finalité sera de dégager des éléments pertinents pour la caractérisation du système urbain national.

L'analyse synthétique comparée des armatures urbaines régionales est développée selon le référentiel suivant :

➔ **Unité d'observation :**

10 Régions et pour certains indicateurs, les villes principales.

➔ **Indicateurs :**

Plus de 50 indicateurs renseignant 5 grandes entrées, jugées pertinentes pour l'évaluation des réseaux urbains régionaux :

1. **Occupation au sol** (superficies et ratios des principales affectations au sol)
2. **Démographie et répartition spatiale de la population** (indicateurs démographiques, répartition des villes par catégorie de taille, indice de primatie régional et répartition spatiale de la population urbaine à l'échelle du Département)
3. **Réseaux de desserte** (dessertes routière, ferroviaire, maritime, fluviale et aérienne, frontalier terrestre et armature logistique)
4. **Activités économiques et fonctions des villes principales :**
   - **Industrie** (répartition régionale par secteur d'activité, part de concentration des unités industrielles dans les villes et répartition spatiale des MAGZI)
   - **Tourisme** (répartition régionale des sites touristiques et des principaux établissements touristiques et de loisirs)
   - **Université** (répartition régionale des institutions universitaires, des établissements

d'enseignement supérieur et des établissements non universitaires)

5. **Equipements de base et réseaux d'infrastructures :**
   - **Santé** (répartition régionale de l'offre sanitaire par catégorie : Hôpital de référence, Hôpital, Centre de Santé)
   - **Education** (répartition régionale de l'offre éducative par niveau d'enseignement : préscolaire, primaire et secondaire)
   - **Eau potable, assainissement amélioré et électricité** (taux de desserte par Région)

➔ **Objectifs :**

- Evaluation des dynamiques urbaines régionales (caractérisation et problématisation)
- Identification des axes de développement préliminaires

➔ **Finalités :**

- Positionnement national et régional des villes permettant de comprendre le fonctionnement territorial et d'identifier les interdépendances spatiales et fonctionnelles entre les Régions (positionner chaque Région pour savoir si elle peut fonctionner à son propre niveau, ou en forte interdépendance/externalité avec d'autres régions, quels sont les principaux atouts sur lesquels pourra s'appuyer son développement, ses singularités, ses contraintes, …).
- Caractérisation spatiale du système urbain national sur la base de deux principales données :
  - Aire d'influence des grandes agglomérations à l'échelle nationale, inter et intra régionale,
  - Rôles des grandes agglomérations dans les réseaux d'échanges transfrontaliers, national, inter et intra régional.

5.1 Analyse synthétique comparée des armatures urbaines régionales

Voir tableaux synthétiques ci-après.

5.1.1 OCCUPATION AU SOL

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAMEROUN
Forêt/Savane/ Steppe	Superficie (ha)	6 317 906	6 788 592	10 955 191	2 903 111	1 891 435	6 499 194	1 729 231	1 355 189	4 671 595	2 379 085	45 490 529
	(%)	14%	15%	24%	6%	4%	14%	4%	3%	10%	5%	100%
Culture/ Plantation	Superficie (ha)	3 975	29 538	0	51 295	59 137	798	2 486	435	44 820	52 600	245 085
	(%)	2%	12%	0%	21%	24%	0%	1%	0%	18%	21%	100%
Prairie	Superficie (ha)	-	-	-	359 444	-	-	-	-	-	19 723	379 167
	(%)	0%	0%	0%	95%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	100%
Zone humide/Plan d'eau	Superficie (ha)	66 267	49 951	25 055	93 925	39 755	94 104	10 628	25 801	9 809	34 332	449 627
	(%)	15%	11%	6%	21%	9%	21%	2%	6%	2%	8%	100%
Surface Urbanisée	Superficie (ha)	**10 301**	**24 612**	**8 292**	**11 859**	**27 759**	**13 646**	**11 407**	**14 536**	**7 243**	**12 778**	**142 433**
	(%)	**7%**	**17%**	**6%**	**8%**	**19%**	**10%**	**8%**	**10%**	**5%**	**9%**	**100%**
Sols nus et autres	Superficie (ha)	-	401	6 800	174	-	693	-	-	2 202	-	10 269
	(%)	0%	4%	66%	2%	0%	7%	0%	0%	21%	0%	100%
Superficie totale (ha)		6 398 449	6 893 094	10 995 338	3 419 808	2 018 086	6 608 434	1 753 752	1 395 961	4 735 669	2 498 518	46 717 110
%		14%	15%	24%	7%	4%	14%	4%	3%	10%	5%	100%

SYNTHESE

L'analyse de la surface urbanisée rapportée à la superficie de la Région, selon un indice d'écart[44] , permet de distinguer 4 catégories de Régions :

1. **Le Littoral** (-16 points), correspond à une Région limitée en superficie mais avec une surface urbanisée étendue ;
2. **L'Ouest** (-8 points), **le Nord-Ouest** (-4 points), **le Sud-Ouest** (-4 points) et **le Centre** (-4 points) représentent des valeurs médianes négatives qui s'expliquent, pour les premières régions, par une forte urbanisation sur des territoires relativement limités et pour le Centre par un territoire étendu avec des surfaces urbanisées très importantes ;
3. **L'Extrême-Nord** (équivalent), **l'Adamaoua** (+5 points), **le Sud** (+4 points) et **le Nord** (+4 points), présentent des valeurs médianes positives correspondant à des territoires régionaux relativement vastes ;
4. **L'Est** (+18 points), correspond à une Région très vaste et faiblement urbanisée.

5.1.2 DEMOGRAPHIE ET REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION (Estimation 2015)

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAMEROUN
Population totale	Effectif	1 254 819	4 239 788	962 045	3 875 845	3 392 078	2 456 676	2 276 214	2 247 988	870 479	1 746 541	**23 322 472**
	(%)/National	5%	18%	4%	17%	15%	11%	10%	10%	4%	7%	100%
Population urbaine	Effectif	502 991	3 344 034	450 464	1 218 961	2 988 749	826 397	1 086 604	1 075 251	397 996	831 739	12 723 187
	(%)/Régional	40%	79%	47%	31%	88%	34%	48%	48%	46%	48%	55%
Population rurale	Effectif	751 828	895 755	511 581	2 656 883	403 329	1 630 278	1 189 610	1 172 737	472 483	914 802	**10 599 285**
	(%)/Régional	60%	21%	53%	69%	12%	66%	52%	52%	54%	52%	45%
Nbre de villes (10 000 -50 000 Hab.)		**6**	**15**	**9**	**24**	**5**	**13**	**19**	**15**	**1**	**7**	**114**
Nbre de villes (50 000-100 000 Hab.)		**1**	**1**	**0**	**3**	**2**	**1**	**1**	**5**	**2**	**1**	**17**
Nbre de villes (100 000-500 000 Hab.)		**1**	**0**	**1**	**2**	**1**	**1**	**2**	**2**	**1**	**4**	**15**
Nbre de villes (de 2,5 - 3 Millions Hab.)		**0**	**1**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**
Indice de primatie régionale		**5,0**	**57,5**	**2,9**	**3,1**	**21,8**	**4,4**	**4,6**	**3,8**	**1,2**	**1,0**	**1,1**
Répartition spatiale de la population urbaine												(+30%) (10%-30%) (-10%)
		Equilibré	Polarisé integral	Equilibré	Equilibré	Polarisé integral	Equilibré	Polarisé	Equilibré	Equilibré	Polarisé integral	

SYNTHESE

L'analyse du rapport Urbain/rural montre que :

- Le Centre et le Littoral sont des Régions fortement urbaines grâce à la présence des deux principales villes du pays, Yaoundé et Douala
- Les trois Régions septentrionales, l'Adamaoua, le Nord et l'Extrême-Nord, sont à dominante rurale malgré la présence d'importants centres urbains (Garoua et Maroua) ;
- L'Est, le Nord-Ouest, l'Ouest, le Sud et le Sud-Ouest avoisinent un rapport urbain/rural équilibré qui évoluera vers une dominante urbaine.

La répartition régionale des villes par catégorie de taille et l'analyse de l'indice de primatie régionale font apparaître que :

- Le Centre, se caractérise par un manque de villes intermédiaires entre Yaoundé et les petits centres urbains avec une primatie écrasante (57,5) dû au caractère macrocéphale de Yaoundé ;
- Le Littoral a un nombre limité de villes mais bien hiérarchisées ce qui explique une primatie moins prononcée (21,8) que celle du Centre ;
- Le Sud-Ouest, présente un réseau urbain qui repose sur de grandes agglomérations (+100 000 habitants) avec une primatie presque neutre (1) ;
- L'Extrême-Nord, l'Ouest, le Nord-Ouest et le Nord, ont des réseaux urbains bien hiérarchisés et des primaties rapprochées avec toutefois une polarisation plus accentuée pour le Nord-Ouest et le Nord ;
- L'Adamaoua, l'Est et le Sud, ont des réseaux urbains hiérarchisés avec un nombre réduit de villes.

[44] Indice d'écart exprimé en « points », mesuré sur la base de la différence entre la part de la superficie Région et celle de la surface urbanisée.

5.1.3 RESEAUX DE DESSERTE

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
DESSERTE ROUTIERE												
Connectivité (Réseau classé)		0,13	0,16	0,24	0,32	0,21	0,14	0,16	0,29	0,03	0,13	0,49
Etat des Routes (R. classé)	**Revêtue**	33%	30%	19%	25%	37%	29%	24%	30%	23%	27%	27%
	Non revêtue	67%	70%	81%	75%	63%	71%	76%	70%	77%	73%	73%
Etat des Routes (Réseau total)	**Revêtue**	8%	7%	3%	5%	12%	6%	4%	6%	6%	9%	6%
	Non revêtue	92%	93%	97%	95%	88%	94%	96%	94%	94%	91%	94%
Linéaire de Routes (km)	**Nationales**	1090	1227	784	575	336	833	446	339	1078	645	7353
	Régionales	302	1078	1185	822	575	391	247	584	378	148	5710
	Départ.	616	1249	986	948	417	1028	354	516	1138	394	7645
FRONTALIER TERRESTRE												
Nombre de points frontaliers (les plus importants)		-	-	4	2	-	1	-	-	2	2	-
Passage frontalier (les plus importants)		-	-	Garoua Boulai, Gari Gombo, Kenzou (RCA) Moloundou (Congo)	Kousséri, Blangoua et Yagoua (Tchad) Fotokol et Amchide(Nigéria)	-	Bogdibo (Tchad)	-	-	Kye Ossi (Guin.Equ.)/Abang Minko'o (Gab.)	Ekok (Nigéria)	-
DESSERTE NON ROUTIERE												
Ferroviaire		Opérationnelle	Opérationnelle	Opérationnelle	-	Moitié du linéaire non opérationnelle	-	-	-	-	Opérationnelle (faible activité)	-
Maritime		-	-	-	-	Opérationnelle	-	-	-	Opérationnelle	Opérationnelle	-
Aérienne		Opérationnelle	Opérationnelle	Opérationnelle	Opérationnelle	Opérationnelle	Opérationnelle	Non opérationnelle	Non opérationnelle	-	-	-
Fluviale		-	-	-	-	-	Non opérationnelle	-	-	-	-	-
ARMATURE LOGISTIQUE												
Plateforme logistique		1 Gare N'Gaoundéré	-	1 Gare Bélabo	-	1 PAD Douala Edéa (projet)	-	-	-	1 Port Kribi (projet en cours)	-	
SYNTHESE		En termes de desserte routière, l'Extrême-Nord et l'Ouest présentent la meilleure connectivité (~30%) grâce à leurs réseaux étoilés et à la fréquence des relations transversales entres les villes. La Région Sud se caractérise par une connectivité particulièrement faible (0,03%). Les indices des autres régions se rapprochent (13 à 16%). En termes de liaisons frontalières terrestres, les échanges sont orientés plus vers l'est et le sud (Tchad, RCA, Congo, Gabon, Guinée-Equatoriale) que vers l'ouest (Nigéria) où les passages informels priment. En termes de desserte non routière, certaines Régions disposent d'infrastructures parfois non opérationnelles ou à faible activité : - La moitié du linéaire ferroviaire dans le Littoral est non opérationnel ; - Le ferroviaire dans le Sud-Ouest est en faible activité ; - L'activité du Port fluvial à Garoua (Nord) est à l'arrêt ; - La desserte aérienne dans le Nord-Ouest et l'Ouest est non opérationnelle										

5.1.4 ACTIVITES ECONOMIQUES ET FONCTIONS DES VILLES

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
INDUSTRIE												
Répartition par branche d'activités des entreprises et établts du secteur secondaire (Nombre)	**Extraction**	0	Ydé : 5 Cent. : 0	3	0	Dla : 18 Litt. : 2	0	1	1	0	0	30
	Industries alimentaires	35	Ydé : 179 Cent. : 24	8	13	Dla : 212 Litt. : 29	113	33	75	13	33	767
	Autres Ind. Manufact.	172	Ydé : 2810 Cent. : 133	75	153	Dla : 3319 Litt. : 123	264	1006	1227	198	976	10456
	Electricité Gaz, Eau	2	Ydé : 25 Cent. : 33	8	9	Dla : 52 Litt. : 18	23	11	8	3	3	195
	Construction	15	Ydé : 229 Cent. : 10	11	19	Dla : 281 Litt. : 10	39	32	26	6	28	706
	Total (Nombre)	**224**	**Ydé : 3248 Cent. : 200**	**105**	**194**	**Dla : 3882 Litt. : 182**	**439**	**1083**	**1337**	**220**	**1040**	**12154**
Répartition urbaine (% ville- Chef-lieu de Région)		52,23% N'Gaoundéré	94,19 Yaoundé	53,33% Bertoua	76,28% Maroua	95,52% Douala	45,33% Garoua	77,28% Bamenda	28,12% Bafoussam	25,90% Ebolowa	71,34% Buéa et Limbé	-
Zones industrielles crées par la MAGZI (Superficie ha)		115 ha N'Gaoundéré	316 ha Yaoundé	-	-	Dla(Bassa) : 150 ha Dla(Bonabéri) : 192 ha	42 ha Garoua	-	94 ha Bafoussam	-	-	
SYNTHESE		Par ordre d'importance, les Régions les plus industrialisées sont le Littoral et le Centre qui se distinguent nettement. Elles sont suivies de l'Ouest, du Nord-Ouest et du Sud-Ouest. Le Nord se positionne en tête du troisième lot, suivi de l'Adamaoua et du Sud. L'Est est Région la moins industrialisée. La répartition spatiale des entreprises et des établissements du secteur secondaire montre que l'industrie est un fait urbain. Les unités industrielles se concentrent majoritairement dans les villes Chefs-lieux de Région. Yaoundé et Douala en comptent le nombre le plus important dans des proportions équivalentes, avec un léger avantage pour Douala.											

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
TOURISME												
Sites touristiques	**Nombre**	134	96	65	110	72	46	39	87	88	91	**828**
	(%)	16%	12%	8%	13%	9%	6%	5%	11%	11%	11%	**100%**
Etablissement hôteliers	**Nombre**	114	504	176	136	530	87	105	228	178	168	**2226**
	(%)	5%	23%	8%	6%	24%	4%	5%	10%	8%	8%	**100%**
	Part hôtels non classés (%)	89%	83%	98%	77%	81%	70%	77%	76%	72%	77%	**81%**
Etablissements de restauration	**Nombre**	52	73	10	22	231	33	25	17	30	6	**499**
	(%)	10%	15%	2%	4%	46%	7%	5%	3%	6%	1%	**100%**
Etablissement de loisirs	**Nombre**	38	31	6	12	68	7	0	13	17	3	**195**
	(%)	19%	16%	3%	6%	35%	4%	0%	7%	9%	2%	**100%**
Agences de voyages	**Nombre**	4	52	0	0	33	6	13	0	0	3	**111**
	(%)	4%	47%	0%	0%	30%	5%	12%	0%	0%	3%	**100%**
Source : Annuaire statistique .2013-2011												
SYNTHESE		L'Adamaoua et l'Extrême-Nord sont les deux Régions qui concentrent le plus grand nombre de sites touristiques, toutes catégories confondues. L'offre en établissements d'hébergements et autres établissements touristiques n'est pas en adéquation avec leur potentiel touristique. La répartition régionale des établissements hôteliers se caractérise par de grandes disparités qui traduisent l'histoire du secteur mais aussi les dynamiques socio-économiques récentes. En 2009, les Régions Centre et Littoral concentrent environ 46,5% du parc hôtelier du pays toutes catégories confondues, 34,5% des hôtels classés 87,5% des hôtels de la catégorie 4 étoiles et plus et les deux seules cinq étoiles situées à Yaoundé.										

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
UNIVERSITE / POLE DU SAVOIR												
Université (Public) 209 036 Etdts (83%)	**Nombre**	9 N'Gaoundéré	15 Yaoundé (I, II, sous tutelle)	-	7 Maroua	11 Douala	-	7 Bamenda	8 Dschang	-	9 Buéa	66
	Effectifs Etdts	15 308	91 976	-	10 547	46 659	-	2 506	25 532	-	16 508	209 036
	(%)	7,32%	44%	-	5,05%	22,32%	-	1,20%	12,21%	-	7,9%	100%
Nombre d'établissements IPES (Privé) 41 310 Etdts (17%)		1 N'Gaoundéré : 1	85 Yaoundé : 66 Obala : 4 Monatélé : 1 Soa : 1 Mfou : 2 Mbalmayo : 1 Ombessa : 1 Eséka : 4 Nanga Eboko : 5	3 Bertoua : 3	1 Maroua : 1	59 Douala : 53 Nkongsamba : 1 Edéa : 1 Pouma : 4	4 Garoua : 4	21 Bamenda : 21	16 Bafoussam : 6 Dschang : 2 Bangangté : 4 Foumban : 1 Bandjoun : 3	6 Ebolowa : 4 Sangmélima : 1 Meyomessala : 1	22 Buéa : 16 Mamfé : 2 Kumba : 1 Limbé : 1 Muea : 1 Tiko : 1	218
Total (Public et privé) 250 346 Etdts		10	100	3	8	70	4	28	24	6	31	284
Etablissements Non Univ. (Accès avec Baccalauréat)		2 N'Gaoundéré : 2	15 Ayos : Mbalmayo : Sa'a : 1 Yaoundé : 12	1 Bertoua : 1	2 Maroua : 2	4 Douala : 3 Nkongsamba : 1	3 Garoua : 2 Guider : 1	5 Bambili : 1 Bamenda : 4	4 Bafoussam : 2 Dschang : 1 Foumban : 1	3 Ebolowa : 3 Emongal : 1 Sangmélima : 1	4 Buéa : 3 Limbé : 1	43
SYNTHESE		7 Régions sont des pôles universitaires publics dont les plus importants sont Yaoundé I, Yaoundé II et Douala. L'Est et le Sud compte un nombre réduit d'établissements, exclusivement privés vu leur faible poids urbain. L'effort du secteur privé est nettement plus important dans les Régions Centre, Littoral, Nord-Ouest et Sud-Ouest. Les établissements privés sont également présents dans les Régions où le secteur public est absent (Est, Nord et Sud).										

5.1.5 EQUIPEMENTS DE BASE ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURES

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
SANTE												
Hôpital Central ou Général		0	7	0	0	3	(Projet)	0	0	1	0	12
Hôpitaux Publics Régional/District		8	32	14	23	19	13	19	28	9	15	180
	Ratio/100000 Hab.	0,63	0,76	1,45	0,59	0,56	0,52	0,83	1,24	1,03	0,85	0,77
Hôpitaux Privés	**Total hôpitaux**	1	16	8	5	32	4	4	9	6	22	107
	Ratio/100000 Hab.	0,07	0,38	0,83	0,13	0,94	0,16	0,17	0,40	0,69	1,26	0,46
Hôpitaux Publics et Privés	**Total hôpitaux**	9	48	22	28	51	17	23	37	15	37	287
	Ratio/100000 Hab.	0,70	1,14	2,28	0,72	1,50	0,68	1,00	1,64	1,72	2,11	1,23
Centres de Santé Publics	**Total CS**	138	439	151	305	167	187	263	417	170	242	2479
	Ratio/10000 Hab.	1,09	1,03	1,57	0,79	0,49	0,76	1,16	1,85	1,95	1,38	1,06
SYNTHESE		Malgré le poids démographique et l'importance de l'urbanisation dans la zone ouest, on note l'absence d'hôpital général et central dans cette partie du territoire. La zone nord va être dotée d'un hôpital de référence qui sera situé à Garoua (projet programmé). En termes de couverture sanitaire, les Régions Adamaoua, Nord et Extrême-Nord apparaissent clairement comme les plus défavorisées avec des ratios très faibles par rapport à la norme (hôpital/100 000 habitant). Pour les centres de santé, les Régions Nord et Extrême-Nord sont défavorisées. On note également une faible couverture pour le Littoral qui peut s'expliquer par la présence de structures sanitaires d'importance couvrant une grande partie des besoins de la population, surtout dans le Département du Wouri.										

INDICATEURS		ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
EDUCATION												
Part Population Région		5,34%	18,45%	4,09%	16,66%	13,96%	10,54%	10,59%	8 ,98%	3,75%	7,64%	**100%**
Préscolaire	**Taux Brut de Scolarisation**	12,7%	57,8%	34,6%	5,2%	53,1%	7,6%	40,2%	41,9%	50,5%	37,5%	**34,3%**
(public & privé)	**Poids écoles**	1,9%	27,2%	4,9%	2,4%	18,7%	2,3%	14,2%	11,7%	7,7%	9%	**100%**
	Ratio Elèves-salle	33,6	28,9	30,6	34,2	29,9	29,2	24,9	29,0	22,8	24,9	**28**
Primaire **(public & privé)**	**Taux Brut de Scolarisation**	121%	107%	114%	123%	93%	131%	124%	148%	136%	106%	**118%**
	Indice Parité	0,82	1	0,92	0,79	1	0,78	1	0,97	1,02	1,03	**0,91**
	Poids effectif	5%	16%	6%	19%	10%	12%	10%	12%	4%	6%	**100%**
	Poids écoles	6%	19%	6%	13%	11%	8%	12%	12%	6%	8%	**100%**
	Ratio Elèves-salle	72	39	63	84	35	85	39	50	41	37	**50**
	Déficit en salles	527	1718	524	2776	1285	1717	1964	1974	592	1299	**9655**
Secondaire **(public & privé)**	**Poids effectif**	3%	21%	4%	9%	18%	6%	11%	15%	5%	8%	**100%**
	Poids écoles	2,5%	26%	4%	7%	15%	4%	13,5%	12,5%	5%	10,5%	**100%**
	Ratio Elèves-salle (public)	59,46	57,88	57,17	72,43	67,27	76,48	60,57	58,24	51,75	57,83	**61,40**

Source : Annuaire statistique. 2013-2014, MINESEC

SYNTHESE

Préscolaire : Les disparités régionales de préscolarisation apparaissent clairement à travers le TBS, la répartition géographique des écoles maternelles ainsi que le ratio élèves /salle de classe. Les Régions Centre, Littoral et Sud enregistrent les TBS les plus élevés, suivis des Régions Ouest et Nord-Ouest. Le Sud-Ouest et l'Est se situent dans une fourchette intermédiaire. La zone septentrionale du territoire, Adamaoua, Nord et Extrême-Nord enregistre les taux les plus faibles. C'est également la zone la plus faiblement couverte avec seulement près de 2% pour chacune des trois Régions en écoles maternelles.

Primaire : Le système scolaire est caractérisé par un bon accès dans toutes les Régions (taux supérieur à 100% lié à des entrées tardives ou précoces), sauf pour le Littoral où le faible taux comparé à la moyenne nationale semble lié à une insuffisance de l'offre qu'à une faible demande. Le comparatif des TBS filles et garçons souligne la situation particulière des régions de l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême-Nord dont les indices de parité sont en deçà de la moyenne nationale. Des discriminations à l'égard de la scolarisation des jeunes filles subsistent dans ces régions. En termes de ratio élèves/salle de classe, ces trois régions avec des ratios très élevés par rapport à la moyenne nationale, apparaissent clairement comme sous-équipées.

Secondaire : Les établissements secondaires sont concentrés dans le Centre et le Littoral, du fait du poids urbain de ces deux Régions capitales. Comme pour les autres niveaux d'enseignement, le Nord, l'Extrême-Nord et l'Adamaoua apparaissent comme des Régions défavorisées.

Le comparatif des différents indices éducation, tous niveaux confondus, placent les Régions de la zone septentrionale en situation défavorable par rapport aux autres Régions et ce malgré le poids démographique non négligeable qu'elles représentent. A souligner également la faiblesse de l'offre privée dans cette zone.

INDICATEURS	ADAMAOUA	CENTRE	EST	EXT-NORD	LITTORAL	NORD	N-OUEST	OUEST	SUD	SUD-OUEST	CAME ROUN
EAU POTABLE, ASSAINISSEMENT AMELIORE, ELECTRICITE											
Accès à l'Eau Potable (% population)	45,5%	Ydé: 80,2% Cent.: 52,7%	41,6%	53,8%	Dla: 95,9 % Litt.: 78,8%	36,9%	65,6%	49,4%	47,8%	63,3%	61%
Accès Assainissement Amélioré (% population)	52,9%	Ydé: 51,8% Cent.: 35,8%	24,4%	20,9%	Dla: 59,8 % Litt.: 53,1%	35,2%	48,7%	42,3%	31,2%	34%	40,4%
Taux de desserte électrique (% population)	25,5%	Ydé: 98,2% Cent.: 46,7%	23,6%	11,8%	Dla: 97,1 % Litt.: 67,2%	16,6%	31,0%	56,6%	72,1%	36,4%	36,4%

SYNTHESE

En termes d'accès à l'eau potable, outre Douala et Yaoundé et les Régions Nord-Ouest et Sud-Ouest, le reste des Régions présentent un taux d'accès inférieur à la moyenne nationale. Le Nord enregistre le taux de desserte le plus faible.

En termes d'accès à l'assainissement amélioré, la moyenne nationale demeure faible avec des taux particulièrement bas pour l'Est et l'Extrême-Nord.

En termes de desserte électrique, hormis Yaoundé et Douala dont la couverture est quasi-totale, les autres Régions présentent des disparités avec un très faible taux de desserte pour l'Extrême Nord, le Nord et l'Adamaoua, bien en dessous de la moyenne nationale. Le Sud demeure la Région la mieux desservie.

5.1.6 EVALUATION / AXES DE DEVELOPPEMENT

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
CENTRE ***Un système urbain mono centrique à très forte polarisation***	▪ Un territoire régional étendu avec une situation géographique centrale, à la croisée des principaux réseaux de desserte nationale ; ▪ Une Région Capitale qui bénéficie d'un niveau d'équipements et de services supérieurs et d'un statut de Métropole (développement du secteur tertiaire) ; ▪ Un réseau urbain polarisé intégralement par Yaoundé et une structure urbaine peu hiérarchisée ; ▪ Un front d'urbanisation principal Nord-Sud, intégrant les villes de **Bafia, Obala, Yaoundé** et **Mbalmayo** et des fronts d'urbanisation secondaires structurés autour des cours d'eau et de la voie ferrée ; ▪ Une vaste zone de la Région est un territoire presque désert (Département du Mbam et Kim) ; ▪ Un réseau de desserte routière à faible connectivité dû au manque de liaisons transversales entre les villes périphériques ; ▪ Un front d'urbanisation où prédomine la pratique de l'agriculture ; ▪ Une Industrie concentrée, presqu'entièrement à Yaoundé ; ▪ Près du 1/3 des établissements d'enseignement supérieurs sont concentrés à Yaoundé. Les villes secondaires bénéficient de quelques établissements du secteur privé ; ▪ En termes de desserte en commodités (eau, assainissement et électricité), il y a Yaoundé et le reste de la Région, caractérisé par un niveau relativement faible par rapport à la moyenne nationale ; ▪ Sur le plan urbain, prolifération de l'habitat anarchique qui menace le développement des villes, notamment Yaoundé. **Axes de Développement :** ➢ ***Articuler le développement de Yaoundé à son aire métropolitaine.*** *Actuellement en cours d'étude, une stratégie de développement de Yaoundé et de son aire métropolitaine – Rayon de 30Km (CDS) pour décongestionner le centre et assurer des relations transversales en périphérie ;* ➢ ***En perspective, renforcer les villes secondaires de l'armature urbaine régionale pour les faire émerger en tant que pôles d'équilibre régionaux (Mbalmayo, Obala, Bafia, Eséka et Nanga Eboko)***

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
SUD ***Un système urbain bicentrique Fortement externalisé***	▪ Un territoire régional très vaste et faiblement urbanisé ; De vastes zones (allant de l'Océan aux confins est de la Région) dépourvues de villes ; ▪ Une position aux frontières de 3 pays de l'Afrique Centrale : Guinée Equatoriale, Gabon et Congo, avec 2 points de passages frontalier terrestre ; ▪ Un faible taux de connectivité du réseau routier, très insuffisant qualitativement et quantitativement ; ▪ Des villes sans relations entre elles ; Le réseau urbain est complètement déséquilibré et extraverti en faveur des deux grandes Métropoles nationales. Les liaisons entre les quatre principales villes de la Région sont quasiment inexistantes et doivent obligatoirement passer par **Ebolowa** ; ▪ Un faible niveau d'équipement qui se traduit par le manque de plusieurs équipements et services urbains, notamment en termes de voirie urbaine, d'adduction d'eau et d'électricité, d'inexistence de réseau de drainage. Au niveau éducation on note l'insuffisance des capacités d'accueil des équipements et du personnel enseignant. Au niveau santé, le Sud est la seule Région, hormis le Centre et le Littoral, qui dispose d'un hôpital général ce qui représente un atout non négligeable ; ▪ Un potentiel touristique important et diversifié, lié au littoral propice au développement d'une activité balnéaire et à la richesse des écosystèmes (forêts, montagnes, chutes, grande faune, etc.) propice à un tourisme de safaris. ▪ Les grands projets (en cours et programmés) notamment le Projet du Complexe Industrialo-Portuaire de **Kribi** (CIPK) d'envergure nationale avec un port en eau profonde, une zone logistique, une zone industrielle, une ville nouvelle de 120 000 habitants à long terme, et un backbone intégrant autoroute, chemin de fer et data. ▪ Un potentiel minier important, non encore exploité (Fer, or uranium) qui renforce l'attractivité de la Région. Un projet de construction d'un chemin de fer de 510 km reliant la mine de fer de Mbalam (Est) et le Port en eau profonde de Kribi. **Axes de Développement :** ➢ ***Améliorer et renforcer les axes routiers transversaux (Est-Ouest),*** *notamment* ***les liaisons transversales entre les principales villes Kribi - Ebolowa - Sangmélima.*** *Ebolowa ne se cantonnera plus uniquement dans ses fonctions administratives et d'étape sur la voie des échanges frontaliers et pourra aspirer à devenir une ville avec des fonctions commerciales importantes. L'amélioration de ces axes routiers transversaux permettra de renforcer les liens entre les villes de la Région, de faire profiter le reste de la Région du développement ayant cours à Kribi et de désenclaver les territoires à l'ouest de la Région.* ➢ ***Les échanges frontaliers dans la Région sont un atout indéniable*** *sur lequel pourra se baser son développement. A l'heure actuelle l'axe principal d'échanges frontaliers repose sur la Nationale 2 qui relie* ***Yaoundé à Ebolowa, Ambam*** *et les Frontières gabonaises et équato-guinéennes. L'état médiocre du réseau lié au manque d'entretien, ralentit un tant soit peu cette dynamique frontalière. La deuxième liaison potentielle est celle qui sera mise en place suite à la construction du pont sur le fleuve Ntem, entre la localité de* ***Campo*** *(au Cameroun) et la localité de Rio Campo en Guinée Equatoriale. Cet axe transnational situé sur le corridor* ***Kribi-Campo-Bata****, permettra l'accès aux infrastructures portuaires de Kribi et renforcera les échanges entre les deux pays.* ➢ ***En perspective exploitation du gisement minier de Mbalam***

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
LITTORAL ***Un système urbain complexe : monocentrique et linéaire***	▪ Un territoire régional relativement réduit, très fortement urbanisé mais avec une forte disparité dans la répartition spatiale des populations ; Les zones centrale, nord et nord-est de la Région restent quasi vides de population ; ▪ Le réseau routier se résume à deux axes principaux, la N3 vers le Centre et le Sud-Ouest et la N5 qui relie Douala à la Région Ouest. Le reste des routes sont dans un mauvais état causant l'enclavement de plusieurs zones qui sont en marge de la croissance économique ; la desserte ferroviaire est partiellement non opérationnelle ; ▪ Un caractère macrocéphale de la Région avec un poids démographique et économique écrasant de la ville de Douala ; ▪ Un réseau urbain régional fortement structuré par le réseau de desserte ; Cinq des principales villes de la Région, Mbanga**, Loum, Manjo, Nkongsamba et Mélong,** suivent « le Couloir du Moungo » représenté par la Nationale 5 et la voie ferrée Douala Nkongsamba. **Edéa**, troisième ville de la Région, se localise sur l'axe qui suit le Transcam et la Nationale 3 qui relie Douala à Yaoundé. ▪ Des disparités en termes d'équipements et de services urbains puisque les principaux grands équipements socio-collectifs présents dans la Région se concentrent à Douala ; ▪ Une concentration des activités industrielles à Douala et, à moindre mesure, à Edéa ; ▪ Douala se caractérise par de fortes pressions urbaines (industries, logements, activités tertiaires et services, habitat anarchique,…) combinées à un environnement naturel particulièrement fragile et sensible (mangrove, estuaire, îles,…). **Axes de développement :** ➢ ***Une Armature Urbaine Régionale à rééquilibrer*** *par la création de pôles d'équilibre à l'échelle du Littoral. Nkongsamba et Edéa présentent des atouts (niveaux d'équipement, dynamisme socio-économique, localisation géographique,…) qui leur permettent de jouer ce rôle dans le but de renforcer leur attractivité et de soulager la pression sur Douala.* ➢ ***Le rééquilibrage de la Région passe également par la création de nouvelles liaisons routières*** *notamment entre* ***Edéa*** *et* ***Loum*** *en passant par Yabassi profitant des routes existantes, ce qui permettra d'alléger le poids des flux entre le Centre (Yaoundé), le Sud (Kribi) et les zones Ouest du Pays sur Douala. Ceci permettra de désenclaver le nord du Littoral et de redynamiser la ville de Yabassi qui pourra jouer le rôle d'encadrement du développement local ;* ➢ ***Douala, un espace urbain à maîtriser et un statut Régional à renforcer :*** ▪ ***Nécessité de la maîtrise du modèle de croissance de Douala (Etalement / Densification et problèmes de centralités)*** *qui passe nécessairement par* ***la maîtrise du foncier urbain, en préventif*** *(sécuriser les terrains)* ***et en curatif*** *(renouvellement des tissus existants, restructuration,…) ;* ▪ ***Renforcement de l'attractivité et du statut panafricain de Douala*** *par la réalisation de projets urbains d'envergure dont certains sont déjà programmés par les différents documents de planification (CDS Douala et PDU) : Le Central Business District (CBD) et le pôle multifonctionnel Sawa Beach ;* ▪ ***Restructuration des relations de la ville et du port (PAD), appelé aujourd'hui à se repositionner dans un système portuaire National en recomposition*** *avec le nouveau port de Kribi (activé), et le futur port de Limbé (projet). L'objectif est la spécialisation des infrastructures portuaires, « chaque entité se spécialise dans ce qu'elle peut réaliser le mieux et à moindre coût » (CDS, Douala).*

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
OUEST ***Un système urbain polycentrique***	▪ Une forte urbanisation sur un territoire relativement limité en superficie mais avec une position centrale, à la croisée des principaux axes desservant la zone de l'ouest Cameroun ; ▪ Un rapport urbain/rural équilibré qui évoluera vers une dominante urbaine ; ▪ Un réseau de desserte développé (liaisons nationale et transversales) ; ▪ Une desserte aérienne non opérationnelle ; ▪ Un réseau urbain polarisé à tendance équilibré ; ▪ Un processus de conurbation en gestation qui concerne plusieurs agglomérations autour de Bafoussam (urbanisation extensive sur les terres agricoles) ; ▪ Des villes sous-équipées en services urbains et équipements socio-collectifs ; A noter que sur le plan quantitatif, l'Ouest est parmi les meilleures Régions en termes de couverture sanitaire (hôpitaux et Centre de Santé) ; ▪ Un campus universitaire à Dschang (près de 20 000 étudiants) et plusieurs établissements du secteur privé dans les principales villes de l'Ouest ; **Axes de développement :** ➢ ***Prendre en charge le phénomène d'urbanisation extensive sur les terres agricoles*** *dans la programmation et la planification urbaine et maîtrise de cette urbanisation qui, à moyen-long terme, impactera la production agricole et l'environnement naturel de la Région ;* ➢ ***Renforcer le caractère urbain des villes et notamment celui de Bafoussam*** *qui doit offrir l'image d'une capitale régionale et ne pas se limiter à une urbanisation de fait et à une vocation de ville transit ;* ➢ ***Développer davantage l'industrie*** *pour une meilleure valorisation des produits locaux, notamment agricoles ;* ➢ ***Développer d'autres modes de desserte (rail et air)*** *pour décongestionner les routes très encombrées ;* ➢ ***Valoriser les spécificités des terroirs*** *(culturelles, touristiques, produits labellisés,…)* ***;*** ➢ ***Renforcer et développer la vocation universitaire*** *qui caractérise l'Ouest.*

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
NORD-OUEST ***Un système urbain monocentrique***	▪ Une forte urbanisation sur un territoire relativement limité en superficie ; ▪ Un rapport urbain/rural équilibré qui évoluera vers une dominante urbaine ; ▪ Un réseau de desserte (liaisons nationale et régionales) en très mauvais état avec une desserte principale en boucle, la « Ring-Road » ; ▪ Une desserte aérienne non opérationnelle ; ▪ Un réseau urbain polarisé intégralement par **Bamenda** qui concentre toutes les activités, administratives, tertiaires, industrielles et universitaire (à **Bambili**, extension est de Bamenda) ; ▪ Un processus de conurbation de plusieurs agglomérations autour de Bamenda ▪ Des disparités dans le niveau d'équipements et de desserte en réseaux d'infrastructures, ▪ De nombreux atouts et potentiels susceptibles d'engager des dynamismes de développement à l'échelle régionale et locale : - Un potentiel agricole important qui repose sur un cadre naturel favorable à la diversité des pratiques agricoles et pastorales ; - Un potentiel touristique qui repose sur des parcs naturels, des réserves forestières et de faune, les lacs de cratère et les grandes chefferies ; - La situation frontalière qui privilégie la Région en termes d'échanges transfrontaliers avec le Nigéria et la positionne comme carrefour de redistributions vers les Régions proches Ouest, Sud-Ouest, Adamaoua et celles plus éloignées, le Centre et le Littoral. **Axes de développement** : ➢ ***Mettre en place un programme prioritaire d'infrastructures,*** *notamment de desserte pour mettre les bases du développement économique ;* ➢ ***Rééquilibrer l'armature urbaine régionale*** *par le développement de véritables centres secondaires, pour réduire les pressions sur Bamenda ;* ➢ ***Renforcer les relations transversales entre les villes secondaires*** *de la Région et celles des Régions voisines pour décongestionner les flux et les transits par Bamenda ;* ➢ ***Prendre en charge, en termes de planification et de gestion, du phénomène de conurbation*** *issu de l'urbanisation extensive que connaît la zone de Bamenda.* ➢ ***Des programmes de construction et de réhabilitation des équipements*** *pour rééquilibrer les déficits notoires dans l'équipement entre les Départements ;*

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
SUD-OUEST ***Un système urbain polycentrique Fortement externalisé***	▪ Une forte urbanisation sur un territoire relativement limité en superficie ; ▪ Un rapport urbain/rural équilibré ; ▪ Des routes de desserte en mauvais état dans la majeure partie de la Région, d'où un faible indice de connectivité ; Une desserte ferroviaire en faible activité ▪ Une Région frontalière caractérisée par la prégnance des échanges informels avec le Nigéria ; ▪ Un réseau urbain multipolaire reposant sur 4 grandes agglomérations (+100 000 habitants), mais spatialement déséquilibré car ces villes sont toutes concentrées sur un territoire réduit de la zone méridionale ; ▪ Sur le plan quantitatif, la meilleure couverture en hôpitaux due à la présence de nombreux centres urbains importants ; ▪ Un Pôle universitaire à **Buéa** et plusieurs établissements du secteur privé dans les principales villes du Sud-Ouest ; ▪ Une base économique diversifiée apte à être renforcée et développée : - Une activité industrielle et agro-industrielle développée (Raffinerie de pétrole, chantier naval, unités agro-industrielles et grandes plantations) ; - Un commerce important et dynamique profitant d'une position charnière entre le Nigéria et Douala, la première Région économique du pays. - Une activité touristique diversifiée : tourisme de montagne (Mont Cameroun), tourisme écologique (plusieurs parcs et réserves naturelles) et tourisme balnéaire développé ; - Un potentiel pour développer des activités portuaires (projet du port de Limbé). **Axes de développement :** • En termes de réseaux de desserte : ➢ ***Favoriser une desserte multimodale : routière, ferroviaire, maritime et fluviale, étant donné que la région peut exploiter ces différents modes de transport ;*** ➢ ***Multiplier les voies de desserte des villes principales, dont l'accès se fait presque exclusivement par une route très encombrée (axe vers Douala).*** ➢ ***Améliorer l'accessibilité et l'équipement des villes secondaires pour un meilleur rayonnement sur leur territoire.*** • En termes de structure urbaine : ➢ ***Tendre vers une relative spécialisation des grandes agglomérations pour favoriser les complémentarités entre les villes. Le but recherché est une compétitivité positive entre ces villes pour renforcer encore plus l'unité régionale et territoriale. La diversité des milieux naturels, des activités et des potentiels plaide pour faire de la zone méridionale du Sud-Ouest un grand bassin de vie et d'emploi avec des spécialisations relatives de ses pôles urbains.*** ➢ ***Un effort plus intense devrait également être développé en faveur de la périphérie, pour atténuer les disparités, très visibles entre les Départements du Fako et de la Même et le reste de la Région.***

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
EST ***Un système urbain monocentrique***	▪ Une Région très vaste et faiblement urbanisée ; ▪ Un rapport urbain/rural équilibré ; ▪ Une position aux frontières de 2 pays, RCA et Congo, avec 4 points de passages frontaliers terrestres dont Garoua-Boulaï demeure le plus important ; ▪ Un réseau de desserte routière en mauvais état (97% non revêtu) qui impacte les relations transversales entre les villes secondaires ; ▪ Une liaison ferroviaire qui ne dessert pas la capitale régionale ; une plateforme logistique liée au rail, à **Bélabo** ; ▪ Une desserte aérienne opérationnelle ; ▪ Un réseau urbain polarisé par Bertoua avec un premier réseau d'urbanisation relativement proche (rayon de 30Km) pour **Batouri, Bélabo** et **Abong-Mbang** et un second réseau de villes frontalières, pour **Garoua-Boulaï** et **Yokadouma** ▪ Un réseau urbain articulé à l'axe économique Nord-Sud (rail-route) et à des liaisons frontalières majeures ▪ Une très faible industrialisation ; ▪ Une faible couverture en établissements d'enseignement supérieurs vu la proximité des 2 Universités de Yaoundé et de N'Gaoundéré ; ▪ Un faible taux d'électrification. **Axes de développement :** ➢ *Le Schéma Directeur Ferroviaire prévoit le passage de la ligne de chemin de fer par Bertoua (projet programmé pour le court terme). Cette nouvelle donne permettra **une desserte multimodale de la capitale régionale et constitue une première étape dans le programme de liaisons ferroviaires vers les villes secondaires, Batouri** en premier lieu (moyen terme), **Yokadouma** et **Abong**-Mbang en second lieu (long terme).* ➢ *L'Est est une Région frontalière par excellence, et les liaisons frontalières se font à partir du réseau de villes secondaires qui s'articulent autour de Bertoua. **L'amélioration des liaisons transversales entre ces villes** constitue un axe stratégique pour le développement de la Région et sa dynamisation. **Le renforcement du niveau d'équipement des centres urbains** est également une condition préalable pour améliorer le rayonnement de ces villes au niveau local et booster l'économie régionale qui dispose d'un potentiel très diversifié (échanges frontaliers, commerce, transport, logistique, agriculture, bois, mines,…).*

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
ADAMAOUA ***Un système urbain combiné, monocentrique et linéaire***	▪ Un vaste territoire régional avec une urbanisation relativement bien répartie sur l'ensemble de la Région ▪ Une Région à dominante rurale ; ▪ Une Région Frontalière sans points de passage direct mais avec un rôle déterminant de distribution des flux vers les points de passage frontaliers situés dans les Régions voisines ; ▪ Un réseau urbain polarisé par **N'Gaoundéré** ; Un front d'urbanisation linéaire suivant la direction Est-Ouest, articulé au réseau de villes secondaires ; ▪ Une faible connectivité du réseau de desserte du fait de sa linéarité qui réduit les relations transversales périphériques ; ▪ Une desserte aérienne et ferroviaire avec un port sec à N'Gaoundéré ; ▪ Un rôle de Carrefour appuyé par des liaisons stratégiques, nationales et internationales ▪ N'Gaoundéré, un Pôle universitaire ; ▪ Une faible couverture sanitaire. **Axes de développement :** ➢ **Renforcer la fonction logistique** qui semble correspondre le plus à la vocation de la Région et au rôle qu'elle est appelée à jouer dans l'armature urbaine nationale ; ➢ **Renforcer les deux villes Banyo et Meiganga pour les faire émerger en tant que villes relais à N'Gaoundéré,** assurant de par leur situation géographique, aux extrémités ouest et est, une articulation aux autres régions et un rayonnement sur leur territoire ; ➢ **Désenclaver les zones mal desservies** pour leur assurer une meilleure intégration dans le réseau urbain régional.

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
NORD ***Un système urbain monocentrique, spatialement linéaire***	▪ Un territoire régional relativement vaste, à dominante rurale avec un réseau de villes peu dense ; ▪ Un réseau urbain principal linéaire, polarisé par Garoua ; Plusieurs villes frontalières ; ▪ Un phénomène de conurbation autour de **Garoua**, la reliant aux deux agglomérations de **Pitoa et Gashiga** (Aire urbaine de Garoua). ▪ Une faible connectivité du réseau de desserte routière du fait de sa linéarité ; ▪ En termes de couverture sanitaire en hôpitaux, le Nord apparait clairement comme une Région défavorisée avec des ratios très faibles par rapport à la norme (hôpital/100 000 habitant). C'est également le cas pour la desserte en eau et en électricité ; **Axes de développement :** ➢ ***Renforcer l'intégration de la Région au système urbain national*** *par la diversification des modes de desserte et la mise en cohérence des infrastructures avec les programmes économiques à développer :* - ***Renforcer la desserte routière*** *par l'amélioration de l'état de l'axe principal nord-sud et des routes transversales inter et intra régionales ;* - *Renforcer le transport aérien par une meilleure exploitation de l'aéroport international de Garoua ;* - ***Rétablir le fonctionnement du port fluvial*** *(projet de réhabilitation du port fluvial de Garoua déjà programmé) ;* - ***Introduire le ferroviaire,*** *prévu pour le moyen terme par le Schéma Directeur Ferroviaire (liaison* ***N'Gaoundéré-Kousséri****) ;* ➢ ***Promouvoir un développement économique intégrateur prenant en compte la lutte contre la pauvreté :*** *Les secteurs à développer peuvent s'appuyer essentiellement sur les potentiels agricoles qui caractérisent la vallée du Nord :* - ***Intensifier les cultures vivrières et maraichères,*** - ***Redynamiser et Renforcer l'activité industrielle*** *dans le but de mieux valoriser les produits de la Région et de créer de l'emploi* - ***Promouvoir et encadrer l'agriculture urbaine et périurbaine,*** - ***Promouvoir le tourisme*** *dont les activités peuvent s'articuler au potentiel naturel et historique de la Région* ➢ ***Renforcer le positionnement régional de Garoua :*** - ***A l'échelle de l'armature urbaine régionale, Garoua et Maroua sont appelées à fonctionner dans une forme de complémentarité et de coordination des programmes,*** *renforçant la cohésion territoriale de cette zone frontalière, particulièrement menacée par des risques sécuritaires et environnementaux ;* - ***A l'échelle locale, Garoua étant la principale pourvoyeuse de services dans un monde à dominante rurale, est appelée à renforcer davantage sa polarisation*** *notamment en termes qualitatif. Son niveau d'équipement devrait tenir compte non seulement des besoins de sa population urbaine mais également, pour certains services et équipements structurants, des besoins des populations de sa zone d'influence.*

REGION	CARACTERISATION / PROBLEMATISATION DU RESEAU URBAIN REGIONAL
EXTREME-NORD ***Un système urbain polycentrique***	- Un réseau urbain polarisé par **Maroua**, à tendance équilibré, soutenu par des villes secondaires : **Kousséri, Mora, Mokolo, Yagoua** et **Kaélé** ; - Un réseau urbain structuré suivant une logique spatiale « Centre/Périphérie », avec des fronts d'urbanisation frontaliers ; - Un réseau de desserte étoilé à partir de Maroua et des liaisons transversales bien développées ; - Des interconnexions frontalières, orientées principalement vers le Tchad. - En termes de couverture sanitaire, l'Extrême-Nord est une Région défavorisée avec des ratios très faibles par rapport à la norme (hôpital/100 000 habitant). C'est également le cas pour la desserte en eau et en électricité ; **Axes de développement :** ➢ ***Renforcer l'articulation de la Région Extrême-Nord au système urbain national*** *en améliorant l'état des routes mais aussi en favorisant une desserte multimodale articulant les trois modes de transport, routier, ferroviaire et aérien :* ➢ ***Mise en place d'un programme de développement économique prenant en compte la lutte contre la pauvreté, par :*** - ***L'intensification des cultures vivrières et maraichères et la valorisation des produits agricoles*** *(renforcement des structures marchandes et des installations de stockage pour une meilleure maîtrise de la commercialisation des produits agricoles) ;* - ***Le développement d'une activité industrielle orientée vers l'agro-alimentaire et la transformation de matières premières locales*** *(produits agricoles et d'élevage);* - ***La promotion et l'encadrement de l'agriculture périurbaine,*** *source de revenus d'un nombre considérable de ménages ;* - ***Le développement de l'artisanat*** *par une meilleure organisation du secteur et par l'innovation (artisanat d'art) ;* - ***La promotion du tourisme*** *par la mise en valeur du potentiel régional (restauration des monuments, qualité des services et des structures d'accueil, …) ;* ➢ ***Spatialement, créer des zones d'activités économiques innovantes*** *pour la relance économique des centres urbains ;* ➢ ***Renforcer le positionnement régional de Maroua en*** *tant que pôle économique de développement régional, ouvert sur ses pays voisins ;* ➢ ***Maîtriser la croissance démographique*** *pour limiter les impacts sur les besoins en équipements, en emplois, en logements,… ;* ➢ ***Renforcer l'offre en équipements de base*** *dont le déficit est partagé par la majorité des centres urbains de la Région (déficit en équipements de santé et d'éducation, sous scolarisation, problèmes sanitaires liés à l'eau et à l'assainissement, …).* ➢ ***Préserver un environnement particulièrement fragile*** *par la prévention et la protection contre les risques environnementaux qui menacent la plupart des centres urbains (inondation, érosion, glissement de terrains, …), la protection des sites périurbains à usage agricole, la protection de la ressource en eau et la lutte contre la désertification.*

5.2 Eléments pour la caractérisation du système urbain national

Rappel des grands indicateurs urbains du Cameroun :

Tableau 35. Grands indicateurs urbains

Grands Indicateurs urbains	2005	2015
Population totale du Cameroun (habitants)	17 463 836	**23 322 472**
Population urbaine (%)	8 514 938 (49%)	**12 723 187 (55%)**
Population rurale (%)	8 948 898 (51%)	**10 599 285 (45%)**
Nombre de villes de + 5000 habitants (seuil officiel de l'urbain)	165	**211**
Nombre de villes de + 10 000 habitants	102	**147**
Nombre de villes de + 100 000 habitants (agglomérations majeures)	9	**17**
Indice de primatie national	1,2	**1,1**
Superficie urbanisée (Ha) / (%)	-	**136 793 ha (0,3%)**
Densité moyenne	37,5 habitants/Km²	**45 habitants/Km²**

378. **Le fait urbain au Cameroun est marqué par :**

- Une augmentation continue de la population urbaine qui se traduit par un renversement du rapport urbain/rural en faveur de l'urbain ;
- Un réseau urbain soutenu par un nombre de villes relativement important, 102 agglomérations de plus 10 000 habitants dont 17 villes qui dépassent les 100 000 habitants ;
- Une armature urbaine nationale bicéphale avec deux Métropoles, Yaoundé et Douala, dont les populations varient de 2,5 à 3 Millions d'habitants, qui polarisent fortement le territoire avec un rayonnement dépassant largement le cadre national.

379. A la lumière des diagnostics élaborés au niveau local et global, il est possible de caractériser le système urbain national à partir de quatre principaux éléments qui peuvent être pertinents pour la compréhension du fonctionnement de l'armature urbaine nationale et pour l'élaboration du projet spatial territorial, objet du SNADDT :

1. **Un système urbain fortement extraverti ;**
2. **Un réseau urbain fortement articulé autour d'une liaison majeure nationale et sous-régionale ;**
3. **Une forte polarisation de l'espace qui se traduit par des interdépendances régionales ;**
4. **Une répartition spatiale déséquilibrée avec deux blocs de concentration de l'urbanisation.**

Un système urbain extraverti :

380. A l'échelle régionale, les aires d'influence des principales agglomérations (Métropoles et chefs-lieux de Régions) sont fortement articulées aux liaisons transfrontalières.

381. A l'échelle nationale, la zone de polarisation est partagée entre les deux Métropoles : Douala qui étend son aire d'influence sur toute la partie occidentale du pays et Yaoundé, sur le reste du pays étant donné sa position géographique centrale. Il n'en demeure pas moins que leurs rayonnements respectifs peuvent se chevaucher.

Figure 46. Aires d'influence des agglomerations urbaines principales

« Un système urbain extraverti »

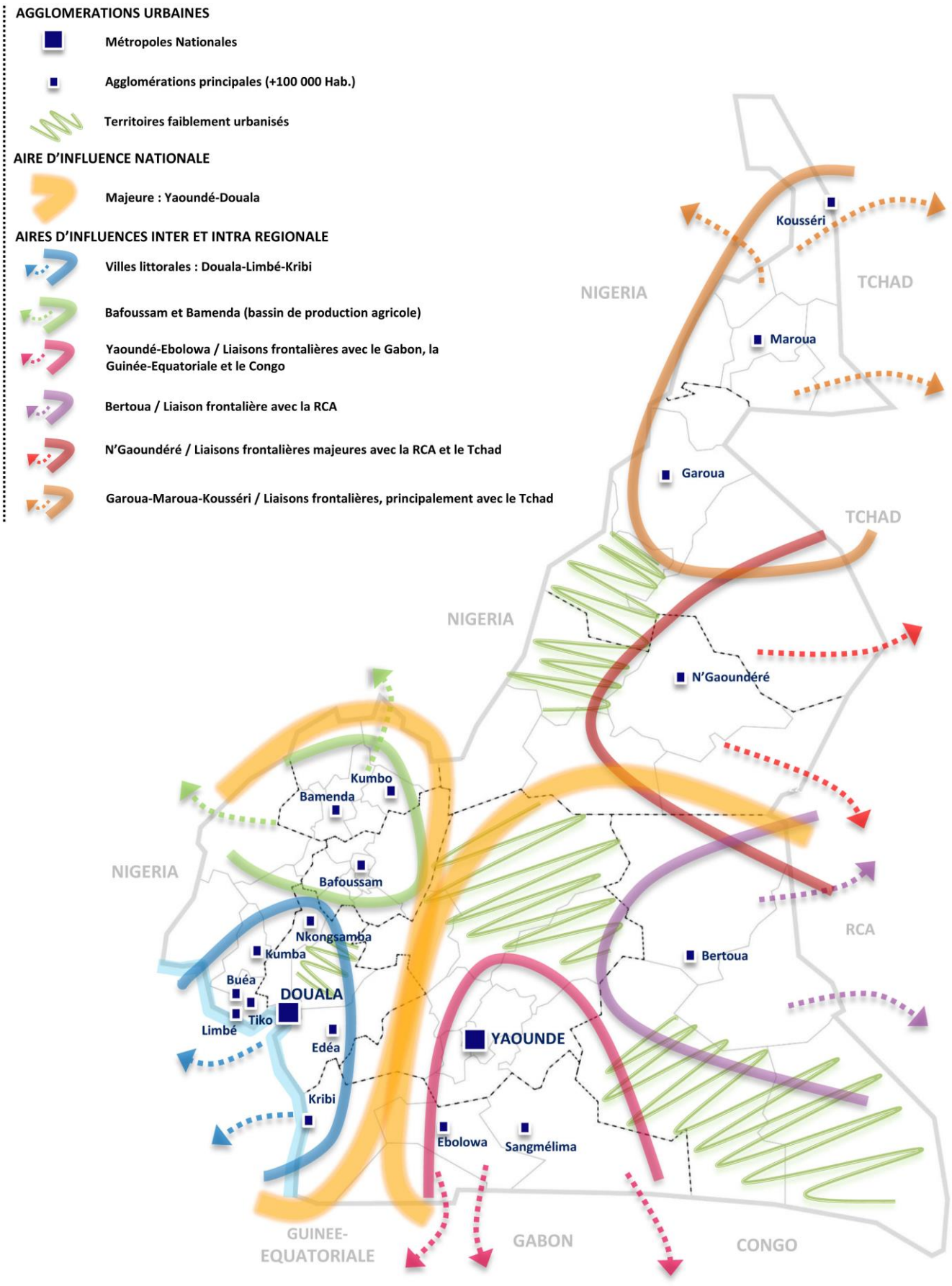
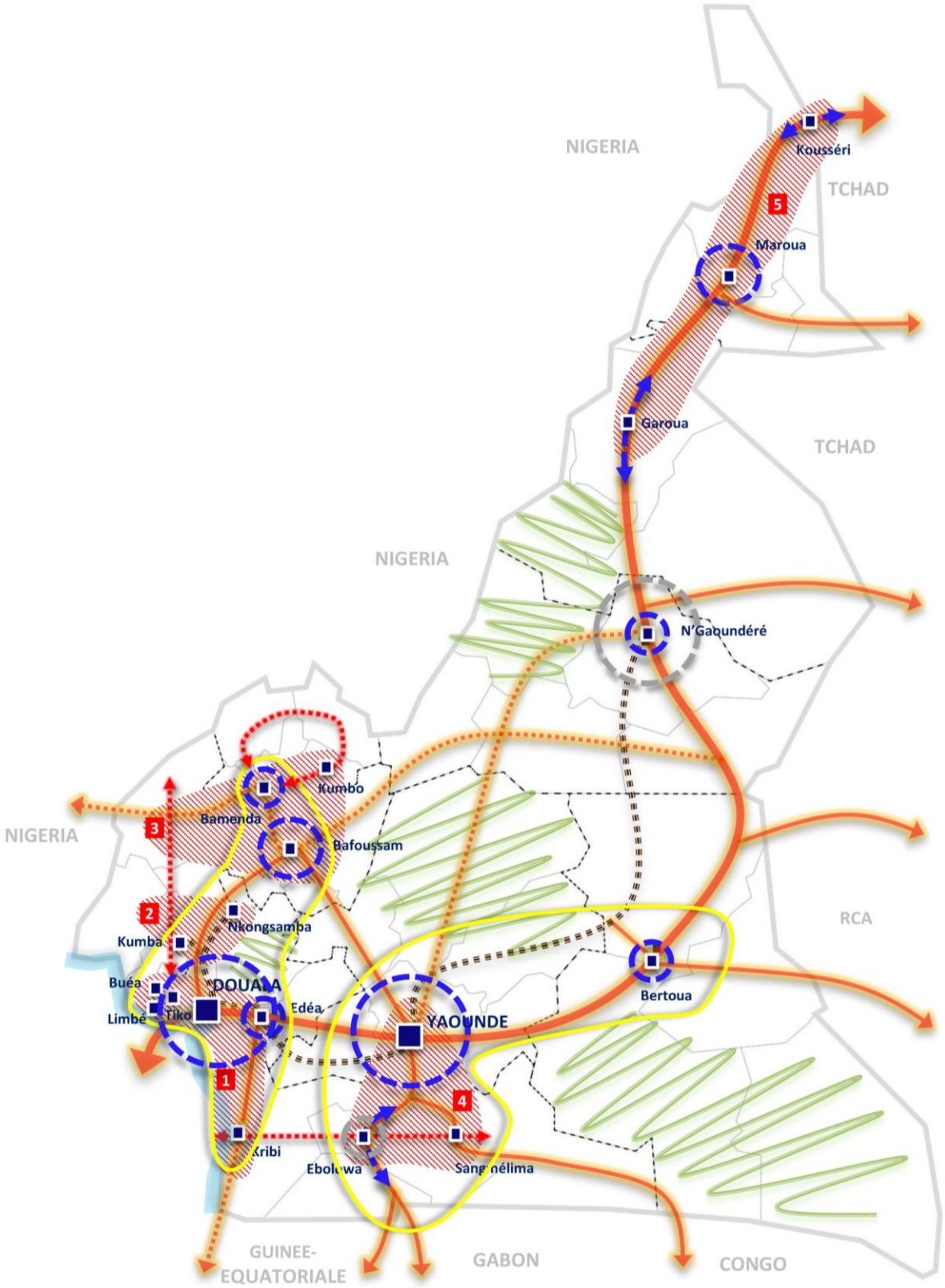


Figure 47. Interdependances régionales et articulation du réseau urbain

« Un réseau urbain articulé autour d'une liaison majeure nationale et sous-régionale »



AGGLOMERATIONS URBAINES

Métropoles Nationales

Agglomérations principales (+100 000 Hab.)

Territoires faiblement urbanisés

LIAISONS MAJEURES

Liaison Nationale et transfrontalière majeure

Liaison inter régionale principale

Liaison inter régionale en mauvais état

Liaison intra régionale en mauvais état /non fonctionnelle

Liaison transfrontalière majeure

Liaison transfrontalière secondaire/potentielle

Liaison ferroviaire

INTERDEPENDANCES REGIONALES

Aire d'influence de Métropoles : Yaoundé et Douala

Aire d'interdépendance régionale

1	Villes littorales polarisées par Douala / Edéa : nœud d'articulation avec l'hinterland	4	Villes de la Région Sud polarisées par Yaoundé
2	Interdépendances des Régions Sud-Ouest et Littoral	5	Interdépendances des villes des Régions Nord et Extrême-Nord
3	Interdépendances des Régions Sud-Ouest et Nord-Ouest		

ROLES DES AGGLOMERATIONS DANS LE RESEAU D'ECHANGES

Nœud d'articulation National et Sous Régional / En devenir

Nœud de distribution inter régional - frontalier / En devenir

Lieu de transit

Agglomération	Rôle	Agglomération	Rôle
Yaoundé	Articulation principale	**Bertoua**	Articulation secondaire intra régionale et frontalière
Douala	Lieu de réception et de distribution	**N'Gaoundéré**	Articulation principale nationale (nord et sud Cameroun) et frontalière
Bafoussam	Articulation inter-régionale	**Garoua**	Transit inter régional
Bamenda	Transit intra régional	**Maroua**	Articulation inter-régionale et frontalière
Edéa	Articulation principale en cours de renforcement	**Kousséri**	Transit frontalier

Un réseau urbain fortement articulé autour d'une liaison majeure nationale et sous-régionale :

382. Cet axe économique transfrontalier est composé d'une liaison ferroviaire reliant le port de Douala à N'Gaoundéré avec des plateformes de transbordement et d'une liaison routière qui prend naissance au niveau de Douala (Capitale économique), se prolonge vers Yaoundé (Capitale politique) par le biais de la Nationale 3, se poursuit jusqu'à Bertoua par la N10 et se termine au niveau de Kousséri sur les frontières du Tchad (Nationale 1), en passant par les agglomérations majeures du grand Nord : N'Gaoundéré, Garoua et Maroua. Des liaisons nationales et transfrontalière se greffent sur cet axe et permettent de desservir les pays voisins (Tchad, Nigéria, RCA, Congo, Gabon et Guinée Equatoriale).

Une forte polarisation de l'espace qui se traduit par des interdépendances régionales :

383. La forte polarisation des deux Métropoles provoque une dépendance directe des chefs-lieux de Régions et autres grandes agglomérations situées dans leurs hinterlands immédiats. Le fonctionnement au sein de ces Régions s'en trouve impacté par la relégation au second plan des liaisons intra régionales, pourtant indispensables à leur bon fonctionnement. C'est le cas du Sud-Ouest qui présente de fortes interdépendances, respectivement avec le Littoral, l'Ouest et le Nord-Ouest (polarisation étagée du sud au nord) et dont le principal axe de distribution est en mauvais état. C'est également le cas du Sud, doublement polarisé par Douala pour la partie littorale (ville de Kribi) et par Yaoundé pour la partie centrale (Ebolowa et Sangmélima, villes de transit frontalier nord-sud).

384. Une autre forme d'interdépendance régionale peut être le fruit d'un patrimoine commun (culturel, ethnique, …) qui persiste au-delà des divisions administratives entre Régions. C'est le cas du Nord Cameroun avec les agglomérations de Garoua, Maroua et Kousséri.

Une répartition spatiale déséquilibrée avec deux blocs de concentration de l'urbanisation :

385. La quasi-totalité des villes de + 100 000 habitants se situent dans les deux grands blocs d'urbanisation : le Centre avec toute la zone occidentale et le Nord Cameroun.

386. La configuration actuelle de l'espace territorial rend très importants les rôles que sont appelés à jouer les deux villes de Bertoua et N'Gaoundéré, et par ricochet leurs Régions respectives, comme maillons majeurs d'articulation entre ces deux principaux blocs. Le Développement de ces Régions « charnières » permettra, de rééquilibrer l'armature urbaine nationale en diminuant les écarts entre des Régions très urbanisées, voire saturées, et d'autres Régions très faiblement peuplées. Une telle réorientation de développement ne pourra se concrétiser sans un effort de l'Etat à la mesure des enjeux stratégiques dont il est question.

6 Evaluation du niveau d'équipement des villes

387. L'objectif de cette approche est de mesurer la capacité de rayonnement des villes sur leur hinterland, local ou régional, en termes d'équipements et de services urbains mais aussi en termes d'attractivité économique et de facilitation des échanges.

6.1 Application de la méthode des scores d'équipements

388. L'analyse réalisée s'appuie sur les investigations de terrain et la documentation disponible (documents de planification et de développement urbains et données sectorielles).

389. Le choix des agglomérations, qui ont fait l'objet de cette évaluation, s'est basé sur deux critères :

- Un premier critère démographique lié au poids de la population par ville. Le seuil minimal retenu est celui de 50 000 habitants. Cette catégorie de taille, englobant à la fois les villes principales (de plus 100 000 habitants) ainsi que les villes secondaires (de 50 000 à 100 000 habitants), représente la classe de villes qui doit être la plus performante car concentrant le plus fort taux de population (74% de la population urbaine).
- Un deuxième critère lié au statut administratif. Le statut de chef-lieu de Département est retenu comme un critère de sélection des villes à évaluer. Cette fonction de commandement requière un niveau d'équipement et d'attractivité en cohérence avec le rôle d'encadrement du développement local. Les chefs-lieux de Départements présentent également l'avantage d'être régulièrement répartis sur l'ensemble du territoire ; ceci favorise, au niveau de l'évaluation, une couverture équilibrée de l'ensemble des Régions et ne pas se limiter aux plus peuplées d'entre elles.

390. La méthode appliquée dans l'évaluation du réseau urbain est celle du « scoring » qui consiste à attribuer des notes selon un barème déterminé sur la base de l'importance des équipements et leur portée spatiale (locale, régionale, nationale,…). Dans certains cas, quand l'évaluation se base essentiellement sur des appréciations qualitatives, un système de notation a été adopté. Il est à noter que les scores dégagés se basent sur une pondération par rapport au poids démographique de la ville. Un score final comparatif intégrant les indicateurs analysés est dressé pour établir un positionnement des villes dans l'armature urbaine.

391. Pour réaliser ce travail, une matrice a été élaborée faisant ressortir les données générales relatives à l'agglomération (statut administratif, situation, population,…), la classification des catégories fonctionnelles à évaluer et le score par champ évalué. Aussi, une première étape de ce travail consiste-t-elle à réaliser un regroupement des champs à évaluer suivant les catégories fonctionnelles détaillées ci-après en attribuant un poids par secteur reflétant son importance dans l'armature urbaine :

Tableau 36. Indicateurs d'évaluation des villes - Classification des catégories fonctionnelles

Secteur	Critères	Poids	Poids secteur
EDUCATION	Secondaire Public	3	15%
	Centre de formation	4	
	Enseignement supérieur	10	
SANTE	Hôpital de District	3	25%
	Hôpital Régional	5	
	Hôpital Central/Général	10	
GRANDES INFRASTRUCTURES	Aéroport international majeur	20	10%
	Aéroport International	10	
	Aéroport national	3	
	Aérodrome	2	
	Port Maritime Principale	20	
	Port Maritime secondaire	5	
	Port Fluvial	5	
	Gare ferroviaire	5	
	Plateforme Logistique Existente	5	
	Plateforme Logistique en Projet	3	
ELECTRICITE	Autoproduction	-	15%
	Centre Isolé	-	
	Alimenté à partir d'un poste	-	
EAU	Centre non équipé, non programmé	-	25%
	Centre non équipé, programmé	-	
	Centre équipé	-	
INDUSTRIE	MAGZI	10	10%
	Unités industrielles	2	
	Agropole	5	
		Total	100%

Source : Le Consultant

6.2 Analyse des résultats de l'évaluation

392. L'application de la méthode des scores d'équipements permet la notation détaillée (tableaux joints en annexes) dont les résultats (scores globaux) sont présentés dans le tableau récapitulatif ci-après.

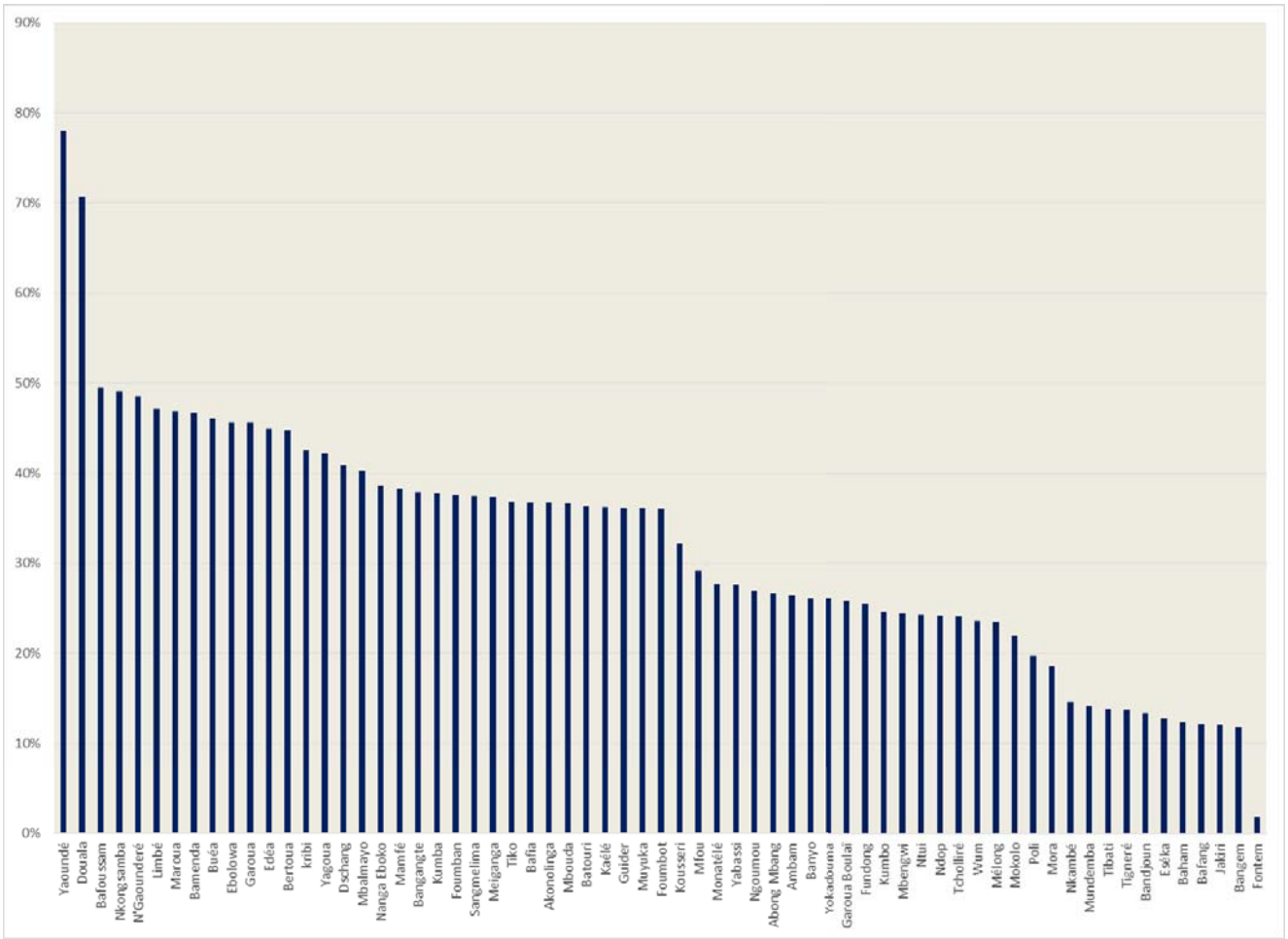
Tableau 37. Récapitulatif de la matrice d'évaluation du niveau d'équipement des villes

	Ville	Pop. (2015)	Education (15%)	Santé (25%)	Gdes Infras. (10%)	Electricité (15%)	Eau (25%)	Industrie (10%)	Score	Rang
ADAMAOUA	**N'Gaoundéré**	**254 971**	0,03	0,02	0,03	-	0,50	-	**14%**	**57**
	Tibati	25 489	0,02	0,02	0,03	-	1,00	-	**26%**	**41**
	Banyo	50 976	0,12	0,02	-	0,67	1,00	-	**37%**	**24**
	Meiganga	34 269	0,04	0,02	-	-	0,50	-	**14%**	**58**
	Tignere	13 151	0,17	0,30	0,28	0,67	1,00	0,06	**49%**	**5**
CENTRE	**Yaoundé**	**2 852 987**	0,74	0,67	0,35	1,00	1,00	0,66	**78%**	**1**
	Mbalmayo	49 580	0,12	0,02	-	0,67	1,00	0,28	**40%**	**17**
	Bafia	47 102	0,06	0,02	0,03	0,67	1,00	-	**37%**	**26**
	Eséka	20 864	0,13	0,02	0,03	0,67	-	-	**13%**	**60**
	Akonolinga	18 588	0,08	0,02	-	0,67	1,00	-	**37%**	**27**
	Nanga Eboko	17 147	0,14	0,02	0,09	0,67	1,00	-	**39%**	**18**
	Ntui	13 824	0,08	0,02	-	0,67	0,50	-	**24%**	**47**
	Mfou	13 088	0,24	0,02	-	-	1,00	-	**29%**	**35**
	Ngoumou	7 374	0,09	0,02	-	-	1,00	-	**27%**	**38**
	Monatélé	17 367	0,14	0,02	-	-	1,00	-	**28%**	**36**
EST	**Bertoua**	**138 754**	0,10	0,28	0,13	0,67	1,00	0,00	**45%**	**13**
	Batouri	47 934	0,03	0,02	0,03	0,67	1,00	-	**36%**	**29**
	Yokadouma	37 884	0,03	0,02	-	-	1,00	-	**26%**	**42**
	Abong-mbang	21 610	0,07	0,02	-	-	1,00	-	**27%**	**39**
	Garoua-Boulaï	31 933	0,01	0,02	-	-	1,00	-	**26%**	**43**
EXTREME-NORD	**Maroua**	**346 042**	0,24	0,28	0,13	0,67	1,00	0,01	**47%**	**7**
	Kousséri	111 727	0,02	0,28	-	-	1,00	-	**32%**	**34**
	Yagoua	52 457	0,02	0,28	-	0,67	1,00	-	**42%**	**15**
	Kaélé	42 602	0,08	-	-	0,67	1,00	-	**36%**	**30**
	Mokolo	62 260	0,06	0,02	0,03	0,33	0,50	0,28	**22%**	**52**
	Mora	80 197	0,03	0,02	-	0,33	0,50	-	**19%**	**54**
LITTORAL	**Douala**	**2 537 188**	0,65	0,40	0,64	1,00	1,00	0,44	**71%**	**2**
	Nkongsamba	116 237	0,10	0,28	0,06	1,00	1,00	-	**49%**	**4**
	Edéa	84 031	0,11	0,28	0,14	0,67	1,00	-	**45%**	**12**
	Mélong	54 094	0,02	0,02	-	0,67	0,50	-	**23%**	**51**
	Yabassi	4 286	0,09	0,02	0,06	-	1,00	0,00	**28%**	**37**
NORD	**Garoua**	**377 398**	0,09	0,28	0,19	0,67	1,00	0,03	**46%**	**11**
	Poli	14 120	0,07	0,02	-	-	0,50	0,56	**20%**	**53**
	Guider	85 300	0,04	0,02	-	0,67	1,00	-	**36%**	**31**
	Tcholliré	17 745	0,06	0,02	-	0,67	0,50	-	**24%**	**49**
NORD-OUEST	**Bamenda**	**500 339**	0,23	0,28	0,06	0,67	1,00	0,06	**47%**	**8**
	Kumbo	109 309	0,10	0,02	-	0,67	0,50	-	**25%**	**45**
	Ndop	45 065	0,07	0,02	-	0,67	0,50	-	**24%**	**48**
	Wum	35 822	0,03	0,02	-	0,67	0,50	-	**24%**	**50**
	Nkambé	20 852	0,08	0,02	0,03	-	0,50	-	**15%**	**55**
	Mbengwi	15 312	0,09	0,02	-	0,67	0,50	-	**24%**	**46**
	Jakiri	13 535	0,10	0,02	-	0,67	-	-	**12%**	**63**

	Fundong	8 979	0,16	0,02	-	0,67	0,50	-	26%	44
OUEST	**Bafoussam**	**348 238**	0,11	0,33	0,13	0,67	1,00	0,35	50%	3
	Foumban	85 169	0,12	0,02	0,03	0,67	1,00	-	38%	22
	Dschang	92 648	0,33	0,02	0,03	0,67	1,00	-	41%	16
	Baham	7 564	0,12	0,02	-	0,67	-	-	12%	61
	Bangangte	42 257	0,14	0,02	0,03	0,67	1,00	-	38%	20
	Foumbot	68 376	0,03	0,02	-	0,67	1,00	-	36%	33
	Bafang	43 762	0,10	0,02	-	0,67	-	-	12%	62
	Bandjoun	22 021	0,17	0,02	0,03	0,67	-	-	13%	59
	Mbouda	68 856	0,07	0,02	-	0,67	1,00	-	37%	28
SUD	**Ebolowa**	**95 876**	0,11	0,36	-	0,67	1,00	0,00	46%	10
	Kribi	114 337	0,02	0,02	0,38	0,67	1,00	0,28	43%	14
	Sangmélima	81 797	0,10	0,02	0,03	0,67	1,00	-	37%	23
	Ambam	31 589	0,04	0,02	0,03	-	1,00	-	26%	40
SUD-OUEST	**Buéa**	**155 790**	0,24	0,28	-	0,67	1,00	0,05	46%	9
	Kumba	150 946	0,10	0,02	0,06	0,67	1,00	-	38%	21
	Tiko	144 276	0,09	0,02	-	0,67	1,00	-	37%	25
	Limbé	132 264	0,09	0,30	0,32	0,67	1,00	-	47%	6
	Muyuka	55 398	0,04	0,02	-	0,67	1,00	-	36%	32
	Mamfé	17 377	0,16	0,02	0,03	0,67	1,00	-	38%	19
	Bangem	8 757	0,06	0,02	0,03	0,67	-	-	12%	64
	Fontem	7 938	0,08	0,02	-	-	-	-	2%	65
	Mundemba	6 369	0,07	0,02	-	-	0,50	-	14%	56

Source : Le Consultant

Figure 48. Positionnement des villes selon leur niveau d'équipement



393. La démarche adoptée vise à dresser une typologie fonctionnelle des villes permettant leur positionnement les unes par rapport aux autres. En effet, selon les dominantes, apparaitront les différentes fonctions des villes (ville à profil essentiellement administratif, ville à profil économique dynamique, ville universitaire, …).

394. La lecture de ce tableau permet de dégager, et parfois, de confirmer certains éléments, dont :

- la domination très nette des deux Métropoles, Yaoundé suivie de Douala, qui se classent en tête de liste;
- l'importance des Chefs-lieux de Régions, et dans leur sillage les villes principales dépassant ou avoisinant les 100 000 habitants : Nkongsamba, Limbé, Kribi, Dschang, Mbalmayo, qui se positionnent sur les 15 premiers rangs ;
- un deuxième palier de 17 Chefs-lieux de Départements, pour certains avec un poids démographique important : Nanga Eboko, Mamfé, Bangangté, Kumba, Foumban, Sangmélima, Meiganga, Tiko, Bafia, Akonolinga, Mbouda, Batouri, Kaélé, Guider, Muyuka, Foumbo, Edéa, Kousséri;
- un troisième palier comprenant près de 20 villes : Mfou, Monatélé, Yabassi, Ngoumou, Abong Mbang, Ambam, Banyo, Yokadouma, Garoua-Boulaï, Fundong, Kumbo, Mbengwi, Ntui, Ndop, Tcholiré, Wum, Mélong, Mokolo, Poli, Mora ;
- un groupe de villes assez compact qui présente le score le plus faible, dont le profil est essentiellement administratif : Nkambé, Mundemba, Tibati, Tignéré, Bandjoun, Eséka, Baham, Bafang, Jakiri, Bangem, Fontem;

395. Dans cette distribution statistique où nous avons voulu privilégier la proximité des équipements, on constate qu'on est en face d'une courbe dont l'écart-type est plutôt élevé. Ceci montre l'effort à faire pour améliorer les niveaux d'équipement des villes moyennes, mais également l'important effort pour améliorer celui des plus petites localités. Ci-après sont respectivement présentés :

- **Un tableau détaillé du niveau de desserte des villes en réseaux d'électricité et d'eau potable**
- **La carte d'alimentation des villes par le réseau électrique**
- **La carte du programme d'accès à l'eau potable**
- **La carte de l'armature urbaine et de la répartition des équipements structurants**

Tableau 38. Niveau de desserte des villes en réseaux d'électricité et d'eau potable

	DONNEES VILLES		ELECTRICITE					AEP				
	Villes	Population 2015	Poste de transformation	Situation actuelle du réseau	Score Note (0-3)	Total Elect	Commentaires	Centre Equipé	Centre Non Equipé / Non Programmé	Centre Non Equipé / Programmé	Score Note (0-2)	Total AEP
Adamaoua	Tibati	25 489		Autoproduction	0	-	Il y aura un poste de transformation projeté en 2020 TIBATI 225/90/30 KV 50 MVA, alimenté par une liaison double terne 225 kV avec N'Gaoundéré			1	1	0,50
	Banyo	50 976		Autoproduction	0	-	Projet d'un réseau local isolé alimenté par une PCH	2			2	1,00
	Meiganga	34 269		La ville est actuellement alimentée par le poste NGAOUNDERE	2	0,67		2			2	1,00
	Tigneré	13 151				-				1	1	0,50
	N'Gaounderé	**254 971**	NGAOUNDERE	La ville est alimentée par le poste de NGAOUNDERE qui est en liaison avec la centrale hydroélectrique Lagdo	2	0,67	Une liaison double terne 225 kV entre Lagdo et N'Gaoundéré en 2020	2			2	1,00
Centre	**Yaoundé**	**2 852 987**	(1)AHALA/ (2) KONDENGUI 90kV /(3) BRGM /(4) OYOMABANG /(5) GOUSSO	(1) •Alimenté à partir du poste Oyomabang • Alimenté par une centrale 40MW (ex 60 MW) **/(2)** Alimenté à partir du Ngousso /(3) alimenté à partir du poste Oyomabang /(4) alimenté à partir du poste Mangombe / (5) alimenté à partir du poste Oyomabang	3	1,00	(1)/ (2) une boucle à créer en 2018 à partir du poste Nsimalen /(3) /(4) une ligne Nyom – Oyomabang à créer en 2018 /(5) une boucle à créer en 2018 à partir du poste Nyom	2			2	1,00
	Mbalmayo	49 580	Centrale MBALMAYO	La ville est alimentée par la centrale MBALMAYO qui est en liaison avec la centrale Ahala	2	0,67		2			2	1,00
	Bafia	47 102		La ville est alimentée à partir de Yaoundé	2	0,67		2			2	1,00
	Eséka	20 864		La ville est alimentée à partir d'EDEA	2	0,67					0	-
	Akonolinga	18 588		La ville est alimentée à partir de Yaoundé et Mbalmayao	2	0,67		2			2	1,00
	Nanga Eboko	17 147		La ville est alimentée à partir de Yaoundé	2	0,67		2			2	1,00
	Ntui	13 824		La ville est alimentée par Yaoundé	2	0,67			0	1	1	0,50
	Mfou	13 088				-		2			2	1,00
	Ngoumou	7 374				-		2			2	1,00
	Monatélé	17 367				-		2			2	1,00
EST	**Bertoua**	**138 754**	poste BERTOUA	La ville est alimentée par le poste BERTOUA	2	0,67	Il y aura une extension du poste en 2018, il sera alimenté par une liaison simple terne 90 kV depuis la centrale Lom Pangar. Le nouveau poste sera relié à Batouri et Abong Mbang par une liaison simple terne 90kV (projet prévu en 2018)	2			2	1,00
	Batouri	47 934	BATOURI	La ville est alimentée par le poste BATOURI qui lui-même est alimenté depuis BERTOUA	2	0,67	Il y aura une extension du poste de transformation BATOURI en 2020, et sera alimenté par une liaison simple terne 90 kV depuis le poste BERTOUA	2			2	1,00
	Yokadouma	37 884		Autoproduction	0	-	reseau isolé	2			2	1,00
	Abong Mbang	21 610		La ville est alimentée depuis le poste BERTOUA		-		2			2	1,00
	Garoua Boulaï	31 933		Autoproduction	0	-		2			2	1,00
Extrême Nord	**Maroua**	346 042	Maroua 90/30/15kV	La ville est alimentée par le poste de Maroua qui est en liaison avec le poste Guider	2	0,67	• une ligne 90 kV entre Garoua et Guider-Maroua en 2018 • une ligne DT 225 kV entre Garoua et Maroua en 2018 • une ligne DT 225 kV entre Kousseri et Maroua en 2020	2			2	1,00
	Kousseri	111 727		Autoproduction	0	-	Projet Interconnexion Tchad Cameroun: poste KOUSSERI 225kV/30kV	2			2	1,00
	Yagoua	52 457		La ville est alimentée à partir de Maroua	2	0,67		2			2	1,00
	Kaélé	42 602		La ville est alimentée à partir de Maroua	2	0,67		2			2	1,00
	Mokolo	62 260	Mokolo	Centre isolé	1	0,33				1	1	0,50
	Mora	80 197	Mora	Centre isolé	1	0,33				1	1	0,50
Littoral	**Douala**	**2 537 188**	(1)DIBAMBA 90 kV/(2) NGODI /(3) BAKOKO Koumassi /(4) Logbaba/(5) Bassa/(6) Makepe /(7) Deido / (8) Bonaberi	(1)C'est une Centrale thermiques et en boucle avec le poste Mangombe (2)alimenté à partir de : Dibamba et Logbaba (3)alimenté à partir du poste Logbaba (4) en boucle avec Mangobe, Songloulou et Bekoko II alimente en 90kV Bassa, Ngodi Bakoko et Koumassi (5)alimenté à partir du poste Logbaba II alimente Diedo et Makepe (6) alimenté à partir du poste Bassa (7) alimenté à partir du poste Bassa en boucle avec Dangote (8) alimenté à partir du poste Bekoko En boucle avec Dangote	3	1,00	(1) / (2) • 1 ligne double ternes 225kV depuis Mangombe en 2018 • 1 ligne simple terne 90 kV depuis Koumassi en 2017 • 1 ligne double ternes 225kV depuis Logbessou en 2019 • 1 ligne double ternes 225kV depuis Logbaba en 2019 / (3) • 1 ligne 90kV depuis Ngodi Bakoko en 2017 • 1 ligne 90kV depuis Deido en 2017 /(4) • Une boucle 225kV simple terne Logbessou – Logbaba en 2018; • Une boucle 225kV simple terne Ngodi-Bakoko – Logbaba en 2019;/ (5) •1 ligne 90kV depuis Deido en 2018 /(6) Une boucle 90 kV double terne Logbessou en 2019/ (7) • Une boucle 90 kV simple terne avec Koumassi en 2017 • Une boucle 90 kV simple terne avec Bonaberi en 2018 • Une boucle 90 kV simple terne avec Bassa en 2018 /(8) • Une boucle 90 kV simple terne avec Deido en 2018	2			2	1,00
	Nkongsamba	116 237	NKONGSAMBA	La ville est alimentée par le poste NKONGSAMBA, qui lui à son tour est alimenté à partir du poste Bekoko et de la centrale Bafoussam	3	1,00		2			2	1,00
	Edéa	84 031	(1)EDEA/ (2) Alucam 90/15kV	(1C) est une centrale hydro-électrique qui alimente le poste Njock-kong/ (2) poste privé alimenté à partir du poste EDEA	3	-		2			2	1,00
	Mélong	54 094		La ville est alimentée par le poste NKONGSAMBA	2	0,67				1	1	0,50
	Yabassi	4 286				-		2			2	1,00
Nord	**Garoua**	377 398	(1) Garoua 110/15kV /(2) Garoua 90/15kV	(1) Alimenté à partir de la centrale hydroélectrique Lagdo /(2) Alimenté à partir du poste Garoua 110kV et en liaison avec le poste Guider	2	0,67	(1) • une liaison double terne 225 kV entre Lagdo et Garoua en 2020 /(2) • une ligne 90 kV entre Garoua et Guider-Maroua en 2018 • une ligne 225 kV entre Garoua et Maroua en 2018	2			2	1,00
	Poli	14 120		Autoproduction	0	-	reseau isolé			1	1	0,50
	Guider	85 300	Guider	La ville est alimentée par le poste GUIDER qui est en boucle avec Maroua et Garoua	2	0,67	• une ligne 90 kV entre Garoua et Guider-Maroua en 2018	2			2	1,00
	Tcholliré	17 745		La ville est alimentée depuis le poste LAGDO	2	0,67				1	1	0,50

	DONNEES VILLES		ELECTRICITE					AEP				
	Villes	Population 2015	Poste de transformation	Situation actuelle du réseau	Score Note (0-3)	Total Elect	Commentaires	Centre Equipé	Centre Non Equipé / Non Programmé	Centre Non Equipé / Programmé	Score Note (0-2)	Total AEP
NORD-OUEST	**Bamenda**	**500 339**	centrale BAMENDA	La ville est alimentée par la centrale de BAMENDA qui est en liaison avec la centrale Baffoussam	2	0,67	il y aura une extension de la centrale et sera en liaison:• Renforcement de la liaison Bafoussam 225kV simple terne en 2019 • une liaison simple terne 90 kV entre Bamenda et Menchum en 2019 • une liaison simple terne 90 kV entre Bamenda et Kumbo en 2020 • une liaison simple terne 90 kV entre Bamenda et Mamfe en 2020	2			2	1,00
	Kumbo	109 309		La ville est alimentée depuis le poste NJOMBE	2	0,67	il y aura un poste de tranformation projeté en 2020 KUMBO 90/30 kV 36 MVA, alimenté par une liaison simple terne 90 kV simple terne depuis la centrale Bamenda			1	1	0,50
	Ndop	45 065		La ville est alimentée depuis le poste BAMENDA	2	0,67				1	1	0,50
	Wum	35 822		La ville est alimentée depuis le poste BAMENDA	2	0,67				1	1	0,50
	Nkambé	20 852		Autoproduction	0	-				1	1	0,50
	Mbengwi	15 312		La ville est alimentée depuis le poste BAMENDA	2	0,67				1	1	0,50
	Jakiri	13 535		La ville est alimentée depuis le poste BAMENDA	2	0,67					0	-
	Fundong	8 979		La ville est alimentée depuis le poste BAMENDA	2	0,67				1	1	0,50
Ouest	**Bafoussam**	**348 238**	centrale BFOUSSAM	La ville est alimentée par la centrale BAFOUSSAM qui est en boucle avec Bamenda et alimente Nkongsamba	2	0,67	il y aura une extension de la centrale et sera en liaison: • une liaison 225 kV entre Bafoussam et Nkongsamba en 2018 • une liaison 225 kV entre Bafoussam et Song Loulou en 2019 • une liaison 90 kV simple terne à Foumban en 2018 • Renforcement de la liaison Bamenda • une liaison simple terne 90 kV simple terne à Dshang en 2020 • une liaison simple terne 90 kV simple terne à Bangangte en 2020	2			2	1,00
	Foumban	85 169		La ville est alimentée depuis le poste de BAFOUSSAM	2	0,67	Il y aura un poste projeté, qui sera alimenté par une liaison simple terne 90kV depuis la centrale Bafoussam	2			2	1,00
	Dschang	92 648		La ville est alimentée depuis le poste de BAFOUSSAM	2	0,67	il y aura un poste de transformation projeté en 2020 DSHANG 90/30 kV 36 MVA, alimenté par une liaison simple terne 90 kV simple terne depuis la centrale Bafoussam	2			2	1,00
	Baham	7 564		La ville est alimentée depuis le poste de BAFOUSSAM	2	0,67					0	-
	Bangangte	42 257		La ville est alimentée depuis le poste BAFOUSSAM	2	0,67	Il y aura un poste de transformation projeté en 2020 BANGANGTE 90/30 kV 36 MVA, alimenté par une liaison simple terne 90 kV simple terne depuis la centrale Bafoussam	2			2	1,00
	Foumbot	68 376		La ville est alimentée depuis le poste de BAFOUSSAM	2	0,67	Il y aura un poste de transformation projeté en 2018 Foumban 90/30 kV 36 MVA, alimenté par une liaison simple terne 90 kV simple terne depuis la centrale Bafoussam	2			2	1,00
	Bafang	43 762		La ville est alimentée à partir du poste NKONGSAMBA	2	0,67					0	-
	Bandjoun	22 021		La ville est alimentée par le poste BAFOUSSAM	2	0,67					0	-
	Mbouda	68 856		La ville est alimentée par le poste BAFOUSSAM	2	0,67		2			2	1,00
Sud	**Ebolowa**	**95 876**		La ville est alimentée par le poste EBOLOWA	2	0,67	il y aura une extension du poste de transformation en 2017 et sera en liaison en liaison: •Double terne 225 kV depuis le poste de NKOLNKOUMOU avec une Entrée/Sortie au poste AHALA (projet en 2017) •Double terne 225 kV depuis la centrale MEMVELE (projet en 2017) •Simple terne 90 kV avec MBALMAYO (projet en 2017) • Double terne 225kV avec la centrale de KRIBI (projet en 2018)	2			2	1,00
	kribi	114 337	KRIBI 225/30kV	Le Poste est alimenté à partir de la centrale KIRIBI, il alimente la ville de Kribi et le poste Mangombe	2	0,67	• Rabattement L.T 225 kV KRIBI MANGOMBE • Liaison double terne 225kV EBOLOWA-KRIBI • Liaison 225 kV double terne CIPK-Centrale à gaz de KRIBI •Ligne double terne 225 kV MAKAI – KRIBI	2			2	1,00
	Sangmelima	81 797	poste EBOLOWA	La ville est alimentée par le poste EBOLOWA	2	0,67		2			2	1,00
	Ambam	31 589		Autoproduction	0	-	la ville sera alimentée à partir du poste d'EBOLOWA (en cours de construction)	2			2	1,00
SUD-OUEST	**Buéa**	**155 790**		La ville est alimentée par le poste LIMBE 90kV	2	0,67	Il y aura un poste de transformation projeté en 2020:BUEA 90/30 kV 36 MVA, en liaison simple terne 90 kV simple terne depuis le poste Kumba	2			2	1,00
	Kumba	150 946		La ville est alimentée par les 2 postes: BAMENDA et BAFOUSSAM	2	0,67	Il y aura un poste de transformation projeté en 2020 KUMBA 90/30 kV 36 MVA, alimenté par une liaison simple terne 90 kV simple terne depuis Bamenda	2			2	1,00
	Tiko	144 276		La ville est alimentée par LIMBE	2	0,67		2			2	1,00
	Limbé	132 264		La ville est alimentée par la Centrale thermique LIMBE, qui alimente aussi les 2 postes Bekoko et Sonara	2	0,67	• 1 ligne 225kV depuis Bekoko en 2020	2			2	1,00
	Muyuka	55 398		La ville est alimentée par LIMBE	2	0,67		2			2	1,00
	Mamfé	17 377		La ville est alimentée depuis le poste de BAMENDA	2	0,67	Il y aura un poste de transformation projeté en 2020 MAMFE 36 MVA 90/30kV, alimenté par une liaison simple terne 90 kV simple terne depuis Bamenda	2			2	1,00
	Bangem	8 757		La ville est alimentée à partir du poste NKONSAMBA	2	0,67			0		0	-
	Fontem	7 938		Autoproduction	0	-					0	-
	Mundemba	6 369		Autoproduction	0	-				1	1	0,50

Figure 49. Alimentation des villes par le réseau électrique

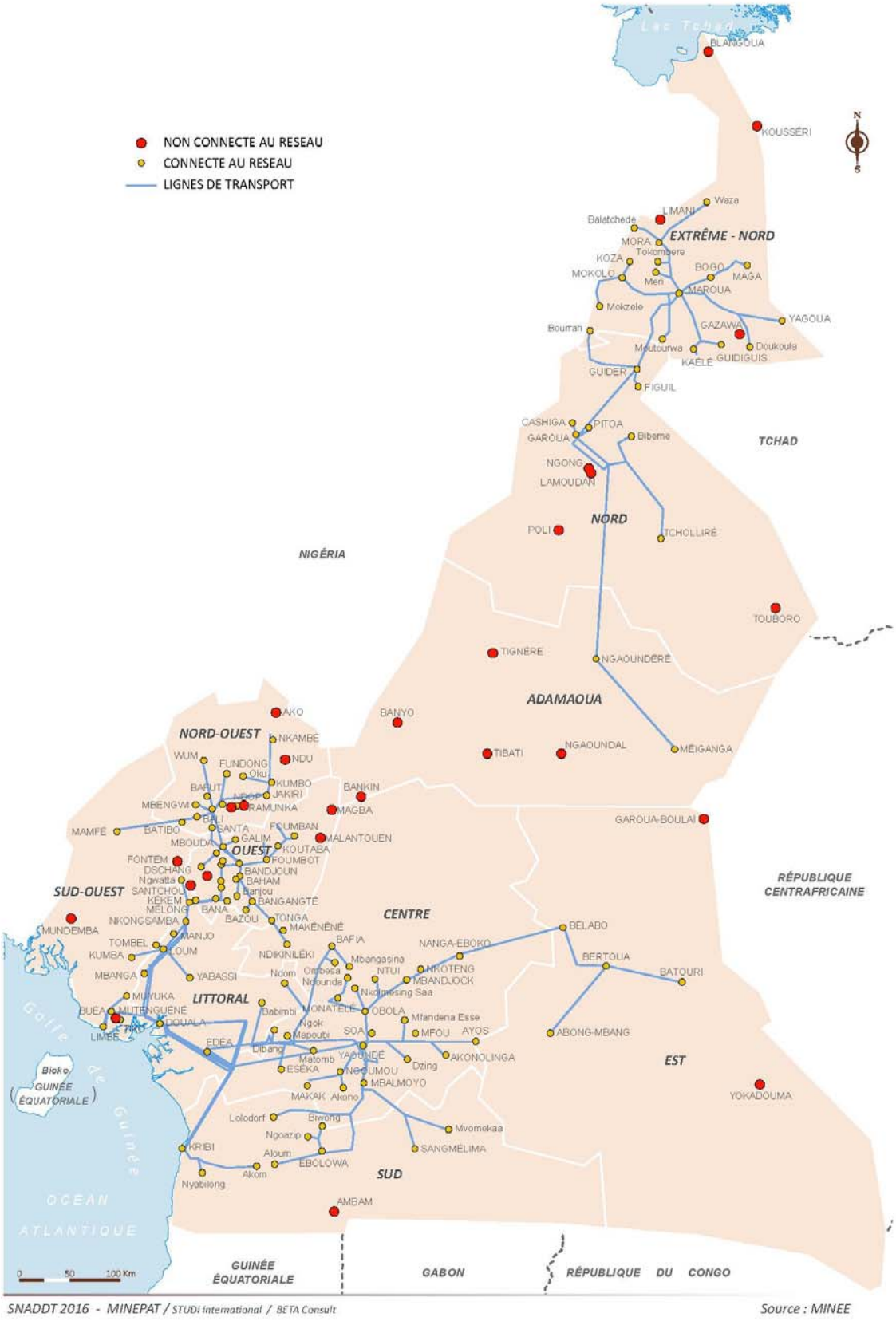
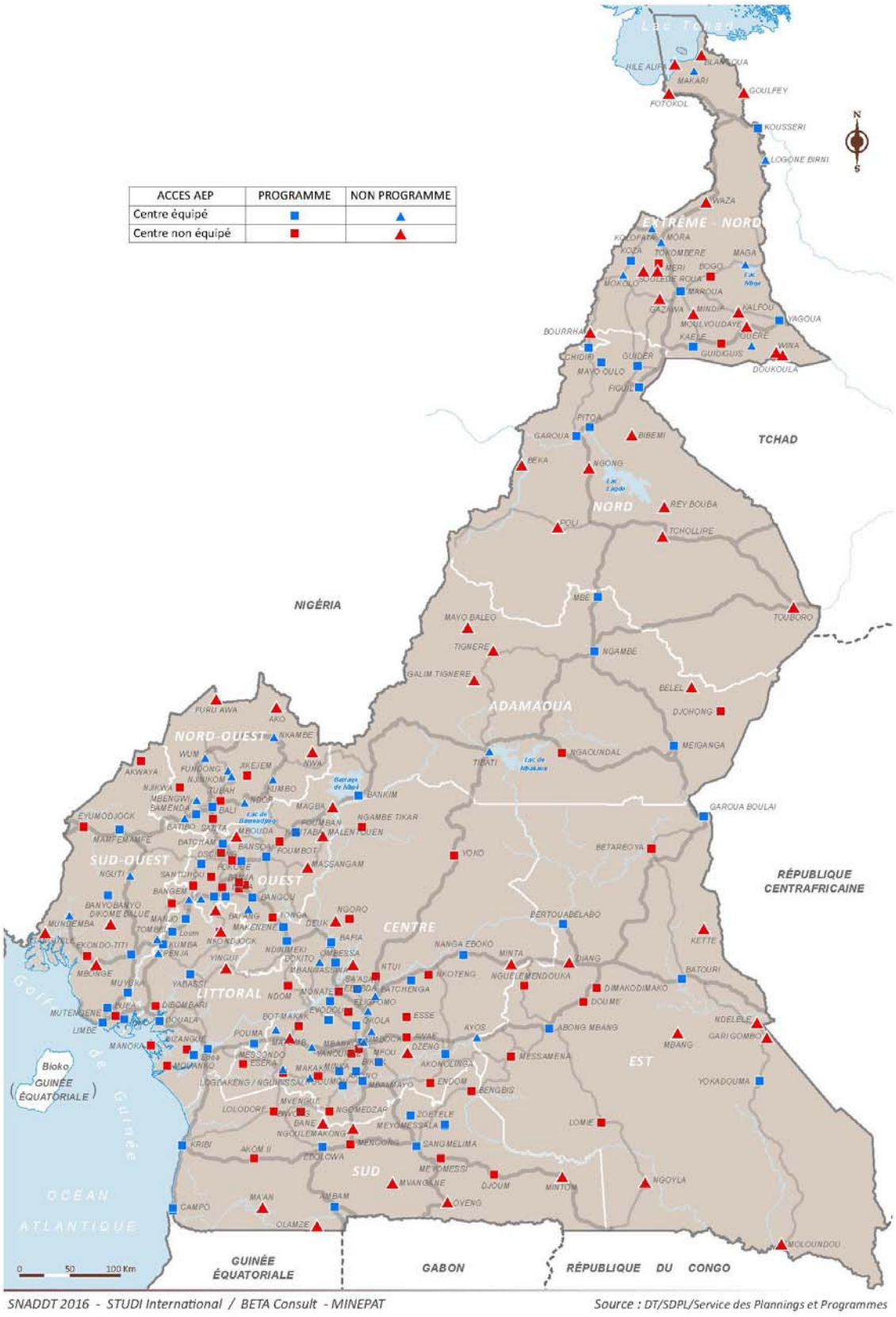


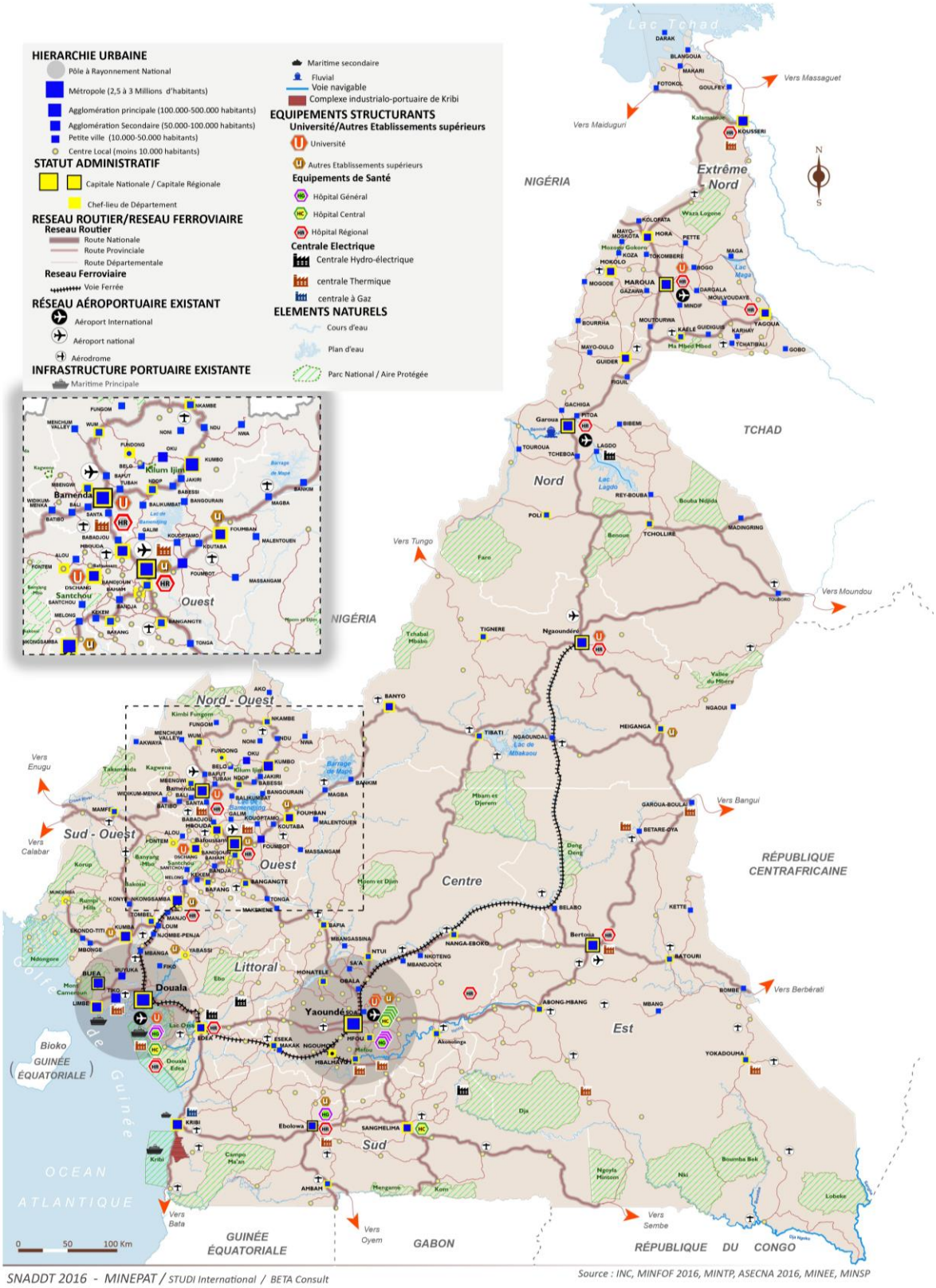
Figure 50. Programme d'accès à l'eau potable



SNADDT 2016 - STUDI International / BETA Consult - MINEPAT

Source : DT/SDPL/Service des Plannings et Programmes

Figure 51 : Armature urbaine et équipements structurants



SNADDT 2016 - MINEPAT / STUDI International / BETA Consult

Source : INC, MINFOF 2016, MINTP, ASECNA 2016, MINEE, MINSP

7 Problématique du développement urbain des villes principales à travers l'étude de cas

396. Les principales villes ont fait l'objet d'une étude détaillée, s'appuyant essentiellement sur les visites de terrains, les entretiens réalisés avec les acteurs locaux (responsables des Communes, des Communautés Urbaines, Cadres MINEPAT, MINHDU, Etc. Voir liste des personnes rencontrées jointe en annexes) et la documentation disponible, notamment celle relative à la planification et à la gestion urbaine.

397. Une structuration autour des principales thématiques urbaines abordées lors des entretiens avec les responsables locaux, a été adoptée pour la présentation de chaque ville. Il s'agit des points suivants structurés selon trois grandes entrées :

- **Caractérisation :**
  - Statut administratif
  - Données démographiques retraçant l'évolution de la ville à travers les différents recensements jusqu'à aujourd'hui (selon estimation du Consultant – 2015) ;
  - Documents de planification et autres études et projets programmés et/ou en cours ;
  - Desserte de la ville (principales routes d'accès et autres modes, le cas échéant) ;
  - Principales caractéristiques de l'urbanisation. Pour certaines villes, cette partie est accompagnée d'une présentation des sites visités en insistant sur les impacts en termes d'aménagement urbain et de potentiel de développement ;
  - Services urbains de base (accès à l'eau et à l'électricité) ;
  - Equipements sociocollectifs (éducation et santé) ;
  - Principales activités économiques (présentées par secteur d'activité) ;
- **Evaluation : Principaux problèmes et priorité, Positionnement et aire d'influence**
  - Principaux problèmes et priorités dégagés à partir des entretiens et des visites de terrains (problèmes d'organisation urbaine, manque en services de base, risques environnementaux, problème de gestion, potentiel non exploité,…) ;

- Positionnement et zone d'influence développés souvent à l'échelle nationale, régionale et locale en attirant l'attention sur les obstacles qui limitent le rayonnement de certaines de ces villes principales et sur les liaisons routières potentielles pouvant booster leur rayonnement et par ricochet leur développement économique.

- **Synthèse : Problématisation / Atouts de développement**

398. Cette présentation est finalisée par une synthèse dont l'objectif est de définir pour chaque ville un positionnement dans l'armature urbaine en tenant compte de son état actuel, des projets en cours et programmés et de son potentiel. La finalité est de tendre vers une spécialisation fonctionnelle (typologie) des villes et une structuration du réseau urbain (hiérarchie).

399. Cette étude a porté sur les villes suivantes:

1. Yaoundé
2. Bafia
3. Douala
4. Edéa
5. Kribi
6. Buéa
7. Limbé
8. Bafoussam
9. Dschang
10. Bamenda
11. Bertoua
12. N'Gaoundéré
13. Garoua
14. Maroua
15. Kousséri

7.1 Yaoundé : Une Métropole en perpétuelle extension

7.1.1 Caractérisation

7.1.1.1 Statut administratif

400. Yaoundé est la Capitale administrative du Cameroun, la Capitale de la Région Centre, le Chef-lieu du Département du Mfoundi et une Communauté Urbaine (CUY), avec 7 Communes d'Arrondissements.

Vue de Yaoundé

7.1.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	560 785	**1 817 524**	**2 325 267**	**2 852 987**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	6,5%	**4,3%**	**4,2%**	

La population supplémentaire annuelle de Yaoundé est de l'ordre de **120 000 habitants**, soit l'équivalent d'une importante ville à l'échelle de l'armature urbaine camerounaise**.**

7.1.1.3 Documents de planification et autres études et projets programmés / en cours

- **PDU de Yaoundé**, datant de 2008,
- **POS**, sera lancé prochainement pour les 7 Communes d'Arrondissement,
- **CDS (Schéma de développement de la zone métropolitaine de Yaoundé)** - Etude en cours (phase finale),
- **Schéma Directeur des Eaux usées**,
- **Plan de déplacements urbains**,
- **Etude d'Assainissement pluvial**,
- **Etude stratégique des déchets solides**,
- **Plan de secteur**.
- Autres projets programmés :
  - Tramway intra-urbain,
  - Les différentes autoroutes (Douala-Yaoundé ; Yaoundé-Nsimalen) et autres initiatives d'aménagement des voiries et réseaux divers,
  - Certains chantiers d'envergure comme la construction en profil autoroutier de la pénétrante Nord de Yaoundé à Olembé et de la pénétrante Est à Mimboman pour améliorer l'attractivité de cet espace périurbain,
  - La construction de 500 logements témoins entre 2011 et 2012 à Olembé,
  - La finalisation de la « Cité des 7 collines » à Tsinga dont l'impact démographique est non négligeable.

7.1.1.4 Desserte

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

- **La Nationale 1** : L'un des axes les plus importants du pays pour le transport routier. Il prend naissance à Yaoundé et dessert 4 chefs-lieux de régions : **Bertoua, N'Gaoundéré, Garoua, Maroua** ainsi que **le** Tchad (via **Kousséri)** et la RCA (via **Garoua Boulaï)**.

- **La Nationale 10 :** Relie Yaoundé à Bertoua via Abong Mbang, et constitue un axe complémentaire qui prend la relève sur la N1 dans les flux, notamment sur le tronçon Yaoundé-Bertoua.
- **La Nationale 2 :** Permet l'accès à la Ville à partir du Sud et assure la desserte de **Mbalmayo**, **Ebolowa** ainsi que le Gabon et la Guinée Equatoriale
- **La Nationale 3 :** C'est un axe de la plus grande importance économique du pays qui permet la liaison avec **Douala** via la ville d'**Edéa** et au-delà, vers les grandes agglomérations du Sud-Ouest, Limbé et Buéa.
- **La Nationale 4 :** L'axe qui relie Yaoundé au nord-ouest du pays : Bafoussam, Bamenda au niveau de laquelle il fait jonction à la Nationale 6 qui relie l'Ouest du pays à l'Adamaoua.
- **Le Chemin de fer :** Le Transcamerounais traverse la Région Centre et la ville de Yaoundé selon un axe Nord/Sud et comprend trois gares ferroviaires, dont celle des voyageurs qui voit passer 1 million de passagers/an.
- **La desserte aérienne**

7.1.1.5 Grandes infrastructures

402. **L'Aéroport International Yaoundé-Nsimalen** situé à 27 km au sud de la ville, concentre 37% du trafic domestique et 27% du trafic international. C'est un équipement structurant qui a dynamisé l'urbanisation au sud de l'agglomération.

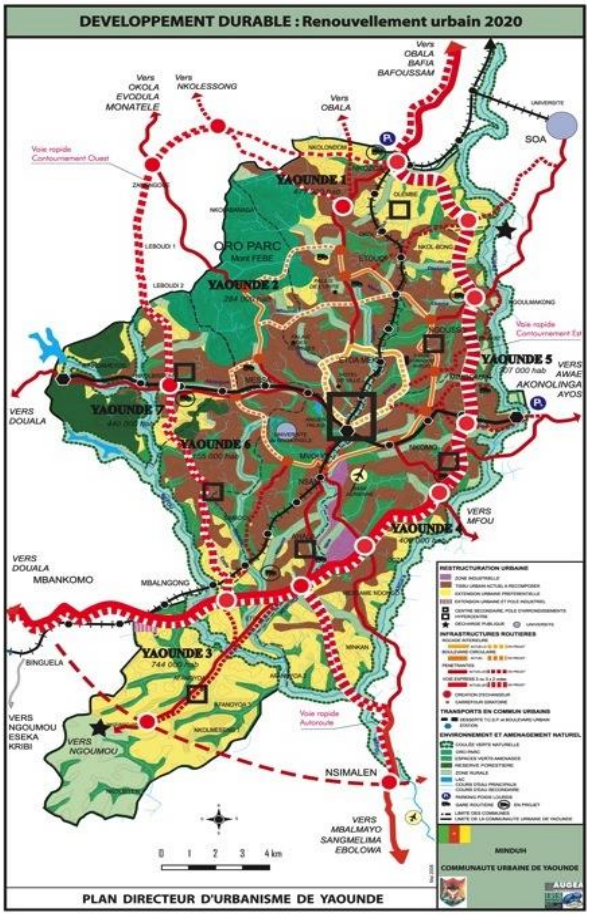
403. **Gares ferroviaires** : Le chemin de fer Transcamerounais traverse en plein milieu la ville de Yaoundé selon un axe Nord/Sud. La ligne comprend trois gares ferroviaires dans la ville de Yaoundé : **la Gare Voyageurs** au centre-ville, **la Gare de Yaoundé Marchandises** actuellement sous-utilisée, la route de Douala ayant entrainé une très forte chute du trafic fret ferroviaire et **la Gare de Mvolyé**, dans la zone industrielle.

404. **Gares routières :** Trois gares routières officielles : Yaoundé ouest à Messa (+ de 2000 v/j), Yaoundé Nord à Etoudi (+ de 1000 v/j), Yaoundé Est à Mimboman (+ de 2000 v/j). Il existe de nombreuses gares routières dont le statut oscille entre le formel et l'informel et des points de chargement plus ou moins importants.

7.1.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

405. Le PDU de la ville de Yaoundé a caractérisé le tissu urbain de la ville d'après la typologie suivante :

406. **Zone Centrale et d'habitat de haut standing** : Tissu urbain structuré et tramé par des voiries denses et en bon état. Cette zone se compose d'habitat de haut standing et espacé (Sud de la ville) ainsi que d'une zone administrative et commerciale avec prédominance d'immeuble en hauteur (centre-ville).



Source : Extrait du PDU Yaoundé

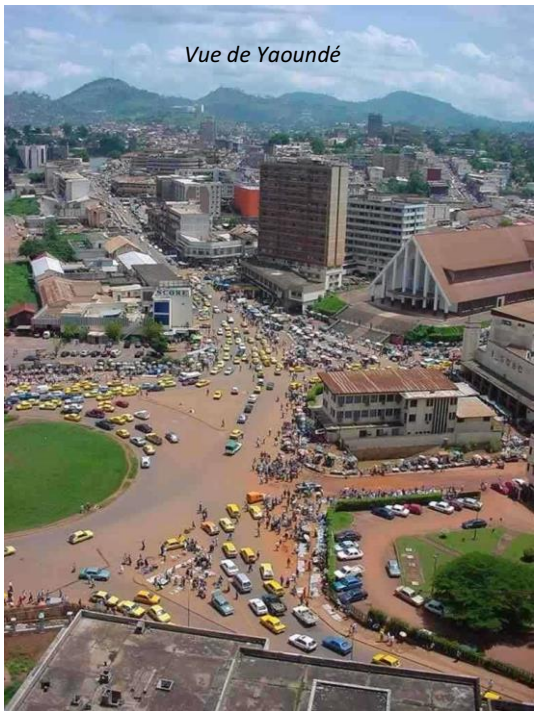
407. **Zone d'habitat de moyen standing** : Tissu urbain structuré sur terrains lotis et viabilisés, état moyen de la voirie avec l'existence de quelques poches de pauvreté le long des cours d'eau sur les terrains inondables. Cette zone s'étend majoritairement à l'Est de la Ville (Yaoundé 5), avec des lotissements dans la zone Ouest.

408. **Zone périurbaine** : Tissu urbain peu ou pas structuré avec des voiries peu denses (axes principaux), non revêtues et faiblement entretenus. Dans cette zone, les ménages les plus aisés s'installent en bordures des voies principales et les pauvres plutôt à l'intérieur. On y pratique les activités agricoles sur les parcelles non encore bâties. C'est une zone qui s'étend au nord, à l'ouest et au sud de la ville.

409. **Zone d'habitat spontané** : Tissu urbain non structuré sur terrains non lotis et non titrés. Les voiries sont non revêtues et non entretenues et parfois, inexistantes. L'habitat anarchique est diffus sur tout le territoire urbain en zone centrale comme en périphérie.

7.1.1.7 Les services urbains de base

410. Yaoundé bénéficie d'un niveau d'équipement bien supérieur à la moyenne nationale : Le taux de branchement à l'eau potable est de 80 %, l'assainissement est assuré pour près de 52% de la population et le taux de desserte électrique dépasse les 98%. Ces indicateurs positifs ne doivent cependant pas cacher une réalité plutôt difficile en termes de cadre de vie et d'habitat salubre pour une part importante de la population de la ville : 60% des ménages ne disposent pas d'un bac à ordures, 32% des ménages ne disposent pas de fosses septiques dans leurs habitations et dans les communes périphériques, les structures d'assainissement des déchets solides et des eaux usées sont absentes faisant de ces territoires des dépotoirs qui reçoivent en complément de leur propre production, les déchets venant de Yaoundé.



Vue de Yaoundé

7.1.1.8 Equipements socio collectifs

411. **Enseignement : 934 établissements**, dont 41 pour l'enseignement supérieur (Université de Yaoundé I et II) et 127 pour le secondaire. Les établissements scolaires publics, sont situés dans le noyau ancien ou la proche couronne périphérique. Les écoles privées, de création plus récente sont construites à proximité des quartiers périphériques populaires. Les établissements supérieurs présentent une plus grande tendance à la concentration à proximité du centre-ville.

412. **Santé** : **189 Hôpitaux/centres de santé** De grands centres hospitaliers : l'Hôpital Général, l'Hôpital obstétrique de Ngousso, Hôpital Central, Hôpital de la Caisse, le CHU, l'Hôpital Militaire et plusieurs hôpitaux de district. La répartition spatiale est assez égalitaire.

7.1.1.9 Principales activités économiques

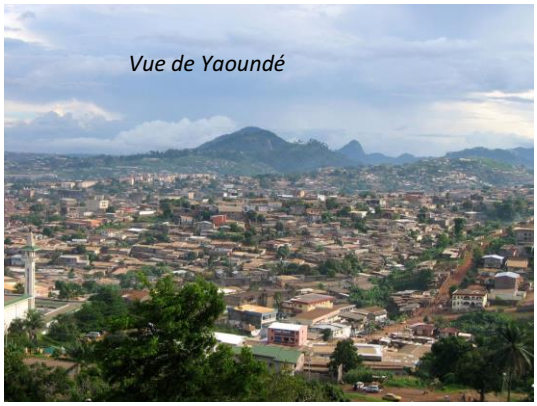
413. Yaoundé se caractérise par la faiblesse des activités agricoles (horticulture et maraîchage) et avec des activités industrielles importantes avec deux zones industrielles. Par contre son statut de capitale nationale lui permet d'abriter **l'essentiel de la superstructure administrative du pays** (les Ministères au centre, les Ambassades et les Consulats dans la Zone résidentielle riche de Bastos)**, le tertiaire supérieur** (les services aux entreprises et aux administrations, l'hébergement et l'enseignement supérieur) et une partie des sièges des grandes entreprises, des banques et des organismes internationaux (Union Européenne, Union Africaine, Banque Mondiale, BAD, BEAC, KfW, AFD, GIZ, JICA, USAID, OMS, UNESCO, UNICEF, PAM, CICR, HCR, COMOFAC, etc.).

414. **Le Commerce** y est très développé avec **une vingtaine de marchés** qui abritent près de 40 000 commerçants dont le Marché Central et le Marché de Mokolo.

415. **L'activité touristique** a un grand potentiel grâce à la présence de sites touristiques tel que **le musée national et le musée d'art camerounais, les édifices religieux, les différents monuments et les zones naturelles** : Le Bois Sainte-Anastasie et les Monts Exonde et Fébé, mais souffre d'une armature assez faible, malgré les importantes structures d'hébergements (en 2014, 116 établissements hôteliers, 3623 chambres) et de restauration.

416. **Les activités informelles** sont très développées et se concentrent au centre (petits vendeurs, restauration, salon de coiffure, garages automobiles ou à moto, réparateurs divers, etc.), sur les grands axes routiers et à proximité des quartiers denses de la ville.

417. Par ailleurs, **l'essentiel du transport interurbain est effectué par route**. L'offre de transport est diversifiée, avec une domination des taxis pour le déplacement dans la ville, les bus pour le transport interurbain et les taxis-brousse pour la desserte des villages. Il existe aussi des offres ferroviaire et aérienne sur des liaisons interurbaines internes au Cameroun.



Vue de Yaoundé

7.1.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Processus de métropolisation et Enjeux de développement urbain

7.1.2.1 Principaux problèmes et priorités

418. Yaoundé souffre de plusieurs dysfonctionnements qui handicapent son développement :

- **Une urbanisation non-maîtrisée**: Depuis dix ans, la capitale connait une urbanisation rapide, incontrôlée, renforcée par une croissance démographique très forte. L'inadéquation des documents d'urbanisme et la faible maîtrise du territoire urbain par les autorités publiques a engendré la prolifération des quartiers anarchiques, insalubres pour la plupart car installés en dehors de toute planification.
- **Un sous-équipement général et une disparité entre les zones centrales et périphériques** : Les équipements publics sont saturés et ne répondent plus, ni aux besoins de la population, ni au statut de la Capitale du pays. Les analyses ont montré l'insalubrité

de certains équipements, les fortes densités des établissements scolaires, les capacités largement dépassées des hôpitaux, la mauvaise qualité des services à cause de l'encombrement des structures publiques. La course au rattrapage des besoins est une donne structurelle. Des quartiers périphériques n'ont pas les équipements nécessaires, l'Etat n'arrive plus à anticiper les besoins et les équilibres sont rompus.

- **Une faiblesse de la mobilité métropolitaine** : Yaoundé profite peu de sa situation de carrefour pour engranger les bénéfices et renforcer sa compétitivité. La mobilité est problématique, les temps de parcours entre le centre et la périphérie sont importants, le transport public est presque inexistant. Le transport de bus, ne remplit plus son rôle de service public (offre insuffisante, bus vétustes et en général en panne). Les taxis renforcent le sentiment d'encombrement lors des heures de pointe, avec des routes saturées et non proportionnées pour résorber les trafics. Malgré tous les efforts, l'électricité, l'eau potable et l'assainissement n'atteignent pas tous les ménages. Les inondations sont récurrentes et cela touche surtout les habitations construites dans les bas-fonds engendrant parfois des drames.
- **Une économie urbaine non structurée :** Les activités économiques de Yaoundé demeurent classiques et ne répondent pas au statut de Métropole qui aspire à devenir une ville compétitive ouverte sur l'international.
- **Une décentralisation non encore effective :** Malgré la décentralisation, la collecte des impôts passe par les structures de l'Etat, les collectivités locales n'accèdent pas toujours et à temps à leurs ressources. Cela complique la mise en œuvre des actions et des programmes de développement initiés par les Communes. L'essentiel des budgets est affecté pour payer les salaires et les dépenses d'investissement sont faibles. Le taux d'encadrement est aussi faible, ce qui pose parfois des problèmes dans la gestion des projets et leur réalisation.

7.1.2.2 Processus de métropolisation

419. **Yaoundé est dans un processus de métropolisation dynamique,** actuellement au cœur des réflexions au niveau de la CUY qui a lancé dernièrement le CDS Yaoundé (Schéma de développement de la zone métropolitaine de Yaoundé), toujours en cours d'études. Cette étude s'inscrit dans les recommandations du PDU qui a fixé comme objectif de limiter l'accroissement démographique de Yaoundé en mettant à contribution son hinterland proche, constitué de petits noyaux urbains devant être mieux intégrés dans la dynamique de développement de la Capitale.

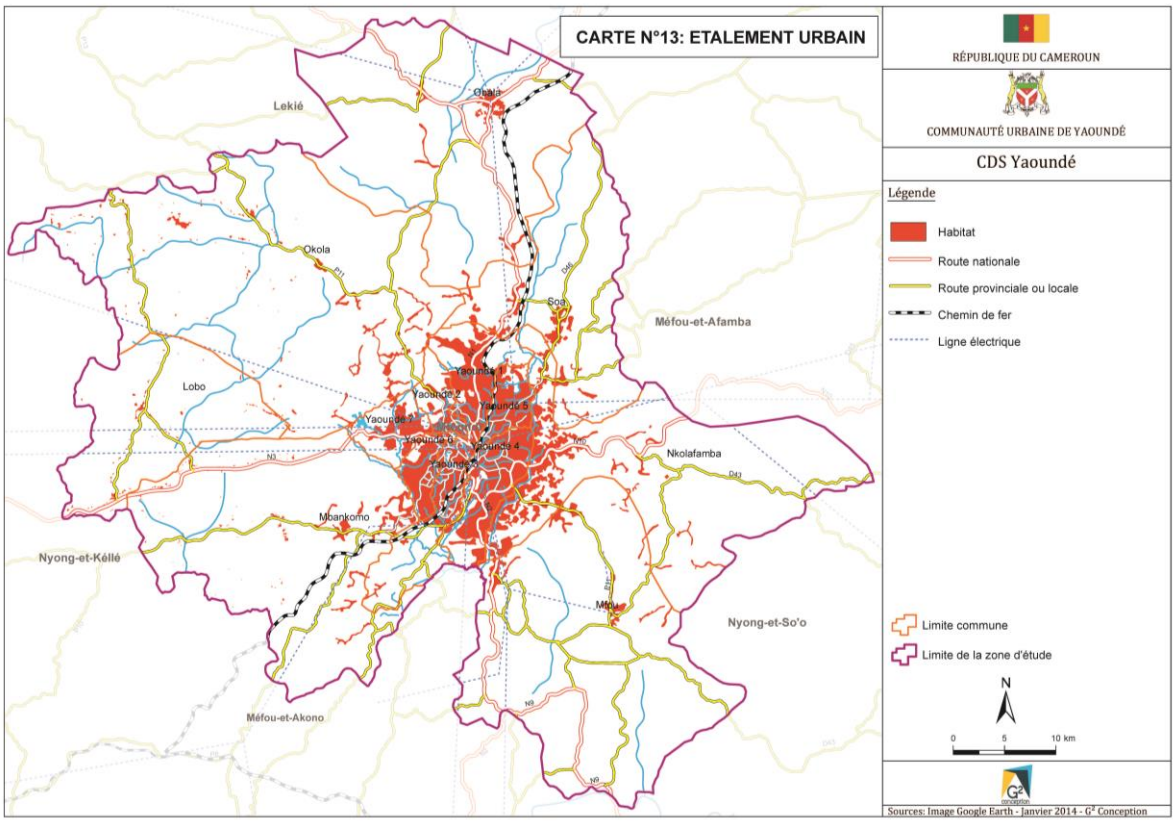
420. **Le CDS a défini une aire métropolitaine** limitée par les noyaux urbains satellites : **Soa, Mbankomo, Lobo, Nkolafamba, Mfou, Obala, Okola auxquelles a été ajoutée Bikok,** en plus **des sept (7) Communes d'Arrondissement de la CUY**. Ce territoire est dans une position centrale, favorisée par la présence d'infrastructures routières et ferroviaires assurant la liaison entre le nord du Cameroun et le littoral.

421. De manière générale, l'aire métropolitaine de Yaoundé est constituée :

- de villes peu industrialisées ;
- d'un front d'urbanisation où prédomine la pratique de l'agriculture ;
- d'un développement important des activités de service et du secteur

tertiaire ;
- d'une prégnance de l'espace rural sur l'espace urbanisé ;
- d'importantes potentialités en termes de réserves foncières ;
- de localités où les commodités comme l'électricité, l'eau potable, les pharmacies, etc. ne sont pas bien réparties ;
- de Communes relativement récentes.

Figure 52. Etalement urbain



Source : Extrait du rapport diagnostic du CDS Yaoundé

7.1.2.3 Enjeux de développement urbain

422. Le territoire métropolitain de Yaoundé relève d'un intérêt national avec pour principal enjeu de faire de la Capitale une **porte d'entrée de la mondialisation** et **un moteur de croissance et d'excellence**. Le processus qui sera amorcé pourra être **une source d'externalités négatives** (délocalisation de certaines activités) qui appellent un mieux vivre urbain et devra **renforcer les liens entre les différentes composantes de ce territoire** (articulation entre le pôle principal et ses pôles secondaires, lien urbain-rural,…). Dans la même logique, le CDS a détaillé les enjeux du processus métropolitain à mettre en œuvre dans les principales rubriques qui suivent :

423. **Maîtrise de la structuration urbaine *:*** La croissance spatiale de Yaoundé et son aire métropolitaine est le résultat d'une forme de bradage des terres dû à une carence de la régulation du foncier. La surconcentration des activités en centre-ville est un frein à son développement harmonieux, il est donc vital de pouvoir le décongestionner en **développant des centres secondaires qui soient des pôles d'attraction faisant contrepoids au centre unique**. Le modèle de développement polycentrique s'impose à terme à celui d'une **ville mono-centrée**. Les solutions résident notamment dans l'élaboration et l'ajustement des documents de

planification, la constitution de réserves foncières dans la périphérie urbaine en vue d'aménagements urbains durables, la mise en place de projets ambitieux de résorption de l'habitat spontané, la création d'une agence d'appui à la maîtrise d'ouvrage urbaine avec des missions d'urbanisme, etc.

424. **Enjeux de la mobilité urbaine** : Le réseau viaire connait un déficit structurel tant quantitatif que qualitatif et peine à écouler les flux. La mobilité de la métropole est très limitée avec un risque de saturation du réseau à moyen terme. Les situations les plus problématiques se situent dans les relations avec les Communes périphériques (routes non bitumées) et les relations directes entre Communes périphériques. Une mise en cohérence du réseau viaire de la CUY avec les grandes voies de communications interurbaines et un dispositif d'aménagement global facilitant la circulation des biens et personnes sont primordiales pour faciliter les échanges avec l'hinterland, les autres Régions et permettre à l'économie de la ville de tirer parti de manière optimum de sa position de carrefour de communications et centre névralgiques du pays. Cela passerait par (i) la mise à plat et la reconfiguration du système de transport national via une démarche PPP, (ii) l'adoption d'un Plan de circulation, et (iii) la création d'une Autorité d'organisation des transports urbains (AOTU) dans le but de mieux organiser les transports.

425. **Enjeux de la protection de l'environnement et de l'amélioration du cadre de vie :** Yaoundé se caractérise par la dégradation constante de la qualité de vie sous le double effet de la détérioration de l'environnement urbain et de l'inaccessibilité aux services urbains de base. Les grands enjeux environnementaux de Yaoundé sont : l'amélioration de la gestion des eaux pluviales et des déchets, l'amélioration de la qualité de l'air, le renforcement des infrastructures (voirie, drainage, eau, électricité) et leur extension aux quartiers et Communes sous-équipés.

7.1.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Positionnement à l'échelle Sous régionale : *Un nœud d'articulation multidirectionnel*

Le Cameroun bénéficie d'une situation géographique intéressante, **au cœur du couloir urbain potentiel reliant huit (8) capitales de l'Afrique Centrale** sur environ 2.000 km (Luanda, Kinshasa, Brazzaville, Libreville, Douala, Yaoundé, Bangui, N'Djamena). Ce corridor pourrait, sous condition de l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens, être un vecteur de développement, de coopération et d'intégrations régionales fortes.

Positionnement à l'échelle nationale : *Le couple Yaoundé-Douala*

La hiérarchie urbaine nationale est dominée par les deux villes que sont Douala et Yaoundé. Sur le plan économique, Douala est le plus grand centre d'affaires du pays alors que Yaoundé demeure un pôle secondaire dont le rayonnement ne dépasse pas les frontières de l'Etat.

La synergie entre les deux villes est affaiblie par la saturation de l'axe routier qui les lie. Yaoundé, par son statut, prive Douala de l'apport de l'administration centrale et de toutes les activités qui gravitent autour de la fonction de capitale (représentations diplomatiques et consulaires, institutions financières internationales, partenaires techniques et financiers, partis politiques et syndicats, journaux, télévision) ; ce qui met Douala en situation de relative infériorité par rapport aux autres grandes villes côtières (Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos, Libreville, Luanda...) qui cumulent les fonctions économiques et administratives.

C'est de l'importance des fonctions administratives que Yaoundé tire son développement mais également de sa position géographique stratégique. En effet, l'unique voie ferrée et la principale route reliant le Nord du Cameroun au port de Douala passent par Yaoundé.

Le couple Yaoundé-Douala est un fait majeur dans l'armature urbaine du Cameroun qui évolue rapidement et qui demeure marquée par deux tendances fortes liées à cette bipolarité :

- **Les mouvements de migration** (exode rural, migrations de la CEMAC…) dont les deux villes et notamment Yaoundé a profité plus que tous les autres centres urbains. Aussi les dynamiques démographiques et migratoires laissent envisager que d'ici à 2035, on assistera à un renversement de la hiérarchie urbaine camerounaise au profit de Yaoundé ;
- **L'axe stratégique Yaoundé-Douala** d'environ 200 km seulement à vol d'oiseau, constitue **le front d'urbanisation moteur du Cameroun.** La difficulté qu'éprouvent les autorités des deux communautés urbaines de Yaoundé et Douala à maitriser l'urbanisation favorise l'étalement spatial et l'extension des deux villes. Le vrai défi pour ces deux villes c'est de pouvoir contenir durablement leur croissance urbaine, des plus élevées du Cameroun.

Positionnement à l'échelle locale : *Yaoundé, une ville en voie de métropolisation*

L'attractivité métropolitaine de Yaoundé tient à la fois à son poids démographique, à sa position géographique centrale et à ses multiples fonctions.

- **Son rôle politique et administratif :** En tant que capitale politique, Yaoundé compte la grande majorité des structures administratives du pays et son influence nationale et internationale est confirmée par la présence d'un grand nombre de représentations consulaires et diplomatiques, et de sièges d'organismes d'intégration sous-régionale et régionale (BEAC, de l'OAPI, de l'OHADA, ...).
- **Son rôle universitaire :** La première Université camerounaise a ouvert ses portes à Yaoundé en 1962. Avec la réforme universitaire[45] de 1993, ce paysage s'est enrichi de la création de l'Université de Yaoundé II, à Soa. De nos jours, la ville compte de nombreuses institutions étatiques et privées d'enseignement supérieur (UYI, UYII, ENS, ENSP, ENSTP, EMIA, ENAM, ESSTIC, FMSB, ISSEA, IFORD, IRIC, ISMP, UCAC, Institut SIANTOU Supérieur, Institut NDI SAMBA supérieur, INJS, etc.), avec en bonne place la présence de plusieurs écoles professionnelles inter-Etats à l'instar de l'IFORD, l'ISSEA,

45 Cette réforme a également permis la création des universités de Buéa, Douala, Dschang et Ngaoundéré. De 2008 à nos jours, le paysage institutionnel des universités d'Etat est passé de six à 8 avec la création des universités de Maroua et de Bamenda.

le CRADAT, le CRESA…. Cette floraison d'institutions publiques et privées d'enseignement supérieur accentue l'attractivité de la ville, favorisant par ricochet la densification des migrations pour des motifs académiques.

- **Ses atouts économiques :** L'unique voie ferrée reliant le Nord du pays au port de Douala passe par Yaoundé ; les projets en cours[46], notamment le tramway intra-urbain, les différentes autoroutes (Douala-Yaoundé ; Yaoundé-Nsimalen) et autres initiatives d'aménagement des voiries et réseaux divers constituent des appoints pour le renforcement du tissu urbain et industriel. Certains chantiers d'envergure comme la construction en profil autoroutier de la pénétrante Nord de Yaoundé à Olembé et de la pénétrante Est à Mimboman vont dédoubler l'attractivité de cet espace périurbain. A cela il faut ajouter la construction de 500 logements témoins entre 2011 et 2012 à Olembé, et la finalisation de la « Cité des 7 collines » à Tsinga dont l'impact démographique est non négligeable. Yaoundé est l'un des leviers d'emplois du Cameroun. Avec Douala, elles concentrent près de 60% des entreprises, 68,4% des emplois permanents et 73,8% du chiffre d'affaires (INS, RGE 2009). L'afflux migratoire représente dans ces conditions un intérêt économique majeur, même si pour le moment la majorité des actifs se concentrent dans le secteur non structuré.

Le développement de Yaoundé devra juguler plusieurs dysfonctionnements urbains (saturation des espaces centraux, carence des transports publics urbains, crise du logement, blocages du marché foncier, densification de l'habitat spontané, carence des équipements et des infrastructures urbaines, insuffisances en termes gouvernance, de moyens et d'outils de gestion urbaine, etc.) **et prendre en compte un environnement physique contraignant, comprenant d'importants reliefs et cours d'eau, des eaux souterraines acides et des risques permanents de glissements de terrain.**

46 Pour un aperçu précis des projets en cours dans la ville de Yaoundé, se reporter au discours du MINHDU à l'Assemblée nationale à l'occasion de la présentation du budget exercice 2014 : en ligne sur www.minhdu.gov.cm.

7.2 Bafia : Capitale du Mbam et ville marché à rayonnement sous-régional

7.2.1 Caractérisation

7.2.1.1 Statut administratif

426. Bafia est le Chef-lieu du Département du **Mbam et Inoubou** de la Région Centre située à 120 km au nord de Yaoundé

Vue de l'Hotel de ville de Bafia

7.2.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	27 356	**47 471**	**47 214**	**47 102**

Taux d'accroissement	*1987_2005*	*2005_2010*	*2010_2015*
	1,8%	**1,5%**	**1,3%**

Ville carrefour de 47 000 habitants avec une population en recul pendant les 10 dernières années. Les responsables locaux estime la population entre 80 000 et 90 000 Hab. Elle peut atteindre les 100 000 habitants car la ville abrite une population très cosmopolite de toutes les régions du Cameroun.

7.2.1.3 Documents de planification et autres études et projets

427. PCD récemment actualisé en 2015

428. POS récemment élaboré en 2015 pour l'horizon 2025 afin de doter la ville d'un outil de planification et d'orientation de l'occupation de l'espace accompagné d'un programme de développement économique et social.

7.2.1.4 Desserte

429. **La Nationale 4** : C'est un axe important qui traverse la ville sur une distance de 30 Km et assure la liaison avec Bafoussam via Makénéné (Centre), Bangangté, Bandjoun (Ouest).

430. **La P10** : Assure une liaison vers le sud et rejoint la N3 (Douala-Yaoundé) et continue pour desservir Eséka (Centre) et Lolodorf (Sud).

431. **La D50** : Assure une liaison vers le nord de la ville pour desservir le village de Linté à proximité des Aires protégées de Mpem et Djim.

7.2.1.5 Principales caractéristiques de l'urbanisation

432. Bafia est située dans la vallée du Mbam et marque la transition entre la savane arrosée par de petits affluents du Mbam et de la Sanaga et d'îlots de forêts peu denses. Elle représente une terre de contact entre la savane du Nord et la forêt du Sud Cameroun.

433. A cette caractérisation géographique correspond une autre caractérisation sociale. La ville de Bafia est un point de jonction entre le Cameroun islamique et chrétien.

434. Bafia se caractérise par sa richesse et sa diversité culturelle, religieuse et démographique. C'est une ville cosmopolite.

435. Historiquement, depuis au moins le 14ème siècle, Bafia était occupée par le peuple Bantous était la capitale du Grand Mbam qui fût subdivisé dans les années 90 en 2 départements : Bafia comme chef-lieu du département du Mbam et Inoubou et Ntui comme chef-lieu du département du

Mbam et Kim. D'après les responsables de la Commune, il faudrait recréer une grande région du Mbam. La ville serait alors dotée de toutes les infrastructures des villes régionales (écoles, infrastructures sanitaires).

436. L'urbanisation est dominée par la zone centrale, bâtie sur la plaine et qui constitue le pôle de développement principal de la ville. Les équipements administratifs, commerciaux (marché central), éducatifs et religieux y sont concentrés. Les quartiers de cette zone sont relativement bien organisés et bien desservis en termes de réseaux (eau, électricité, éclairage public,….). C'est une zone de forte concentration de population et d'occupation qui remonte à l'époque coloniale au vu de l'architecture des bâtiments. Les zones périurbaines contrastent avec cette zone centrale et beaucoup d'entre elles gardent une appellation de village.

7.2.1.6 Services sociaux de base

437. Les voiries secondaires dans la ville sont en terre et restent impraticables pendant la saison pluvieuse. L'accès à l'eau potable enregistre certaines difficultés liées à un réseau de distribution limité qui ne peut faire face à la demande actuelle et future. La couverture électrique est elle aussi insuffisante et se caractérise par des coupures intempestives.

7.2.1.7 Les équipements sociocollectifs

438. **Education :** 58 écoles primaires, 8 établissements d'enseignement secondaire (général et professionnel). Mais le secteur souffre de l'insuffisance du matériel didactique et des infrastructures (salles de classes, tables bancs, points d'eau et toilettes).

439. **Santé** : La Commune de Bafia est couverte par un hôpital de district, sept centres de santé intégrés, plusieurs cliniques privées. La ville enregistre des difficultés d'accès aux soins de santé de qualité à cause de l'insuffisance des infrastructures, des équipements et du personnel qualifié.

7.2.1.8 Principales activités économiques

440. L'agriculture est florissante dans le Département du Mbam et Inoubou. Elle est dominée par les cultures de rente (cacao, palmier à huile, etc.) et vivrières (maïs, manioc, macabo, patate douce, banane plantain, ananas, etc.). Bafia a une notion de terroir très forte sous-jacente, et ses **produits agricoles sont réputés de qualité** (cacao de Bafia ; l'ananas de Bafia, le cola de Bafia, etc.). Des gabonais viennent à Bafia pour acheter les produits vivriers. La culture du cacao est particulièrement bien développée, Bafia représente une zone de dépôts et d'entrepôts pour les entrepreneurs exportateurs de cacao (TELCAR – UIC) à Dongo Essomba. Actuellement, il n'y a pas encore de transformation et de valorisation des produits agricoles malgré quelques tentatives (exemple : des investisseurs, ont lancé des études pour extraire la pâte de cacao). L'élevage n'est pas bien développé malgré la localisation de la ville en zone de savane, mais Bafia demeure connue pour sa production porcine.

Vue de Bafia

441. L'industrie est très peu développée en dehors de la transformation du bois et les petites confections.

442. **Les activités commerciales** gravitent autour de la vente des produits agricoles, des produits manufacturés et de

l'artisanat. Les activités formelles sont majoritairement localisées au centre (agences de transport, administrations, équipements,…). Les activités de restauration, d'hébergement sont dispersées dans la zone urbaine et périurbaine. Les activités informelles sont disséminées sur tout le territoire de la Commune mais majoritairement concentrées au niveau du marché et de la gare routière.

Vue de Bafia

7.2.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement régional

7.2.2.1 Principaux problèmes et priorités

443. A cause du **mauvais état des routes** qui relient Bafia à son hinterland, de nombreuses zones de production restent coupées des centres de consommations. La différence se fait sentir par rapport aux zones desservies par les pistes carrossables. Ce problème se pose pour les deux Communes voisines Ngoro et Deuk qui sont des bassins de production agricole et qui sont desservies uniquement par bacs. En saison des fortes pluies, ces zones restent complètement enclavées et coupées du monde.

444. **Les sols du Département en général sont de plus en plus appauvris** ce qui amène les producteurs à utiliser des engrais chimiques ou la jachère afin de limiter cet état de fait.

445. **Le marché « Djoumba »** qui se tient une fois par semaine et qui regroupe toutes les populations du Département devra être déplacé vers un autre site qui permettra d'agrandir la superficie et de mieux organiser les activités du marché actuellement saturé. Le site désigné à cet effet est actuellement occupé par l'habitat anarchique**. Une initiative d'expulsion est actuellement en cours**.

446. **En termes d'énergie, d'eau potable et d'assainissement**, il y a un grand manque qui constitue un frein sérieux pour les populations. Un programme de valorisation de la ville pour atténuer ces insuffisances est actuellement en cours dont les principales composantes déjà en cours sont :

447. Agrandissement de l'ancienne station de traitement d'eau alimentée par le Mbam.

448. Projet PAEPA MSU : Projet d'adduction d'Eau Potable en Milieu Semi Urbain.

449. Projet de construction de latrines publiques dans le cadre de l'IRCOD/Alsace, financement UE pour régler les problèmes d'assainissement : eau, puits, latrines dans les écoles et prochainement l'opération va être étendue aux villages. Le projet prévoit également la vulgarisation des filtres à eau.

450. Sur le Mbam à Nchaer, il y a des chutes (à environ 15 Km du côté de Nkonian Betang) qui peuvent servir pour un petit barrage hydroélectrique afin d'améliorer l'alimentation électrique de la zone.

451. Projet d'éclairage public de 1000 lampadaires solaires sollicité auprès du MINHDU.

452. **Sur le plan environnemental,** il y a un sérieux problème d'évacuation des déchets à Bafia, (vieille benne de camion à réformer pour évacuer les déchets de 70000 ménages). L'ancienne décharge sur la grande route est saturée. Il y a un programme de construction d'une nouvelle décharge de déchets ménagers,

avec une action de compostage (capacité sur 20 ans). Il s'agit d'un Projet du MINEE financé par la BAD qui a tenu compte des aspects environnementaux (site ne présentant pas de nuisances pour les riverains, cours d'eau préservés,…). Actuellement il n'y a pas de prestataire pour la logistique du transport des déchets. Un appel d'offre sera préparé dans ce sens.

453. **Problème d'inondation dans les zones basses de la ville**. Ces zones ont été prises en considération dans le POS où la construction a été interdite. En parallèle, il existe le projet de drainer, d'assécher et de combler certaines de ces zones pour avoir de nouveaux terrains constructibles ou afin de les exploiter pour des plantations maraichères.

454. **Pour faire face à la demande en logements** qui ne cesse de s'accroitre, l'Etat a fait une réserve foncière pour 5000 logements sociaux à construire dans la ville. En termes de programmes de logements réalisés, la Commune a sollicité un lotissement communal dans la perspective de moderniser la ville. Il s'agit d'une mini-cité municipale de 100 logements sociaux visés. Pour la gestion de l'espace communal, c'est l'Etat qui lotit la plupart des terrains avec une commission qui siège pour vérifier si l'opération est conforme.

455. **Un potentiel mal exploité pour développer le tourisme** :

456. Le fleuve Mbam possède une plage (200 m de linéaire) où les gens se baignent. Il y a possibilité d'aménager le site pour en faire un lieu touristique.

457. Actuellement, la commune a engagé le recensement des petits artisans dans le but de voir la possibilité de créer un petit espace de vente (marché artisanal) sinon une connexion vers la route touristique de Kiki

458. La Commune a besoin de renforcer ses ressources financières et humaines. La Commune récolte surtout des taxes à partir des marchés, de l'impôt libératoire des petits commerçants, des taxes avec les subventions de l'Etat à travers le FEICOM.

459. La Commune souhaite développer un Projet de Technopole – pôle de développement et un projet touristique du Mbam.

7.2.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

460. **Au plan local**, la ville de Bafia a une influence relative sur l'ensemble des Arrondissements alentours que ces derniers soient éloignés ou non (localités de Deuk, Kom-Yambetta, Makénéné, Mbangassina, Yoko, Ngoro, Kiki, Ombessa, Ntui, Ndikiniméki, etc.). Cette influence est à la fois administrative, économique, sociale et culturelle. Ces petites localités connaissent un phénomène d'exode rural vers Bafia et Yaoundé. La ville de Bafia joue également un rôle important pour ces petites localités en termes de distribution et de commercialisation des produits agricoles qui y sont cultivés (présence dans la ville de magasins de stockage, marchés périodiques, l'acheminement du cacao en gros vers les multiples exportateurs, ….).

461. **Au plan régional**, Bafia est dans la zone d'influence de Yaoundé. A partir de Makénéné (avant Tonga) les gens se rattachent à l'ouest. Makénéné est une ville du Mbam mais à 90% bamiléké.

7.2.2.3 Liaisons routières pouvant booster le développement économique

462. Pont sur la route de Bokito à Boumnyebel qui créera un raccourci pour rejoindre la route de Douala.

Rénovation du pont sur la Sanaga. A kikot, actuellement il y a un pont sur la Sanaga

mais trop ancien, vétuste avec une très mauvaise piste.

7.2.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Comme beaucoup de villes moyennes au Cameroun, le pôle urbain de la ville de Bafia s'articule principalement autour du noyau colonial constitué principalement par le quartier administratif, quelques quartiers résidentiels et un marché central, souvent situé le long de l'axe principal. Le reste de l'urbanisation, bien qu'elle soit très dense par endroit, demeure sans structure claire et avec un niveau d'équipements et de services urbains déficitaire.

Par ailleurs, la ville de Bafia se présente comme une ville importante dans l'armature urbaine locale et régionale. C'est un chef-lieu de Département dont la zone d'influence s'étend à toute la région du Mbam pour des raisons historiques et sociales qui persistent malgré les divisions administratives. C'est également une zone de jonction par excellence entre :

- Deux zones géographiques, la savane du Nord et la forêt du Sud Cameroun
- Deux cultures, population musulmane et population chrétienne
- Deux régions importantes, le centre (la capitale Yaoundé) et l'Ouest (bassin agricole du pays)

Dans ce contexte, la ville de Bafia peut se définir dans l'armature urbaine nationale comme une ville moyenne (70 000 habitants) d'encadrement du développement local basé sur des produits agricoles de qualité, mais également comme un pôle urbain offrant des services et un niveau d'équipement en adéquation avec l'étendue de sa zone d'influence qui couvre toute la région du Mbam.

Les défis à relever sont principalement :

- Urbains et sociaux (structure urbaine, cadre de vie, équipement, énergie, eau, assainissement, gestion de déchets, protection contre l'inondation, …)
- Institutionnels (renforcement des ressources humaines et financières)
- Economiques (booster l'activité agricole, créer une industrie de transformation des produits pour valeur ajoutée, renforcer les zones de stockage, labéliser certains produits, désenclaver les bassins de production et les petites localités pour les mettre en relation avec les marchés de consommation, réorganiser et moderniser les marchés, promouvoir de nouveaux secteurs potentiels dans la zone comme le tourisme)

7.3 Douala : La porte d'entrée du Cameroun et de la Sous-région

7.3.1 Caractérisation

7.3.1.1 Statut administratif

463. Douala est la Capitale de la Région Littoral, le Chef-lieu du Département du Wouri et une Communauté urbaine (CUD) avec 6 Communes d'Arrondissements.

7.3.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	712 251	**1 907 479**	**2 211 924**	**2 537 188**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*		*2010/2015*
	5,5%	**3,8%**		**3,6%**

Un taux d'accroissement moins important que celui de Yaoundé (3,6% de 2010-15) ce qui permet à cette dernière de déclasser Douala pour être en tête de classement.

7.3.1.3 Documents de planification et autres études et projets programmés / en cours

464. **Schéma Directeur d'Aménagement de la Région de Douala élaboré en 1986** pour l'horizon 2000. Ce document n'a jamais été officiellement approuvé et donc pas opposable aux tiers.

465. **Dans le cadre du Contrat de ville Etat-CUD** (2006-2010 /180 milliards de Frs : C2D 60 Milliards ; IDA 60 Milliards ; PPTE 60 Milliards), un programme de renforcement institutionnel, d'études fondamentales et de prospective a été mis en place pour la ville de Douala. L'objectif principal était la définition d'un programme prioritaire de mise à niveau des infrastructures.

466. **Stratégie de développement de Douala et de son aire métropolitaine – CDS Douala** (Rapport final - 2009 (4 objectifs : Améliorer les conditions de vie, la gouvernance et la compétitivité, faire de Douala une ville pilote en matière d'environnement et programme d'interventions prioritaires)

467. **Plan des déplacements et des transports** (priorité au transport de masse)

468. **Etude sur la préservation et la réhabilitation du patrimoine historique de Douala**

469. **Agenda 21 local** (7 axes d'intervention prioritaires et 60 actions)

470. **Etude du Plan Directeur d'Urbanisme (PDU**) à l'horizon 2025 et des Plans d'Occupation des Sols (6 POS pour les Communes d'Arrondissements constituant la CUD)

471. **Schéma Directeur des marchés de Douala**

472. **Schéma Directeur d'Assainissement dans le cadre du C2D**

473. **Etude de faisabilité du projet Sawa Beach**

474. **PSU Manoka** (Commune Douala VI)

7.3.1.4 Projets en cours ou programmés

- Routes des Entrées Est et Ouest (travaux en cours)
- 2ème Pont Wouri (travaux en cours)
- Voie de contournement Nord (travaux en cours)
- Aménagement d'un espace vert pour fêtes traditionnelles (Ngoundou) à proximité du pont (travaux en cours)
- Projet de 300 km de voirie tertiaires (financement AFD/BM) (Appel d'Offre en cours de lancement)
- Sur domaine CAMTEl, aménagement du site d'un centre commercial (programmé)
- Projet d'un stade omnisport, programmé pour la CAN 2019 (travaux en cours de lancement)

- Projet d'une zone artisano-commerciale (Ateliers Cergy) - Renforcement des activités économiques au niveau de la gare
- Projets d'aires de stationnement pour les camions en relation avec le Tchad, avant la Dibamba (programmé)
- Projet d'Université protestante (programmé)
- Projet d'Université de Douala avec un deuxième site qui va devenir un centre hospitalier (programmé)
- Projet de prison centrale au PK19 qui aura une incidence sur la structuration de l'espace urbain
- Projet autoroutier (Douala-Yaoundé et Edéa-Kribi) (programmé)
- Projet de ville nouvelle à Dibamba-beach, hors périmètre de la CUD (programmé)
- Projet de marina sur le bras mort pour préserver le site de l'habitat anarchique (programmé)
- A terme, un Schéma aéroportuaire sera programmé

7.3.1.5 Desserte

475. **Voies d'accès :** Les grands axes routiers du Cameroun convergent vers Douala et son port. Les transports de dégagement du port de Douala se font en grande partie par deux axes routiers : (i) Douala – Yaoundé – N'Gaoundéré et (ii) Douala – Bafoussam - Banyo – N'Gaoundéré.

476. **La Nationale 3 (N3)** : traverse la ville d'est en ouest. C'est l'axe vital qui assure la liaison avec **Yaoundé** (via **Edéa)** et au-delà, vers l'est et le nord du Cameroun et la sous-région (RCA, Tchad). Vers l'ouest, la N3 continue jusqu'à **Limbé** et assure la desserte des autres capitales régionales de l'ouest via la Nationale 8 : **Buéa**, **Bafoussam**, **Bamenda**. La Nationale 5 permet de son côté la liaison de Douala avec les autres villes de la Région Littoral.

477. **La P15** permet un accès secondaire à Edéa et permet de desservir la ville de Yabassi.

478. **Transport ferroviaire :** Douala est le point de départ du Transcamerounais (Transcam I, axe ferroviaire qui la relie à Yaoundé, le Transcam II continue jusqu'à N'Gaoundéré) affecté principalement au transport de marchandises. La Ligne de l'ouest assure le transport de voyageurs vers Mbanga et Kumba.

479. **Transport fluvial :** Assure la desserte des localités du 6ème arrondissement, des îles ainsi que certains marchés de poisson.

7.3.1.6 Grandes infrastructures

480. **Le Port Autonome de Douala - PAD :** Le port de Douala-Bonabéri draine plus de 95 % du trafic portuaire du pays. Il est jusqu'à ce jour la principale ouverture maritime du Cameroun et de la CEMAC. Le Port est principalement d'importation (2/3 du fret) de biens de consommation qui irriguent les marchés urbains. Les principaux produits exportés sont le bois (du Cameroun et de la Centrafrique), les fruits (notamment la banane) et le pétrole.

Vue du Port de Douala

481. **L'aéroport international de Douala :** Inauguré le 27 juin 1977, l'Aéroport International de Douala est situé à 5km du centre-ville de Douala. C'est le 1er aéroport camerounais en nombre de passagers (43% du trafic passager domestique et 72% du trafic international) et de fret traités (environ 15 000 tonnes/an). Il a une piste de 2 850 x 45 m, une aérogare dimensionnée pour traiter

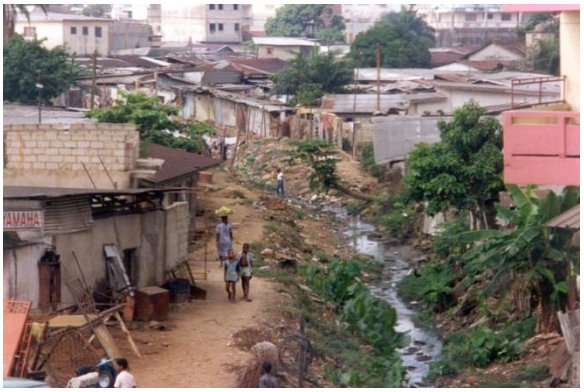
un maximum de 1,5 million de passagers et 5 000 tonnes de fret par an mais sa capacité n'est exploitée qu'à 31 %.

482. **Gares routières :** En plus de la gare routière publique de Sodiko-Bonaberi qui dessert l'entrée ouest de la ville, le transport des voyageurs est principalement organisé autour de gares privées aménagées et exploitées par des opérateurs privés.

7.3.1.7 Principales caractéristiques de l'urbanisation

483. La surface urbanisée dans la ville de Douala est occupée à hauteur de 64 % par l'habitat. L'habitat non tramé représente 37 % de l'habitat total et près de 24 % de la surface totale de la zone urbanisée de Douala. Ces grandes poches se sont en effet constituées dans les années 80 et 90, en marge de la ville, et le plus souvent sur de vastes zones inondables. Les abords des cours d'eau et tous les « interstices » urbains ont été occupés au cours des dernières années par l'habitat anarchique.

484. La ville présente aussi une organisation spatiale assez spécifique avec une mixité du tissu urbain et la localisation d'unités industrielles à proximité des zones centrales, destinées aux services et commerces.



Quartier sous-intégré de Douala

7.3.1.8 Les services urbains de base

485. **Eau potable** : La capacité de production installée est d'environ 165 000 m3/jour, avec trois sources de production (forage et deux usines de potabilisation à Japoma). Le rendement est très faible (66 %) à cause de la vétusté des infrastructures et la desserte inégale entre les quartiers : à Bonanjo, 100 % des habitations sont dotées d'un branchement individuel public, contre 5 % à Nylon.

486. **Electricité** : Douala est alimentée à partir des barrages d'Edéa et de Song-Loulou ainsi que trois centrales thermiques (Dibamba, Bassa 2-3 et Logbaba 1-2). Mais Douala souffre très souvent de délestages qui en cumulés peuvent atteindre 5 jours par mois.

487. **Assainissement et gestion des déchets** : Moins de 15% de la population est raccordée à un réseau d'assainissement et 50% de la population urbaine élimine ses eaux usées dans des conditions acceptables. Le système actuel de collecte des ordures exclut au moins 40% de la population surtout dans les quartiers non accessibles.

7.3.1.9 Equipements socio collectifs

488. **Education** : L'Université Autonome de Douala est le deuxième pôle universitaire du Cameroun. L'institution compte les Facultés des Lettres et des Sciences Humaines, des Sciences Juridiques et Politiques, des Sciences, des Sciences Economiques et Gestion, de Médecine et de Sciences Pharmaceutiques, de Génie Industriel, ainsi que l'Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales (ESSEC), L'Ecole Normale Supérieure de l'Enseignement Technique (ENSET), L'Institut Universitaire de Technologie (IUT), l'Université des Beaux-arts et l'Institut des sciences halieutiques. Douala abrite près de 25% des effectifs étudiants à l'échelle nationale. Des établissements

privés renforcent cette offre publique dont l'Université Catholique d'Afrique Centrale. Douala se caractérise par des taux de scolarisation très élevés et la domination des établissements privés qui représentent 78 %, des établissements.

489. **Santé** : Le système de santé comprend 6 districts de santé et 55 aires de santé soit 269 structures de santé dont 2 hôpitaux de niveau central : l'Hôpital Laquintinie, l'Hôpital Général et 6 hôpitaux de districts. L'offre sanitaire souffre d'une mauvaise répartition : Douala I concentre plus de 40% du nombre d'établissements, pour seulement 12 % de la population. La moyenne de 1,27 médecin pour 10 000 habitants est assez inégalement répartie.

Vue de Douala

7.3.1.10 Principales activités économiques

490. **L'économie de la ville s'est développée autour du Port** dont l'hinterland s'étend à une grande partie de l'Afrique Centrale. Douala réalise 33% du PIB du Cameroun qui lui-même réalise 50% du PIB de l'Afrique centrale. Les données de 2009 indiquent que Douala **concentre 31,9 % des entreprises et établissements industriels** du pays, **75 % des industries** du pays, **60 % des PME**, **35% des unités de production, 65% des grandes entreprises, 55% des moyennes entreprises, 62% du chiffre d'affaires national et 45% des emplois offerts par les entreprises**. L'économie est dominée par sa fonction de « *porte d'entrée du Cameroun* », l'activité de commerce et de service concentre plus de 80 % de la population active occupée.

491. **Les grands établissements industriels** implantés dans ses zones industrielles liés au port sont desservis par la voie ferrée : huileries, savonneries, brasseries, établissements textiles. Le secteur agro-alimentaire (transformation du café, cacao, palme, coton) est important. Il y a aussi **d'importants dépôts et zones de stockage** (port sec) notamment d'hydrocarbures et de bois. Ces zones sont aujourd'hui enclavées dans des tissus résidentiels du fait de l'expansion de la ville et elles fonctionnent mal.

492. **Les plus grandes entreprises du pays ont installé leurs sièges sociaux à Douala** ce qui leur permet d'être au plus près de leurs débouchés (export ou marché local) et de leurs intrants (port et aéroport). Malgré cela le secteur des services est assez faiblement développé pour une agglomération aussi importante.

493. **Le transport** joue donc un rôle central dans le fonctionnement et le développement des activités de la ville. La capacité globale de transport de marchandises longue distance offerte en liaison avec le port est de 1,7 million de tonnes par an, et se répartis entre le rail 25 % à 30 % et la route 70 % -75 % (environ 1500 poids lourds/jour).

494. **Le Commerce** est dominé par les activités informelles **hypertrophiées qui** pourvoient principalement aux besoins des ménages. Composé de petites unités indépendantes (commerce, transports, services à la personne, petit artisanat), le commerce se concentre le long des voies ou à proximité de certaines zones industrielles pourvoyeuses de matières premières : regroupements d'activités (vannerie /production de parpaings…)**.**

7.3.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Enjeux de développement urbain, Projets urbains phares, Positionnement régional

7.3.2.1 Principaux problèmes et priorités

495. **Une occupation urbaine anarchique et assez peu maitrisée** : Douala se caractérise par une forte pression démographique qui a généré un étalement du tissu urbain au détriment de zones non urbanisables. Cette situation s'est manifestée par le développement des quartiers spontanés et anarchiques et a impliqué des problèmes de centralités, des problèmes fonciers (disponibilités des terrains pour les projets futurs) et des problèmes d'accès aux services urbains (voirie, eau, équipements scolaires, …). En effet la faillite de la planification urbaine dans les quartiers populaires s'est traduite par la construction dans les cours d'eau ce qui a généré des problèmes d'inondation et par un enclavement des parcelles, la faiblesse des voiries tertiaires ne permettant pas une bonne desserte.

496. **Une insuffisance des équipements urbains de base :** Le réseau de voirie est désarticulé, en mauvais état, insuffisant et inégalement réparti sur la ville. Les réseaux d'eau potable vétustes et insuffisants et les conditions de distribution sont médiocres quantitativement et qualitativement. Le recours de la population à des moyens alternatifs comme les sources et les puits de qualité parfois douteuse cause des risques de maladies (épisodes de choléra 2002). En termes d'accès aux soins et à l'éducation les inégalités apparaissent entre les quartiers centraux et les zones périphériques qui souffrent d'insuffisances parfois importantes en personnels notamment (médecins et enseignants).

497. **Gestion des déchets :** Il n'y a pas de plan de gestion des déchets à Douala. Il existe une décharge municipale opérationnelle. Un projet de construction d'une décharge industrielle est en cours d'études.

498. **Fragilité des Ecosystèmes (mangroves, estuaires,…):** La proximité des écosystèmes estuariens et de mangroves de la ville, l'extension de celle-ci sur les drains et les cours d'eau combinés à la défaillance de la collecte des ordures et des réseaux d'assainissement entrainent des problèmes sanitaires liés essentiellement à la pollution des nappes souterraines.

499. La ville a participé au plan national du changement climatique qui conclut que les inondations que connaît la ville sont liées aux cours d'eau (eau pluviale) et non à la submersion marine. Des simulations à l'échelle de la zone côtière de la ville de Douala sont en cours par une équipe IRD au sein de l'école doctorale.

500. La ville a la volonté d'encourager le développement de l'écotourisme dans les îles (PSU Manoka) qui reste tributaire de la facilitation de la mobilité et l'aménagement de débarcadères. Actuellement, il existe un programme de protection et de reboisement des mangroves avec la participation de la société civile et d'un groupe de parlementaires.

7.3.2.2 Enjeux de développement urbain

501. En termes de planification urbaine, la ville de Douala bénéficie principalement de deux études stratégiques : le CDS (Stratégie de développement de Douala et de son aire métropolitaine) qui a été suivi du PDU qui en a intégré les principales orientations :

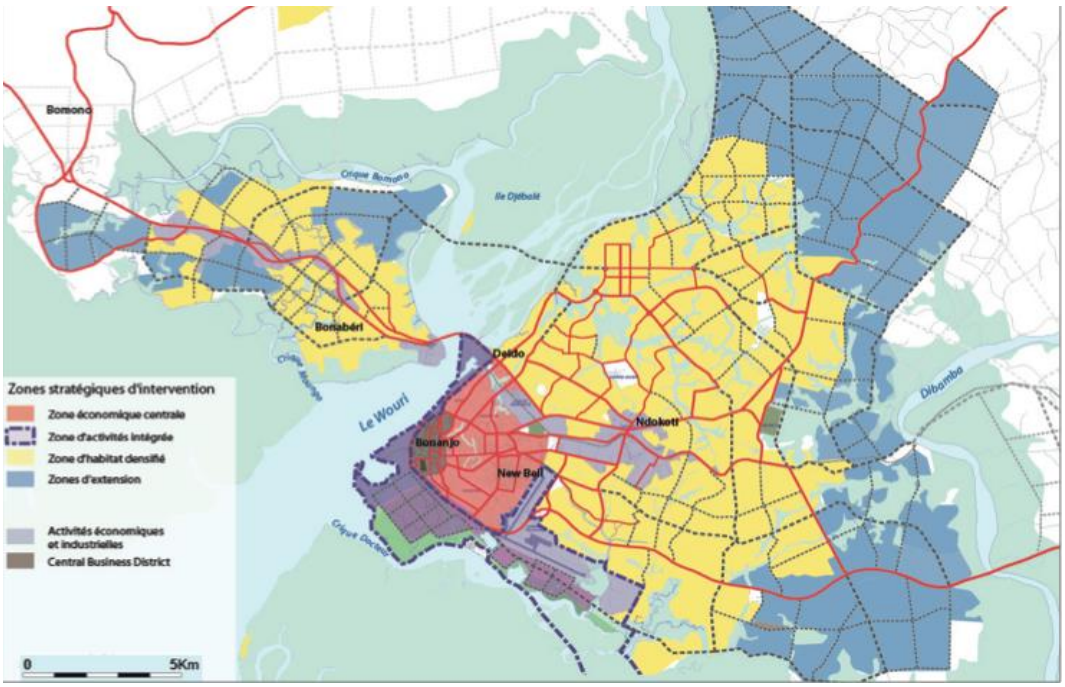
502. **En termes de zones d'extension**, l'option retenue dans le PDU est de prévoir les extensions dans les limites de la CUD qui comporte des réserves de 16200 ha dont

11 700 ha facilement urbanisables. Les zones d'extension sont majoritairement situées à l'Est sans tout de même franchir la Dibamba. Ces terrains offrent l'avantage de présenter des terrains facilement urbanisables (pente < 10%) et d'être situés dans la continuité de l'urbanisation actuelle d'où la réduction des distances. Cela suppose également que les extensions seront concentrées dans les zones Est et Nord d'où la nécessité de reconfiguration des entrées de la ville et du réseau d'interconnexion à l'hinterland régional.

503. **En termes d'investissements structurants**, la priorité est accordée à la facilitation des liaisons entre la ville et le reste du pays, à commencer par les villes situées dans la zone métropolitaine de Douala, à savoir Limbé, Kribi, Edéa, Dibombari, etc. Plus précisément, il s'agit de renforcer le contournement Nord, les traversées du Wouri et de la Dibamba et la liaison avec Edéa. Un programme a été défini selon 2 échelles temporelles :

- Programme d'ici 2025 :
  - Prolongement de la ligne de chemin de fer dans les Zones Logistiques et Industrielles au sud de l'Aéroport
  - Aménagement du 3ème pont et de la voie Est-Ouest (prolongement de la rocade des 10 km)
- Au-delà de 2025 :
  - Dédoublement du pont sur la Dibamba (RN3)
  - Pont sur la Dibamba à Japoma
  - Liaison Bonabéri – Dibombari
  - Aménagement du 4ème pont et liaison directe avec Dibombari

Figure 53. Zones stratégiques d'intervention – PDU de Douala



Source : Extrait du PDU de Douala

504. **En termes d'équipements structurants,** les besoins identifiés dans le cadre du PDU sont les suivants :

- 4ème hôpital central, 4 hôpitaux de district,
- Espaces verts,
- Marchés & gares routières
- Campus universitaire Est,
- Palais de la culture, centre international de conférences
- Cimetières
- 2 décharges supplémentaires

505. **En termes d'infrastructures structurantes (transport, voiries et réseaux),** les options train et tramway ont été écartées (trop coûteux) au profit de la solution du transport en commun par bus. Une grande maille de 1kmx1km a été retenue avec un programme de voirie/transport (création de 46km de voirie réservées aux bus d'ici 2025, élargissement de certaines voies, aménagement de voies primaires et secondaires). En termes de réseau d'assainissement, il a été retenu d'exécuter le SDA avec 260km de drains et 3 stations de traitement de boues de vidange. Les réseaux de distribution d'eau potable et d'électricité seront également étendus.

506. **En termes de logements,** l'objectif est de réorienter l'offre vers un foncier social au lieu du logement social (mettre à la disposition des aménageurs des terrains avec des cahiers de charges adaptés à la cible sociale). Exemple de faisabilité : parcelles de 100-150 m², voirie en terre assainie, eau potable (coût de sortie: 1 million FCFA); logement en autopromotion/construction ;
Intervention sur des échelles importantes (5000 parcelles/an) ; Cible: Ménages ayant des revenus de l'ordre de 120.000 F.

507. **En termes de destination générale des sols**, 4 zones stratégiques d'intervention ont été définies dans le cadre PDU : zones d'extension (9000 ha), zone économique centrale (1600 ha), zone d'habitat densifié (12 500 ha), zone logistique et industrielle (370 ha).

508. **En termes de chiffrage,** 1400 milliards FCFA à l'horizon 2025 (100 Md FCFA/an) dont 300 Md FCFA en 2015 principalement pour les grands projets (entrée Est et Ouest, 2ème pont Wouri, 47 Km de drains primaires, programme assainissement,).

509. **En termes de financement,** Ressources propres (PIB), ressources bilatérales et multilatérales, marchés financiers, emprunt (prêt non souverain).

510. **En termes de réalisation,** Partenariat Public – Privé pour la réalisation des équipements marchands ou industriels (Centre des affaires, Palais des congrès, Zone logistique intégrée, Marchés), Externalisation (entreprises privées et PME et PMI locales), Régie (entretien et maintenance). Plusieurs dispositions identifiées pour l'implication du secteur privé national (accès à l'information, accès équitable aux marchés publics, amélioration des délais de paiement, renforcement des plateformes de concertation et d'échanges sur la ville,…).

511. En termes de mécanismes opérationnels, 2 actions complémentaires :

- Action 1: Préparer un troisième Contrat de Ville articulé sur les orientations du PDU
  - Prolonger les expériences de 1999 (Contrat d'Objectifs) et 2003 (Contrat de Ville)
  - Elargir le champ des investissements aux opérations prioritaires du PDU (structurants et proximité)
  - Elargir le champ du renforcement des capacités à la gestion foncière et de l'urbanisme
  - Intégrer les Communes et le

secteur privé autour de projets spécifiques (équipements de proximité et projets d'envergure – CBD/ZLI)

- Action 2: Envisager la mise en place d'un Contrat Métropolitain *(Douala, Limbé, Edéa, Kribi)*
  - Compléter la politique contractuelle de la ville par une politique contractuelle à l'échelle de la Région Métropolitaine
  - Cibler la mise en cohérence des investissements
  - Et l'optimisation de leur mise en œuvre (Agence ou Autorité)

7.3.2.3 Deux projets phares pour Douala : Le CBD et Sawa Beach

512. Actuellement en cours d'étude, deux projets urbains stratégiques dont l'objectif est d'offrir à la ville de Douala les outils lui permettant de demeurer compétitive face à ses rivales de la sous-région et d'envisager, dans un cadre réaliste, qu'elle retrouve son attractivité auprès des investisseurs nationaux et internationaux.

513. **Projet de création d'un centre des affaires Central Business District (CBD) à Bonanjo,** sur un site central occupé par des constructions datant de l'époque coloniale. Comme recommandé par l'étude du patrimoine, certains bâtiments devront être préservés (Exemple : Hôpital régional datant de l'époque allemande)

514. **Projet Sawa Beach pour l'aménagement de la façade maritime de l'aéroport et du port – 1000 ha** (Etude de faisabilité achevée en 2015). De façon détaillée, le projet doit permettre de :

- Développer un pôle multifonctionnel d'une superficie 127 ha le long de l'Axe lourd en y construisant un milieu de vie complet comprenant des logements, des commerces, des bureaux et des équipements, de façon à renforcer le statut de capitale économique de Douala.
- Renforcer l'attractivité du centre de Douala en offrant des activités complémentaires à celles déjà présentes au Plateau Joss et dans le quartier Bonapriso.
- Renforcer les activités logistiques portuaires et le positionnement régional du PAD.
- Renforcer les activités logistiques aéroportuaires et le positionnement continental de l'Aéroport International de Douala.
- Améliorer les conditions de vie de la population de Youpwé et assurer le recasement des populations occupant les secteurs de Dindé et Essengué.
- Protéger les milieux écologiques sensibles, dont la mangrove et le Bois-des-Singes.
- Aménager une STEP (point important

Vue modélisée du Projet Sawa Beach

515. A noter que le site de Sawa Beach présente des contraintes de développement importantes qui sont à la fois relatives aux caractéristiques physiques et biologiques du territoire, mais aussi à l'occupation actuelle des sols et aux limites de hauteur imposées par la proximité de la piste principale de l'aéroport international.

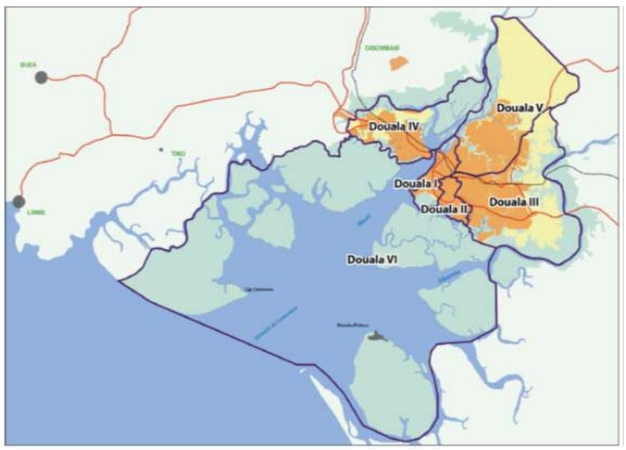
7.3.2.4 PSU Manoka à Douala VI (Commune insulaire) : un projet intégré à caractère social, touristique et environnemental

516. **Contexte :** Contraintes : un site insulaire, une évolution démographique en baisse (29 000 habitants en 2015), une économie traditionnelle basée sur les produits halieutiques, une accessibilité difficile conditionnée par les mouvements de marée, des problèmes d'énergie, d'eau et d'habitat précaire, déchéance depuis le départ de la SNC (bois).

517. **Atouts :** des plages inexploitées, un écosystème de mangroves et de forêts galerie sempervirentes, un potentiel halieutique, un lieu de vestiges historiques.

518. **Axes stratégiques du PSU :**

- AXE 1: Le développement d'infrastructures socio-collectives et économiques
- AXE 2: Le développement d'activités touristiques
- AXE 3: Valorisation du potentiel agricole et halieutique
- AXE 4: Protection et valorisation de la faune et la flore



Vue des mangroves de l'estuaire du Wouri

7.3.2.5 Positionnement régional et zone d'influence

519. Grâce à son statut de « *porte d'entrée du Cameroun » Douala* joue un rôle important à l'échelle nationale mais surtout au niveau de la sous-région. C'est l'un des plus importants d'Afrique Centrale par lequel transitent les principaux flux (entrants et sortants) vers le Tchad et la RCA. Son emplacement stratégique est très propice au monde des affaires à l'échelle internationale. L'implantation des sièges sociaux de la grande majorité des firmes multinationales et nationales, confère à Douala sa fonction de centre décisionnel en matière économique.

520. Par ailleurs la ville conforte son influence sur son arrière-pays par le biais de deux grands axes routiers reliant Douala à N'Gaoundéré zones frontalières septentrionales et orientales du Cameroun. **L'axe routier ouest**, le plus court chemin vers le nord, passe par le Moungo, le pays Bamoun, Banyo et Tibati et assure une liaison étroite entre Douala et les zones de production agricole de l'Ouest (ravitaillement, exportations). Son état médiocre perturbe son utilisation (camionneurs) pendant la saison pluvieuse, des efforts pour son amélioration sont entrepris. **L'axe routier structurant centre**, passant par Yaoundé et Bertoua est plus long que l'axe ouest, mais en meilleur état. Il assure la plus grande partie du trafic vers l'hinterland. Ces deux axes nationaux forment une sorte de boucle reliant Yaoundé au centre, Bertoua à l'est, N'Gaoundéré au nord et Douala à l'ouest.

7.3.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Nécessité du renforcement du statut régional et panafricain de Douala :

La ville de Douala, Capitale économique dynamique et Métropole d'envergure régionale, trouve son potentiel de croissance socioéconomique entravé et sous-exploité à cause de la désuétude des infrastructures et l'absence d'équipements à la hauteur de son statut. Ces contraintes, conjuguées à une croissance soutenue et à une explosion du secteur économique informel avec une régression du secteur formel, sont autant de risques qui peuvent engendrer une perte de sa compétitivité par rapport à ses rivales dans la sous-région. Il est donc stratégique de procéder à des investissements conséquents dans les infrastructures et de profiter de la réorganisation du système portuaire national pour renforcer et développer des « niches » de croissance telles que la gestion et les activités logistiques, la finance, l'assurance, et le commerce. Les projets et programmes lancés dernièrement par la CUD (notamment les projets phares Sawa Beach et CBD) tendent vers cet objectif.

Nécessité d'un repositionnement dans le système portuaire national (vers une spécialisation des ports) :

Avec la construction du nouveau port de Kribi, le processus de réorganisation du système portuaire national est amorcé. Afin de rationaliser et rentabiliser l'exploitation du trafic portuaire, il serait nécessaire de laisser au port de Douala les activités qu'ils réalise mieux et à moindres frais avec des installations portuaires rénovées et hautement spécialisées et de faire passer le maximum de trafic lourd par les installations du Port en eau profonde de KRIBI. Douala restera cependant le lieu d'implantation principal des activités logistiques commerciales et financières. La réorientation de l'activité portuaire de Douala dans cette nouvelle configuration est un choix stratégique qui ne transparaît pas clairement dans les documents de planification de la ville.

Enjeu Métropolitain des pôles urbains de Douala, Limbé, Edéa, Kribi :

Plusieurs facteurs tendent vers la nécessité d'une mise en cohérence des investissements dans la région métropolitaine de Douala dont la zone d'influence s'étend sur les villes de Limbé, Edéa et Kribi.

- Les extensions naturelles de Douala se concentrent à l'Est vers la Dibamba, en direction d'Edéa
- L'importance de la ville d'Edéa, comme base arrière de Douala, dans le réseau de distribution vers Kribi, Yaoundé, l'arrière-pays et l'hinterland sous régional.
- La problématique littorale avec ses deux enjeux :
    - la réorganisation du système portuaire avec le nouveau pôle industrialo-portuaire de Kribi et le développement en devenir du port de Limbé et des corridors y attenant.
    - le développement du tourisme partagé actuellement par les villes de Kribi et Limbé et qui peut être davantage exploité en renforçant et organisant les structures existantes mais également par la mise en valeur d'autres potentiels touristiques dans la Région littoral, par exemple autour des îles de Douala et de la réserve Edéa-Douala

Extrait du CDS Douala

Comme recommandé par le CDS et le PDU, la mise en œuvre de cet objectif pourra s'inscrire dans le cadre d'un contrat métropolitain qui définira les mécanismes institutionnels adéquats, sur la base d'un positionnement de ces pôles urbains et d'une spécification de leurs fonctions complémentaires. L'objectif étant d'optimiser les investissements dans cette zone stratégique pour tout le pays.

Vers une meilleure relation Port-Ville et une maîtrise des implantations industrielles actuellement éparpillées, à l'intérieur du tissu urbain :

Tel qu'il se présente aujourd'hui, le Port Autonome de Douala (PAD) occupe un territoire complètement fermé et très saturé. C'est pour cette raison que les activités annexes (dépôts, stationnement poids lourds, industries,…) s'étalent au-delà du PAD, empiétant sur les zones urbaines. Il en résulte un environnement assez désorganisé et de plus en plus congestionné. L'implantation dernièrement d'une cimenterie à l'emplacement de ce qui était prévu comme espace vert dans le PDU illustre bien cette pression qui persiste malgré la saturation que connaît la zone autour du PAD.

Cette situation est due en partie à un problème institutionnel, étant donné l'absence de corrélation directe entre la ville et le Port géré par le MINFI et le manque de cohérence et de coordination avec la MAGZI qui gère et aménage les zones industrielles.

Nécessité de la mise en place d'un dispositif institutionnel pour faire face au problème du foncier :

Ces dernières années la CUD s'est outillée de plusieurs études et projets stratégiques pour la ville de Douala qui malheureusement ne peuvent se concrétiser faute de disposer des ressources nécessaires (plusieurs propositions de montages financiers sont élaborées) mais également de solutionner le problème du foncier qui se pose à double niveau :

- Sur le plan préventif, dans le sens où il s'agit de sécuriser les sites de l'occupation anarchique, notamment ceux destinés aux grands projets. Exemple : le site de Sawa Beach connaît actuellement une occupation anarchique effrénée qui présente une contrainte de plus dans la faisabilité du projet.
- Sur le plan curatif, pour réaliser des opérations de restructuration et de relogement dans certaines zones ce qui nécessitera la mobilisation de fonds conséquents.

7.4 Edéa : Ville stratégique de diffusion des flux

7.4.1 Caractérisation

7.4.1.1 Statut administratif

521. Edéa est le **Chef-lieu du Département de la Sanaga Maritime** de la Région Littoral et une Communauté Urbaine (CUE), avec deux Communes d'Arrondissements (Edéa Ier, et IIème)

7.4.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	45 555	**66 581**	**75 381**	**84 031**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	2,0%	**1,7%**	**1,4%**	

taux d'accroissement relativement en baisse, mais la ville d'Edéa connait une vraie dynamique due à sa position stratégique sur la N3 et son économie diversifiée.

7.4.1.3 Documents de planification et autres études et projets programmés / en cours

522. Un premier PDU élaboré dans les années 80 mais qui n'a jamais été approuvé

523. Le PDU et le POS sont actuellement en cours d'élaboration (phase finale)

524. PCD pour les deux Communes d'Arrondissement Edéa I et II, réalisés en 2010

525. Stratégie de Développement de la ville, sur 7 ans

526. Projet d'une plateforme de transbordement (port sec) à Edéa, liée à l'activité du nouveau port en eau profonde de Kribi. Projet à réaliser par Camrail sur un site proposé dans le cadre du PDU, actuellement en cours de discussion avec le Gouvernement.

527. Etude de faisabilité d'une technopole sur le site de l'ex usine CELLUCAM structurée autour des techniques du bois, filières mécaniques, etc. Cette étude, prise en charge par la Primature, est actuellement en cours. La CUE pourrait piloter le projet de Technopole et l'intégrer dans une zone économique légalement décrétée moyennant le renforcement des compétences techniques et des capacités financières ainsi que l'élargissement du Périmètre de l'actuelle usine. A noter qu'une première expérience de technopole sur le même site avec un partenaire italien a avorté pour divergence d'objectifs. Le partenaire préférant l'exportation de la matière première à la diversification de la transformation du bois. La zone d'Edéa bénéficie d'un potentiel forêt-bois qui encourage le développement de la filière (UFA – 002 : 100 000 Ha plantés pour la pâte à papier à MONGONMBE (au Nord).

528. Projet de production d'énergie solaire : La CUE a été contactée par des partenaires prêts à produire de l'énergie solaire sur des sites actuellement disponibles (environ 40 ha). La faisabilité de ce projet dépend de l'ENEO qui a le monopole de la distribution de l'électricité.

529. Création d'une MAGZI : Les unités industrielles d'Edéa ne sont pas organisées dans le cadre d'une MAGZI. Une des recommandations du PDU en cours d'étude est la création de zones industrielles en coordination avec la MAGZI.

530. Dernièrement, délocalisation du site de la décharge du centre-ville à Elog-Bélé avec construction de casiers et mise en place de l'activité du tri.

531. Projet de construction d'une station de vidange attenante au site de la nouvelle décharge.

532. Projet d'agropole d'huile de palme dans la Commune de Ngwei à l'Est d'Edéa (Ngwei

Martial - Makondo). L'agropole qui comprend un ensemble d'éléments de production, de transformation et de vente, fonctionne comme une coopérative avec un porteur principal situé à Ngwei et des porteurs satellites répartis sur les plantations. La tutelle des agropoles est le MINEPAT qui est le promoteur du Programme Agropoles sur tout le territoire camerounais. Le MINADER est le partenaire technique (formation, assistance et conseil). Le développement de l'agropole de Ngwei, nécessitera l'amélioration des voies d'accès vers les plantations.

533. Projet ENDA RUP : Projet qui avait pour objectif l'assainissement semi collectif en milieu défavorisé en mettant ensemble des ménages dans un réseau de petit diamètre avec des EU traités dans un système de filtre sur graviers nus (superficiels). C'est un projet pilote qui concerne en plus d'Edéa les 2 villes de Douala et Bertoua. A Edéa, l'objectif était la couverture d'environ 150 ménages (un quartier défavorisé « Damo »). Une première phase a été réalisée pour 40 ménages. Une mission d'évaluation a été commanditée par les bailleurs de fondS (ONU-Habitat, la ville de Seine). Actuellement la suite du programme est en stand-by.

534. Vers la sortie de Yaoundé, il est prévu l'aménagement d'une nouvelle gare routière ainsi que d'un parc de stationnement de poids lourds avec quelques services (latrines, boutiques,…). Ce site permettra de tracter les camions en panne et de les parquer pour diminuer le nombre d'accidents causés par les camions en panne. Le PDU devrait intégrer ces projets dans son programme.

7.4.1.3.1 Desserte

- **La Nationale 3 (N3) et la voie ferrée :** Edéa se situe sur l'un des axes routiers et ferroviaires les plus importants du Pays, celui qui relie les deux grandes Métropoles du Pays, Yaoundé et Douala.
- **La Nationale 7 (N7)** : Axe Nord-Sud très important qui relie Kribi à Edéa et permet le lien avec la N3, au niveau d'Edéa.

L'amélioration des liaisons routières locales et l'introduction du transport fluvial pourront favoriser un meilleur développement pour la ville :

- **Le Fleuve Sanaga** est navigable depuis Edéa jusqu'à l'Atlantique et peut offrir une nouvelle opportunité pour renforcer le rôle de relais joué par la ville : desserte des villages, activités écotouristiques dans la Réserve de la Faune Edéa – Douala, etc.
- **Les routes vers les zones rurales** de la zone sont à améliorer pour booster l'économie locale et le développement rural dans la zone

7.4.1.3.2 Les grandes infrastructures

- Une gare routière.
- En projet, l'aménagement d'une plateforme de transbordement en relation avec l'activité du CIPK
- Barrages et centrale hydrauliqueS

7.4.1.3.3 Principales caractéristiques de la ville

535. Edéa connaît une croissance démographique importante puisque sa population est passée de 66 581 habitants en 2005 à 84 031 habitants en 2015. Grâce à sa situation sur le passage du fleuve Sanaga (navigable), Edéa a bénéficié de la construction, au début des années 50, d'un barrage et d'une centrale hydraulique. La production d'électricité à bas prix qui en a résulté, a permis le développement d'activités industrielles importantes avec l'implantation d'ALUCAM (aluminium), de CELLUCAM (aujourd'hui à l'arrêt), de SOCAPALM

(huile de Palme), de SAFACAM (Hévéa)[47], etc.

536. Le développement du Complexe Industrialo Portuaire de Kribi, à laquelle Edéa est reliée par la N7, le projet de créer une plateforme de transbordement et le passage de l'Autoroute Douala-Yaoundé à proximité de la ville vont avoir des impacts considérables sur le développement de la ville dans les prochaines années.

537. Sur le plan urbain, Edéa bénéficie d'un périmètre communal assez étendu. L'urbanisation est répartie sur plusieurs pôles, entre les noyaux anciens constituant le centre-ville avec le premier plateau administratif situé en hauteur, les cités de cadres et lotissements attenants aux unités industrielles, les nouveaux lotissements en cours de constructions, Etc. La caractérisation de certains de ces pôles, ayant fait l'objet de visites de terrains, est présenté ci-après :

- **Cité des cadres ALUCAM à Edéa I:**
  Cité datant des années 60-70 avec des maisons individuelles aménagées dans de grandes parcelles gazonnées. La Cité compte quelques équipements de proximité : école, collège, hôpital et galerie (actuellement non fonctionnelle).
- **Lotissement MINDCAF à Edéa I:**
  Il s'agit d'un nouveau lotissement aménagé sur des terrains marécageux, ce qui rend difficile son occupation. La majorité des parcelles sont encore inoccupées.

- **Ex Cité ouvrière et unité industrielle CELLUCAM à Edéa II :**
  L'accès à l'unité industrielle actuellement fermée se fait à partir d'une piste en assez mauvais état. A l'époque l'usine employait près de 3000 ouvriers répartis entre ouvriers et cadres. L'usine a connu un accident (explosion chimique).

- **Site KPDC – centrale électrique vers Kribi et cité de recasement KPDC à Edéa II:**
  Le passage de la ligne HT vers Kribi a nécessité le délogement de quelques ménages. Deux solutions d'indemnisation ont été retenues : indemnisation financière ou relogement. La solution relogement a été retenue par 12 ménages pour lesquels la KPDC-financement Banque Mondiale, a réalisé une petite cité avec des constructions en matériaux locaux (brique de terre). Les nouveaux acquéreurs ont bénéficié d'un titre foncier et d'une nouvelle construction au sein d'une cité aménagée. D'après le responsable CUE, au vu de la qualité des aménagements réalisés, les bénéficiaires de l'indemnisation financière ont regretté leur choix.

- **Le site de transfert vers la décharge située au niveau du lotissement communal :**
  Le nouveau lotissement communal s'étend sur 133 ha et présente des lots de terrain de 500 m². La SIC a demandé 5 ha pour y construire un programme de logements sociaux. Le lotissement n'étant pas encore occupé, la Commune a profité de la disponibilité des terrains pour reconversion de la destination initiale et l'aménagement d'un nouveau site de transfert des déchets ménagers qui seront à leur tour transférés vers la grande décharge située à 17 km de la ville.
  Il s'agit d'un site de transfert

[47] Situées dans la zone d'influence de la ville, à l'écart de la route nationale, dont toute l'activité dépend des plantations de palmiers à huile et d'hévéas, selon l'étude : **Position Concurrentielle de Douala (Situation Régionale, Aménagement du Territoire et Compétitivité).** Cities Alliance Project Output, Urbaplan. 2008.

journalier opérationnel depuis 2010 avec une capacité de 100 tonnes/jour. Ayant atteint sa pleine capacité, Hysacam qui exploite le site, a demandé le dédoublement de sa surface de 1 à 2 ha. Le site sert actuellement de lieu de transfert des déchets, de tri et de compostage. Ces activités sont prévues par la convention que contracte l'Etat avec Hysacam. La décharge est subventionnée par l'Etat à raison de 80%.

- **Le plateau administratif d'Edéa II :**
  Un nouveau pôle administratif est en cours de construction à Edéa II autour de la sous-préfecture et du nouveau bâtiment de la mairie. Ce nouveau pôle accueillera une gendarmerie et un commissariat.

- **Cité ouvrière d'ALUCAM :**
  Les logements de la cité ouvrière ont été revendus aux ouvriers. Certaines transformations et densifications sont déjà visibles.

- **Marché des vivres :**
  Les étals s'organisent autour de la halle en dur (pratiquement déserte de vendeurs), à même le sol. Les raisons invoquées par les vendeurs sont principalement la recherche de la proximité du client. Il en résulte un empiètement sur la voie publique et une difficulté de circulation.
  Il existe à Edéa deux principaux marchés : le marché des vivres et le marché des produits manufacturés situé au centre-ville.

- **Plateau administratif :**
  Le plateau administratif regroupe un certain nombre de délégations ministérielles, le tribunal, l'hôpital, la prison centrale et le lycée. Ce sont des bâtiments pour la plupart de style colonial, avec une vraie valeur patrimoniale à préserver.
  L'accès au plateau administratif se fait par un réseau de voirie en assez mauvais état (voirie en enrobé superficiel qui s'avère une solution non durable).
  Les rues sont bordées d'arbres qui certes participent à ombrager les lieux et à leur conférer un certain attrait paysager mais vu leurs racines superficielles, ces plantations contribuent à la dégradation de la chaussée.

- **Mission catholique :**
  Le site comprend plusieurs édifices : La cathédrale et ses annexes ainsi que plusieurs blocs destinés à l'enseignement primaire. Le projet d'extension de la cathédrale a été suspendu. Tel que le laisse préfigurer les parties de l'extension déjà réalisées, piles en Béton Armé de part et d'autre de la nef centrale, le projet aurait probablement porté préjudice à l'authenticité du bâtiment. Presque la majorité des toitures d'origine ont été remplacées par des couvertures en tôle.

- **Carrière de sable le long de la Sanaga :**
  C'est une activité très dynamique le long des berges du fleuve Sanaga, avec répartition des tâches entre ramasseurs de sable dans le large (plongée) et videurs sur terre ferme. Le sable de la région, réputé de bonne qualité, est destiné aux besoins des particuliers (achat par camion).

7.4.1.3.4 Principales activités économiques :

538. Les principales unités industrielles de la ville d'Edéa sont :

- Usine de fabrication d'électricité à partir du barrage hydroélectrique de la Sanaga
- Usine d'aluminium : ALUCAM,
- SOCAPALM (Palmiers à Huile),
- CELLUCAM, usine de transformation du bois en pâte à papiers, construite dans les années 80 dans la zone forestière (difficilement accessible), n'ayant pas donné la productivité escomptée a dû arrêter son activité. Actuellement, il y a le projet de sa reconversion en technopole.
- PHP, Bananeraie (Filiale à Yassoukou – Village Dehane),
- SAFACAM, exploitation de l'hévéa, proche d'Edéa mais hors du périmètre communal,
- Edéa II dispose d'une zone forestière qui s'étend jusqu'à 70 km à l'intérieur des terres jusqu'au village Ngonga/Dikouss.
- Agropole d'huile de palme dans la Commune de Ngwei à l'Est d'Edéa,

7.4.1.3.5 Equipements structurants

- Un Hôpital Régional Annexe
- Un Institut privé de gestion
- Hôtel de la Sanaga réalisé dans les années 60

7.4.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional

539. Nécessité de coordonner l'interface aménagement du territoire et aménagement urbain (impact des projets du port sec et du backbone sur la ville d'Edéa) :

- **Implantation de la plateforme de transbordement** sur un site proposé dans le cadre du PDU, actuellement en cours de discussion avec le Gouvernement.
- **Passage des infrastructures (autoroute et chemin de fer) :** l'autoroute est supposée passer au Sud de la ville, dans le périmètre communal mais pas dans le secteur urbanisé pour rejoindre la zone de Mbengué où se fera la liaison avec la N3 et le Rail. Le tracé de l'autoroute de Douala – Yaoundé n'est pas encore arrêté (études en cours).
- Pour ces grands enjeux liés au transport et qui auront un impact sur le développement de la ville, il y a nécessité de coordonner avec le CIPK et Camrail pour le choix du site le mieux adapté pour l'aménagement de la plateforme ainsi que le choix du tracé le plus approprié pour le passage des infrastructures routières et ferroviaires.

540. **Une insuffisance en ressources financières** qui se traduit au niveau de la gestion par un contrat de partenariat avec le MINHDU susceptible d'évoluer vers un contrat de ville si la CUE respecte le cahier de charges (Exemple : la CUE n'arrive pas à payer les prestations d'Hysacam d'où contrat de partenariat et non contrat de ville). D'après les responsables de la CUE, « Actuellement la ville d'Edéa reçoit moins que ce qu'elle donne 3 à 5% ». A titre d'exemple, l'usine ALUCAM paye l'électricité plus chère qu'ailleurs, et ce malgré que l'électricité soit produite, vendue et consommée sur place.

541. **Des problèmes de fissuration au niveau du grand barrage Songloulou** nécessitant d'entreprendre des travaux de réfection. Existence d'un autre petit barrage en amont Songdong (ouvrage au fil d'eau).

542. **Problème saisonnier de la mouche noire le long de la Sanaga** (Mout-mout) avec risques sanitaires graves pour la population. Actuellement, un traitement

en amont est en cours, au niveau du barrage Songdong.

543. **Problème de pollution dont la principale source est le transport** qui transite par la ville (RN3). Les déchets industriels sont pris en charge par les unités industrielles. A titre d'exemple, ALUCAM a aménagé un site approprié pour les déchets industriels et a mis en place un système de mesure de la pollution. La société a planté des fromagers pour absorption des gaz dégagés.

544. **Problème d'occupation des terrains et de construction sur les drains, les bas-fonds, les escarpements et les pentes raides**. Une restructuration de la ville est prévue dans le cadre du PDU pour recasement des populations des zones à risque d'inondation. Deux zones d'environ 400 ha ont été identifiées et réservées à l'habitat social au niveau du quartier/village Lom Edéa mais il faudra prévoir également la route. Dans la perspective du PDU, les zones à risque seront identifiées et réglementées en conséquence.

7.4.2.1 Positionnement régional et zone d'influence

545. **Au niveau local,** Edéa étend sa zone d'influence à Ngwei et Pouma vers l'Est, à Dibamba vers le Nord et à Dizangue et Mouanko vers le Sud-Ouest.

546. **Au niveau régional,** Edéa est sous l'influence de Douala pour notamment les échanges commerciaux (marché de Mbopi à Douala considéré comme le plus grand marché dans l'Afrique centrale). Les habitants d'Edéa se rendent également à Douala pour certains services (soins médicaux dans les hôpitaux spécialisés, achats de pièces de rechange pour l'industrie,…). Par ailleurs, Edéa entretient des relations fortes avec Kribi qui se retrouve plus tournée vers Edéa que vers son chef-lieu de Région, Ebolowa. Le mauvais état de la route Kribi-Ebolowa d'une part et la position d'Edéa sur la route reliant Douala et Yaoundé expliquent cette situation.

547. **Au niveau national,** Edéa représente un relais important entre les deux capitales, Yaoundé et Douala et un passage obligé pour aller vers Kribi. En perspective, ce rôle de plaque tournante sera davantage renforcé à condition d'assurer à la ville une articulation spatiale et programmatique en adéquation avec cette reconfiguration d'envergure.

7.4.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Nécessité de repositionnement dans le nouveau contexte (CIPK et interconnexions Yaoundé-Douala):

Le positionnement d'Edéa dans l'armature urbaine actuelle comme ville relais sur l'axe principal Yaoundé-Douala mais également comme passage obligé pour aller vers Kribi est appelé à être renforcer avec le nouveau pôle industrialo-portuaire de Kribi. Edéa est appelée à évoluer du rôle d'une ville relais à un véritable noyau de distribution (plaque tournante) reliant les Régions Centre, Littoral et Sud-littoral. Cette évolution pose actuellement deux problématiques principales :

- **La première problématique est d'ordre spatial** : Elle est liée au fait que l'interface aménagement du territoire et aménagement urbain ne soit pas suffisamment prise en compte (beaucoup d'inconnues jusqu'aujourd'hui : tracé autoroute et chemin de fer, position du port sec, emprise, connexion avec le réseau routier existant, impacts socio-économiques et environnementaux, etc.)
- **La deuxième problématique est d'ordre programmatique** : La reconfiguration des interconnexions régionales impactera d'une façon directe la ville d'Edéa dont une part importante de l'économie urbaine repose sur les activités générées par le transit Douala-Yaoundé et vers Kribi. Comment articuler la ville à ces programmes pour éviter qu'elle ne soit contournée par les grandes infrastructures d'où risque de manque d'attractivité et Quel programme de développement futur pour tirer profit de ces nouvelles opportunités ?

Des défis en termes de services urbains et d'amélioration du cadre de vie des populations :

Des efforts ont été fait en matière de gestion des déchets ménagers, demeurent cependant plusieurs autres défis à relever en matière d'assainissement, d'inondation, de voirie notamment secondaire et tertiaire, d'équipements (scolaires, sanitaires, marchands,…) et d'amélioration du cadre de vie marqué par la vétusté des équipements et des constructions datant pour certaines de l'époque coloniale et pour d'autres des premières années de l'indépendance (60-70). Un plan de sauvegarde et de mise en valeur de certains édifices faisant partie du patrimoine culturel de la ville (édifices administratifs de l'époque allemande, site de la mission catholique, hôtel Sanaga, …) devrait également être mis en place pour permettre leur préservation et cadrer les interventions que ces bâtiments subissent, qui malheureusement ne vont pas toujours dans le sens de leur mise en valeur.

Un statut de ville à affirmer (nécessité de renforcer le programme en équipements structurants) :

Le niveau d'équipement de la ville n'est pas en adéquation avec son poids démographique (près de 100 000 habitants). En effet, Edéa continue à évoluer comme un relais entre 2 grandes villes, principalement d'une façon linéaire, le long de l'axe routier. Edéa a un retard à rattraper en termes d'équipements d'envergure (Hôpital, université ou instituts d'enseignement supérieur, grands marchés, espaces de loisirs et équipements sportifs,…) pour affirmer sa position et son rôle dans l'armature urbaine nationale et régionale.

7.5 Kribi : Un important pôle de développement en devenir

7.5.1 Caractérisation

7.5.1.1 Statut administratif

548. Kribi est **le Chef-lieu du Département de l'Océan**, c'est une Communauté Urbaine (CUK), avec deux Communes d'Arrondissements Kribi 1 et 2

7.5.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	19 778	**59 928**	**83 404**	**114 337**
Taux d'accroissement	*1987/2005*		*2005/2010*	*2010/2015*
	5,4%		**5,0%**	**4,8%**
Le poids démographique de Kribi dépasse celui de la Capitale régionale Ebolowa. En dix ans (2005/15), elle a quasiment doublé sa population et cette tendance va se renforcer avec les nouveaux grands projets en cours. Son taux d'accroissement est autour de 5%.				

7.5.1.3 Documents de planification et autres études et projets programmés / en cours

- PDU à l'horizon 2025, élaboré en 2010. Aujourd'hui, le PDU devrait être actualisé et revu, au vu des activités en cours et projets au Sud. Egalement, une révision du PIP qui n'a pas été réalisé.
- POS, lancé par le MINHDU en 2013, actuellement en cours d'étude
- PCD, élaboré par le PNDP pour les deux Communes d'Arrondissement Kribi I et II
- Plan d'assainissement de la ville : devra être lancé prochainement en concertation avec le MINHDU
- Etude sur le pôle de croissance de Kribi pour identifier les filières de croissance dans la ville. Etude lancée par le PCFC et réalisée par COMETE. Actuellement, en cours la 1ère phase du diagnostic. Il est recommandé que cette étude ne se limite pas à la zone industrialo portuaire mais prend en considération toute la ville, y compris le noyau ancien (la ville actuelle).
- Une étude a été recommandée par l'AFD – CIPK - COPIL pour le développement de toute la région de Kribi
- Etude de faisabilité pour l'aménagement d'une zone touristique à Londji –Kribi II. Etude lancée par le PCFC -financement Banque mondiale et réalisée par IDEA Consult.
- Projet d'aménagement de la plage de Ngoyé au centre-ville. Etude lancée par le PCFC-financement Banque mondiale (mission achevée et prochainement début des travaux).
- Projet de restructuration du quartier Afan Mabé qui rentre dans le cadre du Programme d'Amélioration des Bidonvilles (PPAB MINHDU). Etude ONU Habitat, financement et réalisation FEICOM. Actuellement études finalisées.
- Etude du Schéma Régional Sud en cours également.

549. Mis à part ces études, actuellement des travaux et des projets sont en cours de réalisation ou de lancement :

550. Projet industrialo-portuaire de Kribi d'envergure nationale (port en eau profonde, zone industrielle, ville nouvelle de 120 000 habitants à long terme, backbone intégrant autoroute, chemin de fer, énergie et data). Le tracé du backbone passera dans le périmètre communal de Kribi. Le tracé du tronçon Lobé-Kribi est déjà arrêté. Le tronçon Kribi-Edéa est en cours d'étude.

551. Dernièrement projet de réfection de la route de Kribi vers Campo (2 tronçons réalisés par RAZEL et CHEC-société

chinoise en charge du port) accompagné de la réalisation d'un certain nombre d'équipements au niveau des villages longeant la route (salles de classe, centre de santé, forage,…).

552. Projet d'une route du Port en eau profonde vers la Guinée équatoriale. Il est prévu de prolonger la route vers Campo avec un pont au niveau du Ntem vers Rio Campo.

553. Construction d'une Station à eau à Ndomalé, sur la Lobé. Un nouveau château d'eau en construction à Tala (quartier Bouganoué) à Kribi I pour alimenter la ville actuelle. Un château d'eau est prévu pour la nouvelle ville. Tous les projets d'Eau potable s'alimentent depuis l'amont de la Lobé.

554. Station de refoulement située sur la Lobé avec captage-traitement et refoulement dans deux sens : vers la ville actuelle (refoulement Nord) et la ville nouvelle (refoulement sud).

555. Le CIPK envisage la construction d'une autre station plus en amont pour compléter l'apport en eau au nouveau Pôle. Actuellement une étude prise en charge par Artelia est en cours.

556. A l'heure actuelle, une ligne électrique KPDC-Edéa alimente la ville de Kribi, à partir du barrage Sanaga. Elle devra être renforcée par une seconde ligne pour alimenter le pôle industrialo-portuaire à partir du barrage Memvele. A termes ces deux lignes devront être interconnectées pour assurer une alimentation continue pour assurer une continuité de fonctionnement.

557. Etude d'assainissement pour le nouveau pôle industrialo-portuaire en cours. Aucun projet d'assainissement n'est prévu pour la ville actuelle.

558. Projet de décharge pour déchets solides et liquides vu l'état actuel de la décharge saturée et hors normes. Le projet n'est pas encore lancé faute de site approprié et disponible. La nouvelle décharge permettra en plus du dépôt des déchets, d'autres opérations comme le tri et le recyclage tel que stipulé dans les contrats que fait l'Etat avec Hysacam qui se charge actuellement de la collecte et de la gestion des déchets dans plusieurs villes.

559. Dernièrement, réalisation d'un marché central moderne, en remplacement du marché Mokolo désaffecté. Le nouveau marché comprend une clôture avec portail, des échoppes en dur organisées le long d'allées pavées, un local de gestion situé à l'entrée et des blocs latrines. Il est équipé en éclairage public et d'un château d'eau.

7.5.1.4 Desserte

560. A l'heure actuelle la desserte de Kribi se fait par 3 axes d'importances différentes :

- **La Nationale 7 (N7)** : Axe Nord-Sud très important qui relie Kribi à Edéa et permet le lien avec Douala, la Capitale économique et Yaoundé la Capitale politique. La N7 est une route en bon état et aborde la ville par le nord.
- **La N17** : Aborde la ville par l'est permettant la desserte de la ville d'**Ebolowa**. Cette route est en terre et assez mal entretenue ce qui rend cette liaison assez problématique. Pour se rendre à Ebolowa, il est impératif de remonter sur Yaoundé via Edéa pour redescendre après vers le sud. Le trajet dure en moyenne 6 heures alors qu'une liaison directe permettrait d'atteindre Ebolowa en 2 heures de temps. L'amélioration de cette liaison aura aussi comme impact de désenclaver les zones rurales le long de cette pénétrante ouest-est.
- **La P8** : Aborde la ville par le nord-est et continue vers le sud. Cette voie assure la liaison avec la ville de Lolodorf et Ebolowa ainsi que la

liaison avec la ville frontalière de Campo. Vers le sud, la P8 est actuellement en cours de réfection (2 tronçons réalisés par RAZEL et CHEC-société chinoise en charge du port) accompagné de la réalisation d'un certain nombre d'équipements au niveau des villages longeant la route (salles de classe, centre de santé, forage,…). Il faut noter qu'actuellement le passage de la frontière entre le Cameroun (Campo) et la Guinée Equatoriale (Rio Campo) est impossible puisqu'aucun ouvrage de franchissement n'existe entre les deux villes. Néanmoins, il est prévu de prolonger cette route avec un pont au niveau du Ntem pour remédier à cette situation. Il serait intéressant pour un bon fonctionnement de la Région Sud d'améliorer l'état de la P8 vers le nord-est pour réaliser une liaison directe Kribi – Yaoundé, reliant les chefs-lieux d'arrondissements du Département de l'Océan, Bipindi et Lolodorf au sud de Yaoundé.

7.5.1.5 Grandes infrastructures

561. Kribi présente la particularité d'être le siège de plusieurs grands projets structurants liés à la construction du Complexe Industrialo-Portuaire qui jouera le rôle d'un pôle de développement socioéconomique à l'échelle nationale et de la Sous-Région. Le CIPK se compose :

- **Du port en eau profonde** : il s'agit d'un complexe portuaire avec quatre terminaux (conteneur, aluminium, hydrocarbures et polyvalent pour le fer, les marchandises diverses, les colis lourds, etc.), d'une capacité d'accueil de navires de 16 m de tirant d'eau et de 100 000 tonnes, ainsi qu'un appontement pour l'exportation du minerai de fer capable d'accueillir des navires de 250 000 tonnes et de 22 mètres de tirant d'eau. La construction de ce port renforcera la capacité d'accueil portuaire du Cameroun favorisant l'exportation de la production industrielle, palliera aux problèmes d'ensablement du Port de Douala et servira également aux échanges des pays voisins enclavés.
- **D'infrastructures et équipements associés au Port :** des zones industrielles, une ville nouvelle de 120 000 habitants, des zones touristiques et un **backbone** qui intègre des infrastructures routières, ferroviaires, énergétiques et de télécommunication.
- **De projets d'accompagnement au CIPK** : dont les dessertes routières avec le Gabon et la RDC, la création de la desserte ferroviaire : Kribi - Edéa : 110 km, Kribi – Eséka : 200 km et Kribi – Mbalam : 490 km, ainsi que des infrastructures pour renforcer les capacités énergétiques.

Vue du chantier du port en eau profonde de Kribi

7.5.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

562. Kribi fut pendant longtemps une ville très modeste, au rayonnement purement local, jusqu'aux années 1980 avec les investissements agro-industriels (SOCAPALM et HEVECAM) et surtout le bitumage de la route Edéa-Kribi. Dès lors Kribi a connu un essor urbain et

touristique très importants. L'espace urbain de la ville de Kribi se caractérise par une structuration assez nette autour de :

- **La zone centrale** et **la zone Nord/Nord-ouest** située à l'entrée la plus importante de la ville, constituent les deux secteurs les plus urbanisés de la ville,
- **La zone Sud et la zone Est** séparées du reste de la ville par un important cours d'eau (la Kienké).

563. Le tissu urbain de la ville de Kribi se répartis en cinq types : **le Tissu administratif** dans le Quartier Ngoye, **le Tissu central** à forte densité dans les quartiers : Mokolo, New-town, Afan-Mabé, **le tissu résidentiel de Bords de mer**, **le tissu périphérique** très peu dense dans les quartiers Ngoyé Réserve, Nziou, Ngoye Wamié, Bwambé, Ebomé, etc et **le tissu urbain planifié** dans les lotissements MAETUR, résidence de vacances Free Land, Ngoyé réserve, Dombé, New-Town, Afan Mabé.

7.5.1.7 Services urbains de base

564. **Eau potable :** La ville dispose d'un château d'eau d'une capacité de stockage de 400 m3. Cette station traite en moyenne 1 040 m3 /jour alors que les besoins actuels se situent autour de 3 000 m3 /jour. Les infrastructures sont obsolètes et les besoins sont de plus en plus grandissants compte tenu de la croissance démographique.

565. **Electricité**: Le réseau AES/SONEL alimente 4 912 abonnés sur le réseau basse tension, et 18 abonnés sur le réseau moyenne tension. A Kribi AES/SONEL connait des coupures intempestives dues aux aléas climatiques, feux de brousse, vols de câbles et compteurs, et arbres qui tombent souvent sur les câbles.

7.5.1.8 Les équipements socio-collectifs

566. **Education :** Kribi enregistre une insuffisance remarquable dans les équipements scolaires aussi bien au primaire (18 écoles) qu'au secondaire (10 établissements). Elle accueille en outre quatre écoles de formation professionnelle.

567. **Santé :** Les équipements sanitaires sont satisfaisants en termes de nombre d'établissements privés et publics : 2 hôpitaux et 12 centres de santé. Toutefois, ces structures enregistrent un déficit en termes de lits : 100 lits hospitaliers et 60 dans les centres de santé.

7.5.1.9 Activités économiques

568. **L'agriculture** (cultures vivrières et pêche maritime artisanale) est le secteur le plus important, en termes d'emploi. **Le secteur industriel**, peu structuré, souffre du manque de financement et de l'insuffisance de l'encadrement et de la formation. Les seules unités industrielles (SOCAPALM et HEVECAM) sont situées en dehors du périmètre administratif de la CUK. **L'activité touristique** est assez importante et repose sur le potentiel naturel de la ville et de ses environs, mais elle reste très peu organisée. En effet malgré la tradition hôtelière et un savoir-faire en termes de tourisme balnéaire, l'infrastructure actuelle est peu satisfaisante (environ 10 hôtels d'un niveau satisfaisant sur les 60 existants et le port-marina est délaissé), les structures de formation aux métiers de tourisme et d'hôtellerie sont quasi inexistantes et le développement des zones se fait au gré d'initiatives privées des particuliers pour construire des hôtels. La mise en place du CIPK donne une nouvelle dimension économique à la ville de Kribi.

7.5.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement et zone d'influence

7.5.2.1 Principaux problèmes et priorités

569. Problème d'inondation dû au fait que la ville de Kribi soit traversée par un réseau hydrographique dense. En 1998, la ville a connu un épisode d'inondation particulièrement dramatique qui a marqué les citoyens. Cela n'a pas empêché les constructions anarchiques, notamment le long des cours d'eau Kienké-Bondé pourtant interdit par la loi (zone non aedificandi : 25 m après la zone des plus hautes eaux sur les berges et 50 m sur le littoral). Dans le PDU, les zones à risque sont affectées en zone verte le long de la Kienké.

570. Le problème d'érosion et d'occupation anarchique des plages est très important à Kribi qui voit de jour en jour disparaitre ses plages. Les hôtels et les constructions de particuliers sont implantés sur le domaine public maritime malgré la loi. Certaines plages sont également privatisées. Actuellement aucune étude ne prend en charge cette problématique d'érosion des plages, ni en termes de diagnostic pour fournir des éléments de mesure du phénomène et de son évolution ni en termes d'actions ou de prévention. La CUK, recommande la réalisation d'un Schéma Directeur d'Aménagement des plages qui tient compte d'un sponsor tourisme.

571. Le problème de la préservation du milieu naturel notamment des sites exceptionnels comme les chutes de la Lobé pour lesquelles il n'y a pas de programme ou de schéma de valorisation. Le Préfet a envisagé une procédure pour déclarer le site ZUP (Zone d'Utilité Publique) afin de le préserver des privés qui s'arrogent la zone.

572. L'actuel port-marina de Kribi est délaissé : le débarcadère de pêche doit être soutenu. L'aspect touristique n'est pas étudié ni sur le port ni sur la bande littorale qui s'étend jusqu'à l'entrée de Kribi.

573. L'activité touristique à Kribi n'est pas bien organisée. Elle se fait au gré d'initiatives privées des particuliers pour construire des hôtels. On considère qu'actuellement, Kribi compte environ 10 hôtels d'un niveau satisfaisant sur les 60 hôtels de la ville.

574. Il n'y a pas de structures de formation aux métiers de tourisme et d'hôtellerie pour appuyer le développement de l'activité touristique dans la ville et la région. Actuellement juste un petit centre de formation privé sans envergure nationale existe. Kribi a cependant la culture hôtelière et un savoir-faire en termes de tourisme balnéaire.

575. Les taxes hôtelières sont versées aux finances et non à la ville et il n'existe pas de système d'impôts urbains et donc pas de retour direct en termes de ressources pour le CUK. Le budget de la CUK est réparti à hauteur de 60% pour les frais de fonctionnement et à 40% pour les frais d'investissement. Le budget de la CUK est constitué des fonds qui proviennent des redevances des marchés, impôts locaux, amendes, fourrières, patentes, licences de débit de boissons, taxes et dotations de l'Etat. C'est l'Etat qui prend en charge Hysacam, par exemple. Les moyens financiers de la CUK sont très limités et ne lui permettent pas d'entreprendre des travaux.

576. Le problème de la décharge actuelle, située trop proche de la ville, saturée et inappropriée, pouvant être qualifiée de décharge sauvage. Pas de traitement et de récupération des lixiviats.

577. Le problème des quartiers précaires et de l'habitat anarchique. Le MINHDU a lancé le Programme Participatif pour

l'Amélioration des Bidonvilles (PPAB). Trois quartiers pilotes ont été choisis dans trois villes : Yaoundé (quartier Nkolbikok), Bamenda (quartier à compléter) et **Kribi (quartier Afan Mabé).** Les études sont financées par ONU Habitat, le financement (soit prêt ou partenariat) et la réalisation seront assurés par le Fond d'Equipement Inter Communal (FEICOM). Ce projet est mené en concertation avec la CUK. Actuellement un programme prioritaire a été identifié dans le cadre d'un processus participatif impliquant les habitants du quartier et portant sur les composantes suivantes :

- Pavage de routes secondaires (les tronçons de routes qui demandent le moins d'intervention sur le bâti ont été privilégiées). Les routes principales sont à réaliser par le MINHDU.
- Alimentation en eau potable
- Alimentation en électricité
- Aménagement d'une borne fontaine payante
- Réhabilitation d'une école primaire
- Aménagement d'un mini centre communal

7.5.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

578. C'est la ville la plus importante de la Région Sud de par son poids démographique, les équipements, les grands projets d'infrastructures en cours et projetés et son dynamisme économique.

579. **A niveau régional** : Kribi n'a pas de relation très étroite avec le reste de la Région Sud à cause de sa localisation excentrée et le mauvais état des routes de liaison, notamment avec le Chef-lieu de la Région. La zone d'influence de Kribi rayonne sur l'étendue de son Département notamment les chefs-lieux d'Arrondissements Bipindi et Lolodorf vers le Nord-Est, Niété au Sud-Ouest et Campo au Sud sur le littoral. Les localités Akom II et Mvengué au Nord-Est, sont plus en relation avec Ebolowa vu leur proximité de cette ville.

580. **Au niveau national** : Sa position sur le littoral, le développement de l'activité de tourisme et la construction du port en eau profonde donne une grande importance à la ville qui reste liée aux deux grandes métropoles nationales via la ville d'Edéa, à laquelle elle est liée par une voie terrestre en bon état. Plus spécifiquement, avec le nouveau port, Kribi rentre dans la zone d'influence de Douala en tant que « ***ville Porte*** » importante. Ses relations avec Ebolowa restent cependant d'ordre administratif.

581. **Au niveau Sous-régional** : Bien que le rapprochement géographique, culturel et ethnique avec les habitants du nord de la Guinée Equatoriale soit une opportunité considérable pour tisser des liens très étroits, l'inexistence de route rend les échanges assez limités. Par ailleurs, la ville est appelée à jouer un rôle important dans les échanges à l'échelle Sous régionale voire au-delà, grâce à son port en eau profonde.

7.5.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Nécessité d'une intégration ville de Kribi - CIPK :
La ville de Kribi se présente comme une ville moyenne tournée principalement vers un tourisme balnéaire. Cette réalité peut rapidement changer avec les grands projets programmés et en cours, dont le nouveau pôle de croissance du CIPK composé du Port en eau profonde, de la zone industrialo-portuaire, de la ville nouvelle de 120 000 habitants et du projet du backbone.
L'inquiétude des responsables de la ville de Kribi concerne essentiellement la prise en considération, dans les études techniques et programme, uniquement de la zone CIPK. L'aspect intégration spatiale et programmatique de la ville actuelle et du Pôle de croissance est essentiel pour un développement cohérent de la Région, d'autant plus que les 26 000 ha du CIPK sont sur le territoire de la CUK. C'est dans cette optique que s'inscrit l'étude d'un Schéma Directeur de la zone (recommandé par l'AFD) qui assurera la complémentarité et l'articulation entre la ville et le CIPK.
Le PDU récemment élaboré a proposé une zone tampon verte entre les deux composantes, mesure qui ne suffirait pas à elle seule à traiter l'interface entre les deux composantes. L'enjeu est plus complexe et devrait faire l'objet de mesures plus développées.

Potentiel touristique mal exploité :
La ville de Kribi dispose d'atouts majeurs en termes de paysage et d'environnement naturel, qui offre des opportunités certaines pour le développement d'un tourisme diversifié (plages, forêts, cours d'eau, etc.). A l'heure actuelle, l'activité touristique, malgré qu'elle soit bien ancrée dans la zone, reste en deçà du potentiel dont elle dispose, en termes d'infrastructures, de services et de revenus pour la CUK.
La zone touristique s'est formée presque spontanément, par la juxtaposition d'unités hôtelières le long de la route longeant la plage, sans planification préalable tenant compte des exigences techniques et environnementales.

Problèmes environnementaux :
La ville de Kribi connaît des problématiques de dégradation de l'environnement :
- L'érosion côtière des plages accentuées par l'implantation des unités hôtelières sur le DPM.
- Les problèmes d'inondation dans la zone urbaine le long des cours d'eau.
- L'absence de décharges aux normes faute d'un site approprié.

Problèmes urbains :
La ville de Kribi enregistre des insuffisances sur le plan urbain :
- Prolifération des quartiers anarchiques.
- Voirie urbaine en mauvaise état.
- Desserte en eau potable insuffisante.

Les autorités locales manquent de ressources financières et de moyens humains pour entreprendre des travaux.

Problèmes de liaison avec l'arrière-pays :
La ville de Kribi est très mal connectée à son arrière-pays rural qui reste très enclavé faute de routes et pistes.

La liaison avec le Chef-lieu de la Région du Sud est très difficile à cause du mauvais état de la route (Route Nationale à l'état de piste).

7.6 Buéa : Des atouts touristiques et un Pôle du Savoir

7.6.1 Caractérisation

7.6.1.1 Statut administratif

582. Buéa est **le Chef-lieu de la Région Sud-Ouest**, c'est le seul cas de ville au Cameroun où la capitale de la Région n'est pas le chef-lieu du Département qui l'accueille.

7.6.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	30 025	**90 090**	**119 397**	**155 790**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	4,6%	**4,3%**	**4,1%**	

Buéa est une ville dynamique avec des taux d'accroissement stables autour de 4,5%. La ville a quintuplé sa population entre 1987 et 2015. Pendant les 10 dernières années la population a été multipliée par 1,7.

7.6.1.3 Documents de planification et autres études et projets programmés / en cours

- PCD pour la Commune de Buea ;
- POS en cours d'élaboration ;
- Etude d'un réseau d'AEP alimenté à partir de la montagne. Actuellement, il y a baisse des ressources en eau de la nappe phréatique d'où la nécessité de développer les sources et la distribution ;
- Projet de marché municipal ;
- Projet d'amélioration du réseau routier ;
- Construction d'un centre de recréation ;
- Construction de chambres de stockage pour la production agricole.

7.6.1.4 Desserte

583. **La desserte** est assurée par **la Nationale 8 (N8)** qui traverse la périphérie Est de la ville de Buéa et se raccorde à la Nationale 3 qui la lie d'une part, à Douala via la ville de Tiko, et d'autre part à la ville de Limbé, Capitale du Département du Fako. Une autre route secondaire, **la « Tea-road »** permet la desserte de Buéa, directement à partir de Limbé.

7.6.1.5 Principales caractéristiques de l'urbanisation

584. La ville de Buéa bénéficie de la proximité de trois pôles urbains importants : Limbé et Tiko à moins de 20 km et Douala à 55

Buéa : Tea Road

km. Elle fut pour une courte durée (de 1901 à 1909) Capitale du Cameroun pendant la période allemande, fonction qui fut transférée par la suite à cause de l'activité volcanique.

585. Construite sur les hauteurs (800 et 1100 m d'altitude) et dominée par le Mont Cameroun, Buéa s'étale sur des coulées boueuses séparées par des ravines. La configuration du site a donné lieu à un habitat dispersé avec des no-man's land isolants les divers groupes de quartiers et des ravines découpant la ville en tronçons longitudinaux.

586. Constituée de plusieurs pôles, la ville ne peut pas être appréhendée dans son ensemble. Principalement, on peut y distinguer deux séquences urbaines : une première séquence linéaire le long de la bretelle à partir de Mutenguene et une deuxième séquence en hauteur correspondant au noyau urbain proprement dit. Les quartiers les plus anciens sont situés en hauteur, dans la continuité du plateau administratif. Ils se distinguent par la typologie de leurs logements majoritairement en bois.

587. Du fait des avantages qu'elle présente (climat, tranquillité, statut administratif, …) Buéa a attiré de nouvelles populations notamment des cadres de l'administration. Plusieurs nouveaux quartiers ont vu le jour ainsi que le développement de l'habitat anarchique et la demande en logements ne cesse de s'accroitre.

588. La ville se compose globalement de quatre grands quartiers : ***« Buea Station »*** et **« *Buea Town* »** quartiers assez organisés avec des lotissements, **« *Great Soppo* »** ainsi que **« *Small Soppo et Bokwanga* »** qui sont des quartiers spontanés à développement anarchique[48].

Vue d'un quartier de Buéa

7.6.1.6 Services urbains de base

589. L'accès à l'électricité est limité avec des coupures fréquentes et seul 70 % de la population a un accès à l'eau potable qui est rationnée afin d'éviter les problèmes de manque d'eau. Le problème principal reste le prix élevé des abonnements et les connections anarchiques au réseau.

7.6.1.7 Equipements sociocollectifs

590. **Education :** Buéa est une ville universitaire avec une Université Publique, une université privée et des instituts supérieurs d'apprentissage: Pan African Institute for Development (PAID-WA) Higher School of P&T School (ENSPT), Ecole des travaux publics (ENSTP), d**es Ecoles Techniques supérieures** : Institut supérieur des sciences médicales appliquées (HIAMS), TRUSTECH Buea, Institut supérieur de gestion (HIMs), Institut supérieur de l'entreprise gestion & technologie, St Francis School of Nursing & Midwifery, Maaron Business School, University College of Technology, etc. La couverture en écoles primaires et secondaires est bonne en milieu urbain et un peu moins dans les zones rurales.

591. **Santé** : Buéa compte l'annexe de l'Hôpital régional, un hôpital militaire, un centre de santé de la police, 11 centres de santé

[48] G. Courade : **L'espace Urbain de Buea (Cameroun occidental), essai de géographie sociale**. in colloques Internationaux du C.N.R.S. No 539 - LA CROISSANCE URBAINE EN AFRIQUE NOIRE ET MADAGASCAR

intégrés et 5 centres de santé privés (confessionnels). Mais le dispositif de santé reste faible : Insuffisance du matériel et du personnel médical qualifié, mauvaise répartition des établissements de santé et faible ratio médecin/habitant.

7.6.1.8 Principales activités économiques

592. Buéa est une ville tournée essentiellement vers l'agriculture et les activités tertiaires, les industries y sont très limitées. **L'agriculture** a des structures de la production basée sur les plantations de thé, les bananeraies (export), les plantations de palmiers (grands et petits exploitants), le thé biologique, etc. **L'élevage** est une activité importante, mais en partie informelle à Buéa qui dépend des importations en provenance d'autres villes et régions pour répondre à ses besoins en produits laitiers. **Les activités commerciales** sont diversifiées grâce à la proximité de Douala. La ville dispose de deux grandes banques BICEC et NFC et de plusieurs Institutions financières Micro coopératives (IFM).

593. En outre Buéa est **une destination touristique mondialement connue** grâce à son potentiel important qui se structure autour du Mont **Cameroun**, la montagne Fako, les paysages de la « tea road » et des anciennes plantations, la faune et la flore, les chutes d'eau ainsi que le Sanctuaire et les édifices de l'époque coloniale de la ville (allemands). La ville dispose d'une infrastructure hôtelière en grand nombre dont il faut améliorer la qualité.

Mountain Hotel à Buéa

7.6.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement et zone d'influence

7.6.2.1 Principaux problèmes et priorités

594. Nécessité d'aménager des routes de relais aux villages difficilement accessibles surtout durant la saison des pluies (la zone regroupe 82 villages).

595. Inondations en début de saisons des pluies affectant la SOWEDA, l'hôpital Régional et des zones basses de la ville à cause des déchets rejetés en amont dans les ravins.

596. Collecte des déchets par HYSACAM mais sans tri ni recyclage. Les déchets sont déposés à la décharge contrôlée de Musaka sur la route du thé, vers Muyuka. Par ailleurs, il est à noter que les populations n'utilisent pas toujours les bacs de collecte de déchets.

597. Insuffisance en termes d'alimentation en eau potable.

7.6.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

598. De par sa position en hauteur (800 et 1100 m d'altitude), accessible principalement par une bretelle partant de la route Limbé-Douala, Buéa, malgré son rôle de capitale régionale, reste principalement tournée vers sa zone rurale. Son aire d'influence est limitée par rapport à Limbé et Kumba.

7.6.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

La configuration un peu particulière de Buéa dans l'armature urbaine camerounaise de par, à la fois, sa proximité d'une ville importante, Limbé (20 km) et son statut de capitale régionale sans être capitale départementale fait que **le développement de Buéa est étroitement lié à celui de Limbé**.

Comme exposé dans la problématisation de la ville de Limbé, un partage des fonctions et une spécialisation des rôles existent déjà pour ces deux villes (Buéa avec plus un statut administratif, une activité agricole, une fonction universitaire et un produit tourisme orienté randonnées, montagne mais également culture et histoire / Limbé comme ville plus extravertie avec une façade maritime, des activités économiques industrielles et un tourisme balnéaire). Ce processus amorcé d'une façon probablement naturelle (facteurs historiques, géographiques et socio-économiques) pourrait être conceptualisé dans le cadre du Schéma national d'aménagement du territoire dans le but de tendre vers un développement cohérent et équilibré des 2 pôles urbains et de leurs zones d'influence. Concrètement, cela se traduirait principalement par une mise en cohérence de la programmation et des investissements dans cette région.

7.7 Limbé : La façade maritime du Sud-Ouest

7.7.1 Caractérisation

7.7.1.1 Statut administratif

599. Limbé est **le Chef-lieu du Département du Fako** dans la Région Sud-Ouest, c'est une Communauté urbaine (CUL) qui compte trois communes d'arrondissement (Limbé Ier et IIème et IIIème).

Vue de Limbé

7.7.1.2 Démographie

population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	40 568	**84 223**	**106 322**	**132 264**
Taux d'accroissement	*1987/2005*		*2005/2010*	*2010/2015*
	4,1%		**3,7%**	**3,5%**

C'est la quatrième ville dans la Région Sud-Ouest où 4 villes comptent entre 130 000 et 155 000 habitants. Limbé connait un taux accroissement moyen, avec une population additionnelle de 48 000 hbts entre 2005 et 2015.

7.7.1.3 Documents de planification et autres études et projets programmés/en cours

600. Master plan (équivalent PDU) récemment élaboré (horizon 2022).

601. POS des trois communes d'arrondissement Limbé I, II et III.

602. PCD des trois communes d'arrondissement en cours d'élaboration.

603. Projet de développement du secteur de Down-Beach – Limbé (synthèse des aménagements) – 2014.

604. Projet du stade (20 000 places) récemment terminé.

605. Projet de chantier naval (transfert de Douala en cours à 70% d'avancement).

7.7.1.4 Desserte

606. **La Nationale 3 (N3)** : C'est la principale voie d'accès de la ville et de son port. Cette route est le prolongement de l'axe important qui assure la liaison avec **Douala** via la ville de Tiko. La liaison avec Buéa, Capitale régionale se fait grâce à la N8 qui rejoint la N3 au niveau de Mutenguene.

Vue de la raffinerie de la SONARA

7.7.1.5 Grandes infrastructures

607. Les sites portuaires de Limbé comprennent diverses installations hors d'usage tel l'appontement de Limbé downtown ou « port Victoria », et d'autres en service ou en cours de construction.

608. **Le Port de Limbé – Bota** : Il est destiné au cabotage international au départ de Limbé et à destination du Nigéria principalement. Il s'agit presqu'exclusivement d'embarcations traditionnelles en bois ou de navires étrangers de passage transportant des passagers et du bois. Les installations sont vétustes, mal entretenues et souvent hors d'usage.

609. **Le port maritime de Limbé :** C'est un port privé de la Société Nationale de Raffinage (**SONARA**) qui abrite essentiellement des infrastructures de raffinage de Pétrole, avec un ensemble d'équipements pour l'accostage de navires (tankers pour l'essentiel), le déchargement de pétrole brut et le chargement des produits pétroliers raffinés.

610. **Le chantier naval CNIC** (yard pétrolier) en cours de construction et qui permettra à termes à la CNIC de conquérir une partie du marché des plates-formes pétrolières implantées dans le golfe de Guinée (réparation et construction). Les installations en cours de réalisation, essentiellement un brise lame de 700 m, un quai à usages multiples de 400 m de longueur dragué à -12,00 m ZH, 3,8 ha de terre-pleins remblayés sur la mer, un bassin d'une surface de 12 ha dragué à -12,00 m ZH, …

Limbé : chantier Yard pétrolier

611. **Le futur port en eau profonde de Limbé :** C'est sur le même site du port SONARA qu'est prévu le développement du futur port en eau profonde de Limbé, pour répondre notamment aux besoins des cimenteries dont la construction est envisagée dans la région de Limbé (importation des intrants tels que le clinker). En Mai 2007 un consortium a été créé « *Limbé Port Development Corporation S.A.* » (LPDC).

7.7.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

612. La colonie de Victoria devenue ville de Limbé par décret de 1980 a été fondée en 1857 et occupe le flanc sud du Mont Cameroun faisant face au Golfe de Guinée, à 80 km de Douala. Elle rivalise avec Kumba en tant que capitale économique de la Région Sud-Ouest grâce à l'implantation d'industries, au dynamisme de sa population et à son

potentiel paysager (Littoral, Montagnes, etc.). Le premier document de planification de la ville datant de 1973, a défini l'extension de la ville vers l'ouest et le nord-est et a spatialisé les zones industrielles, les aires résidentielles et les parties réservées aux zones agricoles.

613. La Commune d'Arrondissement de Limbé 1er est le centre historique de la ville, qui abrite le centre administratif et représente la principale zone économique, commerciale et de peuplement. En outre, elle renferme de nombreuses attractions touristiques avec la présence notamment du quartier aux poissons de Down Beach.

614. La non-application des documents d'urbanisation et les spéculations foncières ont entrainé un étalement urbain et le développement de quartiers anarchiques dans des zones à risques.

615. Certaines zones de la ville subissent beaucoup de risques naturels. Ainsi les zones de Cassava Farm, Clerks Quarter, Down Beach, Church Street, des parties de New Town et Mile 1 sont vulnérables aux inondations et aux glissements de terrains. Lors des inondations de 2003 la ville a déploré la mort de 23 victimes[49].

7.7.1.7 Services urbains de base

616. Vu les nombreuses sources dont dispose la Région, la desserte en eau potable est suffisante et gratuite pour les citoyens. Néanmoins, certaines zones risquent de manquer d'eau à cause de la forte croissance démographique comme West Coast vers Edénau ou Mokoundangué, proche de la SONARA La ville est alimentée en électricité par la Centrale thermique LIMBE, qui alimente aussi les 2 postes Bekoko et SONARA.

617. En termes de collecte et de gestion de déchets, Hysacam fait la collecte sur l'ensemble des quartiers et il existe une décharge aux normes et régulièrement contrôlée par la CUL située sur la route de Mokounda.

618. L'assainissement se fait par un système de vidange des fosses, mais ne disposant pas de station d'épuration de boues, ces dernières sont transportées pour être traitées à Douala.

7.7.1.8 Equipements sociocollectifs

619. **Education :** 171 écoles maternelles et primaires publiques et 8 lycées secondaires. La ville comporte aussi un centre de formation professionnelle et une Ecole de Pêche (ouverture prévue en septembre 2016).

620. **Santé :** 1 hôpital régional à mettre aux normes avec la volonté des responsables locaux d'accueillir 1 hôpital de référence afin de renforcer l'offre sanitaire face à l'augmentation de la population.

7.7.1.9 Activités économiques

621. **Limbé est le centre de l'industrie pétrolière camerounaise** avec la présence de la Raffinerie pétrole SONARA et du Chantier Naval pour la réparation des plates-formes pétrolières et bateaux. Il est en cours de transfert (à plus de 70%). C'est également **un important pôle industriel de production de ciment**.

622. **L'agriculture est caractérisée par la présence de Plantation de bananes de la CDC**, 2ème employeur après l'Etat dans la Région dont le siège social se trouve à Limbé. Les usines sont très vétustes et se localisent en dehors de Limbé à Tiko, Idenau, Mondoli.

623. Limbé possède **des attractions touristiques** importantes (le Jardin botanique, le Wildlife Center, le Site de Bimbia (vestiges de la traite négrière), les plages de sables noirs, etc.) servies par une offre hôtelière satisfaisante. Elle fait partie des principales destinations

[49] Ojuku Tiafack, Ngouanet Chrétien, Ngwa Nebasina Emmanuel: **Development Polarisation in Limbe and Kribi (Littoral Cameroon):** Growth Challenges, Lessons from Douala and Options. Current Urban Studies, 2014, 2, 361-379

touristiques au Cameroun, bénéficiant de sa proximité avec Douala.

624. **La pêche artisanale** de subsistance y est très développée, pratiquée par les nigérians.

625. La ville possède une batterie de s**ervices diversifiés** (administration, banques, finances, agences de voyage et de transports, etc.).

7.7.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement et zone d'influence

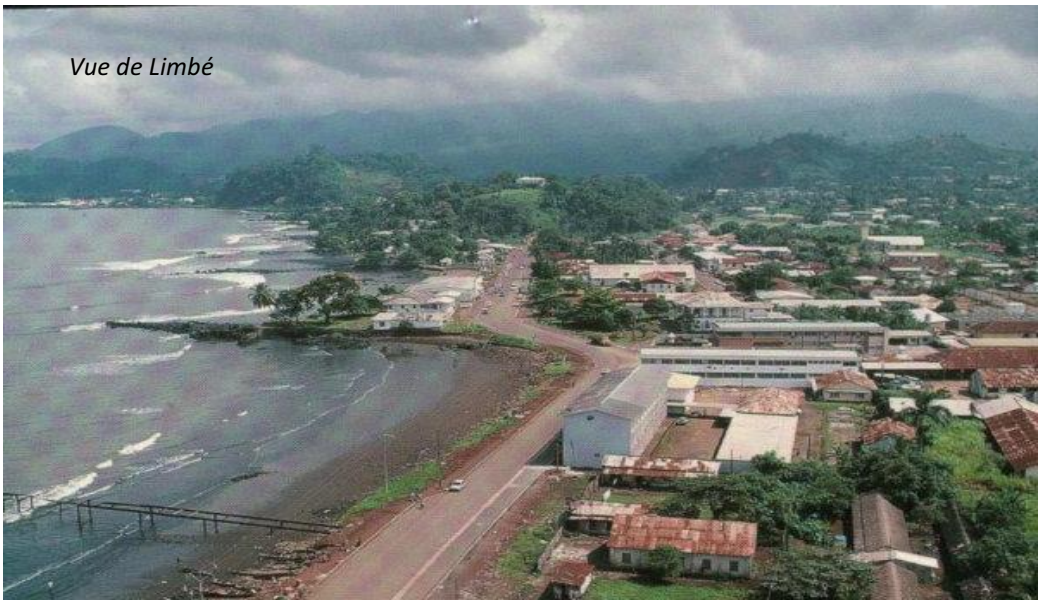
7.7.2.1 Principaux problèmes et priorités

- Les inondations constituent le principal problème de Limbé, phénomène accentué par les caractéristiques physiques de la ville qui se retrouve coincée dans un site naturel bordée d'un côté par les collines avec risque d'éboulement et de l'autre côté par l'océan (bassin versant entouré des collines). La pluviométrie enregistrée est la plus forte du Cameroun et la 2ème à l'échelle mondiale. En 2001, une étude d'assainissement a été lancée par le MINHDU en associant des hollandais, experts dans des problématiques similaires. Cette étude n'a pas connu de suite car jugée trop lourde. Par ailleurs, la configuration actuelle des routes favorise les inondations car elles ne comportent pas assez de drains (drains non adaptés à l'intensité et aux fréquences des précipitations). L'étude des risques dans la ville, élaboré par le MINTAD 2008 révèle que les zones affectées par les inondations sont Church Street, Down Beach, Lower Cassava farm, Cow fence, Poto, et Mowo.
- La desserte de la ville de Limbé se fait actuellement par une seule entrée. Une nouvelle route partant de Manowobé (Limbé 3ème) passant par Bimbia jusqu'à Tiko (27 km) pourrait offrir à la ville une seconde entrée.
- La pollution est un problème assez préoccupant à Limbé liés aux activités industrielles de raffinage de pétrole de la SONARA. Celle-ci dispose d'un site de traitement des déchets chimiques mais des infiltrations sporadiques d'hydrocarbures dans l'océan sont observées.

7.7.2.2 Principales recommandations du PDU

626. Les objectifs du PDU 2022 résultent du bilan diagnostic et des orientations stratégiques d'aménagement retenues. Dans le cadre d'une démarche de développement durable et de bonne gouvernance, il convient de :

- Remédier aux dysfonctionnements



Vue de Limbé

constatés et en priorité, le développement spontané et souvent anarchique de l'urbanisation ;

- Rattraper les retards en matière de constructions de logements, d'équipements d'infrastructures et de superstructures.
- Réaffirmer et renforcer les vocations économiques : agroalimentaires, industrielles, portuaires et touristiques de Limbé ainsi que les fonctions administratives remplies par la préfecture du département de FAKO et la communauté urbaine de LIMBE composées de trois arrondissements.
- Respecter les conclusions de l'étude GRINP et les recommandations du plan de protection des risques naturels et industriels ;
- S'inscrire dans une démarche d'aménagement du territoire faisant une large place à la préservation du cadre de vie et à l'environnement.

627. Dans ce cadre, la vision développée pour LIMBE repose sur quatre concepts. Il s'agit de rendre la ville à terme : « ***Plus attrayante, plus accueillante et agréable à vivre, mieux organisée et plus équilibrée, plus accessible***. »

628. En vue d'opérationnaliser ces axes stratégiques, les trois Communes d'Arrondissement (Limbé 1er, Limbé 2ème, Limbé 3ème) se sont dotées de Plans d'Occupation des Sols. Le POS a défini, pour la commune d'arrondissement de Limbé 1, les orientations de développement qui suivent :

- Développer de nouveaux pôles urbains ;
- Développer l'économie commerciale et du tourisme ;
- Rendre les quartiers plus agréables à vivre.

629. Les enjeux du POS de Limbé 1er sont de favoriser la reconquête et la requalification de certains secteurs. À cet effet, il est prévu la création de deux pôles d'envergure métropolitaine qui viendront compléter et renforcer l'attractivité de la commune :

- Un pôle sportif, dans le secteur de Mile Four, structuré autour d'un stade de football ;
- Un pôle culturel, dans le secteur **de Down Beach**, doté d'un Palais des Congrès, d'un Musée, d'une galerie commerciale et de bâtiments à vocation mixte ;

630. Ces pôles de standing confèreront une image séduisante à la ville et permettront de porter son attractivité touristique en dehors de ses simples limites administratives.

7.7.2.3 Le projet DOWN BEACH « LA VITRINE FUTURE DE LIMBE »

631. Le Cameroun manque de ville avec des côtes aménagées d'attractivité internationale. Le développement de l'offre touristique dans le secteur de Down Beach devra s'appuyer sur l'implantation d'équipements structurants :

- Un Palais de Congrès d'une capacité d'accueil de 1000 places avec des salles variables pour des conférences, séminaires, meeting ;
- Une Galerie Commerciale, d'une superficie de plus de 6 200 m² (supermarché, boutiques, restaurants et bureaux) ;
- Un aquarium et un complexe piscine ;
- Un Musée d'Histoire, dans la poursuite du travail de l'Alliance Internationale des Anneaux de la Mémoire afin de créer une liaison naturelle entre l'histoire et la mer ;
- Des structures hôtelières de standing, des restaurants, des bureaux de grande société pour répondre aux futures attentes des congressistes, touristes et travailleurs ;

- Un centre nautique et de loisirs pour compléter l'offre touristique du site en lieu et place du village de Mbonjo sur plus de 3,6 hectares.

Vue modelisée du projet DOWN BEACH

632. Selon les responsables locaux, un tel projet pourra être opérationnalisé sur une période de 5 à 10 ans et nécessitera un investissement de 60 milliards de Francs CFA, en grande partie mobilisables par les mécanismes de financement de partenariat public/privé.

7.7.2.4 Projets et actions complémentaires pour le renforcement de l'attractivité touristique

633. Dans le but du renforcement de l'attractivité du potentiel touristique de la ville de Limbé un nombre de mesures complémentaires devront être mises en œuvre :

- Préservation du patrimoine historique présent dans la ville.
- Construction d'un centre artisanal en lieu et place de l'ancien musée.
- Requalification du front mer par l'aménagement de promenades et d'esplanades.
- Projets de tourisme culturel à Bimbia.

7.7.2.5 Positionnement régional et zone d'influence

634. Limbé rayonne sur son Département le Fako et sur le Sud-Ouest car elle renferme la plupart des chutes économiques de la Région.

635. La ville se retrouve également en relation forte avec Douala (échanges, commerces, ports,…).

7.7.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

La ville de Limbé dispose d'un potentiel économique élevé :

- Industrie pétrolière (raffinerie SONARA),
- Plantations de Bananes (CDC, 2ème employeur après l'Etat dans la région),
- Chantier naval (nouvellement transféré du PAD),
- Un complexe portuaire en cours de renforcement,
- Des atouts touristiques diversifiés (tourisme balnéaire, culturel et écologique/proximité du Mont Cameroun),
- Situation dans le voisinage de deux pôles urbains importants : Douala (capitale économique) et Buéa (Chef-lieu de la Région Sud-Ouest)
- Ville bénéficiant d'une structure et d'un cachet urbains (centre-ville avec de larges rues et alignement de bâtiments, esplanade le long du front de mer, jardin botanique, quelques bâtiments de valeur historique,…)

De par sa position, le développement de la ville de Limbé peut s'articuler à deux principales orientations :

Le développement de la ville au sein du binôme Buéa-Limbé. Les deux villes se partagent déjà certaines fonctions :
Buéa, en tant que chef-lieu de la Région concentre les délégations régionales et certains équipements administratifs. C'est également une ville universitaire et touristique (Mont Cameroun, route du thé Tôle,…) ;
Limbé, en tant que Chef-lieu du département Fako et Communauté Urbaine présente une attractivité économique et touristique dues en grande partie à sa position sur le littoral.
D'après les responsables de Limbé, afin de réaliser un développement plus équilibré des deux villes, certaines activités devraient être décentralisées de Buéa vers Limbé dont les Départements Economie et Biologie de l'Université de Buéa qui trouveraient un meilleur contexte à Limbé. **Limbé devrait bénéficier de davantage d'opportunités de développement.**

Le rôle de la ville comme pôle urbain important dans la région métropolitaine constituée par les principales villes côtières : Douala, Kribi, Limbé, en termes de réorganisation du système portuaire, industriel et logistique, mais également par rapport à d'autres secteurs (tourisme, université et autres équipements structurants).

7.8 Bafoussam : Ville au carrefour des échanges régionaux et nationaux

7.8.1 Caractérisation

7.8.1.1 Statut administratif

636. Bafoussam est **la Capitale de la Région Ouest, le Chef-lieu du Département de la Mifi** et une Communauté urbaine (CUB) avec 3 communes d'arrondissement (Bafoussam Ier, IIème et IIIème)

7.8.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	95 085	**239 287**	**290 604**	**348 238**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	3,1%	**3,8%**	**3,6%**	
Un poids démographique important, 4ème ville du pays qui a presque quadruplé sa population entre 1987 et 2015 et a enregistré une population additionnelle de plus de 108 000 habitants (2005/15).				

7.8.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- SMAUL élaboré en 2005 un premier document de planification pour la ville mais qui n'était pas règlementé.
- PDU élaboré en 2013.
- POS élaboré en 2016.
- Récemment le MINHDU a lancé une étude pour l'identification des quartiers sous équipés. Une étude sur la stratégie nationale d'amélioration des bidonvilles est en cours au sein du MINHDU.
- TDR pour le plan de secteur KOUEKOKG – Bafoussam I.
- PCD, actualisés en 2014.

7.8.1.4 Desserte

637. **La desserte** est assurée par le réseau de voies suivant :

- **La Nationale 6 (N6)** : Axe qui assure la liaison entre l'est et l'ouest du Pays à partir de la N1 (au niveau frontière de la RCA) desservant les villes de de Ngaoundal, Tibati, Banyo (Adamaoua), Foumban et l'Ouest, au niveau de la (Frontière du Nigéria) desservant les villes Bamenda (Nord-Ouest) Mamfé et Eyumodjock (Sud-Ouest).
- **La Nationale 4 (N4) :** Axe très important qui assure la liaison directe avec Yaoundé en passant par Bafia, mais permet aussi la liaison avec Douala (la N3) via Bafang, Nkongsamba et Loum.

7.8.1.5 Principales caractéristiques de l'urbanisation

Vue de Bafoussam

638. Bafoussam est une ville principalement linéaire construite autour des routes nationales (N4, N5, et N6) et départementales qui se croisent en son centre-ville. Cette position régionale et nationale stratégique, a été à l'origine de l'attrait des populations (en majorité celles de la Région de l'Ouest plus de 80%) à la recherche d'une vie meilleure. La structure du tissu urbain fait apparaître clairement trois composantes :

- **Le quartier administratif** qui rassemble l'essentiel des services administratifs,
- **Les lotissements des quartiers immédiats de Famla, Djeleng et Djemoun**.
- **Le lotissement de la MAETUR à Koptchou** qui malgré son ancienneté, n'est toujours pas densément occupé.

639. Bafoussam est entourée d'une constellation de sept villes de plus 20.000 habitants, situées dans un rayon de moins de 70 km. Par l'étalement de l'urbanisation sur les zones rurales, au-delà des frontières administratives, une conurbation est en train de se mettre en place et de progresser reliant ses agglomérations. Cette urbanisation dont l'une des explications est un attachement culturel fort du peuple Bamiléké à sa terre, s'étend principalement sur la zone des bassins productifs de la Région. A terme, la progression de l'urbanisation pourra poser plusieurs problématiques :

- Morcellement et réduction du territoire agricole avec un manque à gagner en productivité ;
- Une gestion économique lourde due à la dispersion des équipements et la multiplication des réseaux et des voies de desserte ;
- Des problèmes de gestion et de gouvernance dus à l'extension de l'urbanisation au-delà des limites administratives.

7.8.1.6 Services urbains de base

640. La voirie de la ville estimée à 835 kms est en mauvais état et le réseau bitumé ne représente que 10%. La grande majorité des logements n'a pas accès à l'eau courante distribuée par la CAMWATER. La quantité d'eau disponible est seulement de 12 000 m^3 d'eau par jour ce qui implique un déficit permanent. Déficit qui pousse les populations à utiliser les forages (8%) et les bornes fontaines (25%). Le réseau d'électricité couvre à peu près toute la ville, effet combiné de l'électrification rurale. Mais le réseau reste à étendue limitée et les installations sont vétustes. Les eaux usées sont évacuées par des systèmes de fosses septiques, seulement dans les quartiers de standing ; Dans les autres quartiers elles sont dirigées sur la voie publique.

7.8.1.7 Equipements sociocollectifs

- **Education :** L'enseignement supérieur à Bafoussam est assuré par le secteur privé, étant donné la proximité du Campus universitaire de Dschang. La ville compte 6 établissements : Group Tankou enseignement Supérieur (GTES), Institut de Technologies de l'Industrie, du Management et de l'Entreprenariat (INTIME), Institut Supérieur de Bafoussam, Institut Supérieur de Gestion et d'Economie Appliquée, Institut Supérieur des Sciences Appliquées à la Santé et l'Institut Supérieur de Management et de Gestion (ROTAS). Le secteur privé est très impliqué également dans l'enseignement primaire et secondaire.
- **Santé** : Le district de santé de Bafoussam est constitué de 13 aires de santé avec un Hôpital Régional, situé dans la ville.

7.8.1.8 Activités économiques

641. L'économie est dominée par **le secteur primaire** et la ville de Bafoussam se présente comme une plateforme de facilitation de la production et de la commercialisation de la production agricole du grand bassin du Noun. Les principales cultures vivrières sont : tomate, banane/Plantain, haricot, maïs et chou.

642. **Le secteur secondaire** se résume à des activités de production agroalimentaires, de bois, etc. (Brasseries du Cameroun, CAMLAIT, SAICAM, usine de traitement des poteaux en bois).

643. Les activités les plus en vue se trouvent dans **le secteur tertiaire** : commerces, services d'hébergement et de restauration, transports, intermédiation financière, administration et défense, services sociaux. Le commerce de détail est l'activité la plus répandue. Les services de transport interurbain (marchandises et personnes) sont très développés pour l'export des produits agricoles.

7.8.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional

7.8.2.1 Principaux problèmes et priorités

644. Bafoussam souffre d'un certain nombre de problématiques notamment :

- La topographie montagneuse de la zone qui est un facteur limitant pour le développement des infrastructures routières notamment les voies de contournement,
- Accès difficile au foncier en raison de la forte pression sur les terrains qui risque de limiter le développement de la ville.
- Les conditions de vie peu satisfaisantes (accès aux services de base, standing des logements, vétusté des équipements, qui risque de diminuer l'attractivité de la ville.
- La concurrence due à la proximité de Bamenda au niveau du leadership administratif et de Dschang (ville universitaire) au niveau du rayonnement scientifique, risque d'affaiblir les services tertiaires (banques, marchés, etc.) et l'offre dans le secteur de la formation, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

645. **Les entretiens réalisés avec les responsables de la CUB lors de l'élaboration du présent diagnostic ont permis de dégager les projets et actions prioritaires :**

- **Voirie urbaine :** Il s'agit de réaliser le programme C2D et les perspectives pour la CAN 2019,
- **Equipements marchands :** Améliorer l'état des marchés pour renforcer les redevances de la CUB,
- **Construction d'une gare routière**,
- **Amélioration des services urbains** : Eau potable, Electricité et éclairage public (80 candélabres avec le solaire ont été réalisés dans le cadre du C2D mais jugée peu au vu de la demande),
- **Mise aux normes de la décharge publique** située sur la route du Noun (recherche de financement pour le projet),
- **Drainage des eaux pluviales** (Etude des zones d'éboulement / zone à risque)

646. D'autres projets ont été programmés dans le cadre du POS et qui concernent l'amélioration du cadre de vie :

- **Projets d'embellissement dans la ville**
- **Aménagement d'espaces de loisirs : projet de parc urbain et d'un jardin botanique.**
- **Programme de logements :** Actuellement une première tranche de 100 logements est programmée par le MINHDU. Les logements seront

réalisés par l'Etat car la promotion immobilière ne se développe toujours pas à cause essentiellement de l'absence de la loi sur la copropriété (selon les responsables de la CUB).

7.8.2.2 Le plan de zonage à l'horizon 2026, réalisé dans le cadre du PDU est organisé sur les principes suivants

- Création de pôles de développement à Kong So'o, et Bapi- Bandeng et Nkwekong et leur liaison par des voies structurantes,
- Liaison de la plaine du Noun avec le pôle de Bapi- Bandeng,
- Contournement sud- est de la ville de Bandjoun à Nkwekong,
- Contournement Ouest de la ville du Carrefour de l'aéroport jusqu'à la limite avec Bandjoun sur la
- Route Nationale N° 4.

7.8.2.3 Positionnement régional et zone d'influence

647. Bafoussam joue un rôle important de ville carrefour située au centre des échanges interrégionaux, nationaux et transfrontalier (Nigéria). Elle étend son influence sur les villes moyennes de plus 20 000 habitants qui l'entourent dans un rayon de moins de 70 km : **Dschang**, **Foumban, Mbouda**, **Bafang, Bandjou, Bangangte, Foumbot,** sans oublier la proximité d'une autre grande agglomération, **Bamenda.** La position de carrefour permet d'élargir l'influence régionale sur le Nord- Ouest et l'Adamaoua.

7.8.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Bafoussam est une ville principalement linéaire construite autour des routes nationales (N4, N5, et N6) et départementales qui se croisent en son centre-ville.

Son urbanisation n'a été planifiée, à l'instar de toutes les grandes villes du Cameroun, que dans une infime partie de son territoire urbain. Cette urbanisation anarchique, dans un contexte de crise économique des années 1990, qui s'est particulièrement opérée par la transposition en milieu urbain du mode de vie et d'occupation des sols traditionnelles, a contribué majoritairement à maintenir **une partie importante du territoire urbain dans un état précaire.**

Du point de vue fonctionnel, Bafoussam joue un rôle de carrefour par excellence pour le transit des produits agricoles des bassins de production vers les marchés de consommation. Sa position centrale dans un réseau étoilé (au niveau national, régional et départemental) la prédispose à ce rôle qui est d'ailleurs la raison principale pour laquelle cette ville a été créée et désignée Capitale de la Région Ouest.

Aujourd'hui, et malgré un étalement urbain conséquent, la ville continue à être traversée par un trafic de transit et à fonctionner toujours presque exclusivement par rapport à cette fonction. Comment redonner à Bafoussam une identité urbaine à la hauteur de son rayonnement régional et national ? Comment concilier entre son rôle de carrefour (transit et transfert des marchandises) et sa vocation de ville qui doit être renforcée en cohérence avec la taille de sa population et celle de son étalement spatial ?

L'urbanisation extensive qui crée un semis urbain, dont Bafoussam constitue le centre de gravité, étend largement la zone d'influence de la ville bien au-delà de ses limites communales et même départementales. Cette situation nécessite le renforcement du niveau d'équipement de la Capitale régionale et d'intégrer ce phénomène urbain pour une mise en cohérence au niveau de la planification et de la programmation des investissements.

La définition (ou redéfinition) des relations ville-campagne constitue le cœur de cette problématique. En effet, dans cette situation particulière les notions d'urbain et de rural sont-elles mêmes à préciser (comment quantifier la population urbaine et rurale ? quelles limites spatiales et quelle programmation dans ce cas ?,….)

7.9 Dschang : Un important Pôle du Savoir

7.9.1 Caractérisation

7.9.1.1 Statut administratif

648. Dschang est le Chef-lieu du Département de la Ménoua.

7.9.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	29 312	**63 838**	**77 221**	**92 648**
Taux d'accroissement	*1987/2005*		*2005/2010*	*2010/2015*
	1,9%		**2,3%**	**2,1%**
Seconde ville de la Région en termes de poids démographique, Dschang compte parmi les villes les plus importantes de l'Ouest du pays. La ville connait un accroissement faible mais en augmentation.				

7.9.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- PCD Dschang élaboré en 2011. Le PCD devra être actualisé (environ une actualisation tous les 5 ans).
- POS depuis 2013 (étude achevée et non approuvée)

7.9.1.4 Desserte

649. **La desserte** de Dschang est assurée par deux routes secondaires, la P18 qui prend naissance dans la ville et rejoint la N8 vers l'ouest et la N5, entre Bafoussam et Mélong.

7.9.1.5 Principales caractéristiques de Dschang et de sa région

650. La ville est située à 46 km de Bafoussam et à 54 km de Bamenda. Le relief est pittoresque caractérisé par l'alternance de collines et de vallées. Le réseau hydrographique est particulièrement dense avec plusieurs cours d'eau qui sont des affluents de la Menoua qui se jettent dans le Nkam. La zone est caractérisée par trois zones agro écologiques : basse, moyenne et haute, à fortes potentialités agricoles. En termes de végétation, c'est une zone forestière transformée par l'homme en savane arbustive. Quelques galeries forestières persistent notamment au niveau des lieux sacrés, des marécages et au pied des chutes d'eau.

651. Historiquement, la ville de Dschang a été fondée en 1895 par Zingraft (allemand). Elle a connu trois administrations coloniales, allemande (1895-1916), britannique (1916-1920) et française (1920-1960). Dschang était la capitale de la Région Bamiléké de 1921 à 1963 étant donnée sa situation centrale au cœur de la Région avec une liaison directe avec Douala et Bamenda.

Vue de Dschang

652. En termes d'urbanisation, comme pour toute la Région Ouest, l'urbanisation semi-rurale s'étend sur les zones agricoles autour de la ville de Dschang. Les montagnes et les collines sont occupées par des constructions parsemées qui côtoient les terrains cultivés.

653. Dschang est connue pour ses traditions ancestrales. La culture des chefferies est omniprésente. L'espace urbain de Dschang est situé à l'intersection des territoires des chefferies Foto et Foré

7.9.1.6 Services urbains de base

654. Dschang souffre d'un manque d'entretien des voiries existantes, de l'insuffisance d'un réseau routier de bonne qualité et de passerelles de franchissement, d'où la nécessité d'une viabilisation des infrastructures routières existantes. La ville bénéficie d'un réseau électrique caractérisé par son extension très limitée et ses délestages. L'approvisionnement en eau est insuffisant et problématique.

7.9.1.7 Equipements sociocollectifs

655. **Education :** Dschang est une ville universitaire importante. Son Université compte 28 000 étudiants de 13 nationalités différentes. En 2014, elle a été classée meilleure université d'Afrique centrale. Elle comporte :

- **L'Université de Dschang** composée de 05 Facultés (Faculté des Sciences Politiques et Juridiques, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Faculté des Sciences, Faculté d'Agronomie et des Sciences agricoles, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion) et une faculté en perspective, celle des Sciences Biomédicales et Pharmaceutiques, 02 Instituts (l'Institut Universitaire des Sciences et Technologie Fotso Victor à Bandjoun et l'Institut des Beaux-arts de Foumban) et 04 antennes (Bamenda, Maroua, Yaoundé Ebolawa) ;

- **L'Institut Supérieur des Sciences et Technologie NANFAH** (I.S.S.T.N) composée de sept spécialités : Action Commerciale, Commerce international, Informatique de gestion, Secrétariat de Direction, Comptabilité et Gestion d'Entreprise, Electronique et électrotechnique.
- Dschang accueille aussi des Ecoles de formation professionnelle la SAR/SM, l'Ecole Normale des Instituteurs de l'Enseignement Général (l'ENIEG), le Centre National de la Jeunesse et des Sports (CENAJES).
- **Santé :** La ville compte 8 formations sanitaires dominées par le secteur privé (6/8). La couverture en infrastructure sanitaire est très lâche et les effectifs du personnel tant en qualité qu'en quantité sont insuffisants.

7.9.1.8 Principales activités économiques

656. **L'agriculture** reste une activité de prédilection notamment l'agriculture périurbaine destinée à satisfaire les besoins immédiats de la ville et produisant

Université de Dschang

tomate, chou, café arabica, bananier plantain, haricot, maïs, manioc, etc. cette activité est pratiquée dans les bas-fonds et les espaces proches de la ville en attente d'urbanisation qui se trouvent phagocytés par l'expansion urbaine. Les populations de Dschang pratiquent **l'élevage de la volaille, du porc et des petits ruminants** à petite échelle. **L'artisanat** est très développé : sculpture sur bois ainsi que des tabourets et contrevents à base de bambous. **Le commerce** des produits artisanaux et de produits manufacturés est une activité très répandue.

657. **L'activité touristique est également très développée et s'appuie sur un potentiel diversifié. Plusieurs structures touristiques existantes à Dschang favorisent le développement de cette activité :**

- **Le centre climatique de Dschang**, bâti en 1940 par les français, à l'époque le plus prisé de l'Afrique centrale. Il s'agit d'un complexe touristique situé sur les hauteurs dominant la ville de Dschang. Il comprend plusieurs bungalows savamment implantés pour à la fois s'intégrer au site accidenté et offrir des vues dégagées pour chaque unité. Actuellement, l'hôtel en gestion étatique est en désuétude. Certains bungalows ne sont plus opérationnels car nécessitant des travaux de réfection, de même pour la piscine. Le lieu garde cependant toute sa beauté et présente l'avantage de préserver son authenticité (plusieurs éléments d'époque : matériaux, mobiliers,….). Un programme de sauvegarde et de mise en valeur dans les règles de l'art serait nécessaire pour la sauvegarde de ce patrimoine.
- **La Lac municipal de Dschang autour duquel se regroupe un ensemble d'équipements culturels et de loisirs :** Le centre d'alliance franco-camerounaise, le Musée des civilisations, le centre artisanal et la base nautique. Le site est situé dans la continuité du campus universitaire auquel il est relié par une passerelle piétonne traversant le plan d'eau. Le site connait actuellement quelques difficultés (problème de curage du plan d'eau, vanne en panne, embarcations de la base nautique défectueuses, manque d'équipements de jeux et de restauration,…). Il existe un projet de redynamisation de la base nautique (subventions en baisse) : Plan d'eau avec hôtel de référence 4*, jardin botanique, … mais à l'arrêt pour manque de financement.
- **Les chefferies** dont certaines proposent des lieux d'hébergement pour touristes (le niveau d'équipement est en général en deçà des normes et conditions requises). Il existe également un circuit de visite des chefferies appelé « Route des chefferies ».
- **Les nombreux festivals et manifestations culturels pour célébrer les traditions ancestrales** de la Région à travers ses chefferies (danses rituelles, chants,…..).
- **Plusieurs lieux de vente et de mise en valeur des produits d'artisanat :** Le marché d'artisanat situé au centre-ville, le centre d'artisanat situé à proximité du Campus universitaire en plus du centre d'artisanat situé au niveau du site du Lac municipal.
- **Autres sites touristiques naturels dans la région de Dschang :** les chutes de Mami Wata à Fongo Togong, les grottes à Ndemvo à Fongo Togon, les chutes de Foto, Lengang, Lembé).

7.9.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional

7.9.2.1 Principaux problèmes et priorités

658. Les projets jugés prioritaires par les responsables de la Commune s'articulent autour du renforcement des réseaux d'infrastructures, à savoir :

- L'alimentation en Eau Potable,
- L'énergie,
- La fluidité des routes (voirie urbaine) et l'entretien des pistes rurales (800 km de routes communales).

659. L'Environnement présente également un enjeu important pour la Commune. Plusieurs projets et actions sont déjà engagés ou en cours de programmation :

- Projet d'élaborer un Plan Climat pour la ville avec une base élaborée sur les terroirs pour la lutte contre le Changement Climatique (efficacité énergétique). La Commune a donné le quitus au Maire pour signer la convention des Maires d'Afrique subsaharienne pour la lutte contre le CC.
- La Commune est pionnière pour la mise en œuvre de la politique de gestion des déchets. Le Programme de gestion des déchets est transformé en Agence Municipale de Gestion des Déchets qui établit un plan de pré collecte et de collecte avec un plan de tri et de compostage des déchets. Actuellement, il existe à Dschang une décharge contrôlée ainsi qu'une plateforme expérimentale de compostage. Une deuxième plateforme est prévue.
- Accompagnés par ERA Cameroun - GEVALOR - ELAM ET TOKEM – VILLE DE NANTES/Union Européenne, 10000 T de déchets/an sont traités générant de la richesse pour la Commune et le recrutement de 75 employés dont 5 cadres (2ème année d'exécution).
- Pour les boues de vidange, il y a un projet financé par KFW et FEICOM mais attribué à Bangangté qui a pris de l'avance et a obtenu le projet intégrant l'ensemble de l'Ouest.
- Un projet solaire KFW, implémenté en 2017 pour la réalisation de 100 lampadaires solaires.
- La Commune a construit des latrines écologiques dans les écoles et les marchés.
- Un Programme d'AEP en zone rurales avec 10 latrines familiales dans les villages.
- Un programme d'assainissement par curage des principaux cours d'eau de la ville pour éviter la pollution et les inondations, est programmé.
- Une opération de reboisement de la colline vicinale et d'une Réserve Forestière en dégradation au niveau de Folketchang avec l'ANAFOR, est en cours avec le projet de changer d'espèce à la Réserve Forestière de Fotetsa (Eucalyptus).
- Un programme de préservation et de renforcement de la foresterie urbaine (poumon de la ville) est à programmer pour limiter les phénomènes d'érosion (zones de déclivité forte).
- La Commune vise à intégrer la question de l'environnement dans tout processus. Le Maire propose qu'un arbre soit planté à la naissance d'un enfant au niveau de Dschang.

7.9.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

660. Dschang étend sa zone d'influence sur toute la zone rurale environnante et sa vocation universitaire étend son rayonnement à l'échelle nationale et même sous-régionale (actuellement 13 nationalités au sein du campus).

661. Les liaisons de la ville de Dschang à l'Est, vers Bafoussam et au sud vers le branchement sur la N5 sont en bon état. La ville aspire à jouer le rôle de relais pour le transit vers le Nigéria, à l'ouest, à partir de la route Dschang – Mamfé. en effet, Mamfé peut être considérée comme faisant partie de la zone d'influence de Dschang, bien plus que celle du chef-lieu de la Région Sud-Ouest.

7.9.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Des défis urbains importants à relever pour atténuer les déficits en termes d'eau potable, d'électricité, de voirie urbaine, d'habitat anarchique et d'amélioration du cadre de vie en général.

Par l'étalement de l'urbanisation sur les zones rurales, au-delà des frontières administratives, une conurbation est en train de se mettre en place et de progresser reliant plusieurs agglomérations autour de Bafoussam, dont la ville de Dschang. Cette urbanisation s'étend principalement sur la zone des bassins productifs de la Région. A terme, la progression de l'urbanisation pourra poser plusieurs problématiques de morcellement et réduction du territoire agricole, d'une gestion économique lourde due à la dispersion des équipements et la multiplication des réseaux, des problèmes de gestion et de gouvernance dus à l'extension de l'urbanisation au-delà des limites administratives.

L'université de Dschang représente un important potentiel pour le développement de la ville. L'existence d'un campus dans la continuité directe du centre urbain est également une opportunité pour une synergie ville-université. Actuellement, plusieurs insuffisances ne permettent pas à la ville de tirer suffisamment parti de cette vocation. Il s'agit essentiellement d'une double problématique :

- Sur le plan interne, le campus universitaire se présente comme un vaste terrain avec des blocs de bâtiments éparpillés sans une affectation ou un traitement particulier pour les espaces interstitiels qui représentent de grandes réserves de terrains d'où cette impression d'inachevé. Ce potentiel pourra être exploité pour des extensions futures mais également pour la création de nouveaux équipements et aménagements qui renforceraient l'image et l'identité du campus.

- Sur le plan externe ou intégration urbaine, actuellement la rupture est assez brutale entre le Campus et le cadre urbain autour. Dès que l'on quitte l'enclos du Campus, on se retrouve dans une zone très dense, assez désorganisée. Les abords du campus, notamment au niveau des entrées doivent être traitées de façon à permettre à la vie estudiantine de se prolonger dans la ville (cafés, restaurants, commerces appropriés, logements, parcs, salles de sports, …). La dynamique économique de la ville doit s'adapter à cette vocation pour en tirer parti.

En termes de développement économique, les secteurs de l'agriculture et du tourisme ont tout le potentiel nécessaire pour être davantage développés :

- Mieux valoriser les produits agricoles de l'arrière-pays. Des améliorations ont déjà été réalisées en termes de réorganisation des marchés. Des efforts restent à faire en matière d'amélioration de la desserte des zones rurales et en matière de transformation des produits agricoles. La ville ne compte presque pas d'unités industrielles.

- Mieux exploiter le potentiel tourisme qui présente une large diversité (villégiature encouragée par le climat des hauteurs, tourisme culturel autour des traditions ancestrales et des chefferies, tourisme écologique des sites naturels dans la zone, …).

7.10 Bamenda : Ville excentrée qui polarise sa Région

7.10.1 Caractérisation

7.10.1.1 Statut administratif

662. Bamenda est le **Chef-lieu de la Région Nord-Ouest**, le **Chef-lieu du Département de la Mezam** et une Communauté Urbaine (CUB), avec trois Communes d'Arrondissements (Bamenda Ier, IIème et IIIème).

7.10.1.2 Démographie

663.

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	95 445	**269 530**	**404 019**	**500 339**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	4,9%	**4,6%**	**4,4%**	

3ème ville du Cameroun, Bamenda a multiplié sa population par cinq en 28 ans. Pendant les dix dernières années (2005/2015), elle a accueilli plus de 23 000 habitants/an. Elle représente en 2015, 46% de la population urbaine régionale.

Les taux d'accroissement sont stables avec une légère tendance vers le recul.

7.10.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- Plan Directeur d'Urbanisme - PDU et Plan d'Occupation du Sol - POS, septembre 2012
- Schéma Minimal d'Aménagement Urbain Local - SMAUL, réalisé dans le cadre du Programme d'Appui aux Capacités Décentralisées de Développement Urbain PACDDU. Coopération Cameroun – Union Européenne

7.10.1.4 Desserte

La Nationale 6 (N6) traverse la ville de Bamenda et assure une liaison entre l'Est du Pays au niveau de la N1 (frontière de la RCA) et l'Ouest, au niveau de la (Frontière du Nigéria). Elle dessert les villes de Ngaoundal, Tibati, Banyo (Adamaoua), Foumban et Bafoussam (Ouest) avant d'arriver à Bamenda et de continuer jusqu'à **Mamfé** et **Eyumodjock** (Sud-Ouest). Cet axe transfrontalier ne joue pas son rôle à cause de son mauvais état. La desserte de la ville de Bamenda (tronçon de la N6, reliant Bafoussam à Bamenda) est particulièrement mauvaise.

Vue de Bamenda

664. **La N11 :** Appelée également « Ring Road », est une route circulaire qui prend naissance à partir de la ville, traverse les montagnes spectaculaires dont le Mont Oku (3000 m) et dessert les villes chefs-lieux de Départements notamment : **Ndop, Kumbo, Nkambé** et **Wum**.

7.10.1.5 Principales caractéristiques de l'urbanisation

665. Le site qu'occupe Bamenda se caractérise par un escarpement orienté NE - SO sur une distance de 6 km qui divise la ville en un plateau inférieur (altitude 1201 m) concentrant près de 90% des installations urbaines et un plateau supérieur (altitude entre 1472 m et 1573 m). Malgré cette contrainte topographique Bamenda connait un développement soutenu grâce notamment à son statut administratif, son niveau d'infrastructures, d'équipements et de services, sa vocation universitaire ainsi que sa position stratégique. Son importance devrait encore s'accroître par le processus de conurbation actuellement en cours et qui englobe plusieurs agglomérations comme **Bambili** (où se trouve l'Université de Bamenda), Bafut**, Bali, Santa et Mbengwi**. Cette conurbation s'étire surtout vers le nord-est, le long de la route en direction de **Kumbo** et pourrait dans un futur relativement proche, englober l'agglomération de Ndop qui connait également le même processus d'urbanisation dans deux directions, est et ouest. La concentration d'agglomérations importantes, pour certaines d'entre elles, autour de Bamenda et leur urbanisation rapide crée une zone urbanisée qui peut avoisiner un million d'habitants dans les dix prochaines années. Actuellement, Bamenda avec Bambili, Bafut, Mbengwi, Bali, Santa, Ndop, avoisine les 700 000 habitants. Le niveau élevé de densité rurale pourrait en outre très rapidement conduire à une urbanisation de la quasi-totalité du département de Mezam. Il s'agit là d'une forme d'urbanisation in-situ, caractérisée par la densification du bâti sur des territoires agricoles.

7.10.1.6 Services urbains de base

666. **Eau potable** : La Camerounaise des Eaux fournit de l'eau en milieu urbain et gère deux bassins à Bamendankwe et Mbatu dont l'eau de Mbatu est traitée à l'usine de Njimafor qui a un réservoir de 600m^3. Deux réservoirs à Ntamulung (1250m3) et Ndzah (500m3) distribuent de l'eau à la ville. Les fournitures sont insuffisantes en raison de la médiocrité des installations de distribution et de la capacité limitée des barrages.

667. **Electricité :** Le réseau électrique de l'AES/SONEL couvre la zone urbaine à travers un réseau de câbles aériens. Les principales sources d'énergie dans la ville sont l'hydroélectricité et l'électricité thermique.

Vue de Bamenda

7.10.1.7 Equipements socio-collectifs

668. **Education et enseignement supérieur :** l'Université de Bamenda a été créée en 2010, elle comptait 11082 étudiants en 2014[50] , répartis sur sept institutions: Higher Teachers Training College, Higher Technical Teachers Training College, Faculty of Health Sciences, Higher Institute of Commerce & Management, Faculty of Science, College of Technology, Higher Institute of Transportation & Logistics. Bamenda dispose aussi d'institutions non universitaires de l'enseignement supérieur mais qui offrent des formations post-baccalauréat ou post GCE Advanced Level tel que le Collège Régional d'Agriculture de Bambili (CRA), l'Ecole des Infirmiers Diplômés d'Etat en Santé de Reproduction et des Sages-Femmes, l'Ecole des Infirmiers Diplômés d'Etat et des Techniques Médico-Sanitaires, l'Ecole Privée des Infirmiers Florence Nightingale HIS BS, l'Ecole Full Gospel. L'éducation primaire et secondaire est dominée par les structures privées.

669. **Santé** : La ville abrite un hôpital régional et des unités spécialisées. Il y a 30 établissements de santé, 13 pharmacies et 15 cliniques réparties dans la ville.

7.10.1.8 Activités économiques

670. Bamenda est avant tout **une ville agricole**, dans la mesure où cette activité occupe la majorité de ses actifs. Par ailleurs le statut administratif de la ville en tant que capitale régionale et sa situation à la croisée d'axes d'échanges importants font que le **secteur tertiaire** y est important. C'est **un centre de commerce et d'exportation** pour les produits agricoles produits dans la Région qui sont écoulés dans le principal marché et dans les marchés secondaires (Nkwen market, Ntarikon market, Ntatru park market, mile 4 Nkwen market, Mbengui park market, and mile 8 Mankon market). S'y développe **une activité de transformation à petite échelle** du manioc, des aliments pour les animaux, des objets en bois, de produits métalliques, l'artisanat, etc. **L'activité touristique** n'est pas très développée bien que la ville dispose d'un patrimoine très riche et varié (paysages naturels, biodiversité, grottes, forêts, monts, monuments, musées, palais,…). En dépit de ce grand potentiel, plus de 70%

Vue de Bamenda

[50] Source: CELSTAT/DEPS/MINESUP

de ces sites restent largement sous-développés ou complètement négligés. Néanmoins l'économie de la ville est principalement informelle caractérisée par un manque de diversification (pas d'industrie ni de tourisme) et un taux de chômage élevé.

7.10.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement régional

7.10.2.1 Principaux problèmes et priorités

671. **Une insuffisance en termes de desserte :** Le mauvais état des routes est sans doute la principale insuffisance dont souffrent la région Nord-Ouest et sa Capitale. La principale route desservant Bamenda est en mauvais état, tout comme la desserte intra régionale (Ring road).

672. **Une croissance urbaine incontrôlée** : La ville s'étend dans toutes les directions sans planification en amont, avec une répartition spontanée et anarchique des terres en parcelles urbaines, une occupation des sites vulnérables, la délivrance des certificats fonciers et permis de construire, la conversion non organisée et rampante des terres rurales en terres urbaines et la non réservation d'emprises pour les équipements et les services collectifs. Cette situation a un impact important en termes d'augmentation de l'investissement communal pour l'aménagement urbain, la désorganisation du tissu urbain de la ville, le non accès de certains quartiers aux services sociaux urbains de base, la dégradation du système de drainage.

673. **Des réseaux d'équipements urbains faibles et mal entretenus :** Le réseau de **voirie urbaine** de Bamenda est caractérisé par une hiérarchie incohérente, une distribution déséquilibrée génératrice d'embouteillages importants. L'eau potable a une qualité non-satisfaisante, avec des réseaux mal entretenus et à hiérarchie incohérente responsable d'une distribution déséquilibrée. **Le réseau d'électricité** a des capacités limitées dues à des infrastructures et installations mal entretenues responsables de fréquentes coupures avec un coût très élevé de consommation. Les réseaux de **drainage** souffrent de l'absence d'une hiérarchie cohérente avec des canaux de drainage routier rares et sous-dimensionnés et mal entretenus, souvent obstrués (constructions, déchets, etc.). La gestion des déchets urbains est inefficace et insatisfaisante avec un système d'assainissement inexistant.

7.10.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

674. Bamenda est la ville la plus importante dans le Nord-Ouest grâce à sa position stratégique de carrefour et de nœud de transport et d'échanges régionaux entre sa Région (située en arrière-pays), Mamfé (Sud-Ouest) et Bafoussam (Ouest), mais aussi avec le Nigéria voisin. La ville polarise tout le réseau urbain de la Région et reste le principal pôle d'attraction grâce à son niveau d'équipements et d'infrastructures, au dynamisme de son commerce ainsi qu'à sa vocation de ville universitaire. La zone d'influence de Bamenda s'étend au-delà des Départements de la Région, vers les villes de Douala et de Yaoundé auxquelles elle est reliée au quotidien. Elle étend son rayonnement directement sur les villes de Bambili, Santa, Bali Batibo, Bafut Mbengwi.

7.10.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Une position de transit et de passage obligé pour accéder au Nord-Ouest qui donne lieu à une polarisation intégrale de la Région par Bamenda, dominant toutes les autres agglomérations et concentrant toutes les fonctions importantes. **A ce système mono centrique vient se greffer un réseau urbain linéaire/circulaire** induit par la configuration de la principale desserte de la Région, la Ring-Road, qui ne favorise pas les relations transversales entre les villes secondaires.

Cette morphologie territoriale spécifique a donné lieu à une concentration urbaine au niveau et autour de Bamenda qui se classe démographiquement en troisième position, juste après Yaoundé et Douala. Un phénomène de conurbation urbaine est actuellement en progression vers les petites agglomérations autour de Bamenda, plus particulièrement, vers le sud et l'ouest.

Des interdépendances régionales avec l'Ouest, le Sud-Ouest (partie nord, vers Mamfé) et l'Adamaoua : En plus de la liaison directe entre Bamenda et Bafoussam, existent des liaisons d'échanges transversales entres les villes secondaires des deux régions Nord-Ouest et Ouest, notamment à partir des villes de Kumbo et Ndop, vers Foumbam et Mbouda. Le même schéma de liaison peut être observé avec la Région Sud-Ouest avec la N6 reliant Mamfé à Bamenda et à moindre mesure avec l'Adamaoua, à partir du Département de Donga-Mantung (Ndu).

Cette situation avantageuse appuyée par le riche potentiel diversifié dont dispose la Région (agricole, touristique,…) peut devenir source d'une dynamique de développement à l'échelle régionale et locale. **La mise en place d'un programme prioritaire d'infrastructures** (investissement lourd au démarrage, mais essentiel pour poser les bases d'un développement de l'économie régional), sera nécessaire car les défis sont de taille :

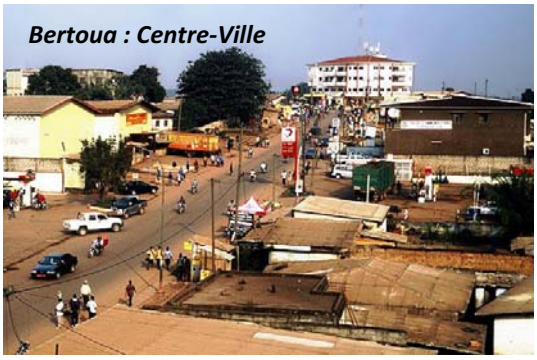
- **Amélioration du réseau de desserte routière**
- **Construction et réhabilitation des équipements**
- **Développement de véritables centres secondaires** pour tendre vers un réseau urbain plus équilibré et atténuer les pressions sur Bamenda
- **Renforcement des relations transversales interrégionales** pour décongestionner les grands axes de distribution et le transit par Bamenda
- **Intégration, en termes de planification, de programmation et de gestion, du phénomène de conurbation** issu de l'urbanisation extensive que connaît la zone de Bamenda

7.11 Bertoua : Un passage incontournable et un potentiel à développer

7.11.1 Caractérisation

7.11.1.1 Statut administratif

675. **Bertoua est le Chef-lieu de la Région Est, Chef-lieu du Département du Lom et Djerem** et se présente comme une Communauté Urbaine (CUB) avec deux 2 Communes d'Arrondissements : Bertoua 1er et 2ème



Bertoua : Centre-Ville

7.11.1.2 Démographie

Population	1987	2005	2010	2015
	35 797	88 462	111 545	138 754
Taux d'accroissement	**1987/2005**	**2005/2010**	**2010/2015**	
	4,9%	4,6%	4,4%	

Une ville avec une dynamique intéressante : une population quadruplée de 1987 à 2015. Elle a accueilli les dix dernières années plus de 50 000 habitants, soit autant que la période 1987-2005.
Traduit dans des taux d'accroissement stables autour de 4,5 %

7.11.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- **Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) et Plan d'Occupation des Sols (POS)** de Bertoua IIIème, 2012.

7.11.1.4 Desserte

676. **La Nationale 1 (N1)** traverse la ville de Bertoua, carrefour incontournable entre le nord et le sud du pays. Au nord, elle assure la liaison avec la ville frontalière de **Garoua Boulaï** (Est) et la RCA, ainsi que les villes de **N'Gaoundéré** (Adamaoua) et au-delà : **Garoua** (Nord), **Maroua** (Extrême Nord) et **N'Djamena**. Au Sud, elle assure la liaison avec les villes de Yaoundé via **Nanga Eboko** et **Obala** (Centre).

677. **La D30** : Permet l'accès à la ville à partir du nord et assure une jonction avec **Bélabo,** ville importante avec sa gare ferroviaire et sa zone logistique de transbordement.

678. **La N10** : Aborde la ville en liaison avec la N1 qu'elle rejoint par le sud-est permettant la desserte de la ville d'**Abong Mbang** (Est) et représente l'axe majeur de liaison avec Yaoundé complétant la N1.

7.11.1.5 Les grandes infrastructures

679. la ville dispose d'un aéroport situé à plus de 6 km du centre-ville, qui assure des liaisons intérieures de courte distance

Bertoua : Entrée de la ville N1

puisqu'il ne peut accueillir que les avions légers ou à décollage court et les avions à réaction moyen-courrier. Sa tour de contrôle est sous-équipée et la piste d'atterrissage demeure encore en terre. Provisoirement, les déplacements de voyageurs et les transports de marchandises sont suspendus à l'aéroport de Bertoua. La voie ferrée ne passe pas par Bertoua, mais par la ville de Bélabo qui fonctionne comme une gare avancée de Bertoua au vu de la proximité des deux villes (80 km) et du bon état de la N18 qui les relie.

7.11.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

680. Bertoua ne présente pas de contraintes topographiques majeures pour l'urbanisation avec des collines basses à pentes faibles. Néanmoins, la ville se caractérise par un tissu urbain difficile à lire faute de planification et de système de développement urbain organisé. L'espace urbain s'organise en cinq zones :

- **La Zone Centrale** se répartie en un secteur Est (Bertoua 1er) spécifiquement administratif et un secteur Ouest (Bertoua 2ème) fortement résidentiel, limités par l'artère principale qui commande le fonctionnement de la ville. Cette zone centrale constitue le pôle de développement principal de la ville et abrite les premiers quartiers urbains ainsi que l'essentiel des équipements structurants : équipements administratifs, le Marché Central, les zones de lotissement et d'habitat planifié, les gares routières, etc.
- **La Zone Est** comporte des quartiers d'habitation et des équipements éducatifs notamment. Elle est soumise à des pressions d'urbanisation, tant en ce qui concerne l'urbanisation anarchique que les projets planifiés.
- **La Zone Ouest** comporte des quartiers d'habitation ainsi que certaines réserves permettant son extension vers l'ouest.
- **La Zone Nord** correspond au débordement de la zone centrale sur l'axe de sortie menant vers Bélabo. Cet axe représente un véritable front d'urbanisation de la ville de Bertoua, dominé par l'habitat anarchique.
- **La Zone Sud** est la moins développée avec un quartier d'habitat anarchique très mal desservi en infrastructures et en équipements.

681. La croissance urbaine de Bertoua est difficile à contrôler et se fait de manière

Bertoua : Lotissement GBEGO (MAETUR)

mono-polaire dans la zone centrale avec des espaces urbains séparés par des bas-fonds marécageux et des occupations anarchiques dans les quartiers périphériques.

7.11.1.6.1 Services urbains de base

682. L'offre est limitée et non satisfaisante avec un réseau électrique qui couvre 84 % de la zone urbaine et un réseau d'eau potable vétuste qui ne parvient pas aux quartiers périphériques. Le système d'assainissement est faible ; 68% des ménages dans la ville de Bertoua se débarrassent de leurs eaux usées à même le sol, contre 15% seulement dans des fosses septiques

7.11.1.6.2 Les équipements socio-collectifs

683. **Education :** Bertoua dispose d'un **pôle universitaire** récent **l'Institut Universitaire catholique,** composé de L'Ecole Supérieure de Gestion de Bertoua, La faculté d'Economie et de Management, la Faculté des Sciences de l'Education, la Faculté des Sciences Juridiques et Politiques (FSJP), la Faculté des Sciences Religieuses. Par ailleurs la ville se distingue par un manque quantitatif et qualitatif dans les structures d'enseignement primaire et secondaire.

684. **Santé** : Bertoua se caractérise par un manque de structures hospitalières et de personnel de santé. La ville dispose d'un Hôpital régional et d'une dizaine d'autres petites unités de santé sans Hôpital Général.

7.11.1.6.3 Principales activités économiques

685. Le secteur primaire est peu développé, les activités existantes s'articulent autour de la production de **cultures vivrières** (maïs, manioc, banane, plantain, etc.) et de rentes (cacao, café, tabac) et des produits de l'élevage. L'économie de la ville enregistre les activités liées à **l'exploitation minière** (or et diamant) et **forestière**. Le secteur tertiaire est très faible et se caractérise par le **manque d'établissements bancaires et de micro-finances et l'absence de marchés structurés**. Un centre commercial existe au centre-ville et se présente comme un marché non spécialisé ou la vente des vivres frais et des produits manufacturés, se mêlent aux activités artisanales et de services, Banques, etc.

686. **Les activités informelles sont très importantes** et disséminées sur tout le territoire de la ville, avec des concentrations au niveau des marchés et des gares routières. Il s'agit de petites unités de services de redistribution des produits de consommation, des ateliers de couture, de coiffure, de petites boutiques de quartier, des restaurants, cafeterias, etc.

7.11.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional

7.11.2.1 Principaux problèmes et priorités

687. **Une urbanisation non planifiée et difficilement contrôlable :** Bertoua se distingue par une croissance incontrôlée des espaces urbains marquée par une interpénétration des secteurs résidentiels et administratifs ne permettant pas une caractérisation nette des fonctions urbaines. Les zones périphériques enregistrent le développement d'une occupation anarchique suivant un schéma linéaire le long de la voirie tertiaire et se distinguent par l'absence d'équipements de première importance. Un effort est nécessaire pour réorganiser le tissu urbain actuel et les extensions futures de la ville.

688. **Des risques environnementaux importants :** la ville de Bertoua est constituée de nombreux marécages dans lesquels plusieurs quartiers spontanés et anarchiques se sont installés. Ces zones hydromorphes sont le plus souvent

inondées avec les risques sanitaires qui s'en suivent et constituent les principales contraintes d'aménagement urbain. En outre, la ville ne dispose pas d'infrastructures d'assainissement adéquates lui permettant de gérer convenablement les déchets liquides**.**

689. **Des réseaux urbains vétustes non entretenus :** La vile de Bertoua souffre d'un certain nombre de problèmes liés à l'état des infrastructures et des équipements qui se manifeste par une alimentation insuffisante, en eau potable et en éclairage public, un manque d'entretien des forages aménagés et puits, une Insuffisance d'ouvrages de franchissement, un mauvais état de la voirie secondaire et tertiaire ainsi que la précarité des infrastructures aéroportuaires.

690. **Un niveau d'équipements faibles :** Le secteur de la santé souffre d'insuffisance qualitative et quantitative dans le personnel et les équipements. Dans le secteur de l'éducation, l'accroissement des investissements ne suit pas celui de la population scolarisable**.**

691. **Une Gouvernance locale à renforcer :** Les Communes d'Arrondissement et la Communauté Urbaine de Bertoua ne disposent pas de ressources financières et humaines suffisantes pour assurer une bonne gestion de la ville.

692. **Cette situation a été entérinée dans le diagnostic du PDU dont les axes d'interventions prioritaires visent à** :

- Renforcer l'attractivité et la compétitivité de la ville en mettant en exergue les potentialités des zones de développement et les actions concrètes à entreprendre pour les promouvoir ;
- Créer les conditions de croissance par une planification judicieuse des pôles économiques privilégiant à la fois les activités rémunératrices du secteur informel, l'agro-industrie, l'industrie touristique et toute activité latente capable d'attirer les investisseurs ;
- Respecter le principe de planification qui envisage au mieux les relations des pôles de développement avec le centre-ville et les zones en cours d'urbanisation ;
- Améliorer la gouvernance urbaine à travers un cadre institutionnel local rénové et adapté au contexte, tout en privilégiant l'intercommunalité ;
- Améliorer les conditions de vie des populations pauvres, notamment à travers la dynamisation du secteur informel. Une attention particulière sera également portée aux dysfonctionnements qui entravent

Vue de Bertoua

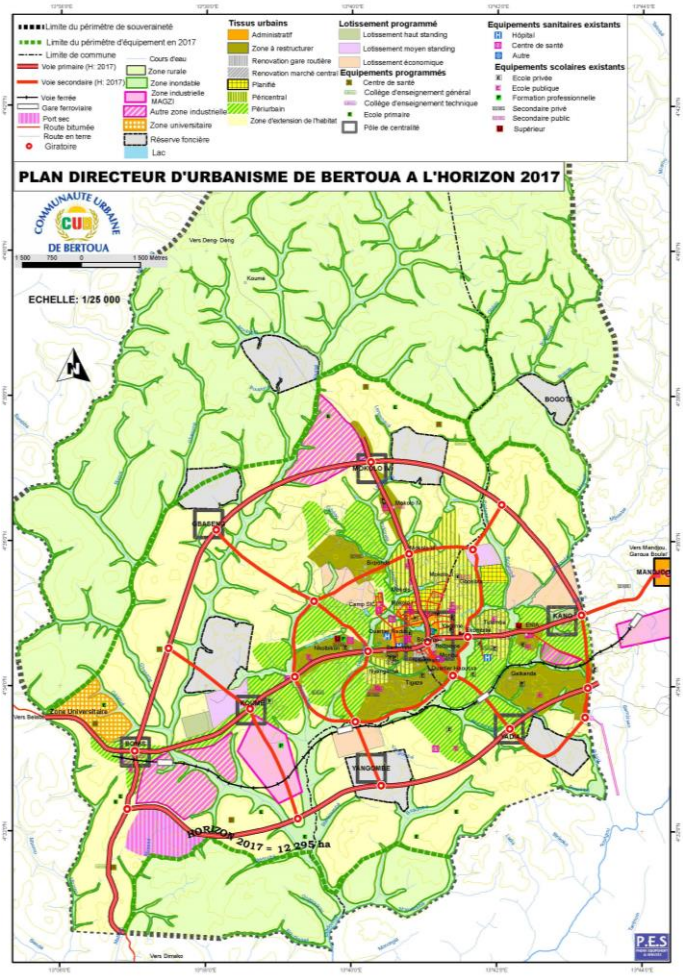
l'accès des populations à la sécurité foncière et favorisent en conséquence la précarité de l'habitat ;

- Développer le potentiel culturel de Bertoua dans son hinterland et en relation avec l'armature urbaine du Cameroun.

7.11.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

693. **Au niveau National et Sous-régional** : Bertoua occupe une position charnière et de carrefour pour tous les flux de communication en provenance d'une part des Régions Est, Adamaoua, du Nord et Extrême Nord du Cameroun, et d'autre part, des pays voisins tels que : la RCA et le Congo. C'est un nœud d'échange et de transport à rayonnement **National** voire **Sous-régional**.

694. **Au niveau Régional** : La Région de l'Est est l'une des moins urbanisées au Cameroun. Bertoua, Capitale régionale est la ville la plus importante avec une population de 88 000 habitants en 2005 et de plus 138 000 habitants selon les estimations de 2015. La ville concentre les principales fonctions politico-administratives et de services de la Région assurant des relations plus ou moins développées avec les autres villes. En effet, les localités de **Mandjou** et de **Ndoumbi** situées sur la N1 à 8 km à l'est et l'ouest de Bertoua, sont sous son influence directe (services sociaux et activités économiques). Bélabo, située à 80 Km au nord, se présente comme la station ferroviaire de Bertoua et développe avec elle une relation fonctionnelle très forte. La ville d'Abong Mbang, étape importante sur l'axe lourd vers Yaoundé que représente la N10, développe des relations importantes avec Bertoua.



Extrait du Plan Directeur d'Urbanisme de Bertoua à l'horizon 2017 (source PDU de Bertoua)

7.11.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Une ville dynamique qui souffre de l'absence de planification et d'organisation de l'espace urbain :
L'espace central est articulé autour d'un pôle de développement central très compact et très encombré par les services et les équipements mais avec des réserves foncières importantes, parfois occupées par l'habitat anarchique. La disponibilité des terrains aménageables permet d'ouvrir l'urbanisation de la ville sur des territoires nouveaux et offre des opportunités pour le développement des **pôles secondaire de décongestions** selon deux fronts d'urbanisation principaux : l'un à la sortie nord sur la route de Bélabo, le second front, plus stratégique, vers le sud par la restructuration du village/quartier de Yadia, pour accueillir un pôle d'activités et une zone urbaine avec les services nécessaires.

Bertoua un passage obligé des flux de transport routiers nationaux et internationaux :
Bertoua bénéficie d'une situation de lieu de passage entre le sud et le nord du pays et entre le port Douala et les pays voisins, ce qui offre des opportunités pour :

- L'affirmation de Bertoua comme Métropole régionale et ville importante à l'échelle nationale avec un fort potentiel de croissance et une forte attractivité.
- La création d'une dynamique économique importante par le développement de l'activité de transport et d'échanges commerciaux nationaux et interrégionaux, l'attraction des investisseurs et des capitaux, le développement des services bancaires et financiers, etc.
- Le Rôle Central dans l'Intégration Sous régionale notamment avec la République Centrafricaine (- 206 km) et de manière plus secondaire le Tchad.

Le mauvais état des infrastructures de transport routiers et des équipements de l'Aéroport, risquent d'être un obstacle au développement économique et de perturber les flux d'échanges nationaux et transfrontalier.

Des ressources naturelles et minières riches et diversifiées :
Ce riche potentiel offre des opportunités pour le développement d'activités économiques d'exploitation des ressources minières et des forêts pour la production du bois et/ou le tourisme. Mais l'inexistence de système de gestion rationnelle des ressources naturelles engendre des risques sérieux de dégradation des ressources et du milieu naturel.

7.12 N'Gaoundéré : une ville charnière dans les liaisons nationales et sous-régionales

7.12.1 Caractérisation

7.12.1.1 Statut administratif

695. N'Gaoundéré est le **Chef-lieu de la Région Adamaoua**, le **Chef-lieu du Département de la Vina** et une Communauté Urbaine (CUN), avec trois Communes d'Arrondissements (N'Gaoundéré Ier, IIème et III$^{ème)}$

7.12.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	69 682	**152 698**	**198 303**	**254 971**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	4,4%	**4,0%**	**3,8%**	

Une ville dynamique : entre 1987 et 2015 la population a été multipliée par 3,6 fois. En 10 ans (2005-15) une population additionnelle de 103 000 habitants a été enregistrée, soit 10 000 hab/an.

Qui connait une stagnation : Taux de croissance annuelle en recul de 4,4 % (1987/2005) à 3,8% (2005/15)

7.12.1.3 Documents de planification urbaine

696.

- **Plan de Développement Communal** (PDC) de N'Gaoundéré Ier, 2009.
- **Plan de Développement Communal** (PDC) de N'Gaoundéré IIème, 2009.
- **Plan de Développement Communal** (PDC) de N'Gaoundéré IIIème, 2009.
- **Plan Directeur d'Urbanisme (PDU)** de N'Gaoundéré et **Plan d'Occupation des Sols (POS)** de N'Gaoundéré IIIème, **en cours d'étude.**

Vue de la gare de Ngoaundéré

7.12.1.4 Desserte

La Nationale 1 (N1) traverse la ville de N'Gaoundéré et assure la liaison avec les villes de Garoua (Nord) et Maroua (Extrême Nord) et une jonction avec le Tchad : Ndjamena via Kousséri et Moundou via Touboro. Du Sud, elle assure la liaison avec les villes de Yaoundé via Meiganga (Adamaoua) et Bertoua (Est) avec une bifurcation vers la RCA au niveau de Garoua Boulaï.

697. **La D21** : Permet l'accès à la ville à partir de l'Ouest et assure une jonction avec Touboro, puis le Tchad (Moundou). Cet axe n'est plus très important avec la nouvelle route bitumée (depuis 2007) de 393 kilomètres qui relie N'Gaoundéré au Tchad (N'Gaoundéré - Touboro - Moundou) via la N1.

698. **La N15A** : Aborde la ville par l'Est et assure la desserte de la ville de Yaoundé via Tibati (Adamaoua). Sa liaison avec la P15

Vue du train de Ngaoundéré

permet la desserte de la ville de **Tignére** (Chef-lieu de Département).

7.12.1.5 Grandes infrastructures

699. La ville dispose d'un aéroport qui ne dessert plus que des destinations nationales et joue le rôle de relais dans le fret et la poste. Elle est desservie par la ligne de chemin de fer Yaoundé-N'Gaoundéré avec une gare terminus qui sert au transport des voyageurs et des marchandises (desserte du Tchad par le port de Douala), c'est un point de déchargement pour les aliments frais qui sont ensuite chargés dans des camions pour le transport vers des points au Nord du pays et au Tchad. La gare dispose d'une plateforme logistique pour le transbordement (port sec).

7.12.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

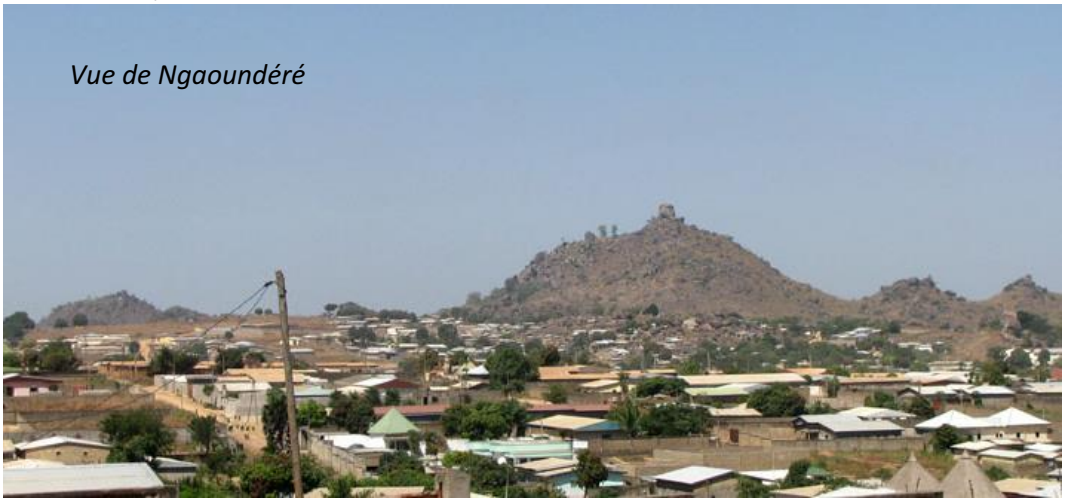
700. N'Gaoundéré se développe autour de **la vieille ville**, noyau central caractérisé par son activité commerciale (Marché de Baladji), **du quartier administratif** et du centre commercial qui représentent le cœur de la ville, **du quartier résidentiel** de haut standing avec ses villas cossues de haut fonctionnaires et hommes d'affaires et **des quartiers populaires** qui se sont développés de part et d'autre de la ville, en suivant la trame de la voirie ; **La nouvelle ville de N'Gaoundéré II**, située au Nord de la ville, est une occupation spontanée. Comme la plupart des villes camerounaises, N'Gaoundéré se caractérise par le développement de l'habitat spontané qui se développe surtout dans les zones de pentes ou dans les zones basses. **Les quartiers spontanés récents** occupent les flancs des monts N'Gaoundéré, Ngaounday et autres petites collines. Dans la zone du **Ndan**, à 15 km du centre-ville, la présence de l'université a entrainé le développement de mini-cités pour les besoins des étudiants et des enseignants.

7.12.1.7 Services urbains de base

701. Le réseau électrique et d'eau potable et la collecte des déchets se limitent aux zones urbaines. L'assainissement se base sur un système de fosses septiques dans les quartiers de standing, dans les autres quartiers les eaux usées sont dirigées vers la voie publique.

7.12.1.8 Equipements socio-collectifs

702. **Education et enseignement supérieur :** N'Gaoundéré est **un pôle universitaire important.** En 2015, l'université comptait 300 enseignants et 17 000 étudiants de toutes les régions du Cameroun dont 5 000 étrangers (Tchad, RCA et Gabon). Le pôle universitaire de N'Gaoundéré se compose de quatre (4) **facultés** (Sciences, Sciences Juridiques et Politiques, Sciences Économiques et de Gestion, Arts, Lettres et Sciences Humaines), quatre (4) **grandes écoles** (Institut Universitaire des Technologies, École Nationale Supérieure des Sciences Agro-Industrielles, Ecole des Sciences et de Médecine Vétérinaire,



Vue de Ngaoundéré

Ecole de Géologie et d'Exploitation Minière), **Un Centre Médico-Social**, et **un Centre de Développement des Technologies de l'Information et de la Communication**. Pour ce qui est de l'éducation primaire et secondaire la ville enregistre un manque de salles de classe et d'enseignants.

703. **Santé** : La ville est dotée de quatre (4) grandes unités sanitaires, à savoir l'hôpital régional de N'Gaoundéré, l'hôpital Protestant, le centre médico universitaire et le centre médico-scolaire en plus de 20 centres de santé ainsi que des cliniques et des cases privées.

7.12.1.9 Principales activités économiques

704. C'est une ville dont l'économie se structure autour de l'agriculture vivrière et l'élevage (bovins, caprins et ovins). Pratiqué de manière extensive sur une grande partie du territoire autour de N'Gaoundéré, l'élevage est la première activité de production. La ville est un marché important de Bétail à l'échelle de la sous-région. Grâce à sa position de carrefour d'échanges, le secteur tertiaire est développé avec une activité commerciale importante (marchés Burkina, Bantaï, Bamyanga) et un réseau de banques et d'institutions de micro-finances très présent. Le secteur secondaire est très faible, avec une petite zone industrielle à proximité de l'aéroport. Le chômage des jeunes diplômés est un phénomène assez important à N'Gaoundéré. Ces jeunes viennent renforcer le contingent de ceux qui s'investissent dans le secteur informel qui domine, globalement les activités économiques.

7.12.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional

7.12.2.1 Principaux problèmes et priorités

705. Les principales problématiques relevées pour la ville de N'Gaoundéré sont :

- **Dégradation du milieu naturel** par le développement d'une urbanisation non contrôlée sur les flancs de collines et dans les zones basses ainsi que par la surexploitation des ressources naturelles. L'impact en fut la destruction progressive des forêts, galeries et savanes arborées, la diminution des poissons dans les cours d'eau et l'augmentation des risques naturels (inondations, etc.).
- **Routes et voiries à améliorer :** Bien que le niveau de desserte de la ville soit assez bon, il n'en demeure pas moins que certains problèmes persistent notamment la faiblesse du réseau goudronné, le manque de ponts et d'ouvrages de franchissements et le manque d'entretien. Cela impacte beaucoup les relations de la ville avec les localités à proximité dont certaines souffrent de l'enclavement. Les producteurs ont des difficultés à acheminer leurs produits sur les

Vue de l'Université de Ngaoundéré

points de vente urbains étant donné le mauvais état des routes.

- **Une économie basée sur le commerce et le secteur informel.** Dans les environs de la ville la coexistence dans un même espace, autour de la ville, de zones de pâturage et zone d'élevage crée des conflits agro-pastoraux. N'Gaoundéré est un marché pour les produits agricoles mais se caractérise par la faiblesse du tissu industriel et l'absence d'activités touristiques malgré le potentiel dont elle dispose. L'économie se caractérise aussi par l'importance du secteur informel.
- **Une urbanisation non contrôlée et peu encadrée** qui se manifeste par le développement de l'Habitat spontané et le manque de documents de planification urbaine. Les quartiers anarchiques souffrent de la qualité de l'adduction au réseau d'eau potable et à un degré moindre à l'électricité. Le système d'assainissement est quasi-inexistant dans toute la ville et la collecte des déchets reste très limitée.
- **Des niveaux d'équipements faibles :** Malgré l'existence du pôle universitaire, les infrastructures d'éducation enregistrent un déficit d'encadrement en termes de personnel et de structures d'accueil. Les structures de santé actuelles devront être renforcées en personnel qualifié.
- **Une Gouvernance locale à renforcer :** La gestion actuelle se trouve limitée par l'insuffisance qualitative et quantitative en ressources humaines, des difficultés des finances (budget) et des ressources propres faibles.

7.12.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

706. **Au niveau Sous régional** : Située à 843 Km de Bangui et à 720 km de Ndjamena, N'Gaoundéré est un nœud de transport et d'échanges internationaux très important entre le Cameroun et le Tchad ainsi qu'avec la RCA grâce au passage de deux axes lourds : la route qui la relie à Douala ainsi que la voie ferrée. N'Gaoundéré est une plateforme logistique importante.

707. **Au niveau National** : Ville située au centre des échanges interrégionaux, N'Gaoundéré est un lieu de passage inévitable entre les parties septentrionales et méridionales du Cameroun (liaison centre : Axe Yaoundé-Bertoua-N'Gaoundéré-Garoua-Maroua et liaison Ouest : Axe Bafoussam-Banyo-Tibati-N'Gaoundéré). La ville rayonne aussi à l'échelle nationale grâce à son université qui attire des étudiants camerounais et de la sous-région.

708. **Au niveau Régional** : N'Gaoundéré est le Chef-lieu de la Région et concentre les fonctions politico-administratives, les grandes infrastructures de transport et la fonction économique. Elle polarise les localités qui l'entourent et rayonne sur les autres villes importantes de la Région à des degrés divers. Les relations sont plus fortes avec **Meiganga**, grâce à la proximité (157 km) et au bon état de la route. Avec Tibati (250 km) et Banyo (359 km), les relations sont assez complexes vu le mauvais état de la route. Tignére, localité proche de N'Gaoundéré (129 Km) est très enclavée.

7.12.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

N'Gaoundéré est un nœud de transport avec des infrastructures diversifiées, routières, aériennes et ferroviaires qui sont autant d'opportunités permettant à la ville de jouer un rôle important dans l'intégration sous régionale avec le Tchad et à moindre mesure la RCA et ainsi développer les flux commerciaux (nationaux et interrégionaux) et attirer les investisseurs et les capitaux. Il s'agit d'un potentiel considérable pour assurer une économie dynamique à la ville. Ce potentiel risque de ne pas être suffisamment mis en valeur à cause du mauvais état des infrastructures de transport routier et les défaillances au niveau des infrastructures ferroviaires et celles de l'Aéroport.

Un défi important pour les pouvoirs publics camerounais qui entament de grands projets à court et long termes pour améliorer l'état des réseaux de transports[51], englobant N'Gaoundéré et la Région Adamaoua par (i) la réhabilitation du réseau routier : entretiens, amélioration, bitumage etc. (ii) la réhabilitation de la ligne de chemin de fer N'Gaoundéré - Douala sur 907 Km et le prolongement (à long terme) de la voie ferrée jusqu'à Kousséri (683 Km), (iii) la restructuration du transport aérien par le renforcement des liaisons intérieures régionales et la réalisation des investissements nécessaires.

N'Gaoundéré qui actuellement est une **plateforme intermodale** (Route-Rail) devrait évoluer vers une **plateforme Multimodale** et devenir à termes un **Hub Sous régional** pour l'Afrique Centrale.

Un centre urbain dynamique et des réserves foncières disponibles qui répondent aux besoins actuels de la ville, offrent des opportunités d'extensions spatiales futures et permettent la programmation de zones d'activités économiques (commerces, services, industries). L'attractivité de la ville est impactée par des conditions de vie pas toujours satisfaisantes liées au développement de l'habitat spontané et illégal, aux défaillances des services de l'assainissement, aux faibles taux d'adduction aux réseaux (eau et électricité) et aux insuffisances quantitatives et qualitatives des secteurs de l'éducation et de la santé. Des interventions à plusieurs niveaux sont en cours notamment en termes de planification urbaine et d'aménagement du territoire. C'est une étape nécessaire pour organiser la ville et encadrer son développement

Ressources naturelles et paysagères riches et diversifiées qui offrent des opportunités pour le renforcement des activités économiques actuelles (agriculture, élevage, pâturage, apiculture, pêche) et le développement d'autres secteurs qui sont à l'état embryonnaire, notamment le tourisme. L'inexistence de système de gestion des ressources naturelles pose des risques de dégradation du milieu naturel. Une gestion rationnelle des ressources constitue un défi futur pour améliorer la situation et permettre à la ville d'appuyer son développement.

Des activités de services assez importantes avec la présence des services techniques étatiques et d'un réseau bancaire assez développé, offrant des opportunités pour le développement des services aux entreprises et aux citoyens renforçant ainsi la dynamique économique et l'attractivité de la ville. Des risques existent liés à la prédominance du secteur informel.

Un pôle universitaire important, avec une offre de formation diversifiée (techniques, scientifiques) et un rayonnement national et sous régional. C'est une opportunité pour attirer les entreprises à la recherche de compétences pour s'installer dans la ville et y développer leurs activités.

[51] National Railway Master Plan Study in Cameroon, December 2010

7.13 Garoua : Carrefour des flux d'échanges nationaux et sous-régionaux

7.13.1 Caractérisation

7.13.1.1 Statut administratif

709. Garoua est **Chef-lieu de la Région Nord et du Département de la Bénoué**. C'est une Communauté Urbaine (CUG) avec trois Communes d'Arrondissements de Garoua Ier, IIème et IIIème.

710. Garoua occupe une position importante dans l'armature urbaine nationale et régionale. C'est le chef-lieu historique de toute la Région du Nord avant sa subdivision, dans les années 80, en deux Provinces, Nord et Extrême Nord (Décret Présidentiel de création de la Province du Nord, du 22 Aout 1983).

7.13.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	122 584	**235 996**	**311 225**	**377 398**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	2,1%	**3,7%**	**3,5%**	

Quatrième ville du pays qui enregistre une croissance démographique soutenue (de 2,1% entre 1987/2005 à 3,5% entre 2010/15) grâce aux flux migratoires.

7.13.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- PDU de la ville de Garoua, 2015
- PCD de Garoua 1er, Août 2011
- PCD de Garoua 2ème, Août 2011
- PCD de Garoua 3ème, Août 2011
- C2D Garoua - 2014

7.13.1.4 Desserte

711. Le réseau routier de la ville de Garoua est long de 260 km dont 35 % sont bitumés. Il repose essentiellement sur :

- **La Nationale 1 (N1)** aborde la ville par le sud (section N'Gaoundéré-Garoua), traverse la ville le long de la Bénoué et se prolonge vers le Nord-Est, jusqu'à Maroua (section Garoua-Maroua) pour desservir la ville frontalière de Kousséri (Extrême-Nord).
- **Provinciale N°1** : Sortie nord-ouest de la ville par Gashiga qui assure une liaison secondaire avec l'Extrême-Nord. Cette voie traverse le centre-ville pour rejoindre la N1.

Vue du Pont vers Maroua

7.13.1.5 Grandes infrastructures

712. **L'Aéroport International de Garoua**, inauguré en 1982 est le troisième aéroport du Cameroun. Selon l'autorité de l'aviation civile camerounaise sa capacité est de 1,5 million de passagers et de 5000 tonnes de fret par an, mais sa capacité exploitée est de l'ordre de 4%.

713. **Le port fluvial de Garoua** est construit sur la Bénoué et recevait un flux important de transport et d'échange de marchandises avec les pays limitrophes (notamment le Nigéria). Devenu port autonome en 1999 et confié à la Communauté urbaine de Garoua depuis 2003, il est aujourd'hui à l'abandon à cause de problèmes d'ensablement du lit du fleuve. Dans leur volonté de réhabiliter ce port, les pouvoirs publics ont lancé deux avis à manifestation d'intérêt pour la sélection de cabinets qui seront chargés d'études préalables sur la navigabilité dans la Région : (i) le premier avis est relatif aux études de restauration de la voie navigable sur la Bénoué entre Garoua et la frontière avec le Nigéria, (ii) le second avis porte sur les études techniques et économiques pour la réhabilitation et la modernisation du port fluvial de Garoua.

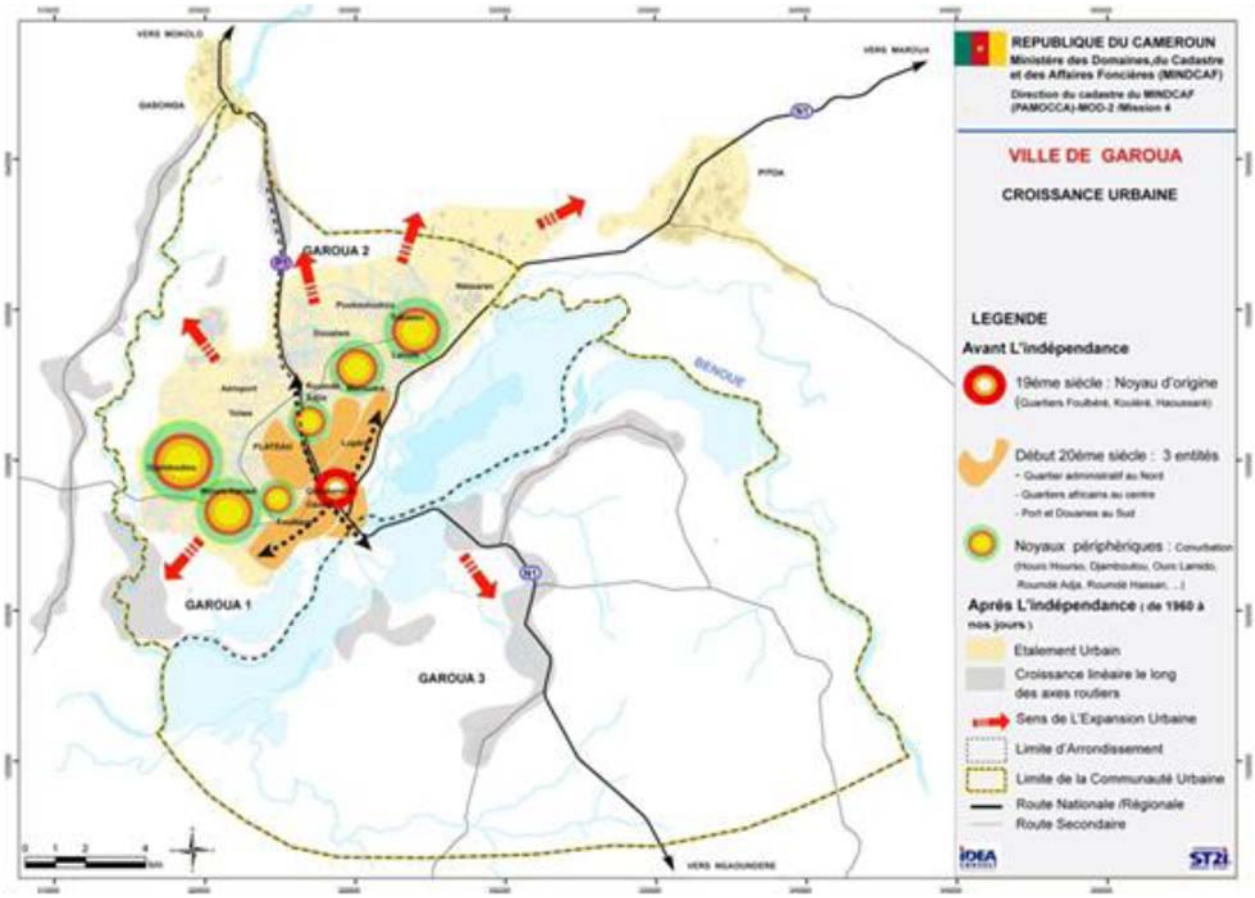
7.13.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

714. L'aire urbaine de Garoua se développe principalement sur la rive gauche du fleuve Bénoué et se trouve circonscrite essentiellement par des contraintes physiques (relief, zone marécageuse, Mayo et fleuve). La structure urbaine se caractérise par une centralité forte marquée par un habitat planifié, tramé, la concentration des activités commerciales (zones de marchés), des équipements administratifs et de services dans l'aire urbaine centrale. Une urbanisation relativement étalée, d'habitat non planifié, caractérise les zones périphériques et qui n'ont pas fait émerger des centres secondaires (deuxième couronne d'urbanisation).

715. Ainsi sur le plan morphologique, la structure urbaine de la ville combine une **morphologie urbaine concentrique** structurée par un axe historique et « planifié » Nord-Sud et un axe « informel » Est-Ouest. Il en résulte une morphologie générale mixte ou hybride.

Aéroport International de Garoua

Figure 54. Caractéristiques de l'urbanisation de la ville de Garoua



Source : Extrait du PDU de Garoua (en cours d'études)

7.13.1.7 Les équipements sociocollectifs

716. **Education** : la ville de Garoua dispose d'une bonne couverture spatiale mais avec un déficit en salles de classe. Par ailleurs, la ville enregistre la présence d'établissements de formation professionnelle, notamment l'école de faune de Garoua, ainsi que plusieurs écoles pour la formation aux métiers d'infirmiers, d'aides-soignants, d'instituteurs, d'informaticiens, des Employés de Bureau, etc. On note aussi l'établissement privé d'enseignement supérieur ISIC (Institut Supérieur Industriel et commercial) qui prépare au diplôme de BTS et bénéficie de la tutelle académique de l'université de N'Gaoundéré.

717. **Santé** : Le système de santé à Garoua se caractérise par le déficit en termes d'équipements techniques adaptés, la carence en personnels, la vétusté des infrastructures d'accueil, le manque de dispositif de traitement adapté des déchets médicaux. Il est à noter que les équipements de santé de la ville seront renforcés par la construction d'un hôpital de référence en Mars 2017 cofinancé par **Eximbank Korea** et le Budget d'Investissement Public du Cameroun.

Hôpital de Référence de Garoua

7.13.1.8 Activités économiques

718. L'économie de Garoua est basée sur **l'agriculture vivrière** (maïs, sorgho, oignon, manioc) aux abords du fleuve Bénoué, en zone urbaine, avec le développement d'une culture de rente du coton. **Des activités industrielles** se sont développées représentées par la SODECOTON (égrenage de coton et la production d'huiles), les Brasseries du Cameroun (bières et boissons gazeuses) et la CICAM (filature de tissus). De par sa situation de carrefour, Garoua est le centre d'activités économiques tertiaires, basées essentiellement sur **le commerce, les finances et les services ainsi que le tourisme**, grâce au fort potentiel dont regorge la Région. **Le secteur informel** domine l'économie de la ville avec un taux de près de 90% des emplois dans le domaine des petits métiers.

7.13.2 Evaluation : Principaux problèmes, Positionnement régional

7.13.2.1 Principaux problèmes et priorités

719. **Une forte croissance spatiale spontanée et non contrôlée :** La croissance urbaine à Garoua est caractérisée par une grande consommation de l'espace à cause d'un étalement anarchique vers la périphérie et le long des axes routiers. Il en résulte 80 % du périmètre urbanisé occupé par de l'habitat informel, l'existence de poches densément peuplées intercalées de zones de lotissement peu denses et de vastes réserves foncières. Ces dernières sont soit la propriété de l'Etat (futurs équipements) soit le fruit d'opérations de spéculation qui visent à faire augmenter le prix du terrain au dépend d'une urbanisation de plus en plus soutenue de la périphérie.

720. **Une conurbation avec les deux centres urbains, Pitoa sur la nationale 1 et Gashiga sur la Départementale 1 :** la planification et la programmation urbaine à Garoua, devra désormais se faire à l'échelle de la grande aire de Garoua, intégrant ces deux localités.

721. **Un niveau d'équipement et d'infrastructure satisfaisant mais avec de grandes lacunes structurelles :** Garoua est dotée d'équipements administratifs et de services satisfaisants (aéroport et un port fluvial) ainsi que d'un réseau de voiries urbaines assez bien structuré et étendu. Mais ceci cache **un sous équipement latent des quartiers résidentiels puisque**

l'étalement anarchique de l'urbanisation rend difficile la desserte des zones d'habitat en infrastructures de base, ce qui implique la faiblesse des réseaux urbains (eau potable, assainissement et drainage, électricité et éclairage public), le déficit en équipements socio collectifs (éducation, santé, marchés, …). La dégradation prononcée de la voirie, l'arrêt des activités du port et le ralentissement des activités de l'aéroport sont un autre témoignage de la précarité des grandes infrastructures de la ville.

722. **Des risques pour les populations et sur l'environnement** : Les quartiers non planifiés ainsi que certains équipements construits sur les bas-fonds sont régulièrement menacés par les inondations récurrentes en saison des pluies. On note également les problèmes d'érosion des sols qui créent des réseaux de ravines entre les constructions et qui deviennent des dépotoirs de déchets évacués par les eaux de ruissellement vers les bas-fonds, causant des problèmes de pollution. Le développement d'activités agricoles non encadrées dans le tissu urbain de la ville de Garoua aggrave les risques sur la santé de la population par la pollution (déchets, pesticides, moustiques, contamination des produits agricoles, etc.).

7.13.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

723. La ville de Garoua jouit d'une importance à l'échelle régionale et nationale grâce à une fonction historique de capitale de l'ancienne Grande Province du Nord (Actuels Régions Adamaoua, Nord et Extrême-Nord) qui a permis l'existence de nombreux équipements. La ville de Garoua est un carrefour de transit et d'échanges commerciaux reliant le Cameroun septentrional au Cameroun Littoral (Océanique) ainsi qu'au Tchad et au Nigéria voisins. Les conditions naturelles favorables au développement des activités agropastorales et sa position centrale au sein de la vallée lui permettent de rayonner sur tous les établissements voisins.

7.13.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

L'urbanisation dans la ville de Garoua est caractérisée par un étalement anarchique caractérisé par une irrégularité d'implantation qui est préjudiciable à la définition de grande trame structurante permettant de regrouper les réseaux techniques. **Infléchir cette tendance nécessitera de conjuguer deux processus complémentaires : curatif (opérations de restructuration urbaine) et préventif (planification, sécurisation des réserves foncières).**

Le processus de conurbation avec les deux localités voisines, Pitoa et Gaschiga, actuellement en gestation représente un fait urbain important, à l'échelle de la ville et nécessitera une mise en cohérence de la programmation et de la planification au niveau de cette aire urbaine.

La ville de Garoua peut être considérée comme une ville à fort enjeux dans l'aménagement du territoire ce qui devrait favoriser son renforcement en structures socio-économiques lui permettant de jouer son rôle de Capitale et de pôle de développement régional. **Cela passe par la promotion d'un développement économique intégrateur suivant deux processus complémentaires :**

- Favoriser le développement d'activités économiques diversifiées créatrices d'emplois (agro-industrie, commerces, activités financières, plateforme logistique, …) notamment par **la mise en place d'un programme ambitieux de projets d'envergure notamment dans le domaine de l'agro-industrie pour valoriser davantage les produits agricoles de l'arrière-pays.** A noter, qu'un programme d'agropoles est déjà en cours dans la Région Nord (production de maïs de Poli (SIRDJAM), production de maïs de Poli (OURO-DOLE)
- **Une régularisation progressive du secteur informel** qui pèse sur l'économie de la ville et n'offre pas des perspectives de développement. Ceci permettra le basculement des travailleurs informels vers un statut formalisé (création d'entreprises, micro-crédits, formation en gestion,….) ce qui contribuera à assainir la situation économique. Par ailleurs, un programme de réhabilitation et de modernisation des structures marchandes de la ville permettra à la CUG de reprendre possession des boutiques et d'en retirer meilleures recettes.

7.14 Maroua : Lieu de convergence d'une Région extravertie

7.14.1 Caractérisation

7.14.1.1 Statut administratif

724. Maroua est **Chef-lieu de la Région Extrême-Nord et du Département du Diamaré**. C'est une Communauté Urbaine (CUM) avec trois Communes d'Arrondissements de Maroua Ier, IIème et IIIème.

7.14.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	111 630	**201 371**	**265 397**	**346 042**
Taux d'accroissement	*1987/2005*	*2005/2010*	*2010/2015*	
	3,1%	**2,8%**	**2,6%**	

Capitale de la Région la plus peuplée du pays, après les deux régions capitales (Centre et Littoral), a ville se classe cinquième ville du pays, avec un taux d'accroissement stable entre 2005/2015 autour de 2,7%.

7.14.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- PDU de la ville de Maroua, 2015 (en cours)
- PCD de Maroua 1er, Janvier 2010[52]
- PSPD (Plan Stratégique et Programme de Développement de la ville de Maroua) - 2013

7.14.1.4 Desserte

725. **La Nationale 1 (N1)** principal accès de la ville, elle l'aborde par le sud et assure la liaison avec Garoua- et le sud du pays (Yaoundé-Douala), et se prolonge vers le nord pour desservir la ville frontalière de Kousséri et le Tchad.

726. L'accès à Maroua se fait également à partir d'un réseau de routes secondaires la reliant aux principales villes de la Région. Ces axes secondaires se greffent à la structure viaire de la ville et sont les lieux de concentration d'une urbanisation linéaire (vers Mora, Bogo, Mindif, Mokolo, …), il s'agit de :

727. **La Provinciale 2 :** Suit grossièrement un axe est-ouest dont Maroua est l'épicentre. Vers l'est, elle assure la liaison avec la ville frontalière de Yagoua et le Tchad ; vers l'ouest, elle dessert la ville de Mokolo et la frontière nigériane.

728. **La provinciale 3** : permet de relier Maroua aux localités de Bogo, Maga et la frontière tchadienne vers le nord-est, ainsi que la ville de Guider (Région Nord) vers le sud.

7.14.1.5 Grandes infrastructures

729. L'aéroport de Maroua Salak à une capacité de 500 000 passagers et 20 000 T de fret par an, dont seule 4 % est exploitée. C'est un aéroport secondaire destiné aux vols domestiques qui a été promu au statut d'aéroport international par un arrêté du Ministre des Transports du 16 avril 2014. Il sera ouvert au trafic aérien intercontinental à l'issue des opérations de mise aux normes, notamment par le rallongement de la piste d'atterrissage pour la porter à 2800 mètres.

7.14.1.6 Principales caractéristiques de l'urbanisation

[52] Les PCD des deux communes d'Arrondissement, Maroua 1 et 2,seront élaborés après la mise en œuvre de la troisième phase du PNDP.

730. La morphologie de Maroua est la résultante de contraintes naturelles et d'un processus de croissance très rapide. La ville s'étire sur près de 20 Km suivant une direction principale, est-ouest, le long des Mayos. Le tissu urbain se réparti en trois zones distinctes :

- **La zone centrale** présente une urbanisation continue avec un maillage orthogonal, et se caractérise par des zones résidentielles de très forte densité et des zones d'équipement assez aérées. Elle s'articule autour d'un pôle commercial historique (Est) et d'un pôle administratif (Ouest) et un troisième, plus récent, destiné aux grands équipements et à la zone industrielle. Les principaux quartiers sont : Lamidat, Kakatare, Zokok, Founangue et Domayo (noyau historique) et Doursoungo, Dougouy, Lopere, Doulare, Pidere, Missinguiléo, Djarengol (entourant le noyau central).

Maroua : Quartier Zokok

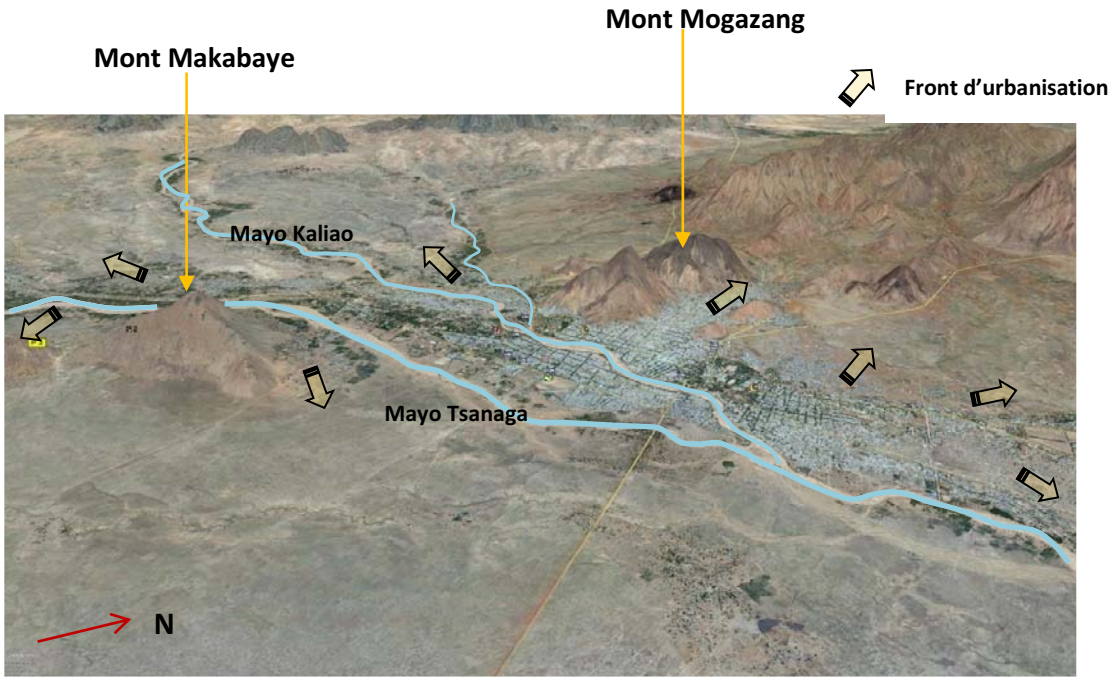
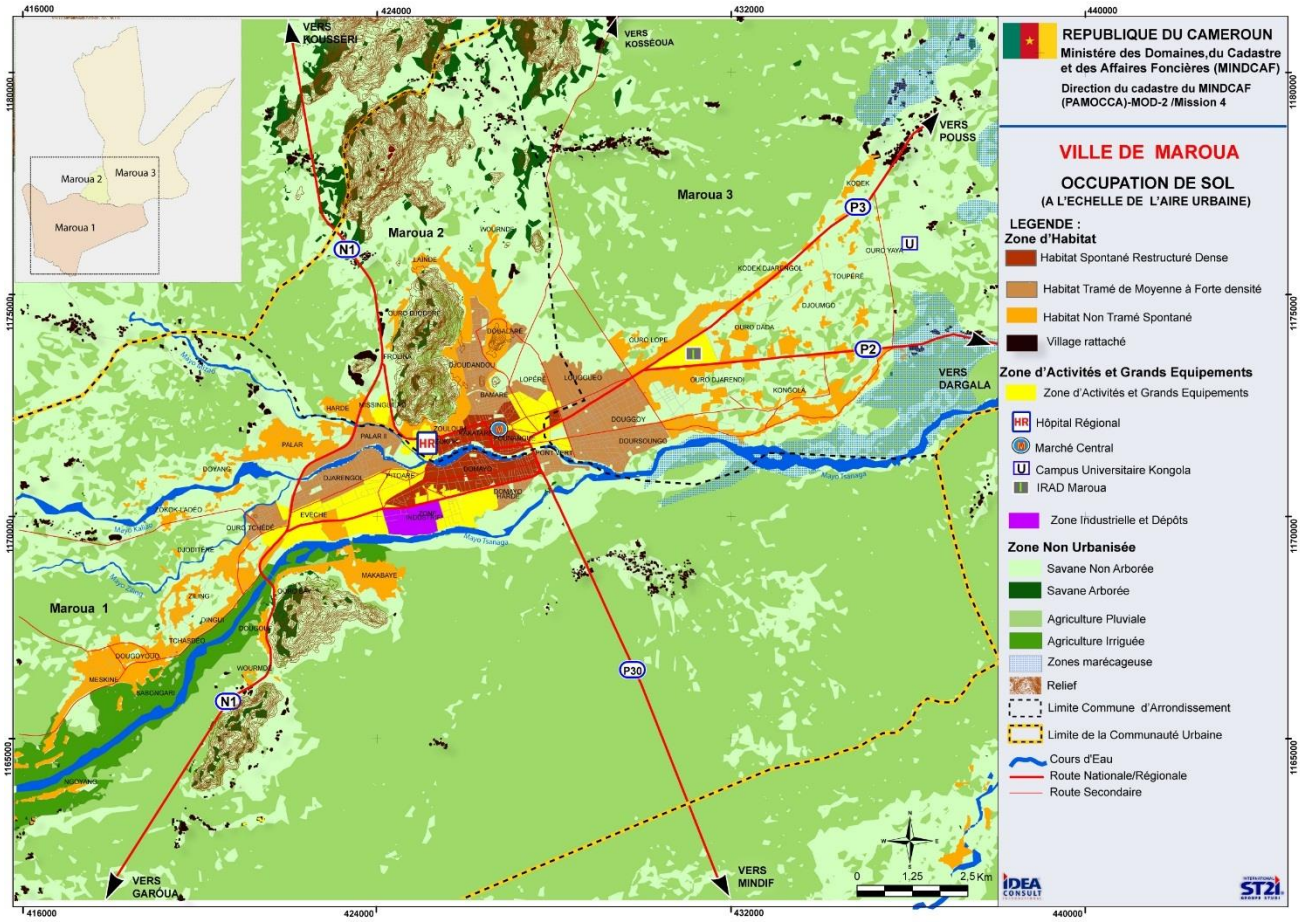


Figure 55. Plan de la ville de Maroua



Source : Extrait du PDU de Garoua (en cours d'études)

- **La zone périphérique** se caractérise par un tissu qui se rapproche plus du rural. Hormis les grands axes routiers bitumés, le réseau de desserte dans cette zone est constitué de pistes. De nombreuses infrastructures y font défaut et l'activité dominante demeure l'agriculture. Les principaux quartiers de cette zone sont : Makabay, Djarengol Kodek, Wournde, Nguassa, Dougouf, Palar, Kongola, Lowol Diga, Ziling, etc. On y retrouve quelques opérations de lotissement (Ziling Bapa).
- **La zone tampon (zone rurale en voie d'urbanisation) :** espace de transition entre la zone périphérique et la zone rurale, caractérisé par la présence de grands espaces exploités pour l'agriculture et l'élevage. Cette zone subit un morcellement anarchique et progressif, appuyé par la spéculation foncière et l'absence d'un système organisé et planifié de voiries et réseaux divers.

7.14.1.7 Les services urbains de base

731. Le réseau bitumé ne représente que 8%, et la majorité des voiries sont dans un état moyen, à dégradé vu l'insuffisance des travaux d'entretien. Seul 50% de la population de Maroua a accès à l'eau potable sous différentes formes (SNEC ou bornes fontaines privatisées) et dont la qualité n'est pas toujours au niveau. L'alimentation en électricité de la ville est très partielle et le quartier le mieux raccordé (Maroua IIème) ne dépasse pas 35 % de la population.

Vue de Maroua

7.14.1.8 Les équipements socio collectifs

732. **Education** : Maroua dispose d'une Université (7ème université à l'échelle nationale) composée de l'Ecole Normale Supérieure, des Facultés de Lettres, des sciences, des sciences humaines, des sciences juridiques, des sciences économiques et de gestion, de l'institut des mines et des industries pétrolières ainsi que de l'institut Supérieur du Sahel. La ville accueille aussi l'Institut de Recherche Agricole pour le Développement (IRAD) ainsi que des centres de formation professionnelle. Maroua se présente ainsi comme un pôle de savoir à rayonnement régional et sous régional. Par contre en termes d'enseignement secondaire on note un déficit en enseignants et en salles de classe avec un taux de scolarisation faible.

733. **Santé** : Le système de santé à Maroua se caractérise par la carence en personnels médicaux et para médicaux, la vétusté des infrastructures d'accueil, le déficit d'équipements techniques adapté et le manque de dispositif de traitement des déchets médicaux.

7.14.1.9 Activités économiques :

734. L'économie urbaine de Maroua repose essentiellement sur le secteur tertiaire (commerces, services, finances et transport) avec des contributions variables des autres secteurs (primaire et secondaire) dans la dynamique de l'économie locale. C'est une importante **ville commerciale**, réputée comme un **centre d'artisanat et un marché régional** important (production et commercialisation des produits tannés pour toute la Région). La ville est connue pour sa **fonction stratégique d'échanges frontaliers** (commerce transfrontalier) avec le Tchad et le Nigéria. Le secteur primaire s'articule autour **des plantations**

de Mil et de coton, des cultures vivrières d'irrigation et de l'élevage avec un impact significatif sur l'économie. Le secteur secondaire regroupe **des unités industrielles de transformation des produits agricoles et d'élevage situées**, pour la plupart, au Sud de la ville (SODECOTON, SIPROMAC, NOTACAM, SIFPEN). Ce secteur comprend également les activités d'artisanat (formelles et informelles) avec concentration des artisans dans certains quartiers (Founangue, Kakatare, Domayo et Zokok), autour de la grande mosquée et au niveau du Centre des Arts et de l'Artisanat situé à l'entrée du Marché central. La ville de Maroua est considérée également comme **une importante destination touristique** même si l'activité est ralentie actuellement à cause des problèmes sécuritaires que connait la Région. **Le secteur informel occupe la part dominante dans la dynamique économique de la ville**, et ce dans différents secteurs d'activités, notamment le commerce, l'artisanat, l'agriculture vivrière et les petits métiers.

Vue de Maroua

7.14.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, Positionnement régional

7.14.2.1 Principaux problèmes et priorités

735. **Une ville étendue et fragmentée :** La ville de Maroua se distingue par une bonne qualité paysagère grâce à la végétalisation des grandes artères et des terrains réservés aux grands équipements administratifs. Mais faute d'entretien, ce capital vert est actuellement sérieusement menacé. Par ailleurs, Maroua est caractérisée par son étalement linéaire (20 Km d'Est en Ouest) et la fragmentation du tissu urbain, conséquence d'un site naturel marqué par plusieurs contraintes physiques : reliefs et réseau hydrographique. Cette configuration ainsi que l'extension spontanée de la ville génèrent plusieurs problèmes : (i) le risque d'inondation d'une partie importante des zones d'habitat, (ii) l'érosion très active des berges des Mayos (III) la construction anarchique sur les flancs de montagne à pentes raides avec le risque de glissement de terrain et d'éboulement qui lui sont liés. En outre, La zone commerciale polarise la centralité urbaine créant un lieu multifonctionnel, non structuré et très encombré notamment, par les étals informels qui s'installent le long des axes urbains et autour des structures marchandes. Enfin, les quartiers périphériques, et à moindre mesure ceux de la zone centrale, se caractérisent par la pratique de l'agriculture et de l'élevage urbains qui présente des nuisances environnementales (pollution par les déchets et les pesticides, multiplication des moustiques, contamination des produits agricoles par les eaux d'irrigation pollués, mauvaises odeurs et accumulation des déchets des animaux,…).

736. **Des services et réseaux urbains inégalement répartis** grâce son statut de chef-lieu de Région, Maroua est dotée d'un lot relativement important d'équipements, commerçants et administratifs, et d'un réseau de voiries urbaines assez étendu (N1 et réseau de voies provinciales et départementales). Cette opulence de façade n'en cache pas moins un véritable sous équipement de certains quartiers dans la zone centrale mais surtout en périphérie (absence de réseaux et déficit en équipements de base). En effet l'alimentation en eau potable est précaire dans la plupart des quartiers de la ville de Maroua (réseau insuffisant, certains forages non fonctionnels, recours aux puits peu profonds avec risques de contamination des eaux,…). L'utilisation par la population des eaux de mauvaise qualité et le rejet des eaux usées non traitées dans les cours d'eau sont à l'origine du développement de maladies hydriques. L'alimentation en électricité ne couvre pas tous les quartiers de la ville de Maroua. Le réseau de voirie présente une dégradation prononcée due au manque d'entretien et les ouvrages de franchissement doivent être renforcés et rénovés avec des solutions pérennes pour assurer un franchissement permanent entre les multiples rives et désenclaver certaines zones.

737. **Une dégradation structurelle de l'environnement de la ville** : A Maroua, plusieurs quartiers densément peuplés se trouvent dans des zones inondables même en année à pluviométrie normale. Les extensions urbaines spontanées sur des zones vulnérables, impropres à l'habitat (fortes pentes, bas-fonds marécageux et/ou inondables, terrains à sous bassement instables) favorisent et accélèrent les risques environnementaux liés à l'inondation et au glissement de terrain. D'autres part, l'absence d'assainissement des eaux usées (eaux ménagères et eaux vannes) et de traitement de déchets d'unités industrielles déversés dans les cours d'eau, ou encore de déchets médicaux,

présente un risque grave de contamination et d'épidémie.

Maroua : Construction sur les flancs de montagne

7.14.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

738. La création à partir de la Région du Nord de la Région de l'Extrême Nord avec Maroua comme capitale en 1983-1984, confirme la fonction stratégique de cette ville et lui accorde une position importante dans l'armature urbaine nationale et régionale.

739. **A l'échelle sous régionale,** l'Extrême Nord a hérité de son passé une organisation spatiale extravertie, largement ouverte sur les pays voisins avec comme pôle de convergence, la ville de Maroua, considérée comme le plus grand centre urbain à proximité des villes de Ndjamena au Tchad et de Maiduguri au Nigéria. Le réseau routier de Maroua vers les villes frontalières, favorise les flux et les échanges frontaliers. Actuellement, l'insécurité transfrontalière a modifié les circuits de distribution.

740. **Au plan régional**, de par sa position géographique et ses fonctions à la fois politique, administrative et économique, Maroua polarise l'espace régional avec une zone d'influence qui s'étend sur l'ensemble de la Région et au-delà des frontières. Un réseau composé de villes secondaires, de villes chefs-lieux d'arrondissements et de villages, s'articule autour de Maroua dans une relation fonctionnelle forte comme l'attestent les échanges quotidiens entre Maroua et ces localités. Ce réseau de villes secondaires est composé de plusieurs villes dont Kousseri au nord et Yagoua à l'est, qui demeurent les plus importantes démographiquement.

741. **Au plan local**, le rayonnement régional et sous régional de Maroua fait en sorte que l'espace départemental n'est qu'un hinterland étroitement lié à la ville. Le maillage routier qui dessert le Département du Diamaré et assure sa mise en relation avec les autres localités, converge systématiquement vers la ville de Maroua et renforce cette interdépendance fonctionnelle.

7.14.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Au niveau de l'urbanisation : La ville de Maroua est caractérisée par un étalement anarchique et rapide et par un espace urbain fragmenté, aux plans :

- Spatial, du fait des multiples contraintes naturelles qui caractérisent le site
- Social, du fait de la disparité du niveau d'équipement entre le centre et la périphérie.

Le fort accroissement de Maroua va contribuer à la poursuite de ce processus, déjà bien amorcé dans la zone périphérique. Actuellement, il n'y a aucun dispositif efficace de contrôle de l'implantation des habitations, y compris dans les zones inondables (zone à risque).

Infléchir cette tendance nécessitera de conjuguer deux processus complémentaires : (i) disposer d'outils de planification et de gestion urbaine (PDU, POS, plan de lotissement,…) qui offriront un cadre pour limiter l'étalement urbain, stopper l'occupation anarchique des sites vulnérables et mieux organiser les futures implantations, et (ii) envisager des opérations de restructuration urbaine avec des impacts plus ou moins lourds en termes de coûts et de mesures d'accompagnement. Cela suppose, au préalable, de solutionner le problème de mise hors d'eau des quartiers des zones basses, menacés par l'inondation (Etudes techniques spécifiques, construction et aménagement d'ouvrages parrains : digues, dalots, drainage,…).

En termes d'infrastructures, beaucoup d'efforts restent à faire notamment pour l'alimentation en eau potable, l'assainissement et le drainage dont l'inefficience impacte directement la santé des populations. Les caractéristiques physiques et morphologiques de la ville (espace fragmenté et sillonné par les cours d'eau, tracés irréguliers des voiries,…) incitent à rechercher des solutions adaptées avec optimisation des coûts d'entretien pour garantir la durabilité des ouvrages et des installations à mettre en place.

Au niveau économique : Malgré une structure économique assez diversifiée, l'économie de Maroua souffre de difficultés majeures et demeure dominée par le secteur informel. Etant peu organisé, peu apte à innover et à mobiliser des outils et moyens de production plus performants, le secteur informel ne peut dépasser le stade d'une économie de subsistance et donc ne peut offrir de réelles perspectives de développement. Une régularisation progressive de ce secteur permettant le basculement des travailleurs informels vers un statut formalisé (création d'entreprises, micro-crédits, formation en gestion,….) contribuera à assainir la situation économique mais exigera un travail sur le long terme. Par ailleurs, un programme de réhabilitation et de modernisation des structures marchandes de la ville permettra à la CUM de reprendre possession des marchés et d'en retirer meilleures recettes.

Néanmoins, ces actions locales demeureront insuffisantes au vu du manque à gagner. **Le redressement économique de la Région et de son Chef-lieu nécessitera la mise en place d'un programme ambitieux de projets d'envergure notamment dans le domaine de l'agro-industrie pour valoriser davantage les produits agricoles de l'arrière-pays.** Egalement par le renforcement des PME/PMI, la création de nouvelles zones d'activités pour redynamiser la productivité, etc**.**

Au niveau environnemental : La situation à Maroua, est relativement précaire. Les projets de protection de la ville contre l'inondation, de renforcement des réseaux de drainage, d'assainissement et d'eau potable, sont un préalable pour limiter les risques sanitaires et environnementaux. La collecte et le traitement des eaux usées dans les quartiers denses devront également être pris en charge moyennant des solutions adaptées au contexte (promouvoir les toilettes à fosses étanches, service de vidange à moindre coût, aménagement de lieux d'épandage des boues appropriés).

Les problèmes des zones inondables et de glissement de terrains pourront trouver une part de la solution dans les choix urbanistiques à faire (affectation des sols dans les zones à risque) et à la mise en place d'ouvrages appropriés pour les maîtriser et les atténuer.

Des actions intéressantes ont été menées pour le reboisement de la ville et de ses environs, mais insuffisantes pour lutter contre la désertification et le réchauffement climatique dont les conséquences se font déjà sentir

7.15 Kousséri : Ville frontalière stratégique « Interface directe avec le Tchad »

7.15.1 Caractérisation

7.15.1.1 Statut administratif

742. **Chef- lieu du Département du Logone et Chari** et de l'Arrondissement et de la commune de Kousséri.

7.15.1.2 Démographie

Population	*1987*	*2005*	*2010*	*2015*
	48 620	**89 123**	**100 605**	**111 727**
Taux d'accroissement	1987/2005	2005/2010		2010/2015
	3,5%	**2,4%**		**2,2%**

Deuxième ville de la Région, qui connait un taux d'accroissement assez bas 2,2 % par rapport aux principales villes du Cameroun, avec un recul important (plus 1,3%). Kousséri, ville frontalière à économie dynamique pâti de l'insécurité (Boko Haram).

7.15.1.3 Documents de planification et autres études et projets

- **Plan d'Occupation des Sols (POS)** de la Commune de Kousséri, Janvier 2012

7.15.1.4 Desserte

743. La ville est située en face de la capitale Tchadienne, Ndjamena. Les liaisons entre les deux villes se font grâce un double système de ponts : le pont de NGueli sur le Logone où se situent les postes frontières et les ponts de Taiwan et de Chagoua en amont sur le Chari, permettant l'accès à Ndjaména.

744. **La Nationale N°** 1 : Cet axe très important pour les échanges nationaux (sud-nord) et internationaux (Tchad et RCA) prend fin au niveau de Kousséri qu'il aborde du côté nord-ouest. Une voie de contournement a été aménagée permettant aux poids lourds à destination du Tchad d'éviter le Centre-ville. Cette voie est aujourd'hui dégradée par manque d'entretiens.

745. **La P28** : Voie non bitumée qui assure la liaison de Kousséri avec la localité de **Logone-Birni** au sud.

La voirie secondaire et tertiaire est constituée des axes routiers menant hors de la ville ou permettant la desserte des quartiers. Ce sont des voies en terre, mal entretenues et en mauvais état.

Kousséri : Quartier d'habitat anarchique - Madagascar

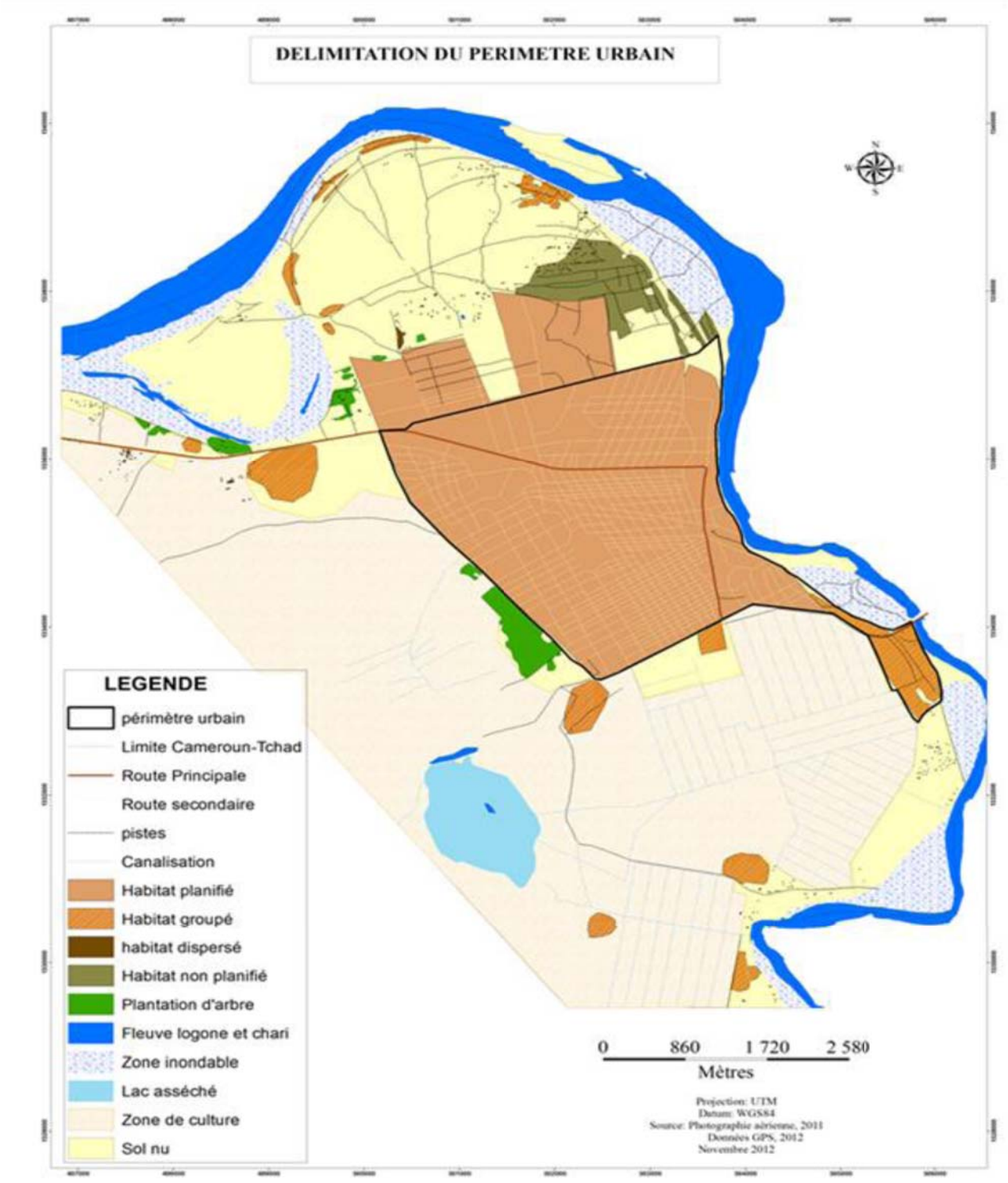
7.15.1.5 Principales caractéristiques de l'urbanisation

746. L'espace urbain de la ville de Kousséri est organisé en quatre principales zones :

- **La zone dite centrale** : Elle abrite l'essentiel des infrastructures et équipements structurants de la ville, (administrations, établissements scolaires, le Marché Central). Elle se présente comme le pôle de développement principal entouré par une mosaïque de quartiers résidentiels anarchiques.

- **La zone Nord-Ouest :** Elle s'étire le long de la N1 avec de faibles pentes et des zones inondables. Elle bénéficie de certains équipements socio collectifs et se caractérise par une urbanisation faible avec un habitat mal structuré et anarchique reparti sur une bande d'environ un kilomètre à l'ouest de la voie. C'est la zone destinée à accueillir les futures extensions de la ville et ce malgré son inondabilité partielle.
- **La zone Sud-Ouest** : C'est une zone urbaine d'habitation avec les caractéristiques d'un tissu rural par la présence d'espaces de cultures. Grâce à sa topographie surélevée, cette zone présente un fort potentiel pour l'extension de la ville.
- **La zone Sud-Est** : Situé le long de la P 28 vers Logone-Birni, cette zone a été affectée et aménagée pour les rizières de la SEMRY.

Figure 56. Délimitation du périmètre urbain de Kousséri



7.15.1.6 Services urbains de base

747. Le raccordement aux réseaux d'électricité et d'eau potable est inégal entre les quartiers péricentraux et périphériques.

7.15.1.7 Les équipements sociocollectifs

748. **Éducation :** La ville de Kousséri ne dispose pas d'établissements d'enseignement supérieur, mais elle abrite une École Normale d'Instituteurs de l'Enseignement Général (ENIEG) située dans le quartier Madana, à proximité du pont Ngueli. Le niveau d'équipement des établissements d'enseignement primaire et secondaire est relativement faible. Les principaux problèmes inhérents au système éducatif sont l'insuffisance du personnel d'encadrement, le manque de salles de classe et l'éloignement des établissements scolaires de certains quartiers.

749. **Santé :** L'arrondissement de Kousséri, compte huit (08) établissements sanitaires dont un (01) hôpital de district (HD), cinq (05) Centres de Santé Intégrés (CSI) et trois (03) cliniques. Les problèmes du système de santé sont essentiellement l'insuffisance des structures sanitaires et l'éloignement de certaines populations des centres de santé.

7.15.1.8 Activités économiques

750. **L'agriculture** dans la ville de Kousséri est dominée par la production des céréales (le riz, le sorgho, le mil penicilaire), des légumineuses (sésame, le gombo, le niébé) et des produits de maraichage (oignon, aubergine, laitue, tomate). Les produits sont vendus dans les marchés locaux et au Tchad. **L'élevage** est pratiqué à différents degrés (bovins, ovins, caprins, camelins, volailles, etc.). **La pêche** se pratique de manière artisanale sur la fleuve Logone et le fleuve Chari ainsi que dans les mares.

751. **Le secteur secondaire** n'est pas assez développé dans la Commune de Kousséri et se limite à de très petites entreprises de transformation (Moulins).

752. **Le secteur tertiaire** est développé grâce à la situation de ville frontalière qui favorise les échanges commerciaux. Dans le Marché Central, le Marché de mil et le Marché Ngueli, divers types de produits sont vendus soit issus des zones avoisinantes (vivres frais) soit en provenance du Tchad et du Nigéria. Kousséri compte aussi beaucoup d'établissements bancaires et de micro-finance (BICEC, AFRILAND FRIST BANK, CCA BANK, SGBC, FIRST TRUST, COMECI, et CRÉDIT DU SAHEL) et les établissements de transfert d'agent.

7.15.2 Evaluation : Principaux problèmes et priorités, positionnement régional

7.15.2.1 Principaux problèmes et priorités

753. **Une expansion urbaine anarchique** : elle se manifeste par des problèmes de gestion et d'organisation harmonieuse des terres. La ville se développe dans toutes les directions avec une occupation anarchique des zones non constructibles. A cela s'ajoute le manque d'infrastructures autour desquelles se structure la croissance de la ville, la voirie urbaine notamment. Il en résulte entre autres des zones d'habitat vétustes et mal structurées dans le centre-ville manquant d'infrastructures urbaines de base ;

754. **Des réseaux urbains vétustes mal entretenus :** Les différents quartiers de la ville souffrent d'un sous équipement en matière de services urbains. Les voies de desserte ont des problèmes d'entretien et de bitumage. Le réseau de collecte des eaux pluviales est insuffisant celui de l'assainissement est inexistant, l'accès à l'eau potable et à l'électricité ne se fait

que partiellement et la gestion des déchets est problématique. En outre, les infrastructures ne suivent pas le rythme du processus de densification urbaine et l'extension spatiale de la ville.

Vue de Kousséri

755. **Une économie à fort potentiel qui souffre d'une faiblesse structurelle** : Kousséri est un carrefour d'échanges internationaux de biens et de personnes grâce à sa position frontalière à proximité de la capitale Tchadienne Ndjamena. En outre les conditions naturelles dont elle dispose favorisent la production des multiples produits agricoles, l'élevage de diverses espèces animales, la pêche de nombreuses espèces de poissons et l'artisanat. Mais l'économie de la ville enregistre certaines défaillances. L'agriculture souffre de problèmes structurels (la faible organisation des producteurs, le manque de financements, et le manque d'assistance technique) et de problèmes plus conjoncturels liés au manque d'eaux pour l'arrosage. Le secteur de l'industrie se caractérise par un manque de financement de compétence et d'organisation. Le secteur tertiaire est dominé par les activités informelles rassemblées dans le noyau central de la ville au niveau du marché central qui sature.

7.15.2.2 Positionnement régional et zone d'influence

Bien que située dans une position excentrée par rapport au pays, Kousséri est la deuxième ville à l'échelle régionale. Elle se présente comme une ville stratégique, principale porte d'entrée/sortie au Tchad vu son extrême proximité avec Ndjaména, la Capitale Tchadienne. Kousséri assure la liaison entre N'Djamena et N'Gaoundéré (Port sec) voire au-delà (Yaoundé et Douala). Ce rôle de plaque tournante et de lieu d'échanges commerciaux de premier plan entre le Cameroun, le Tchad et le Nigéria lui offre un triple rayonnement : Sous-régional, national et local.

7.15.3 Synthèse : Problématisation / Atouts de développement

Une ville avec des atouts importants, un potentiel fort mais avec des faiblesses structurelles impliquant des risques majeurs :

- Un positionnement frontalier stratégique (Tchad et secondairement Nigéria) renforcé par sa proximité de Ndjamena.
- Plaque tournante des échanges internationaux (essentiellement avec le Tchad)
- Une économie diversifiée mais qui reste faible et instable, à cause du manque d'organisation et de planification de l'économie urbaine, de la faible attractivité des investisseurs et du manque d'industries.
- Une urbanisation non maitrisée caractérisée par un étalement spatial souvent anarchique et toujours non programmé.
- Des niveaux d'équipement socio collectifs insuffisants (santé, éducation) en termes qualitatifs et quantitatifs,
- Des infrastructures de base, en termes de voirie, des réseaux d'assainissement, d'électricité, d'éclairage public, du réseau d'eau potable, en mauvais états et qui n'arrivent pas à satisfaire la demande.
- Une insécurité grandissante en liaison avec les activités terroristes de la Secte Boko Haram.

Un effort conséquent en termes d'investissements publics et privés est nécessaire pour remédier à ces problématiques.

7.16 Bidonvilles et habitat anarchique : Une problématique transversale

756. Le présent chapitre est développé essentiellement sur la base des données reccueillies auprès du Coordonnateur du Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles (PPAB) et de la documentation collectée dans le but de faire le point sur la situation actuelle et de retracer l'expérience camerounaise en matière de résorbsion d'habitat anarchique.

7.16.1 Bref historique de la formation des quartiers anarchiques au Cameroun

757. La prolifération de l'habitat informel est due principalement à un vide juridique pendant près de 31 ans (absence de lois et de documents de planification régissant l'urbanisme) couplé à une conjoncture de crise économique (baisse des budgets de gestion et d'investissement, pauvreté, exode rural,…).

758. A l'indépendance, dans les années 60, le Cameroun était un pays fédéral constitué de deux régions anglophones (le Cameroun Occidental) et 8 régions francophones.

759. Après la réunification, en 1972, la volonté était d'harmoniser les lois dans toutes les régions du pays. C'est ainsi qu'en matière d'urbanisme, par exemple, les textes aussi bien dans le Cameroun oriental qu'occidental ont été supprimés dans le but d'être remplacés. Cette période provisoire a duré près de 31 ans et la crise de la fin des années 80 a contribué à faire durer et à aggraver la situation. Pendant cette période, le développement des villes et l'urbanisme en particulier, a été uniquement géré par les commissions consultatives qui n'avaient pas de poids juridique.

760. Dans les années 80, plusieurs études de planification urbaine ont été initiées (les SDEAU de Yaoundé et Douala, des PDU pour les villes moyennes, …). N'ayant pas de cadre juridique, ces documents n'ont jamais pu être approuvés pour être opposables aux tiers. Pendant ces années fastes des plans quinquennaux, quelques réalisations urbaines ont pu voir le jour permettant ainsi de faire baisser la pression sociale.

761. La crise économique de 86 a eu des conséquences graves sur l'économie du pays : baisse des investissements, arrêt de recrutement dans la fonction publique, chute des budgets (à titre d'exemple, le budget du secteur urbain a baissé de 11% à 1%). Par ailleurs, certains produits agricoles (café et cacao) ont connu une baisse de vente ce qui a provoqué une vague importante d'exode rural vers les villes. Les populations s'installent comme elles peuvent et la faiblesse de l'Etat à l'époque ne permettait pas de réguler et de cadrer ce flux.

762. En conclusion, la conjoncture à cette époque, caractérisée par la pauvreté et le désordre a favorisé la prolifération de l'habitat informel. Par ailleurs, depuis au moins 30 ans, la demande non comblée en logements et parcelles de terrain abordables, en particulier autour et dans les centres urbains, couplée avec la croissance naturelle de la population et l'exode rural, a accéléré la création, le développement des bidonvilles dans la plupart des villes du Cameroun, notamment dans ses deux capitales, Yaoundé et Douala qui avaient attiré le plus de population.

763. En 2004, avec la promulgation de la Loi de l'urbanisme, la volonté de l'Etat était de renverser et de contenir ces coups partis. Malheureusement, entre temps, les

ressources humaines qualifiées et le tissu de connaissances avaient fondu.

7.16.2 Quelques chiffres et indicateurs en matière d'habitat informel

764. L'enquête CAVIE de 2002 mettait en évidence la très forte représentation des quartiers précaires dans les deux plus grandes villes du pays – près de 71,6% à Douala et 62,4% à Yaoundé.

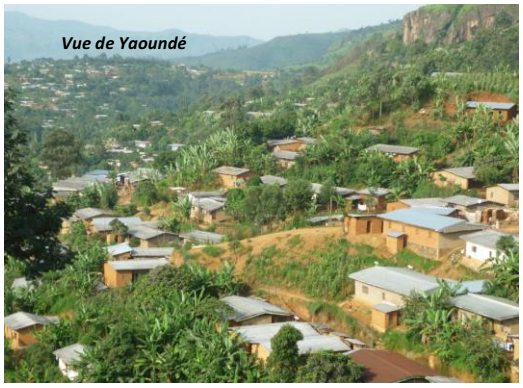
765. Aujourd'hui, tous les acteurs du développement urbain s'accordent à dire qu'au moins 60% de l'habitat en milieu urbain (abritant 10 millions de personnes en 2010) est constitué de l'habitat précaire. Autrement dit, 6.054.000 personnes, soit 1.164.366 ménages vivent dans les quartiers précaires au Cameroun.

7.16.3 Principales expériences de restructuration déjà menées au Cameroun

766. En matière de résorption de l'habitat anarchique, quelques opérations ont été entreprises mais sans efficacité de résultats d'où l'urgence d'une véritable stratégie en matière d'intervention dans les quartiers précaires :

- Après l'indépendance et jusque dans les années 70, les opérations de destruction -opérations bulldozer-, suivi de recasement, dans des lotissements de recasement créés à cet effet ont été menées. C'est ainsi que sont nés plusieurs quartiers de Yaoundé
- Dans les années 80, une opération d'envergure a été menée pour la restructuration du quartier Nylon à Douala. Considéré à l'époque comme le plus grand projet à l'échelle de l'Afrique centrale, cette opération portait sur la restructuration de 700 ha pour une population de 200 000 habitants. Ce projet financé par la BM et la Suisse (MAETUR-ARAN) a dû s'arrêter car les suisses, principaux bailleurs de fond se sont retirés et l'Etat camerounais ne pouvait plus payer sa contrepartie. L'évaluation de cette expérience a permis de cerner quelques dysfonctionnements dans le processus. Bien que le projet ait permis d'équiper en partie la zone, les indemnisations versées aux populations ont été utilisées pour reconstruire un autre bidonville encore plus grand juste à côté. Les déguerpis ont parfois mis en location ou revendu leurs parcelles issues de l'opération de restructuration.
- Le projet FOURMI financé par l'Union Européenne dans les années 90 (financements destinés à la société civile)
- Le projet PACCDU financé par l'Union Européenne dans le cadre du 8ème FED et mis en place entre 2001 et 2006
- Le projet d'infrastructures de Douala exécuté de 2003 à 2009, sous financement de la BM et dont une composante portait sur l'amélioration de l'accès aux services de base dans certains quartiers précaires.
- Depuis 2009, une étude de restructuration des quartiers Mokolo et Briqueterie à Yaoundé (financements d'un montant de 249millions de francs CFA transférés en 2012 et 100 millions de francs CFA transférés en 2014 et non utilisés)

Vue de Yaoundé


Vue de Yaoundé

- Une étude de restructuration du quartier Bonapriso, dont le marché a été signé en 2014, sur des fonds (80 millions de francs CFA) transférés depuis 2012,
- Des fonds d'un montant de 250 millions transférés en 2014, mais non encore utilisés,
- Le PDUE exécuté depuis 2007 dans 4 communes (Mbalmayo, Yaoundé, 3ème et 4ème, Douala 2ème) et 2 communautés urbaines (Maroua, Bamenda) sur financement de la banque mondiale et dont une composante porte sur l'amélioration de l'accès aux services de base dans les quartiers précaires.
- Trois études d'identification des quartiers précaires à Yaoundé, Douala et Bafoussam qui sont en cours de réception.
- Depuis 2010, le Gouvernement s'est engagé dans le Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles (PPAB), initiative des Pays ACP financée par l'Union Européenne et mise en œuvre par ONU-Habitat. Trois zones précaires dans trois communes (Yaoundé6, Afan-Mabe et Sisia quartier à Bamenda) sont concernées, avec des niveaux d'avancement différents.

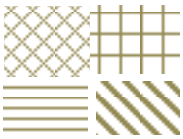
7.16.4 Projet PPAB dans 3 quartiers pilotes à Yaoundé, Kribi et Bamenda

Le MINHDU voulant reprendre les choses en main, a lancé en 2009 avec ONU Habitat un Programme d'Amélioration des Bidonvilles (PPAB) dans 3 quartiers pilotes situés dans les villes de Yaoundé, Kribi et Bamenda qui vise à e***xpérimenter sous l'encadrement technique d'ONU-Habitat, une nouvelle approche participative dans les quartiers précaires (projet au stade des études)***. A travers ces trois expériences, deux problématiques s'imposent comme des facteurs déterminants dans le processus d'amélioration des quartiers précaires : **le foncier et le financement.**

7.16.4.1 Le problème du foncier est inhérent à l'arsenal juridique.

Le foncier urbain ne peut pas être géré comme les autres secteurs. Un exemple positif celui du Togo qui a connu la même histoire coloniale que le Cameroun. En 1963, le président a décrété deux mesures phares : (i) Pour immatriculer un terrain, 50% de la surface revenait d'office à l'Etat, (ii) l'immatriculation se fait à travers les aménagements concertés par l'Etat. Actuellement, ces mesures ont permis d'avoir un tissu urbain aéré et bien aménagé avec des espaces verts et des réserves de terrains suffisantes pour la construction des équipements collectifs.

Actuellement, les titres fonciers et les lotissements au Cameroun ne sont pas attribués selon un projet global de planification. Chaque acquéreur lotit son terrain sans tenir compte d'une structure viaire lui permettant de se connecter au réseau urbain de la ville. Il en résulte des lotissements et des quartiers fragmentés avec beaucoup de difficultés en termes de fluidité de circulation et par ricochet de distribution de réseaux, etc. par ailleurs, ces lotissements sans prévision de réserves pour les équipements, l'Etat est obligé parfois de racheter certains terrains au prix fort.



Des opérations de lotissements qui se juxtaposent sans cohérence globale de la trame viaire

7.16.4.2 Le problème du financement fait face à des besoins très lourds en investissements

Estimés à près de 18 milliards pour financer la restructuration de 73 ha de quartiers

anarchiques. L'Etat n'ayant pas les moyens de mobiliser un tel budget, la solution la plus durable qui se profile aujourd'hui serait d'associer le secteur privé (promotion immobilière). Ce dernier serait intéressé par la valeur foncière de certaines zones situées au centre, le problème reste désormais posé pour les zones périurbaines, où se concentre une grande partie de l'habitat anarchique, qui n'ont pas de valeur foncière importante.

7.16.4.3 Quelques propositions de montage institutionnel et financier présentées dans le cadre du projet Nkolbikok à Yaoundé :

Parmi les objectifs du projet, l'exploration et l'expérimentation de solutions en vue d'une régularisation foncière. Il ressort du diagnostic que les propriétaires d'origine, n'habitent généralement plus ces quartiers. La plupart des terrains ont été morcelés et vendu d'une façon informelle. Les capacités financières des occupants actuels souvent sont bien en deçà des budgets requis et ne leur permettent pas de supporter les charges engendrées par le projet de restructuration. Un des montages proposés présente une répartition de la prise en charge du dédommagement comme suit :

- 50% pris en charge par le promoteur
- 25% pris en charge par les propriétaires autochtones
- 25% pris en charge par les occupants de fait.

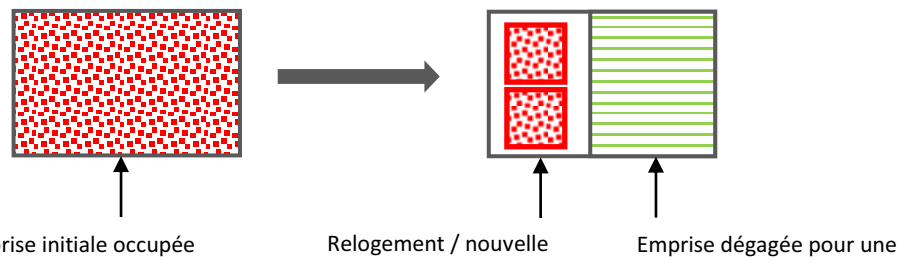
L'opération consiste à libérer une emprise de terrain qui pourra faire l'objet d'une opération de promotion immobilière et à reconstruire de nouveaux logements (suivant une typologie plus dense) permettant le relogement des occupants (solution appliquée en Ethiopie).

7.16.4.4 Exemple de prévisions de logements pour la ville de Yaoundé pour faire face à la prolifération des bidonvilles

La ville de Yaoundé compte en 2015 près de 2,5 millions habitants. Avec un taux d'accroissement de la population urbaine de 4,2% (croissance naturelle et immigration), la population supplémentaire annuelle est de l'ordre de 120 000 habitants, l'équivalent d'une importante ville à l'échelle de l'armature urbaine camerounaise. Sur la base des données actuelles, au moins 60% de cette population vivra dans des bidonvilles, soit environ 90 000 habitants. En se basant sur la norme de 5,5 personnes par ménage, cette population représenterait 16 360 ménages. Si on ne retient que la moitié de cette proportion de ménages qui nécessitera la création de nouveaux logements (on suppose que l'autre moitié occupera des logements déjà existants), **il faudra prévoir annuellement à Yaoundé au moins 8000 logements sociaux ou parcelles constructibles.**

La problématique des quartiers anarchiques se gère sur le curatif et le préventif et exige un leadership en matière de gestion pour promouvoir le développement des villes. Plusieurs axes à la fois :

- Stopper l'exode rural vers les villes. L'un des objectifs du DSCE est de fixer les populations dans les zones rurales (créer des ceintures agricoles autour des villes).
- Proposer un développement économique et un niveau de vie capable de maintenir les populations dans les zones rurales et de les attirer dans les petites localités



7.16.5 Pour la mise en place d'une Stratégie d'Amélioration des Bidonvilles :

Actuellement, le MIHDU a lancé une Etude : « Stratégie d'Amélioration des Bidonvilles au Cameroun – Phases 2 et 3». **Le rapport diagnostic est en cours d'examen par les institutions concernées**. L'étude est réalisée par le groupement camerounais : IEA - KAS

L'élaboration des TDR de cette étude s'est appuyée sur une démarche développée et présentée par le Coordonnateur du PPAB, dans le cadre du 1er Forum Urbain National – « Eléments de stratégie de résorption des zones d'habitat précaire ». Ci-après sont résumées les principales données de la démarche proposée.

7.16.5.1 Problématique de la définition des zones d'habitat précaires :

767. Au Cameroun, les textes sont muets quant à la définition de l'habitat précaire.

7.16.5.1.1 Définition d'ONU-Habitat:

768. ONU-HABITAT définit un ménage de bidonvilles comme un groupe d'individus vivant sous un même toit dans un milieu urbain, qui manque une ou plusieurs des caractéristiques suivantes:

1. Le logement durable (une structure permanente offrant une protection contre les conditions climatiques extrêmes),
2. Un milieu de vie suffisant (pas plus de trois personnes partageant une pièce),
3. Le droit à l'eau potable (une eau qui est suffisante, accessible, et qui peut être obtenue sans effort extrême)
4. L'accès aux facilités sanitaires améliorées (une toilette publique ou privée partagée, avec un nombre raisonnable de personnes), et
5. Une sécurité de la tenure (de facto ou de jure le statut de la sécurité de la tenure et la protection contre les déguerpissements forcés)

769. Tous les bidonvilles ne sont pas homogènes et tous les habitants des bidonvilles n'ont pas le même degré de privation. Le degré de privation est fonction du nombre de ces cinq conditions qui définissent les bidonvilles. Aujourd'hui, cette définition est la référence internationale et a servi de base à la création d'outil d'évaluation de l'avancement des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), et plus particulièrement de la cible 11 qui vise l'amélioration de la vie de 100 millions d'habitants des bidonvilles d'ici 2015, la réduction de moitié du nombre d'habitants des bidonvilles d'ici 2020.

7.16.5.1.2 Définitions AFD

770. L'AFD propose une typologie qui approfondit celle mise au point par Le Groupe de Recherche en Ecologie des Tourbières (GRET) et ONU-Habitat (Mansion et Rachmuhl 2012) et caractérise les quartiers en croisant différents critères (statuts fonciers, types de bâti, rapport au centre, profils socio-économiques des habitants, etc.). Elle distingue entre :

- Les bidonvilles
- Les quartiers informels en voie de consolidation
- Les quartiers aménagés en dur sans l'intervention de la puissance publique
- Les quartiers anciens ou dégradés de la ville

7.16.5.2 Une stratégie définie à travers 12 étapes clés pour définir les actions cohérentes qui doivent guider l'élaboration de cette stratégie :

771. Se référer à des expériences réussies en matière d'amélioration du cadre de vie

des populations des bidonvilles (Maroc, Ethiopie, Inde, Brésil, Sénégal, …)

- Etape 1 : caractériser l'habitat précaire
  - Définir et s'approprier le concept d'habitat précaire
  - Procéder à un recensement/inventaire exhaustif et une caractérisation de l'habitat précaire dans un certain nombre de villes-clé. La mise en place de ce système d'identification permet de fixer les objectifs opérationnels et de définir le type/mode d'intervention le plus approprié.
- Etape 2 : Modes d'intervention
  - En général deux modes opératoires : soit on résorbe le quartier par le déguerpissement qui peut s'accompagner ou non de mesure d'indemnisation/relogement, soit on conserve le quartier avec une simple réhabilitation ou plus profondément, une restructuration.
  - Le retour d'expérience dans d'autres pays a montré que les différents modes opératoires sont à adapter aux types de quartiers à traiter :
    - Le relogement est adopté dans les principales agglomérations urbaines avec la participation des promoteurs privés
    - La restructuration a pour objectifs de doter les grands et moyens bidonvilles pouvant être intégrés au tissu urbain en équipements et infrastructures et de régulariser leur situation urbanistique et foncière.
    - Le recasement permet de doter les ménages des petits bidonvilles ne pouvant pas être intégrés au tissu urbain de lots d'habitat social à valoriser en auto-construction assistée.
- Etape 3 : définir des objectifs clairs et réalistes
  - Fixer des cibles et des échéances claires. Par exemple intervenir en priorité sur les chefs-lieux de régions, ou encore les villes de plus 100 000 habitants (80% de la population), ou celles de + 50 000 habitants.
- Etape 4 : Identifier les partenaires et les opérateurs publics et privés (s'appuyer sur des expériences réussies dans d'autres pays – Maroc, Ethiopie, Inde,…)
  - Montage institutionnel impératif intégrant les autorités nationales, régionales, les collectivités territoriales décentralisées, les concessionnaires des réseaux,… Articulation entre les différents partenaires consignée dans un manuel de procédure.
  - L'expérience des contrats de villes pourrait être mise à profit dans la formulation de contrat d'amélioration des quartiers précaires
  - Création d'agences d'urbanisme locales spécialisée dans cette thématique (notamment à Douala et Yaoundé)
  - Des mesures incitatives pour encourager le partenariat privé (foncières, financières, fiscales,…)
- Etape 5 : Mobiliser le foncier
  - Il faudra établir des normes d'habitat et d'urbanisme afin de minimiser l'usage résidentiel du foncier.

- Expérimenter des solutions de relogement moyennant la récupération d'une partie de l'assiette d'intervention pour rentabiliser l'opération (cas d'un partenariat avec promoteurs privés)
- Mettre en place un programme foncier public, importante mesure dans la prévention de la formation et du développement des quartiers anarchiques.

- Etape 6 : Développer et mobiliser les financements (sources classiques et innovations)
  - Pour garantir la durabilité de l'opération, il est fortement recommandé qu'un tel programme compte essentiellement sur les contributions des ménages des quartiers précaires (avec recours à des fonds propres ou/et des emprunts), sur la vente des autres produits réalisés éventuellement dans le cadre des projets intégrés et sur les subventions de l'Etat (création d'un Fonds spécial Habitat).
- Etape 7 : Définir et mettre en œuvre l'accompagnement social
  - Evaluation des effets sociaux et de la meilleure manière de prendre en compte le social dans toutes les étapes du processus.
- Etape 8 : Evaluer les impacts (sociaux et environnementaux)
  - Il existe des check-lists (US-AID) environnementales qui peuvent inspirer les études de faisabilité des projets.
- Etape 9 : Mettre en place un mécanisme de suivi et d'évaluation de la stratégie
  - L'objectif est qu'à travers ce mécanisme, on soit prêt à adapter et ajuster l'approche à tout moment (le processus en question étant assez complexe).
- Etape 10 : Informer et communiquer sur le programme
  - Mettre en place un programme d'information et de sensibilisation
- Etape 11 : prévenir l'habitat précaire
  - Engager une lutte contre le non-respect des règles d'urbanisme
  - Procéder à la planification des extensions urbaines et sécuriser les réserves de terrains
  - Anticiper sur l'offre en logements sociaux (les besoins sur 20 ans).
- Etape 12 : Engager une réforme profonde du secteur de l'habitat et de l'urbanisme
  - Définir les normes de l'habitat en général, et de l'habitat social en particulier.
  - Revoir la règlementation en matière foncière
  - Renforcer la gestion des actes d'urbanisme et leur contrôle
  - Proposer des modèles de logements, de plan d'aménagement (définir des programmes types, assortis de normes et de coût d'aménagement)

8 Secteur de l'habitat : situation actuelle, principaux intervenants et production de logement

772. Accéder à un logement décent, dans un quartier habitable constitue un point de départ vital pour les citadins, à partir duquel ils peuvent exploiter ce que la ville a à leur offrir en termes d'emplois, de revenu, d'infrastructures et de services.

773. Le logement décent[53] pourvu des éléments de confort et de commodité offre aux individus :

- un cadre sécurisé qui leur permet de bien mener leurs activités domestiques
- une bonne santé physique et mentale
- la sécurité pour leurs biens
- la possibilité de renforcer leurs relations et réseaux sociaux
- la possibilité d'accéder aux services de base et contribuer ainsi au développement de leur ville

774. L'équilibre familial et social repose sur la possibilité que chaque ménage offre à ses membres en termes de logement décent qui doit avoir, d'après la définition adoptée par l'ONU-habitat, les caractéristiques suivantes :

- un caractère durable (une structure permanente offrant une protection contre les conditions climatiques extrêmes)
- doit offrir un milieu de vie suffisant (pas plus de trois personnes partageant une pièce),
- doit permettre le droit à l'eau potable (une eau qui est suffisante, accessible, et qui peut être obtenue sans effort extrême)
- doit permettre l'accès aux facilités sanitaires améliorées (une toilette publique ou privée partagée, avec un nombre raisonnable de personnes), et
- une sécurité de la tenure (de facto ou de jure le statut de la sécurité de la tenure et la protection contre les déguerpissements forcés).

775. La situation actuelle au Cameroun se caractérise par le développement des quartiers anarchiques et de l'habitat indécent dans l'essentiel des zones urbaines. En plus des coûts exorbitants pour les desservir en commodités de base (voirie, eau, électricité, assainissement), ces quartiers constituent un cadre de vie peu propice à la productivité des villes et de leurs habitants.

8.1 Situation actuelle du secteur

8.1.1 Cadre juridique et réglementaire

776. Conscient de la place qu'occupe la ville pour l'émergence du Cameroun à l'horizon 2035, l'Etat a mis en place un cadre juridique adapté en vue de favoriser l'investissement dans le domaine de l'habitat en général et en milieu urbain en particulier.

777. Ainsi, pour le secteur de l'urbanisme le Cameroun s'est doté d'une loi régissant l'urbanisme : loi n°2004/ 003 du 21 avril 2004, suivie par cinq décrets d'application, à savoir :

- le décret n°2008/0736/PM du 23 avril 2008 fixant les règles d'élaboration et de révision des documents de planification urbaine

[53] Logement décent : c'est un logement bâti dans un environnement loti et sûr au plan des droits d'occupation, disposant des services de base individuellement ou collectivement (eau, électricité et assainissement des eaux usées par égouts ou fosses septiques), qui rendent cet habitat fonctionnel et vivable en termes de santé environnementale.

- le décret n°2008/0737/PM du 23 avril 2008 fixant les règles de sécurité, d'hygiène et d'assainissement en matière de construction
- le décret n°2008/0738/PM du 23 avril 2008 portant organisation des procédures et modalités de l'aménagement foncier
- le décret n°2008/0739/PM du 23 avril 2008 fixant les règles d'utilisation du sol et de la construction, modifié et complété par les décrets n°2013/0042/PM du 23 janvier 2013 et n°2014/1005/PM du 21 mai 2014
- le décret n°2008/0740/PM du 23 avril 2008 fixant le régime des sanctions applicables aux infractions aux règles d'urbanisme.

778. Par ailleurs l'Etat a encouragé le secteur de l'immobilier par la sécurisation de l'investissement dans ce secteur grâce à des textes encadrant l'exercice des professions de l'immobilier au Cameroun, dans le but non seulement d'assainir ces professions, mais surtout de favoriser l'émergence d'un secteur privé professionnel et dynamique. Depuis 1997 plusieurs lois ont été promulguées à savoir :

- la loi n°97/003 du 10 janvier 1997 relative à la promotion immobilière et ses textes d'application
- la loi n°2001/020 du 18 décembre 2001 portant organisation de la profession d'agent immobilier et ses textes d'application
- le décret n°2011/1132/PM du 11 mai 2011 fixant les conditions d'accès et d'exercice de la profession de syndic de copropriété.

779. L'Etat a aussi encouragé la promotion dans l'habitat social à travers la promulgation de plusieurs textes juridiques dont notamment :

- le décret n°2007/1419/PM du 02 novembre 2007 fixant les conditions d'application de la loi n°97/003 relative à la promotion immobilière
- l'arrêté n°0009/E/2/MINDUH du 21 août 2008 fixant les normes d'habitat social
- l'arrêté n°0003/E/2/MINDUH du 28 mars 2008 portant organisation de la commission d'éligibilité aux programmes d'habitat social
- l'arrêté n°0001/E/2/MINDUH du 20 janvier 2010 fixant le cahier de charges de la promotion immobilière.

780. Toutefois, malgré la relative exhaustivité de ces textes réglementant l'habitat et encourageant la production de logements par le secteur public et surtout privé, l'habitat anarchique ne cesse de progresser avec une occupation spontanée et un mitage des terres sans aucun respect des normes de construction.

781. Par ailleurs, d'autres textes juridiques et réglementaires élaborés pour réglementer le régime foncier et domanial du pays ont été promulgués dans l'objectif de promouvoir spécifiquement le développement de l'habitat. Le tableau suivant présente les principaux actes administratifs relatifs à la construction selon la loi régissant l'urbanisme au Cameroun :

Tableau 39. Actes administratifs relatifs à la construction et l'utilisation du sol selon la loi n°2004/003 du 21 Avril 2004

Actes	Organes de délivrance	Objectifs
Certificat d'urbanisme	Délivré par le Maire de la Commune concernée si elle est dotée d'un document de planification urbaine, après avis technique des services locaux de l'Urbanisme ou ceux chargés des questions urbaines selon le cas, dans les conditions fixées par décret. (Chapitre 2 – Du certificat d'urbanisme / Titre 3 - Des règles relatives à l'acte d'utiliser le sol et de construire)[54]	Informe sur les règles d'urbanisme et les servitudes, indique le droit de jouir, prévoit les conditions d'utilisation du terrain.
Autorisation de lotir	Accordée par l'autorité territorialement compétente : – les lotissements domaniaux sont approuvés par Arrêté du Ministre chargé des Domaines – les lotissements communaux sont approuvés par les Préfets – les lotissements privés sont approuvés par les Maires (Chapitre 3 – Du certificat d'urbanisme / Titre 3 - Des règles relatives à l'acte d'utiliser le sol et de construire)	Permet le lotissement d'une propriété foncière.
Permis d'implanter	Délivré par le Maire de la Commune concernée pour l'implantation de toute construction non éligible au permis de construire. (Chapitre 4 – Du permis d'implanter / Titre 3 - Des règles relatives à l'acte d'utiliser le sol et de construire)	Permet d'implanter toutes constructions non éligibles au permis de construire, notamment les constructions sommaires, précaires ou temporaires.
Permis de construire	Délivré par le Maire de la Commune concernée. (Chapitre 5 – Du permis de construire / Titre 3 - Des règles relatives à l'acte d'utiliser le sol et de construire)	Autorise une construction après vérification avec les règles de l'art et les règles d'urbanisme.
Permis de démolir	Délivré par le Maire de la Commune concernée dans les formes, conditions et délais déterminés par décret. (Chapitre 6 – Du permis de démolir / Titre 3 - Des règles relatives à l'acte d'utiliser le sol et de construire)	Permet de détruire un édifice sans mettre en danger les populations, les biens publics, l'environnement direct …
Certificat de conformité	Délivré par le Maire de la Commune concernée. (Chapitre 1 – Du contrôle – Section 2 : Du certificat de conformité / Titre 4 – Du contrôle, des infractions et des sanctions)	Permet de constater la conformité des prescriptions du permis de bâtir avec l'ouvrage réalisé.

[54] Source : Guide de référence Gouvernance local : Textes législatifs et règlementaires – Loi n°2004/003 du 21 avril régissant l'urbanisme au Cameroun – Titre 3 – Des règles relatives à l'acte d'utiliser le sol et de construire et Titre 4 – Du contrôle, des infractions et des sanctions

8.1.2 Principaux intervenants

782. La croissance urbaine extrêmement rapide que connait la Cameroun depuis les années 70 a induit des mutations et des évolutions économiques, politiques et institutionnelles importantes. La réponse de l'Etat pour freiner ces tendances et gérer cette expansion urbaine était assise sur un dispositif institutionnel opérationnel coiffé par le MINHDU et le MINDCAF qui assurent la tutelle d'un certain nombre d'organismes dont la mission est de traduire dans les faits la politique urbaine de l'Etat, il s'agit de :

- la Société Immobilière du Cameroun (SIC) chargée de la construction.
- la MAETUR chargée de l'aménagement des parcelles à bâtir
- le Crédit Foncier du Cameroun (CFC) chargé d'apporter les financements

783. D'autres intervenants (secteur privé, association et institutions de l'économie sociale et solidaire,…) interviennent aussi à différents niveaux surtout dans la production de l'habitat.

8.1.2.1 La société Immobilière du Cameroun (SIC)

8.1.2.1.1 Vocation et principales réalisations

784. La Société Immobilière du Cameroun est une Société Anonyme (société d'économie mixte) créée en 1952. Son capital est détenu par L'Etat du Cameroun, les Collectivités Publiques décentralisées, les sociétés à capitaux publics d'une part, les personnes morales ou publiques de droit privé d'autre part. C'est l'une des plus anciennes sociétés de l'Etat au Cameroun.

785. La SIC est régie par des lois et règlements en vigueur au Cameroun sur les sociétés anonymes et sur les entreprises du secteur public et parapublic, ainsi que par les dispositions de l'acte uniforme OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et de groupement d'intérêt économique.

786. La SIC a pour objet la mise en œuvre de la politique de logement définie par les pouvoirs publics. Elle est chargée à ce titre de :

- procéder en priorité à l'étude et à la réalisation de tous projets et de toutes opérations se rapportant à l'habitat social
- construire et éventuellement acheter, en vue de la vente au comptant, de la vente à crédit sous toutes ses formes, ou de location, tous immeubles à usage principal d'habitation
- créer des cités-jardins en consacrant par priorité son activité à l'habitat social
- réaliser en concertation avec tous les autres organismes chargés de l'application de la politique de l'habitat du gouvernement, soit pour son propre compte, soit pour le compte des tiers, la construction sur tous terrains, des services communs ou équipements collectifs de toute nature (centres sociaux, dispensaires, centres commerciaux, groupes scolaires, bâtiments pour services publics, … etc.), ainsi que le financement total ou partiel des opérations
- construire et exécuter toute convention, avenant en accord avec l'Etat et les autres collectivités territoriales, décentralisées et d'une manière générale, tout établissement ou entreprise public ou privé en vue de faciliter ou assurer l'aménagement dans la limite de ses compétences, la construction ou la gérance de tout immeuble
- Et généralement, de réaliser toutes opérations mobilières, immobilières, commerciales, et financières se rapportant aux objets ci-dessus et à des objets similaires ou annexes.

787. La Société Immobilière du Cameroun (SIC) est placée sous la tutelle du Ministère et de l'Habitat du Développement Urbain.

788. Les projets de la SIC sont réalisés à travers le pays dans des villes gérées par deux agences régionales : l'Agence Régionale de Yaoundé (ARY) et l'Agence Régionale de Douala (ARD). Les produits de la SIC sont divers, des maisons individuelles et appartements en immeubles collectifs du social au haut standing ; d'une (1) à six (6) pièces.

789. En six décennies d'existence, la SIC a réalisé 11 250 logements dont 80% destinés à la location des fonctionnaires. La grande majorité (plus de 90%) des logements urbains est par conséquent le fait de l'autopromotion/auto-construction ou du secteur privé, malgré les multiples problèmes rencontrés, parmi lesquels les coûts des matériaux de construction (malgré l'existence de la MIPROMALO) et le financement.

8.1.2.1.2 Plan Stratégique SIC 2025

790. Un plan stratégique SIC 2025 est en cours d'élaboration, il s'agit d'un outil stratégique d'orientation, de cadrage et de planification des activités de la SIC au cours des dix prochaines années avec la définition d'un plan d'actions prioritaires et une opérationnalisation avec quantification des coûts des projets et mise en place d'un calendrier pratique et des indicateurs de suivi pour l'évaluation. L'objectif principal est de se doter d'un instrument de pilotage de son action à moyen et à long terme, en cohérence avec les directives du DSCE spécifiées dans la stratégie du sous-secteur urbain.

Tableau 40. Projets réalisés par la SIC et en cours de commercialisation

Ville	Nb de logement
AGENCE RÉGIONALE DE YAOUNDÉ	
Yaoundé	2 504
Garoua	283
Ebolowa	62
Maroua	102
Bertoua	101
AGENCE RÉGIONALE DE DOUALA	
Douala	2 386
Edéa	83
Buéa	40
Limbé	55
Total	**5 616**

Source : SIC

8.1.2.2 La Mission d'Aménagement et d'Equipement des Terrains Urbains et Ruraux – MAETUR

8.1.2.2.1 Présentation et projets de la MAETUR

791. La MAETUR, sous la tutelle du MINDCAF, est un EPIC doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière dont l'objet est :

- de promouvoir à la demande et pour le compte de l'Etat, des organismes publics et parapublics, privés ou des collectivités publiques locales, ou pour son propre compte **l'étude et la réalisation des opérations d'aménagement ou d'équipement** de terrains ainsi que des opérations de restructuration de quartiers existants
- **d'étudier et de réaliser les infrastructures** d'assainissement, de drainage, de voirie et de réseaux divers des terrains à équiper ou à aménager en liaison avec les services techniques compétents
- **de lotir et de commercialiser ces terrains** sauf si le bénéficiaire en décide autrement
- d'étudier et de réaliser les équipements publics à l'intérieur des zones à aménager
- **de participer dans ces zones au contrôle de la conformité** des projets avec les dispositions pour chaque zone à aménager
- d'assurer l'entretien de certains réseaux et de certains équipements lorsqu'ils ne sont pas confiés à des sociétés concessionnaires ou à des collectivités.

792. La MAETUR exerce ainsi quatre activités : les opérations foncières; les études ; l'aménagement ; et la restructuration des quartiers. Ces métiers peuvent être exercés pour son propre compte ou bien pour le compte de tiers (Etat, Collectivités Territoriales Décentralisées, personnes morales ou physiques de droit privé).

793. La MAETUR a produit plus de 50 000 parcelles et aménagé des espaces abritant près de deux millions de citadins dans 15 villes du Cameroun.

794. Parmi les principaux projets réalisés par la MAETUR on peut citer :

- La création des villes nouvelles de Yaoundé Sud Ouest (3000 ha) et Douala Nord (3100 ha)
- La restructuration des quartiers de la zone Nylon à Douala (700 ha)

- La régularisation foncière et domanialisation des terrains des collectivités traditionnelles, des entreprises et des particuliers (500 ha)
- La réalisation d'une soixantaine de lotissements dans plusieurs villes du Cameroun (2500 ha de terrains aménagés, 40000 lots d'habitation et d'équipements, 400 km de voiries et de réseaux divers, …)
- L'aménagement de la zone d'habitat d'Olembé à Yaoundé (300 ha) intégrant une zone sportive de 100 ha

795. D'autres grands projets sont en cours d'étude ou de réalisation. Actuellement plus de 3000 lotissements sont disponibles pour l'acquisition, et sont localisés dans les principales villes camerounaises, tel que détaillé dans les tableaux suivants :

Tableau 41. Grands projets en cours

Projets	Superficie (ha)	Coût (Milliards de FCFA)
Aménagement de la zone d'habitat de Yaoundé Grand Nord (Nkozoa)	8 000	1 000
Aménagement de la zone d'habitat de Yaoundé Grand Est (Nkondom)	1 000	200
Aménagement de la zone d'habitat de Yaoundé Grand Est (Nsimalen)	1 000	200
Aménagement des abords de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen	1 000	200
Création d'un complexe immobilier de haut standing à Etoa-Meki Yaoundé	10	93
Aménagement de la zone d'habitat de Douala Grand Nord Logbesson Université/ Douala	5 000	750
Aménagement de la zone d'habitat de Talla à Kribi	125	150
Aménagement de la zone d'habitat de Bota à Limbé	25	3
Aménagement de la zone d'habitat de Gbego à Bertoua	50	6
Restructuration des quartiers centraux de Yaoundé et de Douala	2 000	300
Aménagement des sites de relogement des personnes déguerpies dans le cadre de la construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen	500	70
Etudes de l'aménagement des abords du Palais de l'Unité	500	2

Tableau 42. Projets réalisés et en cours de commercialisation

Nom du lotissement - localisation	Nb de Lots
Lotissement de Ngoulamelong - Yaoundé	467
Lotissement OLEMBE à Yaoundé	190
Lotissement de Nkondom - Mfou	500
Lotissement de Logbessou Université - Douala	543
Lotissement de GBEGO - Bertoua	37
Lotissement de Bokwango - Buea	96
Lotissement de Bota - Limbé	233
Lotissement Talla à Kribi	1 000
Total	**3 066**

8.1.2.2.2 Stratégie de développement de la MAETUR

796. La MAETUR a signé depuis 2010 une convention avec l'Etat consacrant son rôle de Maître d'Ouvrage Délégué de l'Etat dans l'aménagement des terrains pour la mise en œuvre du programme gouvernemental 10.000 logements / 50.000 parcelles.

797. Pour cette mise en œuvre, un Contrat Plan a été signé pour la période 2013-2015 et a visé :

- La reprise par l'Etat du financement des VRD primaires et des équipements collectifs
- La mise en place d'un mécanisme permanent d'acquisition foncière
- La réalisation d'un programme ambitieux de parcelles aménagées
- La dotation de la MAETUR d'un statut conforme à la loi n° 99/016 du 22/12/1999 portant statut général des entreprises du secteur public et parapublic lui permettant de lever des financements.

798. Ce contrat plan a été prolongé grâce à l'élaboration du Plan Stratégique de Développement 2014-2018 qui expose la vision stratégique de la MAETUR et détermine les conditions de réussite de son exécution par une restructuration effective dont :

- le financement de ses activités à vocation sociale ou non sociale
- le refinancement par l'assainissement de son bilan
- l'augmentation de la production portant essentiellement sur la réalisation maximale du potentiel interne de la MAETUR.

799. Par ailleurs, et dans le cadre de son action en faveur de l'habitat social, la MAETUR a procédé depuis 2014 à la réalisation d'un programme expérimental de production d'habitations accessibles aux ménages à faibles revenus. Ce programme qui consiste dans la sécurisation de 1000 hectares de terrain, l'aménagement de terrains pour la construction de 1000 logements, et l'aménagement de 5000 parcelles constructibles a pour objectifs de :

- Réduire le déficit en habitations décentes
- Faciliter l'accès au logement pour les ménages à revenus modestes et intermédiaires
- Permettre une meilleure gestion et organisation de l'extension urbaine
- Résorber les problèmes de l'habitat précaire et des quartiers spontanés des centres urbains.

8.1.2.3 Le Crédit Foncier du Cameroun

8.1.2.3.1 Présentation du CFC et principales réalisations

800. Le Crédit Foncier du Cameroun (CFC), créé par le décret n°77-140 du 13 mai 1977, assure le financement des programmes de construction mis en œuvre pour résorber le déficit des logements. En effet le **CFC** a été créé dans un contexte où le Cameroun connaissant un remarquable essor économique avec un taux annuel moyen d'environ 10 % et cette croissance a entrainé un exode massif des populations rurales à la recherche d'un emploi vers les grands centres urbains. Or, dans les principales villes camerounaises, le parc immobilier, parce que non structuré, s'est avéré insuffisant, aussi bien quantitativement que qualitativement, pour apporter une réponse satisfaisante à cette forte sollicitation.

801. Aussi la vocation du CFC est de proposer des solutions de financement adaptées aux promoteurs et aux particuliers pour l'habitat du plus grand nombre au Cameroun. Il a pour objet social d'apporter son concours financier et son expertise à la réalisation de tout projet

destiné à promouvoir l'habitat. Il est chargé ainsi de recueillir et de redistribuer les fonds nécessaires à la mise en œuvre de la politique de l'habitat à travers :

- Le Financement des travaux d'équipement des terrains destinés à la construction des logements économiques
- Le Financement de l'aménagement et de la construction des équipements communaux et régionaux générateurs de recettes
- La recherche et la mise en place des financements nécessaires aux sociétés immobilières et de promotion, ainsi qu'à la réalisation de tous programmes de logements économiques
- Le Financement de tout projet social jugé rentable pour le CFC, après avis conforme du Conseil d'Administration ;
- La collecte et la réception, en vue de faciliter l'accès à la propriété immobilière, de l'épargne des personnes physiques et morales. A cet effet, le CFC peut consentir des prêts à moyen et long termes par engagements avals ou escomptes ;

8.1.2.3.2 Stratégie de développement du CFC

802. La stratégie de développement du CFC s'inscrit actuellement dans une démarche de modernisation, et de mobilisation des acteurs clés, notamment les Institutions financières, pour la cause du logement. Ceci implique impérativement l'élargissement des modes d'intervention à travers des actions axées sur :

- le renforcement des capacités des acteurs de la chaine de production du logement notamment les promoteurs immobiliers
- la consolidation et le développement de la synergie entre les acteurs de la filière de production du logement en vue de stimuler et de diversifier l'offre de produits y relatifs. A cet égard, une plate-forme de communication professionnelle a été mise en place
- l'optimisation de la mobilisation et la diversification des ressources de financement pour répondre aux nombreuses sollicitations.

8.1.2.4 Autres intervenants

803. L'intervention des autres acteurs dans le domaine de la production de l'habitat est assez récente avec l'intervention marquante du secteur privé dans le programme Gouvernemental de construction de 10 000 logements sociaux et d'aménagement de 50 000 parcelles constructibles et l'émergence récente des coopératives et des mutuelles d'habitat.

804. En effet, le secteur privé par le biais de 13 PME assure actuellement la construction de 500 logements nationaux à Yaoundé (Olembé) et de 1175 à Douala (Mbanga Bakoko) par 23 autres PME.

805. Par ailleurs la Mission de Production des Matériaux Locaux (MIPROMALO) dont la mission est de promouvoir le recours aux matériaux locaux assure la valorisation des techniques et des matériaux destinés aux opérations de construction des logements.

806. Toutefois, l'implication du secteur privé dans la promotion immobilière est encore insuffisante pour donner l'élan nécessaire à une dynamique de production urbaine capable de résorber les déficits en logements, et les opérations de promotion du logement social portées par les institutions de l'économie sociale et solidaire (coopératives et mutuelles d'habitat[55]) ne bénéficient pas du soutien nécessaire.

[55] Une coopérative d'habitation est une forme de société immobilière fondée sur le principe de la coopération.

8.1.3 Evolution du parc logement

807. Les statistiques du dernier RGPH de 2005 ne donnent pas de chiffres concernant le nombre de logements, tel que mentionné par le BUCREP dans son rapport national de 2011 sur l'état de la population, le patrimoine immobilier en termes de maisons à usage d'habitation n'est pas encore maîtrisé.

808. Il est en fait difficile de recenser les logements dans un contexte caractérisé par la situation souvent indécente des habitations, la prolifération des taudis et les phénomènes de cohabitation des ménages et de suroccupation des logements.

809. Ainsi, les besoins en logements ont été évalués sur la base d'une estimation du nombre des ménages à partir des résultats des derniers recensements de 1987 et 2005.

810. L'évolution des ménages a été depuis le premier RGPH de 1976, tout comme l'évolution de la population, plus forte en milieu urbain qu'en milieu rural, enregistrant un taux cinq fois supérieur durant la période intercensitaire 1987-2005 : 5,1% contre 0,9%.

811. L'estimation du nombre de ménages selon le milieu de résidence se fait en se basant sur les données d'entrée et les hypothèses ci-dessous :

- les données de l'évolution de la taille de ménage entre les deux RGPH 1987 et 2005 et les données de projection démographique au niveau national et régional.
- la taille du ménage pour l'année 2010 est donnée par la moyenne de la taille des ménages des deux dernier RGPH,
- réduction de la taille du ménage de 0,1 point chaque période censitaire à partir de 2010.

Tableau 43. Taille des ménages

Régions	1987			2005		
	Ensemble	Urbain	Rural	Ensemble	Urbain	Rural
Adamaoua	4,9	5	4,9	5,9	5,8	5,9
Centre	5,0	5,0	5,0	4,8	4,7	6,2
Est	5,1	5,3	5,0	5,3	5,3	5,2
Extrême-Nord	4,9	4,8	4,9	6,2	6,0	6,3
Littoral	4,8	4,9	4,4	4,2	4,5	4,1
Nord	4,9	4,8	4,9	6,0	5,8	6,0
Nord-Ouest	6,3	5,0	6,8	5,7	5,2	6,0
Ouest	5,7	5,5	5,8	4,9	3,6	6,7
Sud	5,1	5,5	5,0	4,1	4,0	4,2
Sud-Ouest	5,3	4,6	5,6	4,7	4,2	5,1
Cameroun	**5,2**	**5,0**	**5,3**	**5,1**	**3,7**	**6,7**

Source: RGPH 1987 et RGPH 2005/BUCREP

Le nombre moyen des ménages pour une année "j" est donnée par la formule ci-dessous :

$$Nbre\ ménage_{(i;j)} = \frac{P'_{(i;j)} = "Population\ estimée\ de\ la\ région\ i\ pendant\ l'année"j"}{Taille\ ménage_{(i;j)}}$$

où "i" variant de 1 à 10 représente la région et "j" l'année de projection

Tableau 44. Evolution du nombre de ménages et projection

Milieu de résidence	Nombre de ménages					Taux d'accroissement des ménages			
	1976	1987	2005	2015	2035	1976-1987	1987-2005	2005-2015	2015-2035
Urbain	389 778	732 457	1 783 016	2 662 151	5 548 369	5,9%	5,1%	4,1%	3,7%
Rural	981 574	1 366 273	1 616 330	1 950 777	2 546 738	3,1%	0,9%	1,9%	1,3%
Ensemble	1 371 352	2 098 730	3 399 346	4 617 947	8 095 106	3,9%	2,7%	3,1%	2,8%

Source : RGPH 1976; RGPH 1987; RGPH 2005 & estimations du Consultant

812. Avec une taille moyenne des ménages qui est restée relativement stable tel que détaillé dans le tableau n°4 (5,2 en 1976 et en 1987 ; 5,1 en 2005), la pression en matière de construction de logement pour les ménages se trouvent alors accentuée du fait de l'évolution démographique. Le problème se pose plus en milieu urbain où les conditions d'accès au logement sont plus difficiles qu'en milieu rural.

813. Comme la plupart des pays de l'Afrique sub-saharienne, le Cameroun connaît une urbanisation rapide. Depuis son indépendance en 1960, plusieurs centres urbains ont vu le jour au Cameroun. Le nombre d'agglomérations ayant au moins 5000 habitants a rapidement évolué, passant de 195 en 1976 à 208 en 1987 puis à 312 en 2005. La proportion de la population urbaine est passée de 28,5 % en 1976 à 37 % en 1987 pour atteindre 48,8 % en 2005. Ce dynamisme urbain implique ainsi une forte demande de logements dans les villes.

814. Partant des hypothèses suivantes :

- on assimile les besoins en logements entre 2015 et 2035 à l'accroissement du nombre des ménages
- on attribue à chaque ménage un logement

815. Il s'avère que ces besoins seront de l'ordre de 3 500 000 logements, avec presque 2 900 000 logements en milieu urbain.

816. Afin de satisfaire ces besoins en logements des populations, il est indispensable de réaliser un inventaire des logements décents sur tout le territoire national, et élaborer un planning de construction de nouveaux logements. L'application des échéances de ce calendrier permettra ainsi de répondre aux besoins en logement décent qui va grandissant.

817. En ce qui concerne l'habitat rural ou traditionnel, il faut noter que la construction des logements en zone rurale est fonction des conditions climatiques environnantes et de la disponibilité des matériaux locaux dans chaque région. La diversité climatique du territoire camerounais favorise l'émergence d'une architecture toute aussi variée dans les formes et les modèles de construction, on trouve ainsi les logements en terre battue groupés ou linéaires, collectifs ou individuels, les logements en briques de terre simples, les logements en briques de terre cuites, en planches groupés. On trouve aussi les huttes traditionnelles construites en lianes, pailles, feuilles et troncs d'arbres les logements en semi-durs, les logements en dur.

8.1.4 Les Conditions d'habitat

818. L'accès difficile à la propriété foncière est un facteur important de développement de l'habitat spontané sur des sites non aménagés. Depuis quelques années, est observé en périphérie des grandes villes, sur des terrains en friches et des zones dangereuses (marécages, flancs de montagne, bas fonds par exemple), un développement des bidonvilles. En

général, dans ces habitations, se retrouvent les ménages les plus fragiles, vivant dans la précarité.

819. En effet, la difficulté d'avoir un logement urbain décent a poussé la plupart des citadins qui ne disposent pas de moyens financiers importants à s'adresser au secteur informel ; celui-ci est le seul à pouvoir leur proposer des mécanismes de production de l'habitat adapté à leur pouvoir d'achat et à leur savoir-faire : ainsi, ce secteur informel, très souvent critiqué parce que mal connu, permettrait à près de 87 % de la population urbaine du Cameroun de se loger.

820. Le tableau suivant présente les données issues des enquêtes ECAM 2 et ECAM 3 sur l'évolution de la portion de la population habitant des logements en matériaux définitifs.

821. Cette évolution est faible : 2,8% en sept ans, et l'enquête ECAM 4 réalisée en 2014 n'a pas fourni les nouvelles proportions permettant de déterminer l'évolution entre 2007 et 2014.

822. En milieu urbain, le RGPH de 2005 indique que plus de la moitié (56,1%) des ménages urbains ont des logements construits en matériaux durables contre 10,1% pour ceux du milieu rural. Par ailleurs, plus de la moitié des ménages ruraux (51,7%) occupent des logements construits en matériaux semi-durables.

823. Dans sa politique d'amélioration de la qualité de l'habitat, l'Etat envisage de réduire de manière significative la proportion des ménages des villes vivant dans un habitat précaire. Cette proportion devra être ramenée à 20% à l'horizon 2035. Ceci nécessitera d'importants investissements pour augmenter, à au moins 80%, la proportion de logements urbains construits en matériaux durables.

Tableau 45. Evolution de la proportion de la population habitant des logements en matériaux définitifs

Région	2001	2007
Yaoundé	38,7	58,5
Douala	63,7	69,2
Adamaoua	7,2	6,4
Centre hors Yaoundé	14,1	20,2
Est	10,9	12,0
Extrême Nord	6,3	6,8
Littoral hors Douala	32,0	37,0
Nord	12,1	7,1
Nord-Ouest	15,1	15,9
Ouest	22,9	25,0
Sud	12,5	26,9
Sud-ouest	35,8	29,1
Cameroun	**22,7**	**25,5**

Source : INS, ECAM 2001 et 2007

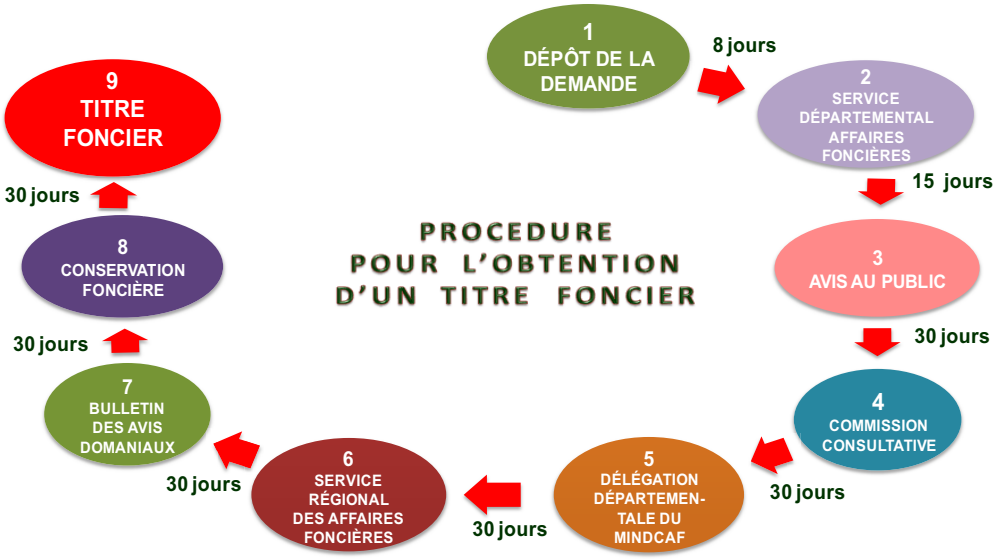
8.1.5 Le foncier : un obstacle à la production de l'habitat

824. Dans les villes camerounaises, la lenteur des procédures officielles d'accès à un logement décent et les coûts élevés résultant des prix élevés du m² de terrain aménagé encouragent le développement de la spéculation foncière et des pratiques injustes.

825. En plus de la lourdeur des procédures d'obtention d'un titre foncier, le titre en bonne et due forme est censé être « *intangible et inattaquable* », mais à cause des empiètements et chevauchements, aux superpositions et à la création de titres fictifs, aux mauvais lotissements, ainsi qu'aux retraits et annulation de titres le propriétaire n'est pas à l'abri.

826. La figure suivante présente la procédure avec les étapes et les délais nécessaires pour d'obtention d'un titre foncier :

Figure 57. Etapes et délais pour l'obtention d'un titre foncier



8.1.5.1 Rôle des collectivités coutumières dans la production foncière

827. Le législateur foncier camerounais conscient de la volonté des particuliers, des collectivités coutumières et de leurs membres, d'accéder à la propriété sur les terres qu'ils occupent ou exploitent effectivement, leur a offert, à travers l'ordonnancement du 6 juillet 1974, la possibilité d'immatriculer cette catégorie de terres.

828. En effet, l'article 17 de cet ordonnancement précise que : « *les dépendances du domaine national sont attribuées par voie de concession, bail ou affectation …toutefois les collectivités coutumières, leurs membres ou toute autre personne de nationalité camerounaise qui à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, occupent ou exploitent paisiblement des dépendances de la première catégorie prévue à l'article 15, continueront à les occuper ou à les exploiter. Ils pourront sur leur demande y obtenir des titres de propriété conformément aux dispositions du décret prévu à l'article 17* ».

829. Étant donnée la faiblesse de la production publique et privée de terrains pour l'habitat, les formes néo-coutumières de production foncière ont joué le rôle d'une alternative aux filières formelles. Ils sont moins bureaucratiques, plus souples, les coûts de transaction y sont réduits au minimum, et ils garantissent en général une bonne sécurité de la tenure.

830. Toutefois, leur capacité à répondre durablement à la demande des segments les plus pauvres de la population urbaine est discutable, en particulier en l'absence de politiques publiques visant à les encadrer ou à les réguler.

831. En effet, la croissance spatiale incontrôlée dans la plupart des villes camerounaises est clairement liée à l'activité des acteurs néo-coutumiers. L'accroissement du prix du sol sur les terrains proches de la zone urbanisée, joint à l'absence de toute réglementation contraignante à l'extérieur des limites administratives des agglomérations urbaines encourage l'expansion spatiale de quartiers faiblement densifiés. Les stratégies spéculatives dans les lotissements néo-coutumiers accélèrent ce processus.

832. Les acteurs néo-coutumiers imposent aux pouvoirs publics un modèle d'occupation et d'usage de l'espace qui est incompatible avec les objectifs d'une planification à long terme. La multiplication des lotissements non-planifiés et non-équipés à la périphérie des villes étudiées influe négativement sur tous les projets de planification urbaine au niveau du quartier ou de la ville. L'absence d'équipements conjuguée à une mauvaise desserte par les transports urbains est, au moins en partie, à l'origine de la sous-occupation de nombreux quartiers périphériques.

833. Ainsi, la difficulté d'accès au foncier se traduit par des situations individuelles précaires qui concourent au développement anarchique de la ville à savoir :

- **les acheteurs de terrains illégaux n'ont qu'un droit d'occupation** qui ne leur permet pas d'obtenir des titres fonciers ni d'introduire des demandes de permis de bâtir, ni a fortiori de demander un crédit foncier.
- La plupart de propriétaires **craignent ou prétextent le risque de démolition** générale du quartier du moment où la législation le prévoit, et n'effectue pas les travaux nécessaires
- **d'autres n'ont ni fonds, ni expériences nécessaires** pour réaliser un lotissement qui respecte les règlements.

834. Ainsi, le développement des villes Camerounaises se réalise sur fond de sous-quartiers qui plombe la croissance économique, avec un habitat tellement précaire qu'on pourrait parler d'une sorte de ruralisation de la ville. Les plus pauvres vivent systématiquement dans les lieux où

les problèmes sanitaires et sociaux sont concentrés.

8.1.5.2 Les actions récentes de l'Etat dans le domaine foncier

835. Le rôle croissant de la terre dans les activités économiques place le foncier au centre de grands intérêts, et la croissance urbaine galopante a induit des besoins considérables en terrains aménagés pour l'habitat, ce qui a poussé l'Etat à engager, à travers le MINDCAF, des actions concrètes en faveur de la modernisation et la sécurisation du cadastre :

- Projet d'Appui à la Modernisation du Cadastre et au Climat des Affaires (PAMOCCA) avec ses deux composantes (1. Modernisation du Cadastre et des Domaines et 2. Valorisation du Système Cadastral et Domanial pour l'amélioration du climat des affaires et du cadre de vie des populations)
- Projet de mise en place d'un réseau géodésique national.

836. L'Etat en tant que gardien de toutes les terres, peut intervenir à ce titre en vue d'en assurer un usage rationnel, en effet gérer efficacement l'accès à la propriété et éradiquer la spéculation foncière sont le seul garant d'un développement harmonieux des villes camerounaises.

837. L'Etat doit impérativement renforcer son rôle dans la régulation du secteur foncier compte tenu de sa délicatesse, les opérateurs fonciers doivent respecter les cahiers des charges relatifs aux opérations d'aménagement. Ces opérations concernent notamment, les lotissements (domaniaux, privés et municipaux), la restructuration et la rénovation.

838. Par ailleurs, une mise en cohérence par l'Etat des politiques foncières, d'urbanisme et d'aménagement du territoire est impérative au regard de la forte incidence du foncier sur les autres politiques.

8.2 Production de l'habitat et part de l'habitat social

8.2.1 Les projets en cours

839. Face à une forte demande en logement sur tout le territoire national tant dans les grandes métropoles que dans les petites agglomérations, l'offre en logement s'avère insuffisante. En outre, la pauvreté urbaine indissociable du phénomène d'urbanisation, s'est malheureusement accrue, complexifiant davantage la problématique de l'accès au logement, notamment pour les revenus les plus faibles.

840. Par conséquent, la très faible offre de terrains par les structures étatiques spécialisées a donné lieu à un développement incontrôlé des quartiers précaires et la prédominance de l'habitat spontané.

841. Pour contrer ces tendances et répondre aux objectifs du DSCE de créer un espace économique national intégré grâce à :

- une maîtrise de développement des villes et en faire des centres de production et de consommation nécessaires à l'essor du secteur industriel
- un appui à l'émergence des agglomérations périphériques
- un développement des villes moyennes ou secondaires capables de structurer les activités économiques dans l'espace urbain et de concourir au développement des zones rurales environnantes.

842. L'Etat camerounais a initié un programme de construction de 10 000 logements sociaux et d'aménagement de 50 000 parcelles constructibles, prévu pour s'exécuter dans 22 villes répartis comme suit :

- 4500 logements à Yaoundé et Douala
- 100 logements par ville pour les 8 autres chefs lieux de région
- 50 logements pour six villes universitaires et industrielles

- et 50 logements dans six localités chefs lieux de département.

843. Le programme prévoit la construction de près de 7335 logements à Douala et à Yaoundé, exécutés par des entreprises locales et étrangères (suisse, espagnole, chinoise,…).

844. Outre ces réalisations programmées dans le futur proche, une soixantaine de Mémomranda Of Understanding (MOU) ont été signés avec des partenaires internationaux, intervenant avec des financements propres sous forme de prêts concessionnels, commerciaux, de BOT ou comme promoteurs immobiliers (construction et vente des logements). Il est prévu ainsi la construction et la mise sur le marché d'ici 2020 d'au moins 50.000 logements.

845. Par ailleurs, le MINHDU a initié et soutenu la conclusion d'une convention entre le CFC et le FEICOM et impliquant les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD) pour la construction de cités municipales à travers tout le pays, via un fonds spécial de départ de 10 milliards FCFA.

846. Pour la réalisation de 50 000 parcelles le MINDCAF a démarré la production de quelques milliers de parcelles à Yaoundé et à Douala.

847. Le MINDUH a en outre produit une matrice des besoins en terrains à l'horizon 2020 qui couvre l'ensemble des villes ciblées en fonction de critères prédéfinis (démographie, poids économique, villes industrielles, universitaires touristiques, etc.). Cette matrice a été transmise au MINDCAF pour la programmation et la planification des assiettes foncières.

8.2.2 Perspectives pour le développement de la production de logements

848. La réalisation du programme cité ci-avant (construction de 10000 logements sociaux et d'aménagement de 50000 parcelles constructibles) une des priorités de l'Etat pour la réalisation des programmes de logement en masse[56], nécessite l'implication de tous les acteurs (MINHDU, SIC, MAETUR, CFC, FEICOM, MIPROMALO, promoteurs privés, CTD/municipalités, …).

849. La situation actuelle reste caractérisée par des déficiences à plusieurs niveaux :

- Sur les plans juridique et institutionnel :
  - Les textes qui régissent la production de logements sont multiples et doivent être revus, complétés et harmonisés
  - L'intervention de plusieurs ministères sectoriels (Habitat, Domaines, Eau et Energie, Planification, Administration Territoriale, Finances, etc.) engendre un manque de coordination, une dispersion des missions et le chevauchement des rôles et responsabilités entre les acteurs, ce qui constitue un frein à l'essor du secteur.
- Sur le plan foncier :
  - les procédures foncières et domaniales sont complexes
  - une faiblesse dans la constitution et la mise à disposition des réserves foncières aménagées au profit des promoteurs
  - la forte spéculation foncière des privés renchérit les coûts de production des logements, constituent autant d'obstacles à la production en masse de logements sociaux.
- Sur le plan financier :
  - difficulté d'accéder aux financements ordinaires vu les garanties demandées
  - absence de mécanismes de

56 Tout programme qui vise à la réalisation d'au moins 150 unités dans un même site, soit une population d'un millier de personnes, quel que soit le mode de financement ou la technologie de mise en œuvre utilisée

financement adaptés pour combler l'insuffisance des subventions et crédits budgétaires destinés au logement social

- Sur le plan technique :
  - les techniques de construction n'ont pas évolué pour permettre une réduction considérable des coûts et une production en masse
  - aucune mise à niveau des acteurs locaux pour les initier à ces nouvelles Technologies Alternatives de Construction qui ont été éprouvées dans d'autres pays.
- Sur le plan fiscal :
  - la SIC ne bénéficie pas des facilités fiscales comme mesures d'accompagnement à l'accomplissement de sa mission sociale
  - la réglementation fiscalo-douanière actuelle dont le poids représente environ 40% du coût de construction est excessive et freine la production.

850. Face à ces lacunes, la relance de la politique Gouvernementale en matière de production massive de logements de standing et sociaux accessibles à toutes les couches sociales, surtout les plus défavorisées passe par l'adoption d'une nouvelle stratégie permettant de résorber le déficit existant.

851. Les études réalisées dans le domaine du développement urbain en général et de l'habitat en particulier ont identifié plusieurs actions dont plusieurs sont d'ores et déjà engagées ou envisagées par le MINHDU, en partenariat avec les autres administrations concernées. Parmi ces actions on peut citer à titre d'exemple :

- L'élaboration d'une véritable Loi sur l'habitat social, qui définit et caractérise ce concept sur les plans juridique, technique, normatif et financier, en déclinant et clarifiant toutes les incitations possibles et les cibles des produits sociaux
- La mise en œuvre d'un programme de restructuration/rénovation des quartiers d'habitat anarchiques généralement situés dans les zones centrales des villes, afin d'éviter leur étalement avec les surcoûts que cela occasionne en termes de réseaux et d'équipements, ainsi que les fractures sociales qui en découlent
- La révision à la baisse des superficies architecturales des logements et des spécifications techniques y afférentes
- La maîtrise des coûts unitaires des constructions des logements et d'aménagement des parcelles
- Impliquer les concessionnaires des réseaux, afin de les inciter à budgétiser leurs interventions dans le cadre du programme d'habitat social
- Le recours aux matériaux locaux, notamment par l'expérimentation d'un programme pilote mis en œuvre par la MIPROMALO
- La constitution, la sécurisation et l'aménagement des réserves foncières, et la simplification des procédures d'acquisition et d'immatriculation des terrains, notamment au profit des Collectivités Territoriales Décentralisées, ainsi que des promoteurs immobiliers privés nationaux et internationaux
- La poursuite de l'appui technique et financier aux CTD pour l'élaboration des documents de planification urbaine et la construction des logements sociaux (cités municipales)
- La mise sur pied de «guichets uniques», regroupant toutes les Administrations concernées (urbanisme, cadastre, conservation foncière, commune, concessionnaires des réseaux, impôt, notaire, etc…) pour l'acquisition du foncier, des logements, le raccordement aux réseaux, et pour l'obtention dans des délais assez réduits de tout autre acte administratif s'y rapportant (titre

foncier, titre de propriété, permis de construire, certificat d'urbanisme, autorisation de lotir, certificat de conformité, etc). Cette formule de guichet unique (regroupant les départements ministériels concernés, notamment le MINEPAT, le MINFI, le MINHDU, et le MINDCAF) s'avère également très efficace et fructueuse dans le cadre de l'examen et de la signature des mémorandums et autres conventions de financement avec des firmes internationales désirant investir dans le domaine de l'habitat au Cameroun.

9 ANNEXES

Tableau 46. Matrice équipement des villes - Education

DONNEES VILLES			EDUCATION														
			Secondaire Public							Score Secondaire	Centre de formation	Score Formation	Enseignement supérieur			Score Université	Score Total Education
REGION	Villes	Population 2015	Nbre Lycs et Collges ESG	Nbre Lycs et collges ESTP + ESG	salles classe ESG	Nbre S.Clsse ESTP + ESG	Ateliers ESTP	Nbre élèves ESG	Nbre d'élèves total ESTP+ESG	3	Nbre structures	4	Nbre structures (public et privé)	Effectif Etudiants (Public)	Note (0 - 40)	10	
Adamaoua	Tibati	25 489	7	7	42	61	4	2 049	2 640	0,18	1	0,00	-			-	0,03
	Banyo	50 976	6	7	53	66	5	2 605	3 196	0,11	1	0,00	-			-	0,02
	Meiganga	34 269	9	11	80	106	6	4 398	5 895	0,29	1	0,00	1		5	0,13	0,12
	Tigneré	13 151	5	6	38	54	5	1 501	1 776	0,23	1	0,00	-			-	0,04
	N'Gaoundéré	**254 971**	15	19	178	227	17	14 282	17 269	0,12	8	0,04	9	15308	10	0,25	0,17
									30 776								
Centre	**Yaoundé**	**2 852 987**	36	45	1 036	1 259	38	95 412	109 791	0,07	159	0,76	81	91976	40	1,00	0,74
	Mbalmayo	49 580	6	9	87	126	11	5 189	8 961	0,31	3	0,01	1		5	0,13	0,12
	Bafia	47 102	6	8	84	152	10	5 401	9 621	0,35	3	0,01	-			-	0,06
	Eséka	20 864	5	9	59	84	10	2 926	3 940	0,32	3	0,01	4		5	0,13	0,13
	Akonolinga	18 588	12	15	101	109	8	3 748	4 795	0,44	3	0,01	-			-	0,08
	Nanga Eboko	17 147	7	9	62	93	6	2 723	4 053	0,40	3	0,01	5		5	0,13	0,14
	Ntui	13 824	7	10	50	73	8	2 558	3 767	0,47	3	0,01	-			-	0,08
	Mfou	13 088	13	17	135	166	8	5 966	7 662	1,00	4	0,02	2		5	0,13	0,24
	Ngoumou	7 374	5	7	42	60	7	1 654	2 209	0,51	3	0,01	-			-	0,09
	Monatélé	17 367	7	10	56	94	9	2 420	4 050	0,40	3	0,01	1		5	0,13	0,14
									158 849								
EST	**Bertoua**	**138 754**	8	11	165	206	11	9 698	13 540	0,17	3	0,01	3		5	0,13	0,10
	Batouri	47 934	9	11	72	92	8	3 019	4 554	0,16	2	0,01	-			-	0,03
	Yokadouma	37 884	10	17	57	85	8	2 771	4 241	0,19	2	0,01	-			-	0,03
	Abong Mbang	21 610	5	6	68	89	5	3 791	4 981	0,39	2	0,01	-			-	0,07
	Garoua Boulaï	31 933	5	6	26	30	4	1 228	1 504	0,08	1	0,00	-			-	0,01
									28 820								
Extrême Nord	**Maroua**	346 042	19	24	245	283	14	19 716	22 099	0,11	9	0,04	8	10547	15	0,38	0,24
	Kousseri	111 727	6	7	63	82	7	5 395	6 000	0,09	2	0,01	-			-	0,02
	Yagoua	52 457	12	15	105	131	14	1 758	2 793	0,09	2	0,01	-			-	0,02
	Kaélé	42 602	16	21	185	207	18	10 963	12 061	0,48	2	0,01	-			-	0,08
	Mokolo	62 260	17	18	137	154	5	11 419	12 533	0,34	2	0,01	-			-	0,06
	Mora	80 197	19	20	84	95	5	7 022	7 631	0,16	1	0,00	-			-	0,03
									63 117								
Littoral	**Douala**	**2 537 188**	38	44	949	1 122	27	82 165	92 393	0,06	209	1,00	64	46659	30	0,75	0,65
	Nkongsamba	116 237	6	8	135	183	7	8 670	8 944	0,13	8	0,04	1		5	0,13	0,10
	Edéa	84 031	11	14	135	182	15	7 788	10 122	0,21	4	0,02	1		5	0,13	0,11
	Mélong	54 094	11	12	91	93	-	4 436	4 466	0,14	1	0,00	-			-	0,02
	Yabassi	4 286	8	10	46	62	7	1 068	1 307	0,52	2	0,01	-			-	0,09
									117 232								
Nord	**Garoua**	377 398	17	22	222	311	24	17 018	23 571	0,11	7	0,03	4		5	0,13	0,09
	Poli	14 120	9	10	48	56	3	3 033	3 363	0,41	2	0,01	-			-	0,07
	Guider	85 300	12	16	115	144	14	8 672	10 301	0,21	3	0,01	-			-	0,04
	Tcholliré	17 745	7	10	66	83	6	3 162	3 871	0,37	2	0,01	-			-	0,06
									41 106								
NORD-OUEST	**Bamenda**	**500 339**	19	27	319	392	19	19 002	25 568	0,09	8	0,04	28	2506	15	0,38	0,23
	Kumbo	109 309	12	17	171	206	11	9 690	11 839	0,19	4	0,02	1		5	0,13	0,10
	Ndop	45 065	11	15	136	171	16	8 447	10 761	0,41	2	0,01	-			-	0,07
	Wum	35 822	6	7	66	67	4	3 678	3 915	0,19	2	0,01	-			-	0,03
	Nkambé	20 852	7	10	82	109	16	4 590	6 000	0,49	2	0,01	-			-	0,08
	Mbengwi	15 312	9	13	77	97	9	3 480	4 760	0,53	3	0,01	-			-	0,09
	Jakiri	13 535	9	12	91	111	10	3 444	4 500	0,57	1	0,00	-			-	0,10
	Fundong	8 979	11	15	123	152	6	4 059	5 071	0,96	2	0,01	-			-	0,16
									72 414								
Ouest	**Bafoussam**	**348 238**	21	26	458	543	27	30 237	36 053	0,18	8	0,04	6		5	0,13	0,11
	Foumban	85 169	10	13	139	182	5	9 677	12 166	0,24	5	0,02	1		5	0,13	0,12
	Dschang	92 648	17	23	251	302	15	12 908	16 606	0,31	5	0,02	10	25532	20	0,50	0,33
	Baham	7 564	6	7	54	68	4	2 480	3 028	0,68	1	0,00	-			-	0,12
	Bangangte	42 257	16	23	188	275	27	6 889	9 951	0,40	2	0,01	4		5	0,13	0,14
	Foumbot	68 376	6	8	86	101	5	5 362	6 782	0,17	1	0,00	-			-	0,03
	Bafang	43 762	6	9	350	364	9	14 466	15 288	0,60	2	0,01	-			-	0,10
	Bandjoun	22 021	8	11	107	146	10	5 676	7 440	0,58	2	0,01	3		5	0,13	0,17
	Mbouda	68 856	11	15	216	286	15	12 652	16 151	0,40	2	0,01	-			-	0,07
									123 465								
Sud	**Ebolowa**	**95 876**	**15**	**21**	**122**	185	**17**	**10 405**	**12 746**	0,23	**5**	0,02	**4**		**5**	0,13	0,11
	kribi	114 337	6	8	79	109	11	4 552	6 352	0,09	4	0,02	-			-	0,02
	Sangmelima	81 797	10	16	152	210	20	6 883	9 850	0,21	1	0,00	3		5	0,13	0,10
	Ambam	31 589	9	12	88	106	10	3 506	4 552	0,25	2	0,01	-			-	0,04
									33 500								
SUD-OUEST	**Buéa**	**155 790**	14	17	224	255	16	11 999	13 951	0,15	7	0,03	25	16508	15	0,38	0,24
	Kumba	150 946	13	16	199	264	9	13 437	15 912	0,18	3	0,01	1		5	0,13	0,10
	Tiko	144 276	6	8	109	169	11	5 873	7 673	0,09	1	0,00	1		5	0,13	0,09
	Limbé	132 264	7	8	106	120	5	7 310	8 069	0,10	3	0,01	1		5	0,13	0,09
	Muyuka	55 398	7	10	92	117	11	5 525	6 798	0,21	2	0,01	-			-	0,04
	Mamfé	17 377	7	8	82	84	3	4 417	5 249	0,52	2	0,01	2		5	0,13	0,16
	Bangem	8 757	9	10	52	78	2	1 556	1 773	0,35	2	0,01	-			-	0,06
	Fontem	7 938	6	9	47	60	10	1 824	2 261	0,49	1	0,00	-			-	0,08
	Mundemba	6 369	5	6	38	54	5	1 361	1 538	0,41	2	0,01	-			-	0,07

Tableau 47. Matrice équipement des villes - Santé

	DONNEES VILLES		SANTE						
			Hôpital de District	Score District	Hôpital Régional	Score Régional	Hôpital Centrl/Génl	Score Centrl/Génl	Total Santé
	Villes	Population 2015		3		5		10	
Adamaoua	Tibati	25 489	1	0,14		-		-	**0,02**
	Banyo	50 976	1	0,14		-		-	**0,02**
	Meiganga	34 269	1	0,14		-		-	**0,02**
	Tigneré	13 151	1	0,14		-		-	**0,02**
	N'Gaounderé	**254 971**	1	0,14	1	1,00		-	**0,30**
Centre	**Yaoundé**	**2 852 987**	5	0,71		-	7	1,00	**0,67**
	Mbalmayo	49 580	1	0,14		-		-	**0,02**
	Bafia	47 102	1	0,14		-		-	**0,02**
	Eséka	20 864	1	0,14		-		-	**0,02**
	Akonolinga	18 588	1	0,14		-		-	**0,02**
	Nanga Eboko	17 147	1	0,14		-		-	**0,02**
	Ntui	13 824	1	0,14		-		-	**0,02**
	Mfou	13 088	1	0,14		-		-	**0,02**
	Ngoumou	7 374	1	0,14		-		-	**0,02**
	Monatélé	17 367	1	0,14		-		-	**0,02**
EST	**Bertoua**	**138 754**		-	1	1,00		-	**0,28**
	Batouri	47 934	1	0,14		-		-	**0,02**
	Yokadouma	37 884	1	0,14		-		-	**0,02**
	Abong Mbang	21 610	1	0,14		-		-	**0,02**
	Garoua Boulaï	31 933	1	0,14		-		-	**0,02**
Extrême Nord	**Maroua**	346 042		-	1	1,00		-	**0,28**
	Kousseri	111 727		-	1	1,00		-	**0,28**
	Yagoua	52 457		-	1	1,00		-	**0,28**
	Kaélé	42 602		-		-		-	**-**
	Mokolo	62 260	1	0,14		-		-	**0,02**
	Mora	80 197	1	0,14		-		-	**0,02**
Littoral	**Douala**	**2 537 188**	7	1,00		-	3	0,43	**0,40**
	Nkongsamba	116 237		-	1	1,00		-	**0,28**
	Edéa	84 031		-	1	1,00		-	**0,28**
	Mélong	54 094	1	0,14		-		-	**0,02**
	Yabassi	4 286	1	0,14		-		-	**0,02**
Nord	**Garoua**	377 398		-	1	1,00		-	**0,28**
	Poli	14 120	1	0,14		-		-	**0,02**
	Guider	85 300	1	0,14		-		-	**0,02**
	Tcholliré	17 745	1	0,14		-		-	**0,02**
NORD-OUEST	**Bamenda**	**500 339**		-	1	1,00		-	**0,28**
	Kumbo	109 309	1	0,14		-		-	**0,02**
	Ndop	45 065	1	0,14		-		-	**0,02**
	Wum	35 822	1	0,14		-		-	**0,02**
	Nkambé	20 852	1	0,14		-		-	**0,02**
	Mbengwi	15 312	1	0,14		-		-	**0,02**
	Jakiri	13 535	1	0,14		-		-	**0,02**
	Fundong	8 979	1	0,14		-		-	**0,02**
Ouest	**Bafoussam**	**348 238**	2	0,29	1	1,00		-	**0,33**
	Foumban	85 169	1	0,14		-		-	**0,02**
	Dschang	92 648	1	0,14		-		-	**0,02**
	Baham	7 564	1	0,14		-		-	**0,02**
	Bangangte	42 257	1	0,14		-		-	**0,02**
	Foumbot	68 376	1	0,14		-		-	**0,02**
	Bafang	43 762	1	0,14		-		-	**0,02**
	Bandjoun	22 021	1	0,14		-		-	**0,02**
	Mbouda	68 856	1	0,14		-		-	**0,02**
Sud	**Ebolowa**	**95 876**		-	1	1,00	1	0,14	**0,36**
	kribi	114 337	1	0,14		-		-	**0,02**
	Sangmelima	81 797	1	0,14		-		-	**0,02**
	Ambam	31 589	1	0,14		-		-	**0,02**
SUD-OUEST	**Buéa**	**155 790**		-	1	1,00		-	**0,28**
	Kumba	150 946	1	0,14		-		-	**0,02**
	Tiko	144 276	1	0,14		-		-	**0,02**
	Limbé	132 264	1	0,14	1	1,00		-	**0,30**
	Muyuka	55 398	1	0,14		-		-	**0,02**
	Mamfé	17 377	1	0,14		-		-	**0,02**
	Bangem	8 757	1	0,14		-		-	**0,02**
	Fontem	7 938	1	0,14		-		-	**0,02**
	Mundemba	6 369	1	0,14		-		-	**0,02**

Tableau 48. Matrice équipement des villes – Grandes infrastreuctures

DONNEES VILLES			GRANDES INFRASTRUCTURES																					
	Villes	Population 2015	Aéroport internl majeur	Scre 20	Aéroport Internl	Scre 10	Aéroport National	Scre 3	Aérodrome	Scre 2	Port Marit Princ.	Scre 20	Port Maritime second.	Scre 5	Port Fluv.	Scre 5	Gare ferrov.	Scre 5	Plateforme Logist. Existente	Scre 5	Platefor me Logist en Projet	Scre 3	Total Gdes Infras
Adamaoua	Tibati	25 489		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Banyo	50 976		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Meiganga	34 269		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Tigneré	13 151		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	N'Gaounderé	**254 971**		-	1	1,00		-	1	1,00		-		-		-	1	1,00	1	1,00		-	**0,28**
Centre	**Yaoundé**	**2 852 987**	1	1,00		-		-	1	1,00		-		-		-	1	1,00		-		-	**0,35**
	Mbalmayo	49 580		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Bafia	47 102		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Eséka	20 864		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Akonolinga	18 588		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Nanga Eboko	17 147		-		-		-	1	1,00		-		-		-	1	1,00		-		-	**0,09**
	Ntui	13 824		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Mfou	13 088		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Ngoumou	7 374		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Monatélé	17 367		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
EST	**Bertoua**	**138 754**		-		-	1	1,00	1	1,00		-		-		-		-	1	1,00		-	**0,13**
	Batouri	47 934		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Yokadouma	37 884		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Abong Mbang	21 610		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Garoua Boulaï	31 933		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
Extrême Nord	**Maroua**	346 042		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-		-		-	**0,13**
	Kousseri	111 727		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Yagoua	52 457		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Kaélé	42 602		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Mokolo	62 260		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Mora	80 197		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
Littoral	**Douala**	**2 537 188**	1	1,00		-		-		-	1	1,00		-		-	1	1,00	1	1,00		-	**0,64**
	Nkongsamba	116 237		-		-		-		-		-		-		-	1	1,00		-		-	**0,06**
	Edéa	84 031		-		-	1	1,00		-		-		-		-	1	1,00	0	-	1	1,00	**0,14**
	Mélong	54 094		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Yabassi	4 286		-		-		-		-		-		-	1	1,00		-		-		-	**0,06**
Nord	**Garoua**	377 398		-	1	1,00		-		-		-		-	1	1,00		-		-		-	**0,19**
	Poli	14 120		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Guider	85 300		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Tcholliré	17 745		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
NORD-OUEST	**Bamenda**	**500 339**		-		-	1	1,00	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,06**
	Kumbo	109 309		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Ndop	45 065		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Wum	35 822		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Nkambé	20 852		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Mbengwi	15 312		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Jakiri	13 535		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Fundong	8 979		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
Ouest	**Bafoussam**	**348 238**		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-		-		-	**0,13**
	Foumban	85 169		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Dschang	92 648		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Baham	7 564		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Bangangte	42 257		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Foumbot	68 376		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Bafang	43 762		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Bandjoun	22 021		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Mbouda	68 856		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
Sud	**Ebolowa**	**95 876**		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	kribi	114 337		-		-		-	1	1,00	1	1,00	1	1,00		-		-		-	1	1,00	**0,38**
	Sangmelima	81 797		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Ambam	31 589		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
SUD-OUEST	**Buéa**	**155 790**		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Kumba	150 946		-		-		-		-		-		-		-	1	1,00		-		-	**0,06**
	Tiko	144 276		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Limbé	132 264		-		-		-		-	1	1,00	1	1,00		-		-		-		-	**0,32**
	Muyuka	55 398		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Mamfé	17 377		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Bangem	8 757		-		-		-	1	1,00		-		-		-		-		-		-	**0,03**
	Fontem	7 938		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**
	Mundemba	6 369		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	**-**

Tableau 49. Matrice équipement des villes – Indiustrie / Agropole

DONNEES VILLES					INDUSTRIE				
	Villes	Population 2015	Surfaces MAGZI (ha)	Score 10	Unités industrielles	Score 2	Agropole	Score 5	Score total Industrie
Adamaoua	Tibati	25 489	0	-		-		-	-
	Banyo	50 976	0	-		-		-	-
	Meiganga	34 269	0	-		-		-	-
	Tignere	13 151	0	-		-		-	-
	N'Gaounderé	254 971	115	0,34	117	0,03		-	0,06
Centre	Yaoundé	2 852 987	316	0,92	3248	0,84	1	0,50	0,66
	Mbalmayo	49 580	0	-		-	1	0,50	0,28
	Bafia	47 102	0	-		-		-	-
	Eséka	20 864	0	-		-		-	-
	Akonolinga	18 588	0	-		-		-	-
	Nanga Eboko	17 147	0	-		-		-	-
	Ntui	13 824	0	-		-		-	-
	Mfou	13 088	0	-		-		-	-
	Ngoumou	7 374	0	-		-		-	-
	Monatélé	17 367	0	-		-		-	-
			0						
EST	Bertoua	138 754	0	-	56	0,01		-	0,00
	Batouri	47 934	0	-		-		-	-
	Yokadouma	37 884	0	-		-		-	-
	Abong Mbang	21 610	0	-		-		-	-
	Garoua Boulaï	31 933	0	-		-		-	-
			0						
Extrême Nord	Maroua	346 042	0	-	148	0,04		-	0,01
	Kousseri	111 727	0	-		-		-	-
	Yagoua	52 457	0	-		-		-	-
	Kaélé	42 602	0	-		-		-	-
	Mokolo	62 260	0	-		-	1	0,50	0,28
	Mora	80 197	0	-		-		-	-
			0						
Littoral	Douala	2 537 188	342	1,00	3882	1,00		-	0,44
	Nkongsamba	116 237	0	-		-		-	-
	Edéa	84 031	0	-		-		-	-
	Mélong	54 094	0	-		-		-	-
	Yabassi	4 286	0	-	1	0,00		-	0,00
			0						
Nord	Garoua	377 398	42	0,12	199	0,05		-	0,03
	Poli	14 120	0	-		-	2	1,00	0,56
	Guider	85 300	0	-		-		-	-
	Tcholliré	17 745	0	-		-		-	-
			0						
NORD-OUEST	Bamenda	500 339	0	-	837	0,22		-	0,06
	Kumbo	109 309	0	-		-		-	-
	Ndop	45 065	0	-		-		-	-
	Wum	35 822	0	-		-		-	-
	Nkambé	20 852	0	-		-		-	-
	Mbengwi	15 312	0	-		-		-	-
	Jakiri	13 535	0	-		-		-	-
	Fundong	8 979	0	-		-		-	-
			0						
Ouest	Bafoussam	348 238	94	0,27	376	0,10	1	0,50	0,35
	Foumban	85 169	0	-		-		-	-
	Dschang	92 648	0	-		-		-	-
	Baham	7 564	0	-		-		-	-
	Bangangte	42 257	0	-		-		-	-
	Foumbot	68 376	0	-		-		-	-
	Bafang	43 762	0	-		-		-	-
	Bandjoun	22 021	0	-		-		-	-
	Mbouda	68 856	0	-		-		-	-
			0						
Sud	Ebolowa	95 876	0	-	57	0,01		-	0,00
	kribi	114 337	0	-		-	1	0,50	0,28
	Sangmelima	81 797	0	-		-		-	-
	Ambam	31 589	0	-		-		-	-
			0						
SUD-OUEST	Buéa	155 790	0	-	742	0,19		-	0,05
	Kumba	150 946	0	-		-		-	-
	Tiko	144 276	0	-		-		-	-
	Limbé	132 264	0	-		-		-	-
	Muyuka	55 398	0	-		-		-	-
	Mamfé	17 377	0	-		-		-	-
	Bangem	8 757	0	-		-		-	-
	Fontem	7 938	0	-		-		-	-
	Mundemba	6 369	0	-		-		-	-