



ONU-HABITAT



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EAER
State Secretariat for Economic Affairs SECO



Appui à la planification urbaine et des
infrastructures dans le contexte migratoire

DOUALA

Cameroun

Remerciements:

Le projet a été financé par :
Secrétariat d'État à l'Economie Suisse (SECO)

L'analyse spatiale et le narratif ont été développés par l'agence des Pratiques Urbaines, de la section de la Planification, Finance et Economie d'UN-Habitat, dans le cadre du Programme Planification pour l'aide humanitaire et les Pratiques du Développement.

Supervision du Projet : Hermann Pienaar

Coordination du Projet : Sandy Kumar / Dina Dabash Dahood / Jia Cong Ang / Helen Yu

Supervision technique du projet : Jonathan Weaver / Pinar Caglin

Contributeurs Bureau du Cameroun : Christian Ngue / Fransconi Sylvio Ngouani / Jules Nguebou / Raïssa Makougoum Mba

Contributeurs Siège : Léa Pelleteret / Stephen Otieno Aboge Ting Zhang / Sammy Muinde / Victor Frebault

Couverture de la Photographie : Coucher de Soleil à Bonassama, Bonabéri / Douala 4, Cameroun

Responsabilités:

Les appellations employées dans ce rapport et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites, ni quant à leur système économique ou leur degré de développement. L'analyse, les conclusions et les recommandations de cette publication ne reflètent pas nécessairement les vues du Programme des Nations Unies pour les établissements humains, de son Conseil d'administration ou de ses États membres.

La référence dans cette publication à des produits commerciaux, des marques, des processus ou des services spécifiques, ou l'utilisation d'un nom commercial, d'une entreprise ou d'une société ne constitue pas une approbation, une recommandation ou une faveur de la part d'ONU-Habitat ou de ses responsables, et une telle référence ne constitue pas une approbation d'ONU-Habitat.



ONU-HABITAT



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EAER
State Secretariat for Economic Affairs SECO



Appui à la planification urbaine et des
infrastructures dans le contexte migratoire

DOUALA

Cameroun

Abréviations

AFD - Agence Française de Développement	PCD - Plan Communal de Développement
BIP - Budget d'Investissement Public	PDI - Personnes Déplacées Internes
BIT - Bureau International du Travail	PDU - Plan Directeur d'Urbanisme
BM - Banque Mondiale	PDUE - Projet de Développement des Secteurs Urbain et de l'Approvisionnement en Eau
BRT - Bus Rapid Transport	PDVIR - Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes
BUCREP - Bureau Central de Recensement et d'Etude de la population au Cameroun	PIB - Produit Intérieur Brut
CAC - Centimes Additionnels Communaux	PIP - Projet d'Investissements Public
CAD4 - Commune d'Arrondissement de Douala 4	PLANUT - Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance Economique
CAMWATER - Cameroon Water	PMUS - Plan de Mobilité Urbaine Soutenable
CBMT - Cadre Budgétaire à Moyen Terme	PNDP - Plan National de Development
CDMT - Cadre de Dépenses à Moyen Terme	PNH - Plan National de l'Habitat
CDS - City Development Strategy	PNPGC - Programme national pour la prévention et la gestion des catastrophes
CEMAC - Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale	POS - Plan d'Occupation des Sols
CTD - Collectivités Territoriales Décentralisées	PPBS - Planification - Programmation - Budgétisation - Système
CUD - Communauté Urbaine de Douala	PS - Plan de Secteur
DGSN - Délégation Générale à la Sûreté Nationale	PSU - Plan Sommaire d'Urbanisme
ENEO - Energie du Cameroun	PTF - Partenaires Techniques et Financiers
FEICOM - Fonds spécial d'Equipement et d'Intervention interCommunale	PUN - Politique Urbaine Nationale
HYSACAM - Hygiène et salubrité du Cameroun	RGPH - Recensement Général de la Population et de l'Habitat
LC - Lettre Commande	SAD - Société d'Aménagement de Douala
MAETUR - Mission d'Aménagement et d'Equipement des Terrains Urbains et Ruraux	SDA - Schéma Directeur d'Assainissement de la ville de Douala
MAGZI - Mission d'Aménagement et de Gestion des Zones Industrielles	SED - Secrétariat d'Etat à la Défense
MINADER - Ministre de l'Agriculture et du Développement Rural	SIC - Société Immobilière du Cameroun
MINAT - Ministère de l'Administration Territoriale	SNADDT - Schéma National d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
MINDCAF - Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières	SND 30 - Stratégie Nationale de Développement
MINDDEVEL - Ministère de la Décentralisation et du Développement Local	SN-RRC - Stratégie Nationale pour la réduction des risques de catastrophes
MINEE - Ministère de l'Eau et de l'Energie	SOCATUR - Société Camerounaise de transports urbains
MINEPAT - Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire	SRADTT - Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
MINEPIA - Ministère de l'Elevage, des Pêches et des Industries Animales	UNDAF - Plan cadre des Nations unies pour le développement
MINFI - Ministère des Finances	UNDRR - Bureau des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe
MINHDU - Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain	UNHCR - Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés
MINSANTE - Ministère de la Santé Publique	UNICEF - Fonds des Nations unies pour l'enfance
MINTP - Ministère des Travaux Publics	UPIMC - Programme d'Urbanisme et d'Infrastructures dans les Contextes de Migration
NOSO - Régions du Nord-Ouest et Sud-Ouest	
OCHA - Bureau de la coordination des affaires humanitaires	
ONG - Organisation Non Gouvernementale	

Liste des cartes

1. Urbanisation nationale	21
2. Initiatives de financement des infrastructures majeures	29
3. Ressources naturelles et commerce régional	31
4. Contexte du changement climatique	33
5. Contexte de déplacement	35
6. Démographie et répartition de la population	39
7. Gouvernance locale	41
8. Infrastructure stratégique régionale	43
9. Infrastructure stratégique régionale	44 – 45
10. Croissance urbaine	46 – 47
11. Répartition de la population	48 – 49
12. Plan d'utilisation du sol	50 – 51
13. Risques naturels	50 – 51
14. Centres et activités économiques	56 – 57
15. Conséquences territoriales des flux des personnes déplacées	66 – 67
16. Connectivité et accessibilité – Générale	68 – 69
17. Connectivité et accessibilité – Accessibilité aux transports publics	70 – 71
18. Usages et utilisation du sol / Accès au logement	74 – 75
19. Risques naturels	78 – 79
20. Accès aux services de base - Eau et électricité	80 – 81
21. Accès aux équipements sociaux - Santé	86 – 87
22. Accès aux équipements sociaux - Ecoles	88 – 89
23. Accès aux équipements sociaux - Espaces récréatifs	90 – 91
24. Mambanda - Densité de population et installation des PDI	102 – 103
25. Mambanda - Accès et mobilité	106 – 107
26. Mambanda - Eau et électricité	110 – 111
27. Mambanda - Equipements de santé	114 – 115
28. Mambanda - Ecoles	116 – 117
29. Perspectives communautaires : Premier atelier des parties prenantes - Besoins urbains	134 – 135
30. Perspectives communautaires : Premier atelier des parties prenantes - Déplacement	136 – 137
31. Douala 4 - Défis identifiés par les acteurs	140 – 141
32. Mambanda - Défis identifiés par les acteurs	142 – 143
33. Douala 4 - Besoins et opportunités identifiés par les acteurs	144 – 145
34. Mambanda - Besoins et opportunités identifiés par les acteurs	146 – 147

Liste des figures

Fig. 1 Population vivant à Douala et Yaoundé par rapport au reste du Cameroun en 2021	20
Fig. 2 Population vivant à Douala et Yaoundé par rapport au reste du Cameroun en 2030	20
Fig. 3 Gouvernance, aménagement du territoire et politiques urbaines au Cameroun	25
Fig. 4 Système national d'administration foncière	27
Fig. 5 Réseau des principales zones urbaines	30
Fig. 6 Nombre moyen de personnes touchées par les inondations par région et par an	32
Fig. 7 Nombre moyen de personnes touchées par la sécheresse par région et par an	32
Fig. 8 Population de Douala entre 1990 - 2021	46
Fig. 9 Densité de la population de Douala entre 1990 - 2021	47
Fig. 10 Empreinte urbaine de Douala entre 1990 - 2021	47
Fig. 11 Croissance de la population dans les arrondissements de Douala de 1990 à 2030	49
Fig. 12 Répartition de l'occupation des sols à Douala selon le Plan d'Occupation des Sols de la CUD (2025)	51
Fig. 13 Distribution mensuelle des inondations et des pluies à Douala de 1984 à 2018	54
Fig. 14 Fréquence annuelle des inondations à Douala de 1984 à 2018	54
Fig. 15 Température annuelle moyenne dans la région du littoral de 1901 à 2020	55
Fig. 16 Distances entre les centres économiques de Douala	56
Fig. 17 Organisation avec les parties prenantes de la mise en œuvre des investissements	59
Fig. 18 État d'avancement des projets à Douala	60
Fig. 19 Type de projets par secteur entre 2015 et 2024	61
Fig. 20 Répartition des projets par secteur et par montant de 2015 à 2022	61
Fig. 21 Répartition des projets TCD en fonction des sources de financement	63
Fig. 22 Empreinte urbaine, densité et évolution de la population à Douala 4 (1990 - 2021)	67
Fig. 23 Distances entre les quartiers et les nœuds clés de Douala 4	72
Fig. 24 Répartition de l'occupation des sols à Douala 4 stipulée dans le Plan d'occupation des sols de la CUD	76
Fig. 25 Proportion des zones urbaines (construites) à différents niveaux de risque d'inondation à Douala 4	78
Fig. 26 Diagramme des «connexions du réseau de l'araignée» à Douala 4	82
Fig. 27 Moyens d'élimination des déchets ménagers à Douala 4	84
Fig. 28 Répartition des projets par secteur et par budget depuis 2015	93
Fig. 29 Capacité de mobilisation des recettes par la CAD4	93
Fig. 30 Résumé des projets par secteur budgétisés et non budgétisés	95
Fig. 31 Défis urbains signalés par les représentants des personnes déplacées	100
Fig. 32 Estimation de la population d'accueil et des PDI dans les quartiers de Douala 4 en 2021	101
Fig. 33 Densité de population des quartiers de Douala, Mambanda ayant une densité de population estimée à 31 461 habitants/km ²	101
Fig. 34 Les principaux défis transversaux de l'échelle de la ville à l'échelle du quartier	127

Liste des tableaux

Tableau 1. Politique urbaine et documents de planification	25
Tableau 2. Principaux projets financés dans le cadre du plan d'urgence économique (PLANUT)	28
Tableau 3. Compétences en matière de planification, d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de logement (CUD et CAD4)	40
Tableau 4. Etat d'avancement des principaux projets d'infrastructure à Douala	45
Tableau 5. Nombre d'élèves et frais de scolarité selon le type d'école	89
Tableau 6. Prix des différents types de transport à l'intérieur de Mambanda, Douala et de Mambanda au centre ville de Douala	107
Tableau 7. Matrice des principaux enjeux à différentes échelles	149

Liste des photographies

Photo 1. Les inondations fréquentes dans le quartier de Mambanda à Douala 4 rendent la mobilité difficile	55
Photo 2. Annonce de vente de terrains et de maisons soulignant l'absence de contrôle et l'augmentation de l'empreinte urbaine	66
Photo 3. Un chemin d'accès en terre menant au quartier de Bonassama croise l'Ancienne Route	73
Photo 4. Deuxième pont sur le Wouri reliant Douala 4 au reste de la ville	73
Photo 5. Bâtiments situés sur des terrains officiels le long de la route asphaltée	77
Photo 6. Exemple d'habitat informel dans les zones marécageuses de Mambanda	77
Photo 7. Une route inondée a limité le trafic et la mobilité	80
Photo 8. Image aérienne prise en 2003	81
Photo 9. Image aérienne prise en 2015	81
Photo 10. Image aérienne prise en 2010	81
Photo 11. Décharge improvisée près du Wouri où les habitants peuvent brûler des déchets	85
Photo 12. Eau stagnante dans un canal de drainage	85
Photo 13. Une gouttière d'évacuation des eaux de pluie	85
Photo 14. Un groupe de garçons d'âges différents joue au football à Bonmikano	90
Photo 15. Ecole Communale de Mambanda - Ecole primaire publique de Mambanda et Douala 4	91
Photo 16. Logements en bois accueillant des personnes déplacées près des rives du Wouri	102
Photo 17. Logement partagé pour les personnes déplacées à proximité du Lycée de Mambanda	103
Photo 18. Les entreprises privées ou les écoles disposent souvent de leurs propres moyens de transport, tels que camions et camionnettes	106
Photo 19. L'une des routes secondaires de Mambanda, revêtue de matériaux semi-perméables	106
Photo 20. Pour traverser les routes inondées, des planches de bois sont utilisées comme mini-ponts de fortune	106
Photo 21. À Mambanda, la taille des blocs est généralement assez importante. Pour circuler entre les maisons, des ruelles étroites ont été construites	107
Photo 22. La plupart des routes de Mambanda ne sont pas asphaltées. En raison des fortes pluies qui tombent tout au long de l'année, l'accès à ces routes peut s'avérer difficile	107
Photo 23. Malgré la position du quartier le long du Wouri, le transport par voie d'eau est essentiellement limité aux activités de pêche	107
Photo 24. Éclairage public et poteaux électriques à Mambanda	110
Photo 25. Fontaines privées à partir desquelles l'eau est souvent vendue	110
Photo 26. L'École communale est la seule école primaire publique de Mambanda	116
Photo 27. Centre de santé publique de Mambanda	116
Photo 28. Ecole privée près de l'Ecole Communale	116
Photo 29. Installation informelle à Mambanda	129
Photo 30. Groupe de travail pendant la <i>charrette</i>	137
Photo 31. Participants à la <i>charrette</i>	137
Photo 32. Parties prenantes présidant la <i>charrette</i>	137
Photo 33. Interventions des participants pendant la <i>charrette</i>	146
Photo 34. Interventions des participants pendant la <i>charrette</i>	146
Photo 35. Un chemin d'accès en terre menant au quartier de Bonassama croise l'Ancienne Route	152 – 153

Table des matières

Abréviations	4
Liste des cartes	5
Liste des figures	6
Liste des tableaux	6
Liste des photographies	7
Table des matières	8
Résumé	10
Introduction	12
ECHELLE NATIONALE : CAMEROUN	18
Contexte urbain national	20
Gouvernance, aménagement du territoire et politiques urbaines au Cameroun	22
Contexte national de planification urbaine	24
Système national de la gestion foncière	26
Initiatives majeures de financement des infrastructures	28
Ressources naturelles & commerce régional	30
Le changement climatique	32
Contexte des populations déplacées	34
ECHELLE REGIONALE : LITTORAL / WOURI / DOUALA	36
Dynamique démographique & répartition de la population	38
Gouvernance locale	40
Infrastructures régionales stratégiques	42
Infrastructures urbaines stratégiques	44
Croissance urbaine	46
Répartition de la population	48
Plan d'usage du sol (Horizon 2025)	50
Risques naturels et climatiques	52
Centres économiques / Activités	56
Contexte financier de la municipalité de Douala	58
ECHELLE DE LA COMMUNE D'ARRONDISSEMENT : DOUALA IV	64
Les conséquences territoriales des flux des personnes déplacées	66
Accessibilité & maillage urbain	68
Accessibilité & mobilité	72
Occupation du sol & gestion foncière / Accès au logement	74
Risques naturels et climatiques	78
Accès aux services de base : Electricité et eau potable	82
Accès aux services de base : Drainage et gestion des déchets	84

Accès aux équipements publics : les équipements de santé	86
Accès aux équipements publics : infrastructures scolaires	88
Accès aux équipements publics : équipements récréatifs	90
Evaluation des investissements et de la stratégie financière de la Commune	92
ECHELLE DU QUARTIER : MAMBANDA	98
Mambanda comme quartier pilote	100
Impact territoriaux des flux de personnes	102
Desserte et mobilité	106
Accès à l'eau potable et l'électricité	110
Établissement de soins de santé	114
Infrastructures éducatives	116
DÉFIS ET OPPORTUNITÉS	120
Défis	122
Opportunités	128
CHARRETTE AVEC LES PARTIES PRENANTES	132
Les perspectives de la communauté : Premier atelier participatif - les besoins urbains identifiés et localisés	134
Les perspectives de la communauté : Premier atelier participatif - La situation des PDI	136
Méthodologie de la charrette sur l'identification des défis et opportunités	138
Défis identifiés par les acteurs locaux	140
Besoins et opportunité identifiés par les acteurs locaux	144
Conclusion – Défis et interventions nécessaires dans la Commune de Douala 4 et le quartier de Mambanda	148
ANNEXES	152
BIBLIOGRAPHIE	160
NOTES DE FIN	164

Résumé

Le programme UPIMC vise à contribuer aux efforts nationaux et internationaux continus visant à améliorer l'accès aux services et aux opportunités socio-économiques pour les personnes déplacées internes (PDI) et les communautés d'accueil dans des situations difficiles dans la ville de Douala, au Cameroun. ONU-Habitat s'est associé avec SECO pour soutenir la commune d'arrondissement de Douala 4 (CAD 4), dans la ville de Douala, pour la première phase du programme – en lien avec un éventail d'acteurs locaux, nationaux, internationaux et privés – afin d'améliorer l'accessibilité des services publics. Le profil urbain vise à développer une vision stratégique commune qui suit une approche multi-scalaires et multi-sectorielle, partant à l'échelle nationale et se terminant à l'échelle du quartier.

• NIVEAU NATIONAL / CAMEROUN

Le Cameroun est l'un des principaux carrefours entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale. Depuis plus d'une décennie, le Cameroun accueille des déplacés internes et des réfugiés, dont le nombre a augmenté au cours des cinq dernières années en raison de conflits internes et externes alimentés par des griefs religieux et politiques. En raison de sa position géographique stratégique, le pays attire de nombreuses industries le long de la côte, notamment à Douala, considérée comme la capitale économique du pays. Néanmoins, le pays subit également les effets du changement climatique avec une augmentation des risques d'inondation, en particulier dans la région du Littoral mais aussi des risques de sécheresse dans la partie nord du pays. Dans ce contexte, le Cameroun travaille actuellement sur une politique urbaine nationale qui propose de mener à un développement urbain durable à long terme suivant le Document de Programme Pays Habitat validé en octobre 2019. Le profil spatial, réalisé dans le cadre de la première phase du programme, constitue un outil clé pour donner une vue d'ensemble de la situation existante aux différentes échelles.

• RÉGION LITTORAL / VILLE DE DOUALA

La région du Littoral est l'une des régions les plus densément peuplées du pays avec 179,4 hab/km². Elle bénéficie d'une infrastructure de transport stratégique, la reliant au reste du pays. La région du Littoral accueille un nombre important de migrants - avec 99,9 pour cent des déplacés internes fuyant leurs foyers dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest - signalant le conflit comme leur principale raison de partir. Cette population est principalement concentrée dans le département du

Wouri (38 692 PDI), en particulier dans la ville de Douala, à la recherche d'opportunités économiques. Au cours des 30 dernières années, l'empreinte urbaine de Douala a plus que doublé. Le développement de la ville montre les tendances suivantes :

- a) une expansion rapide et incontrôlée du périmètre urbain,
- b) une grande surface de logements informels (près de 25 pour cent de la zone résidentielle), souvent sur des terrains non constructibles,
- c) un manque de logements planifiés et bien gérés dans les Communes d'arrondissement Douala 3, 4 et 5,
- d) un réseau routier morcelé et en mauvais état et un déficit de services de bonne qualité.

• COMMUNE D'ARRONDISSEMENT DE DOUALA 4

Douala 4 constitue un centre économique pour les activités primaires et secondaires concentrées dans la zone portuaire de Bonabéri. Cependant, une grande partie de la population vivant à Douala 4 ne bénéficie pas des retombées économiques de ces activités et font la navette quotidiennement pour se rendre au centre-ville. La Commune d'arrondissement est confrontée à une croissance démographique exponentielle en raison de l'arrivée de PDI et devrait continuer à s'étendre à l'avenir si aucun plan d'urbanisme n'est établi. Dès leur arrivée, ces populations s'installent dans des quartiers informels et des zones non structurées, exerçant une forte pression sur les services de base déjà saturés. Cette expansion, corrélée à la croissance démographique exponentielle, devrait s'accroître à mesure que le conflit dans la région du Nord-Ouest et du Sud-Ouest (NOSO) s'enracinera. Ces défis perturbent le développement urbain de la Commune d'arrondissement de Douala 4.

• QUARTIER DE MAMBANDA

Mambanda est le quartier pilote du programme. Il concentre près de 30 pour cent de la population de Douala 4 et environ 24 pour cent des PDI de la ville de Douala. Le quartier fait face à plusieurs défis majeurs : accessibilité et mobilité limitées, risques récurrents d'inondation, gestion difficile des déchets, manque de services urbains, manque d'équipements sociaux et culturels, etc. Les flux de personnes déplacées dans le quartier impactent significativement le développement urbain global de Douala 4.

Sur la base de l'analyse spatiale et des résultats de l'atelier de validation, l'équipe d'ONU-Habitat a identifié les défis suivants et les interventions nécessaires à Douala 4 et Mambanda en relation avec les ODD :



ODD 11

Au cours des 30 dernières années, l'empreinte urbaine de Douala a plus que doublé. Les anciennes villes satellites à la périphérie de la ville – comme la CAD 4 – ont été dépassées par l'étalement urbain de Douala et appartiennent désormais à l'agglomération de Douala. La périphérie de la ville devrait continuer à s'étendre à l'avenir si aucun plan d'urbanisme n'est mis à jour. Le développement de Douala est actuellement réglementé par des documents d'urbanisme devenus obsolètes. L'absence de vision commune de la ville est également liée au manque de coordination et au développement de projets urbains et à l'absence de partage de l'information entre les acteurs du territoire. Selon les différents ateliers, les parties prenantes ont souligné la nécessité d'impulser la définition d'une vision urbaine stratégique à l'échelle de Douala 4 pour améliorer et offrir des conditions de vie durables aux habitants.



ODD 16 et 17

Le processus lent de décentralisation en cours a freiné la possibilité des municipalités à remédier aux dysfonctionnements urbains identifiés. La collecte des impôts et le budget de la Commune de Douala 4 au cours des dernières années, révèlent la mauvaise structuration et maturation des projets. À cela s'ajoute l'insuffisance de partenariats et de budgets, ainsi qu'un personnel peu formé sur ces questions. Les interventions nécessaires, soutenues par les institutions et les parties prenantes, comprennent le développement de partenariats entre les secteurs privé et public et la mise en œuvre progressive de la décentralisation, accompagnée d'une formation des acteurs institutionnels.



ODD 3, 6 et 15

L'analyse a mis en évidence la complexité de l'accès à un logement digne et l'accès limité et inégal aux services de base à Douala 4. Les PDI sont souvent logées dans des installations précaires comme à Mambanda, sans accès aux services de base. À cet égard, des opérations de rénovation urbaine et de densification des quartiers sont nécessaires pour répondre à la forte croissance démographique.

La déforestation et la pollution de l'eau et des sols représentent un risque sanitaire et social à long terme. Les inondations de plus en plus intenses dues au changement climatique tendent à aggraver cette dynamique. Les interventions nécessaires comprennent la création de zones de protection de l'environnement par l'aménagement des berges, l'établissement de réserves maritimes et naturelles, l'intégration d'espaces publics verts et de corridors pour les populations locales.

Introduction

Introduction du Programme UPIMC

OBJECTIFS

Le programme UPIMC vise à contribuer aux efforts nationaux et internationaux continus pour améliorer l'accès aux services et aux opportunités socio-économiques pour les populations déplacées aux côtés des citoyens vivant dans des situations difficiles dans les villes sélectionnées. Cet objectif sera atteint en soutenant les municipalités avec une approche stratégique à long terme pour améliorer l'accessibilité des services publics dans les quartiers affectés par les migrations et les déplacements grâce à des investissements en infrastructures durables. L'approche de planification adoptée garantit l'intégration d'un large éventail de parties prenantes impliquant des acteurs de l'humanitaire et du développement, ainsi que des parties gouvernementales telles que les ministères de tutelle et les municipalités cibles. Une telle approche aspire à soutenir la connexion entre les réponses humanitaires à court terme et les interventions de développement à long terme pour permettre des interventions plus complètes et inclusives.

APPROCHE

Le programme UPIMC se compose de quatre composantes interconnectées : (1) analyse spatiale et profilage urbain, (2) élaboration d'une vision stratégique et construction de scénarios, (3) définition des investissements prioritaires en matière d'infrastructures et établissement d'un lien avec le financement, et (4) contribution à l'échange de connaissances. Dans le cadre du premier volet, l'équipe UPIMC a élaboré des profils urbains basés sur une analyse intersectorielle spatialement ciblée des sites urbains accueillant des populations déplacées, permettant aux parties prenantes locales d'obtenir une compréhension spatiale complète de la situation existante comme base de décision pour les stratégies de développement urbain à long terme et la planification des investissements en infrastructures. Sur la base du profil élaboré, la deuxième composante développera une vision stratégique pour le développement urbain dans des zones sélectionnées dans les villes ciblées. Une approche participative et des charrettes de planification sont au cœur de ce processus, impliquant les principales parties prenantes institutionnelles ainsi que des représentants de la société civile. Les profils

urbains, les scénarios et les plans d'action issus des deux premières composantes exposent les raisons et les preuves permettant d'aider les décideurs à identifier des interventions pour des investissements prioritaires dans les services municipaux qui soient à la fois réalistes et viables sur le plan financier. La production de la troisième composante comprend l'évaluation des potentiels économiques, sociaux et environnementaux pour obtenir l'impact durable des interventions proposées. Enfin, le dernier volet vise à développer et à encourager l'échange de connaissances et la sensibilisation des parties prenantes dans les villes à l'importance d'une bonne gestion des données et des plates-formes d'observation urbaine pour une utilisation future. Par le biais de forums et de médias numériques, le programme reliera également les villes au niveau national et international grâce à des événements et de conférences internationales, notamment les événements de la plateforme d'investissement des villes.

AUDIENCE CIBLÉE

Ce profil fournit des points d'entrée pour les praticiens nationaux et internationaux qui cherchent à développer des stratégies de développement à long terme dans leurs villes, ainsi que pour les bailleurs de fonds et les financiers potentiels. Dans le même temps, ce profil cible les individus de la société civile, qui sont les principaux acteurs du changement dans leurs communautés, en fournissant un aperçu spatialisé des principaux potentiels et opportunités des villes profilées.

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie comprend la collecte de données primaires et secondaires, des visites sur le terrain et des consultations intensives avec les acteurs gouvernementaux locaux et nationaux et les communautés cibles. Les données recueillies ont été triangulées avec une analyse documentaire de plusieurs sources, y compris des sources grises. Un ensemble d'analyses spatiales a été mené à l'échelle régionale et à l'échelle du quartier afin de définir les principaux défis et opportunités et d'éclairer les prochaines étapes du projet. Enfin, le profil a été revu et validé avec les principaux acteurs du projet, y compris les représentants de la communauté.

COMMENT LIRE CE DOCUMENT

Ce document est le résultat d'un travail intensif de profilage mené par l'équipe ONU-Habitat du Programme Appui à la planification urbaine et des infrastructures dans les contextes de migrations (UPIMC) pour remplir la première composante du projet. Il s'agit d'un document autonome, mais il est important d'en tenir compte lors de la lecture des plans d'action et des interventions prioritaires qui seront produits au cours de la deuxième étape du cycle de vie du projet. Le profil a une approche multi-scalaire, commençant par le niveau national et se terminant par le niveau local / quartier. La formulation du profil a assuré l'interconnexion entre chaque échelle, pour permettre un mécanisme de lecture bidirectionnelle du document. Chaque section du profil combine un ensemble d'interprétations cartographiques de la situation pour fournir une dimension spatiale au récit.

À PROPOS D'ONU-HABITAT

ONU-Habitat, est l'agence des Nations Unies qui œuvre pour une amélioration du cadre de vie urbain. L'agence est mandatée par l'Assemblée générale des Nations Unies pour promouvoir des villes durables sur le plan social et environnemental, dans le but de fournir un logement adéquat à tous. ONU-Habitat promeut un changement transformateur dans les villes et les établissements humains par le biais de connaissances, de conseils politiques, d'assistance technique et d'actions de collaboration. ONU-Habitat concentre ses efforts sur la réduction des inégalités spatiales et de la pauvreté dans les communautés à travers le continuum urbain-rural, sur le renforcement de la prospérité partagée des villes et des régions, sur le renforcement de l'action climatique et l'amélioration de l'environnement urbain, et sur la prévention et la réponse efficaces aux crises urbaines.

NEXUS HUMANITAIRE-DÉVELOPPEMENT

Aujourd'hui, 55 pour cent de la population mondiale vit dans des zones urbaines, une proportion qui devrait passer à 68 pour cent d'ici 2050. Un taux d'urbanisation aussi élevé s'ajoute aux pressions croissantes exercées sur les villes et les milieux urbains pour répondre aux demandes de sa population. Parallèlement, les zones urbaines ont été la principale destination des personnes déplacées, plus de 60 pour cent des réfugiés et une majorité (80 pour cent) des personnes déplacées internes (PDI) vivant désormais dans des grandes métropoles,

principalement à la recherche d'opportunités socio-économiques et d'endroits sûrs où résider. Une telle situation a entraîné une augmentation sans précédent du coût et de la durée de l'aide humanitaire, notamment en raison de la nature prolongée des crises et de la rareté des actions de développement. Un tel statut nécessite de combiner plus fortement les efforts humanitaires et de développement. D'autant plus que le Programme 2030 et les Objectifs de développement durable (ODD) ne visent pas seulement à répondre aux besoins, mais aussi à réduire les risques et les vulnérabilités, en ne laissant personne de côté.

PROGRAMME

Le programme UPIMC ONU-Habitat s'associe au Secrétariat d'État Suisse à l'Économie (SECO) pour améliorer l'accès à des services urbains fiables et à des opportunités socio-économiques pour les migrants et les populations déplacées dans les établissements urbains. Le programme UPIMC soutient un certain nombre de municipalités qui accueillent des populations déplacées à développer des stratégies à long terme qui s'appuient sur leur résilience pour faire face aux défis actuels et futurs. Le programme UPIMC vise à encourager la collaboration multisectorielle entre ONU-Habitat, les gouvernements nationaux et locaux, les acteurs humanitaires, les partenaires du développement, les acteurs de la société civile, ainsi que les institutions financières internationales, afin de développer des interventions durables permettant de créer des environnements inclusifs, sûrs, et résilients. Le programme est mis en œuvre dans trois pays, à savoir le Cameroun, l'Égypte et la Jordanie.

PROGRAMME UPIMC - CAMEROUN - VILLE DE DOUALA

La ville de Douala présente une dynamique démographique unique et des mutations urbaines résultant de sa situation géographique et de son rayonnement international. En effet, la ville constitue un pôle économique et culturel pour l'Afrique Centrale et le continent. Cette trajectoire est également marquée par de nouvelles dynamiques telles que l'arrivée de populations en situation de crise humanitaire et sanitaire dans les pays voisins et dans les régions de l'Extrême-Nord, du Nord et du Sud-Ouest du pays. Ces déplacements transfrontaliers et internes ont été exacerbés par la résurgence des conflits internes depuis 2016. La ville de Douala polarise ces flux de nouveaux arrivants, notamment la Commune d'Arrondissement de Douala 4 (CAD 4). Douala 4 est devenue la porte d'entrée pour les déplacés internes de la crise anglophone. Depuis 2017, le conflit anglophone oppose le gouvernement et les séparatistes de la minorité anglophone. Par conséquent, l'arrivée des PDI est un vecteur de nouvelles dynamiques socio-économiques, qui a conduit à plusieurs nouveaux défis pour la CAD 4 en développement rapide.

Lors des discussions avec les représentants de la mairie de Douala 4, il est apparu clairement que la délimitation des quartiers pouvait parfois prêter à confusion. La CAD 4 a été structurée par un processus de regroupement d'une dizaine de villages dont les périmètres n'avaient pas été cartographiés. Il semblerait que dans les documents administratifs officiels, certains noms de quartiers soient confondus avec les noms de villages. D'ailleurs, dans les représentations collectives des habitants et des populations indigènes, Douala 4 est souvent décrite par les noms des villages.

Pour avoir les cartes les plus authentiques possibles, l'équipe d'ONU-Habitat a cartographié les villages urbains de Douala 4 (Annexe 4). Toutefois, l'équipe d'ONU-Habitat a fondé son étude sur l'unité administrative officielle, qui est l'unité de quartier.

Ce profil urbain vise à fournir une vue d'ensemble de la situation actuelle et une analyse holistique dans le cadre du programme UPIMC afin d'identifier comment le développement socio-économique de la ville peut être amélioré au profit des communautés d'accueil et des personnes déplacées. Pour identifier les actions

à entreprendre, il est essentiel d'analyser la situation urbaine globale de Douala 4, également connue sous le nom de ville de Bonabéri. L'intention derrière le profilage urbain est de soutenir les initiatives déjà déployées par les acteurs institutionnels, mais aussi par les partenaires économiques et internationaux.

Le profil urbain consiste à présenter une analyse multi-scalaire et multidimensionnelle à travers la production de cartes et la narration des grandes trajectoires observées à travers la collecte de données, les entretiens et les visites de terrain. L'analyse permettra d'enrichir d'autres études et accompagne l'élaboration d'une stratégie urbaine par les acteurs de la ville. Ce document technique doit être considéré comme un outil évolutif et itératif pour mieux soutenir les initiatives et les collaborations potentielles.

Le profilage urbain commence par une analyse du contexte national du Cameroun et des documents officiels et des mesures qui pourraient impacter le développement urbain de la ville, puis se concentre sur le contexte régional, Douala - le niveau de la ville, Douala 4 - le niveau de la Commune d'Arrondissement, et enfin sur le quartier pilote de Mambanda. En effet, le quartier de Mambanda a été choisi parce qu'il cristallise des problématiques communes à l'échelle de la ville, de la région et du pays.

Le profil fournit un cadre pour l'analyse spatiale et stratégique de la localité dans une perspective de développement alignée sur les priorités nationales et urbaines et des objectifs de développement durables (ODD). En impliquant un large éventail de parties prenantes dans l'élaboration du profil urbain, une vision commune et partagée peut être établie.

Le programme UPIMC développe une approche basée sur quatre composantes principales dont découle le profil urbain :

1. Analyse spatiale et profilage urbain

L'analyse spatiale comprend une collecte de données multi-sectorielles, des données primaires et secondaires, des visites sur le terrain, des entretiens avec des informateurs clés, des ateliers participatifs avec des acteurs gouvernementaux locaux et nationaux ainsi que trois discussions de groupe avec des acteurs de la société civile, les impliquant dès le début de la démarche. Une revue de la littérature grise et académique a été

PROGRAMME UPMC - CAMEROUN - VILLE DE DOUALA- LES 4 COMPOSANTES DU PROGRAMME



entreprise pour trianguler les informations. Les boîtes à outils basées sur la pratique, les rapports, les notes d'orientation et les études de cas ont constitué la majorité de la littérature examinée. Cette analyse a ensuite été accompagnée par une analyse détaillée du SIG à l'échelle du pays, de la ville et du quartier afin de synthétiser, confronter les données et distiller les informations sous forme de graphiques et de cartes, accompagnées d'un texte narratif. Cette étape a permis d'identifier le quartier sélectionné pour la suite de l'étude.

2. Vision urbaine et scénarios

Au regard du travail analytique et des échanges menés lors du premier volet de l'étude, cette composante développera une vision urbaine s'appuyant sur une stratégie urbaine co-construite avec les acteurs du territoire. Dès lors, suivant cette stratégie, les principaux scénarios à l'échelle de Douala 4 seront discutés et identifiés. En effet, l'élaboration des scénarios sera basée sur un atelier participatif et inclusif, qui implique les principales parties prenantes institutionnelles ainsi que des représentants de la société civile (déplacés, communautés d'accueil, etc.) et du secteur privé. Les participants apporteront des contributions directes au processus d'élaboration de la vision. Cette méthodologie facilitera la discussion sur les visions stratégiques, les interventions possibles, les intérêts individuels connexes, les opportunités et/ou contraintes techniques, ainsi

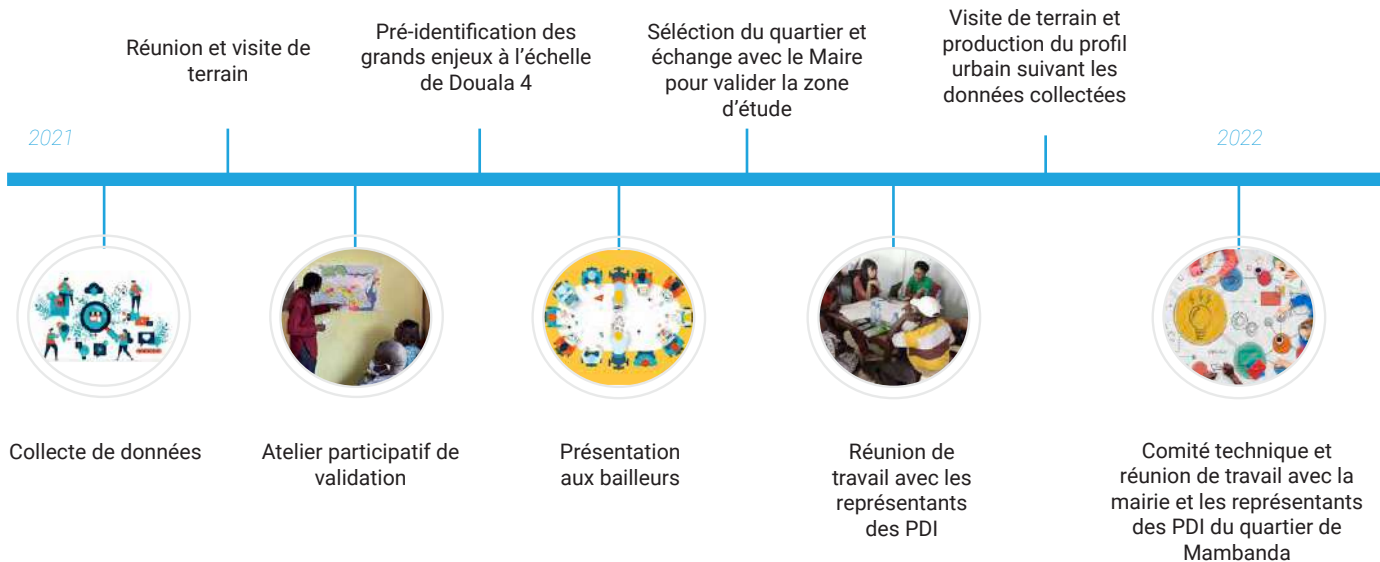
que les objectifs politiques. L'élaboration du scénario sera soutenue par un plan d'actions soulignant les projets possibles et leur calendrier de réalisation. Cela déblocuera également l'étape suivante pour l'identification claire des interventions stratégiques en matière d'infrastructures et permettra une évaluation technique de la hiérarchisation des interventions.

3. Identification des investissements prioritaires

Les composantes précédentes conduisent à l'identification des actions prioritaires structurelles et conjoncturelles afin d'aider les décideurs et les experts dans la définition de leur intervention. Ce travail aidera à prioriser les investissements en évaluant le potentiel économique, social et environnemental ainsi que de l'impact durable des interventions proposées sur la ville et ses communautés. Les investissements prioritaires feront l'objet de discussions entre les décideurs, les investisseurs potentiels et les acteurs de la coopération internationales, notamment s'appuyant sur l'analyse des budgets de la ville, de l'arrondissement pour bâtir des partenariats. Ces actions prioritaires seront présentées lors d'un atelier de validation avec les parties prenantes.

PROGRAMME UPIMC - CAMEROUN - VILLE DE DOUALA - PHASE 1

PHASE 1A - Comprendre la ville - Analyse spatiale et profilage urbain (accompli)



4. Echanges de connaissances et partages de savoir-faire.

Le dernier volet se déploie tout le long du programme. Il permettra de favoriser l'échange de connaissances et la sensibilisation des parties prenantes dans les villes pour appliquer une bonne gestion des données et des plateformes d'observation urbaine. Le partage et la diffusion de données par différents canaux de communications pourra aussi permettre des synergies de stratégies d'intervention et encourager les collaborations locales. Ce volet mobilisera également les plateformes d'ONU-Habitat et celles de ses partenaires, par exemple le programme Cities Alliance Joint Work Programme (JWP) sur le projet des Villes et les Migrations pour partager leurs connaissances et expériences respectives, ainsi que d'autres exemples tels que le réseau des Nations Unies.

La phase 1 de l'analyse d'information de différentes sources et de données de terrain et d'entretiens. Un premier atelier participatif a mené à l'identification des problématiques rencontrées dans l'arrondissement de Douala 4. Cet atelier a visé l'amélioration des analyses et de focaliser l'étude sur le quartier pilote de Mambanda. A l'issue de cette identification, des entretiens et visites de sites avec les représentants des PDI de la zone du NOSO ont permis d'apprécier une vision globale du quartier et des conditions de vie des PDI. L'étude s'est poursuivie par une présentation du diagnostic mutliscaire lors d'un comité technique. Les échanges se sont poursuivis avec l'équipe chargée

du Plan Communal de Développement pour asseoir la fiabilité des données.

La deuxième partie de la phase 1 se concentre sur la partie stratégique du projet, c'est-à-dire définir une vision urbaine pour Douala 4. Cette stratégie sera élaborée de concert avec les parties prenantes du projets pour établir une vision consensuelle et partagée. Un atelier participatif élargit le débat aux acteurs des différents secteurs (privés et publics), de la société civil et autres parties prenantes.

La phase 1a est une méthode fondée à partir de données et de preuves tangibles et scientifiques. Elle s'appuie sur l'analyse d'informations provenant d'études documentaires et la collecte de données provenant de différentes sources. L'exercice a révélé de nombreuses difficultés dans la collecte des données, c'est-à-dire que les données du recensement sont souvent obsolètes. Les informations fournies par les parties prenantes peuvent parfois être contradictoires car la méthodologie utilisée peut différer. L'information n'est pas activement partagée entre les intervenants. L'équipe d'ONU-Habitat a donc basé son analyse sur la littérature grise, des entretiens, des données fournies par d'autres agences des Nations Unies, des données recueillies lors de visites sur le terrain, des données provenant de groupes de travail et de charrettes.

Une première charrette a permis d'identifier les défis rencontrés dans la Commune d'arrondissement de Douala 4. Cette charrette avait pour objectif d'améliorer les analyses et de centrer l'étude sur le quartier

PHASE 1B - Planifier la ville - Vision urbaine et scénarios (accomplie)

PHASE 1C - Transformer la ville - Identification des investissements prioritaires (en cours)

Consolidation de la stratégie et des scénarios à l'échelle de Douala, Douala 4 et Mambanda

Diffusion du plan d'action et réunions bilatérales avec les potentiels investisseurs

2023



Charrette avec les acteurs des différents secteurs afin de définir les opportunités et défis pour le développement de la vision stratégique à l'échelle de Douala 4



Comité technique pour présenter le scénario optimal et identifier les projets prioritaires

Colloque avec les bailleurs internationaux, le secteur public et le secteur privé pour présenter les projets prioritaires

pilote de Mambanda. À l'issue de cette identification, des entretiens et des visites de terrain avec des représentants des personnes déplacées de la région du Sud Cameroun ont permis d'avoir un aperçu du quartier et des conditions de vie des PDI. L'étude a continué par la présentation du diagnostic lors du comité technique. Les échanges se sont poursuivis avec l'équipe en charge du Plan communal de Développement de la Commune d'Arrondissement de Douala 4 pour assurer la fiabilité des données.

La deuxième partie de la **phase 1b** se concentre sur la partie stratégique du projet, c'est-à-dire la définition d'une vision urbaine, d'un scénario et d'une liste d'interventions prioritaires pour Douala 4. Cette stratégie sera élaborée avec les parties prenantes du projet afin d'établir une vision consensuelle et partagée. Une charrette participative permettra d'élargir le débat aux acteurs de différents secteurs (privé et public), à la société civile et à d'autres parties prenantes.

Une autre publication sera consacrée à la **phase 1b** traitant de la vision, du scénario et du plan d'action.



01

**ÉCHELLE NATIONALE
CAMEROUN**

Contexte urbain national

Le Cameroun est un pays d'Afrique centrale situé au point névralgique du le Golfe de Guinée. Le pays est limitrophe avec le Tchad au Nord-Est, à l'Ouest avec le Nigeria, à l'Est avec la République Centrafricaine, et au Sud avec la République du Congo, le Gabon et la Guinée équatoriale. Le Cameroun une superficie de 475 442 km² et une population estimée à 20 millions d'habitants (2010). Sa position géographique, avec 600 km de côtes, au carrefour de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale, est considérée comme un atout par de nombreuses industries qui ont capitalisé en se concentrant le long de la côte, notamment dans la ville de Douala.

Si Douala est la capitale économique du pays, Yaoundé en est la capitale politique. Ensemble, les deux villes représentent près de 28 % de la population nationale.

Sur le plan linguistique, le pays est divisé en deux zones. La «zone anglophone», qui fait frontière avec le Nigeria et englobe deux des dix régions du Cameroun (Nord-Ouest et Sud-Ouest), représente 14 % de la population totale et la «zone francophone», comprend le reste du pays.

Ces dernières années, l'urbanisation a joué un rôle important dans les tendances démographiques et de développement, avec un total de 14 conseils urbains désignés. En 2019, la population urbaine du Cameroun était estimée à 57%. Le taux de croissance urbaine est de 3,59% par rapport à un taux de croissance de la population de 2,55%. La population du pays est estimée

à 27 228 8261 en 2021 et atteindra 38 896 153 en 2035 ; Yaoundé et Douala représentant à elles seules près de 32% de la population totale. Ce déséquilibre est en partie le résultat d'un exode rural massif et soutenu, et de la migration des villes moyennes et secondaires vers ces deux agglomérations urbaines à la recherche de meilleures opportunités socio-économiques.

Économie

En raison de sa position centrale au sein de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), le Cameroun bénéficie d'une place stratégique pour les rapports commerciaux de la région, servant de lien crucial entre le golfe de Guinée et les états enclavés tels que la République Centrafricaine et le Tchad, grâce au Port Autonome de Douala et aux axes routiers Douala-N'Djamena et Douala-Bangui. Le Cameroun représente à lui seul 40% du PIB de la CEMAC et possède l'économie la plus diversifiée de la sous-région. Cependant, il est fortement dépendant des ressources non transformées : hydrocarbures, produits agricoles (cacao, café, coton, huile de palme, etc.), bois, etc. Malgré ce dynamisme économique, près de 38% de la population vivait sous le seuil de pauvreté en 2014, dont le 87% résident en milieu rural et 63% sont membres de ménages du secteur agricole informel. Ces chiffres reflètent la répartition inégale de la richesse et de la croissance dans le pays, avec la majorité des ménages pauvres vivant dans les zones rurales. Néanmoins, la population jeune du Cameroun (l'âge médian est de 18,3 ans) pourrait être un atout économique si l'éducation et les opportunités d'emploi étaient plus équitablement réparties et accessibles.

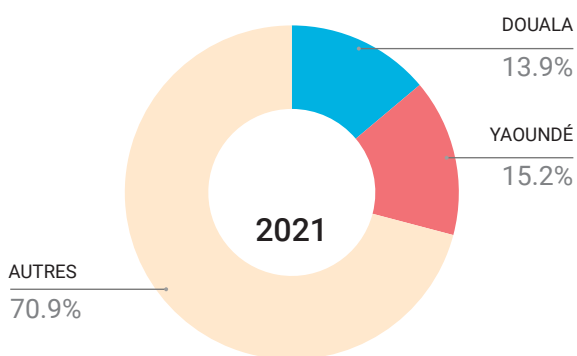


Fig. 1 Population vivant à Douala + Yaoundé vs. le reste du Cameroun en 2021

Source : <https://worldpopulationreview.com/countries/cameroon-population>

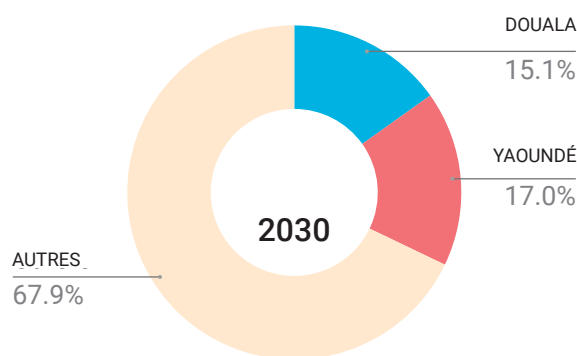


Fig 2. Estimation en 2030 de la population vivant à Douala + Yaoundé vs. le reste du pays

Source : <https://worldpopulationreview.com/countries/cameroon-population>

Gouvernance, aménagement du territoire et politiques urbaines au Cameroun

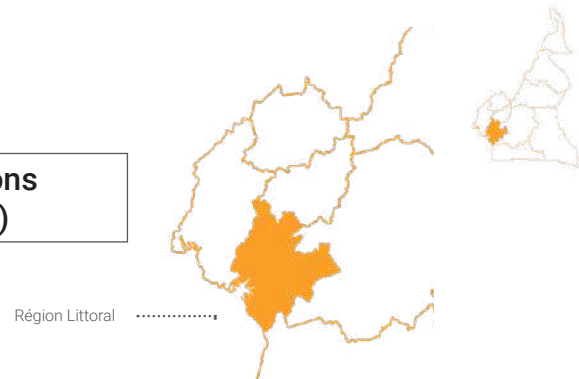
La dernière constitution du Cameroun, promulguée le 18 janvier 1996, fait de la République du Cameroun un «État unitaire décentralisé», régi par trois grands pouvoirs étatiques : exécutif, législatif et judiciaire. En fait, le processus de décentralisation au Cameroun a commencé pendant la colonisation mais il a été constitutionnalisé le 2 juin 1972. Les Communes ont reçu le statut juridique de personnes morales de droit public bénéficiant en partie de l'autonomie financière juridique et administrative. La loi du 18 janvier 1996 portant révision de la Constitution du 2 juin 1972 impose la création de la deuxième catégorie de collectivités territoriales décentralisées : la région. En 2019, l'État camerounais a décidé, à l'issue du Grand Dialogue National initié pour apaiser les tensions, d'adopter la loi n°2019/024 du 24 décembre qui établit un code général des collectivités territoriales décentralisées.

Le Cameroun est gouverné conjointement par les organisations administratives et les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD). Les organisations administratives représentent le Président de la République et les ministres délégués, tandis que les CTD sont constituées des régions et des départements, y compris les communautés urbaines et les communes d'arrondissement. La tutelle de l'État sur les CTD est exercée par le ministère de l'Administration territoriale (MINAT). Sur le plan territorial, la République du Cameroun est subdivisée en **10 régions, 58 divisions et 360 communes d'arrondissement**. Chaque région est placée sous l'autorité d'un gouverneur, qui exerce des fonctions administratives, et d'un conseil régional, composé de délégués départementaux et de représentants des autorités traditionnelles, qui constituent l'organe exécutif de la région. Au niveau départemental, les préfets détiennent l'autorité administrative et les maires détiennent le pouvoir exécutif. De même, au niveau des Communes, les sous-préfets détiennent le pouvoir administratif tandis que les maires des Communes détiennent le pouvoir exécutif. La répartition du pouvoir entre les fonctionnaires nommés et élus vise à offrir une participation plus inclusive dans la prise de décision, et une participation plus active dans le processus de planification urbaine et d'aménagement du territoire au niveau local. Cependant, la décentralisation territoriale peine à être mise en œuvre en raison d'un manque de ressources transférées aux organes des autorités territoriales et de la mainmise de la tutelle administrative actuelle.

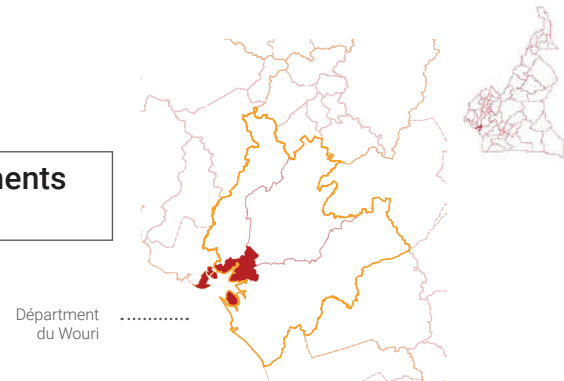
République



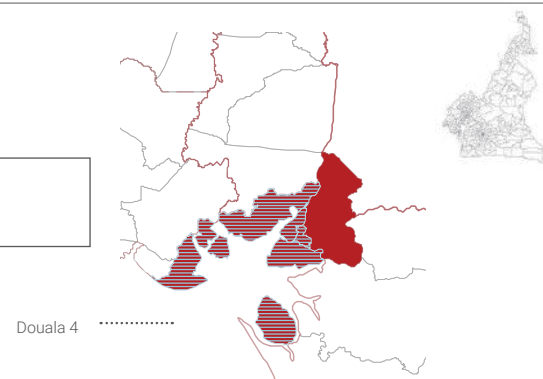
Régions
(10)



Départements
(58)



Villes
(360)



Villages

Quartiers

Blocs

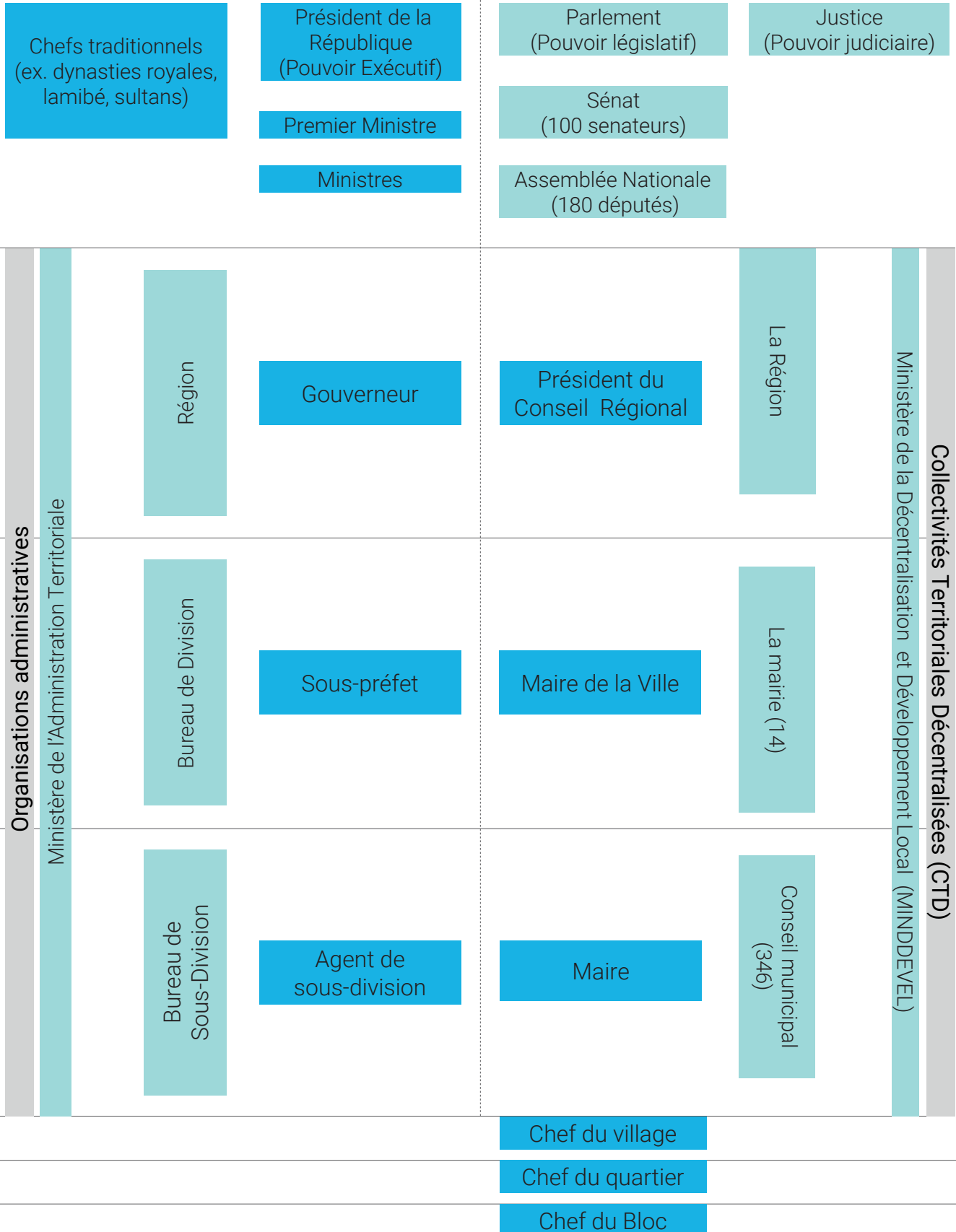


Fig 3. Gouvernance, urbanisme et politiques urbaines au Cameroun
Source : ONU-Habitat

Contexte national de planification urbaine

Le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) établit et supervise les outils de planification urbaine pour l'État; tandis que le Ministère de l'Économie, de la Planification et du Développement régional (MINEPAT) est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques de développement économique et régional du pays.

Les politiques urbaines

En 2009, le Cameroun a adopté la Vision 2035, qui s'appuie sur la Stratégie Nationale de Développement (SND 30) pour conduire la mise en œuvre des initiatives de développement jusqu'en 2030. La Politique Nationale Urbaine (PUN), la Politique Nationale de l'Habitat (PNH) et le Plan National de Développement Durable du Territoire du Cameroun (SNADDT) sont également des documents clés qui orientent la planification urbaine et l'habitat au niveau national. Ces documents décrivent les principales orientations et initiatives en matière de développement qui ont pris racine au cours des dix dernières années et plus, soulignant souvent les besoins des populations vulnérables. Cependant, dans les visions et les politiques de planification, l'inclusion des communautés déplacées n'est pas encore suffisamment prise en compte.

VISION 2035 – MINEPAT

La vision de l'État à l'horizon 2035 s'intitule «Le Cameroun : Un pays émergent, démocratique et uni dans la diversité». La stratégie de mise en œuvre de cette vision s'appuie sur les piliers suivants :

- L'intégration nationale et la consolidation du processus démocratique
- Le développement territorial
- L'industrialisation
- L'intégration régionale et l'insertion internationale
- Rôle économique de l'État et stratégie de partenariat
- La gouvernance

Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND 30) – MINEPAT

Présentée officiellement en novembre 2020, la SND 30 est le nouveau cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2020-2030. Elle articule les engagements nationaux et internationaux du Cameroun vis-à-vis des objectifs économiques, sociaux et environnementaux et établit quatre piliers pour surmonter les principaux défis de développement: 1) la transformation structurelle de l'économie; 2) le

développement du capital humain et du bien-être; 3) la promotion de l'emploi et de l'inclusion économique; 4) la gouvernance, la décentralisation et la gestion stratégique de l'État. La stratégie aborde également les crises en cours dans les régions du Nord-Ouest, du Sud-Ouest et de l'Extrême-Nord, en décrivant un plan de redressement, de stabilisation et de développement en trois phases pour améliorer la vie et les moyens de subsistance des populations dans les zones touchées.

Plan national d'aménagement et de développement durable du territoire du Cameroun (SNADDT) – MINEPAT

Conformément à la Vision 2035, le SNADDT se concentre sur trois composantes majeures du développement urbain et de l'aménagement du territoire au Cameroun, à savoir :

- Organiser la répartition territoriale des espaces en reliant les zones de production aux zones de potentiels socio-économiques.
- Réduire les fractures socio-territoriales entre le «centre» et la «périphérie» en promouvant un modèle urbain multipolaire où les spécificités locales sont mises en lumière.
- Structurer un réseau de transport intégré qui relie les centres urbains, les zones rurales et les centres de production.

Le SNADDT souligne également la position attractive du Cameroun en tant que plaque tournante de la migration, tout en notant que des données fiables font défaut.

Politique urbaine nationale du Cameroun (PUN) – MINHDU

La politique urbaine nationale du Cameroun est actuellement (2021) en cours de finalisation en collaboration avec ONU-Habitat. La politique vise à relier les documents et les stratégies de planification aux défis du développement à travers les secteurs, les acteurs concernés et les échelles, dans le but de transformer la gestion des villes, l'environnement bâti et la qualité de vie des résidents urbains. Dix interventions critiques pour assurer la réussite de la mise en œuvre de la PUN sont énumérées dans l'annexe 1 (p. 156). Malgré la volonté d'harmoniser tous les documents urbains à toutes les échelles, dans la pratique, l'absence de suivi et de coordination ralentit les accords et la collaboration entre les différents niveaux de décision. Cela pèse pour les autorités locales, mais aussi pour le développement urbain global des villes.

DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION

République	<p>Vision Cameroun 2035</p> <p>Stratégie Nationale de Développement (SND 2020-2030)</p>	
	<p>Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU)</p> <p>Politique nationale du logement</p> <p>Politique urbaine nationale (PUN)</p>	<p>Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT)</p> <p>SNADDT - Schéma National d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire</p>
Régions (10)		<p>SRADDT - Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire</p>
Départements (58)	<p>PDU - Plan Directeur d'Urbanisme</p>	
Villes/ Arrondissements (360)	<p>POS - Plan d'Occupation du Sol ou PSU - Plan Sommaire d'Urbanisation</p> <p>PS - Plan de Secteur</p>	<p>PCD - Plans Communaux de Développement</p>
	<p>Division Parcelaire/ Modelage urbain</p> <p>Restructuration / Rénovation urbaine</p> <p>ZAC</p>	

Tableau 1. Politiques urbaines et documents d'urbanisme
Source : ONU-Habitat

Système national de la gestion foncière

Une pression croissante sur les terres est à souligner en raison des intérêts commerciaux, des conditions climatiques changeantes et des flux de population. Très peu de parcelles au Cameroun sont enregistrées et titrées et les informations sur le nombre de titres fonciers enregistrés et autres droits fonciers sont généralement incohérentes. Par exemple, «en 2000, le livre foncier a enregistré 150 000 certificats fonciers, alors que le cadastre national a estimé qu'il y avait 2,6 millions de parcelles dans le pays». La division foncière du MINDAF a indiqué que les zones urbaines représentent 60% de tous les titres, que les fonctionnaires détiennent 50% des titres fonciers. Par ailleurs, bien que les lois et ordonnances foncières aient fait l'objet de multiples réformes, la dernière grande réforme foncière remonte à 45 ans et l'on constate une fréquente confusion entre les deux systèmes coexistants, moderne et traditionnel, la juxtaposition de l'administration publique sur la gestion traditionnelle des terres créant un certain nombre de conflits.

Typologie des terres

La terre au Cameroun est classée en trois grandes catégories :

- Le domaine privé : toutes les terres immatriculées (terres titrées) ;
- Le domaine public : tous les biens immobiliers qui sont affectés à l'usage de tous. Le domaine public est naturel et/ou artificiel et comprend les routes, les rivières, le front de mer, etc.
- Le domaine national : toutes les terres qui n'ont pas fait l'objet d'une appropriation privée, y compris par l'État, et classées dans le domaine public. Il est administré par l'État «pour le bien public».

La gestion foncière

Les acteurs de la gestion foncière au Cameroun comprennent :

- Les acteurs publics : L'État à travers le MINDCAF, le MINHDU et les institutions spécialisées chargées du financement (Crédit Foncier du Cameroun, FEICOM), de l'aménagement foncier et des zones industrielles et zones d'activités (MAETUR, MAGZI) de la promotion immobilière et de l'habitat ainsi que de leur promotion et commercialisation (SIC) ;
- Les acteurs du secteur privé : urbanistes, notaires et géomètres. Ils interviennent dans les transactions et la

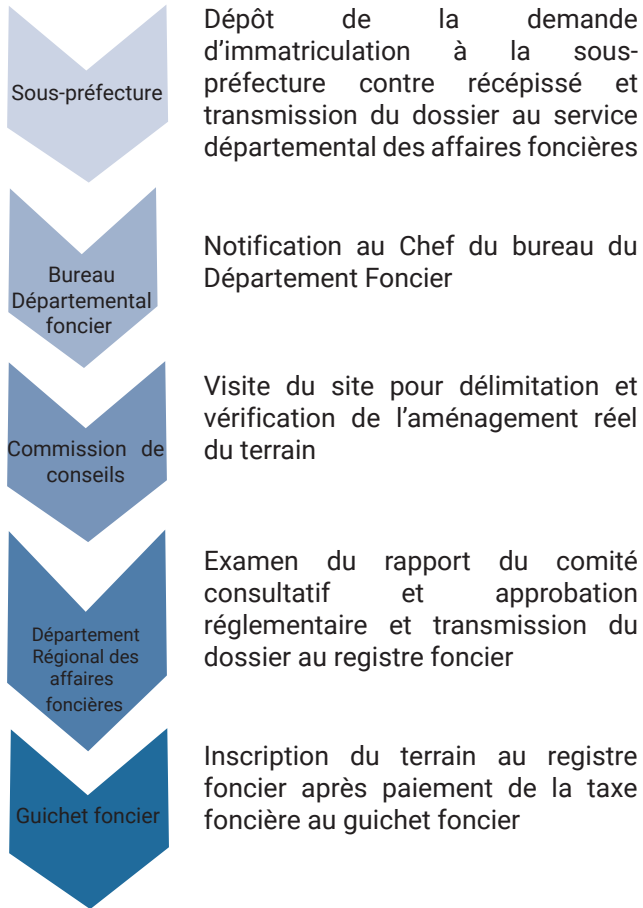
procédure d'enregistrement indirect par le lotissement, la rédaction des actes et l'établissement des plans de bornage ; et

- Autres acteurs : les chefferies traditionnelles et les organisations de la société civile (promoteurs immobiliers) qui influencent le processus de gestion foncière.

En raison du processus long, coûteux et alambiqué d'enregistrement et de délivrance des titres de propriété, les inégalités d'accès à la propriété foncière sont considérables, les populations vulnérables (populations autochtones, femmes et personnes déplacées) étant les plus touchées par ces inégalités. Depuis les années 1980, le gouvernement, les ONG et les organisations de développement ont cherché à renforcer la reconnaissance des droits fonciers des groupes marginalisés. Cependant, en raison d'un cadre juridique dépassé, ces initiatives n'ont pas été couronnées de succès. Il n'existe pas de mécanismes formels d'attribution de terres pour le logement et la production agricole aux personnes déplacées à moyen ou long terme. Les terres sont demandées par les PDI/réfugiés eux-mêmes ou par des organisations de soutien aux chefs traditionnels et aux membres des populations d'accueil qui sont les propriétaires traditionnels. Cependant, les PDI peuvent également obtenir des terres par location ou achat en vertu du droit coutumier. Toutefois, elles n'ont souvent pas assez de revenus pour louer. Certains organismes de soutien interviennent alors et louent des terres. Dans les zones rurales, certaines familles d'accueil ou le chef de la communauté allouent des terres aux personnes déplacées pour qu'elles les cultivent contre une rémunération ou un pourcentage de la récolte.

La décision du gouvernement camerounais de réformer le cadre légal du régime foncier est une opportunité pour intégrer des dispositions plus inclusives pour les populations déplacées et vulnérables.

RÉGIME FONCIER JURIDIQUE



RÉGIME FONCIER TRADITIONNEL

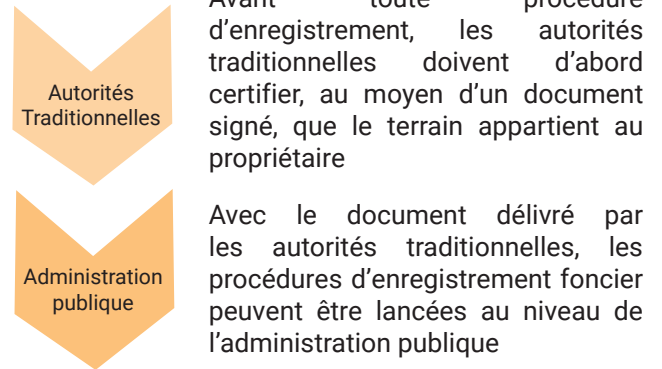


Fig. 4 Système national d'administration foncière
Source : ONU-Habitat

Initiatives de financement des infrastructures

Le Cameroun s'est engagé dans le développement des grandes infrastructures depuis 2015. Plusieurs programmes et projets ont été initiés à travers le pays. L'un des programmes majeurs est le Plan triennal d'urgence économique (PLANUT), qui vise à accélérer l'objectif d'émergence du Cameroun à l'horizon 2035. Ce document a donc donné la priorité aux grands projets d'infrastructures publiques qui peuvent attirer les investissements privés et la croissance. Etabli comme un programme d'investissement pour réaliser ses projets sur trois ans «dans des secteurs tels que l'urbanisme, l'habitat, la santé, l'agriculture, l'élevage, les infrastructures routières, l'eau, l'énergie et la sécurité», le programme a mobilisé neuf projets portés par des maîtres d'ouvrage publiques (MINEPAT, MINTP, MINADER, MINSANTE, MINEE, MINEPIA, MINHDU, SED, DGSN).

Financé par des emprunts contractés par l'Etat auprès d'un pool bancaire local et d'institutions financières internationales, le programme a permis de collecter 925 milliards de FCFA (1,41 milliards d'euros/ 1,59 milliards de dollars). Ce programme a permis la construction d'infrastructures prioritaires dans les villes et régions du pays ainsi que le désenclavement des zones rurales.

Le tableau suivant présente les principaux projets qui ont été financés dans le cadre de ce programme. En ce qui concerne le PLANUT, plusieurs projets portant sur les quatre composantes du programme sont prévus dans la ville de Douala :

- Les projets de drainage pluvial et de voirie urbaine avec la construction de drains et la réhabilitation de 17 km de voirie urbaine. Financé par l'AFD et le MINTP à hauteur de 109 000 000 FCFA, ce projet a été achevé en 2020 ;
- La construction d'infrastructures sportives avec la construction du complexe sportif de Japoma et la réhabilitation du stade de Bepanda. Ces projets ont mobilisé 390 000 000 FCFA (59 000 000 euros) et la réalisation s'est faite en 2021 ;
- La réhabilitation de l'Hôpital Général de Douala pour un montant de 2 600 000 000 FCFA (3 963 674 euros). Ce projet a permis la réhabilitation du plateau technique de cet hôpital de référence pour la ville de Douala et a été réalisé en 2020.

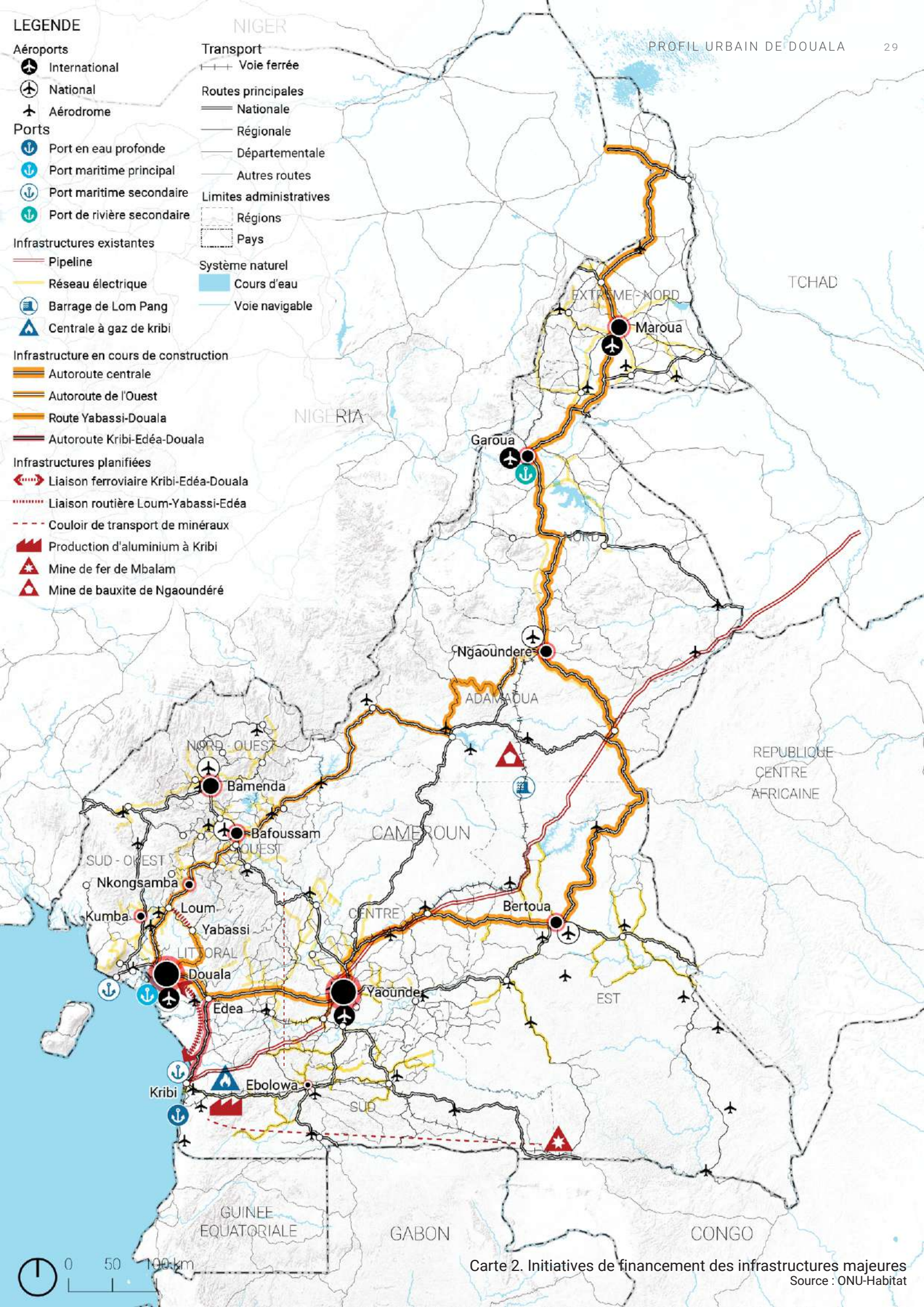
Par ailleurs, le Cameroun a également entrepris la modernisation du secteur de l'énergie avec la construction de plusieurs barrages hydroélectriques dont l'un des plus importants est le barrage de Natchtgal évalué à 1,2 milliard d'euros et financé par quinze organismes (banques commerciales et institutions). Destiné à être opérationnel à partir de 2023, il couvrira 30% des besoins énergétiques du pays, générera 1 500 emplois directs et permettra la construction d'une ligne de transport d'électricité de 50 km jusqu'à Nyom (Yaoundé). C'est également le cas du projet de construction de la grande centrale hydroélectrique d'Eweng 2, que l'État camerounais prévoit de rendre opérationnelle en 2028. Elle alimentera le secteur industriel en aluminium et le reste de l'énergie produite sera exporté vers le Tchad. Prévu pour être financé en collaboration avec la société américaine Hydromine, le barrage produira 810 MW pour un coût total de 3 milliards de dollars.

Le projet d'exploitation du minerai de fer de Mbalam-Nabeba, dont le protocole d'accord pour l'exploitation a été signé en 2021 entre l'État du Cameroun et AusSino Resources Group Ltd et Bestway Finance Ltd, devrait à terme mobiliser un prêt de 4 500 milliards de FCFA (8 milliards de dollars) pour moderniser le Djaminiloop dans l'est et le sud de la République du Cameroun. Il permettra également de renouveler le réseau ferroviaire national par la construction/réhabilitation de lignes ferroviaires vers le port de Douala.

CAPITAUX NATIONAUX	CAPITAUX PRÊTS INTERNATIONAUX	CAPITAUX SUBVENTION
INSTITUTIONS INTERNATIONALES		
BANQUE ALLEMANDE S.A.E ET BANQUE CAIXA S.A	La construction d'un abattoir à Ngaoundéré et d'entrepôts frigorifiques dans les villes de Yaoundé, Ebolowa, Kribi, Ngaoundéré	8 528 112 504 FCFA
EUROBONS	La construction de deux routes d'accès dans chaque région du pays, la construction de structures de rétention d'eau et l'aménagement de zones hydro-agricoles dans les régions du Nord	50 000 000 000 FCFA
INSTITUTIONS BANCAIRES NATIONALES		
BANQUE BGFI CAMEROUN	Réhabilitation des routes dans les villes de Yaoundé et Douala	100 000 000 000 FCFA
BANQUE ATLANTIQUE CAMEROUN	La construction de 600 logements sociaux et hôpitaux + la réhabilitation des plateaux techniques des hôpitaux généraux de Yaoundé et Douala et du CHU de Yaoundé	190 000 000 000 FCFA
ECOBANK CAMEROUN	Construction de puits, de systèmes d'approvisionnement en eau et de postes de sécurité dans tout le pays	35 000 000 000 FCFA
ECOBANK CAMEROUN	Construction de la centrale hydroélectrique de Bini à Warak, dans l'extrême Nord du pays	182 000 000 000 FCFA

Tableau 2. Principaux projets financés dans le cadre du plan d'urgence économique (PLANUT)
Source : ONU-Habitat, PLANUT

- Aéroports**
 - International
 - National
 - Aérodrome
- Ports**
 - Port en eau profonde
 - Port maritime principal
 - Port maritime secondaire
 - Port de rivière secondaire
- Infrastructures existantes**
 - Pipeline
 - Réseau électrique
 - Barrage de Lom Pang
 - Centrale à gaz de Kribi
- Infrastructures en cours de construction**
 - Autoroute centrale
 - Autoroute de l'Ouest
 - Route Yabassi-Douala
 - Autoroute Kribi-Edéa-Douala
- Infrastructures planifiées**
 - Liaison ferroviaire Kribi-Edéa-Douala
 - Liaison routière Loum-Yabassi-Edéa
 - Couloir de transport de minéraux
 - Production d'aluminium à Kribi
 - Mine de fer de Mbalam
 - Mine de bauxite de Ngaoundéré
- Transport**
 - Voie ferrée
- Routes principales**
 - Nationale
 - Régionale
 - Départementale
 - Autres routes
- Limites administratives**
 - Régions
 - Pays
- Système naturel**
 - Cours d'eau
 - Voie navigable



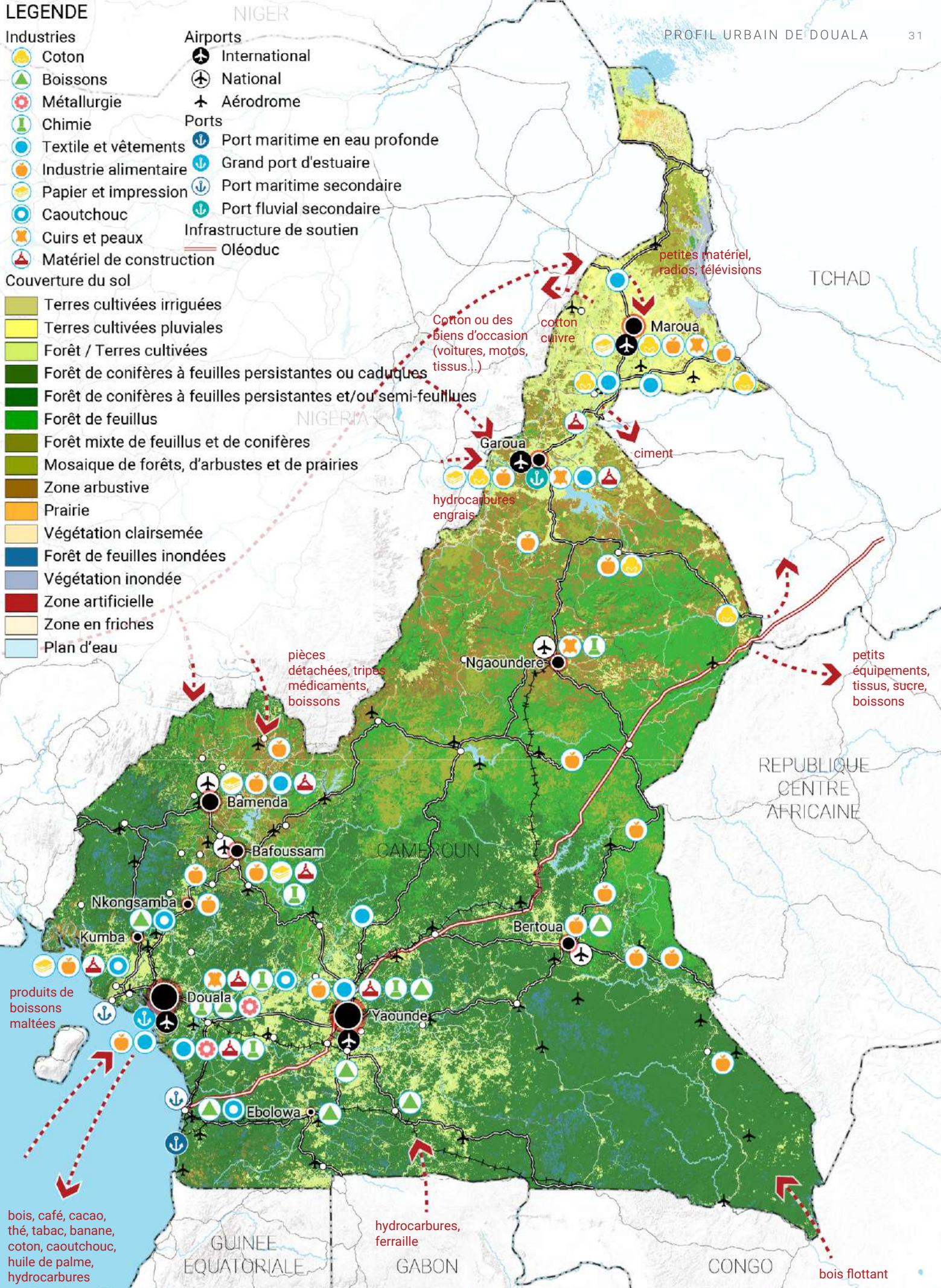
Carte 2. Initiatives de financement des infrastructures majeures

Source : ONU-Habitat

LEGENDE

- Industries**
- Coton
 - Boissons
 - Métallurgie
 - Chimie
 - Textile et vêtements
 - Industrie alimentaire
 - Papier et impression
 - Caoutchouc
 - Cuir et peaux
 - Matériel de construction
- Airports**
- International
 - National
 - Aérodrome
- Ports**
- Port maritime en eau profonde
 - Grand port d'estuaire
 - Port maritime secondaire
 - Port fluvial secondaire
- Infrastructure de soutien**
- Oléoduc

- Couverture du sol**
- Terres cultivées irriguées
 - Terres cultivées pluviales
 - Forêt / Terres cultivées
 - Forêt de conifères à feuilles persistantes ou caduques
 - Forêt de conifères à feuilles persistantes et/ou semi-feuillues
 - Forêt de feuillus
 - Forêt mixte de feuillus et de conifères
 - Mosaique de forêts, d'arbustes et de prairies
 - Zone arbustive
 - Prairie
 - Végétation clairsemée
 - Forêt de feuilles inondées
 - Végétation inondée
 - Zone artificielle
 - Zone en friches
 - Plan d'eau



bois, café, cacao, thé, tabac, banane, coton, caoutchouc, huile de palme, hydrocarbures



Carte 3. Ressources naturelles et commerce régional

Source : ONU-Habitat

Le changement climatique

Avec l'accélération des effets du changement climatique, **les températures au sein du Cameroun ont augmenté de 1°C entre 1970 et 2015 et la pluviométrie moyenne a diminué de 2,2% par décennie depuis 1960**. Les zones les plus vulnérables économiquement, notamment dans les régions du Nord et de l'Extrême-Nord du pays, seront confrontées à des difficultés exacerbées. Les impacts des inondations et, parallèlement, la rareté de l'eau, toucheront probablement les zones économiques du pays, telles que les régions du Centre (Yaoundé) et du Littoral (Douala). Les projections montrent que ces phénomènes vont s'accroître avec une élévation du niveau de la mer comprise entre 9 et 38 cm d'ici 2050 et près de 86 cm d'ici 2100.

Selon le **Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (2015)**, l'agriculture, la pêche et l'aquaculture, le développement urbain et les travaux publics, sont les principaux secteurs touchés par le changement climatique. Il est probable que les pertes économiques résultant de la réduction des terres agricoles productives et des moyens de subsistance, en plus des catastrophes naturelles, y compris une éventuelle famine (comme c'est actuellement le cas à Madagascar), conduiront à des déplacements généralisés. En l'absence d'une planification urbaine adéquate et de l'intégration

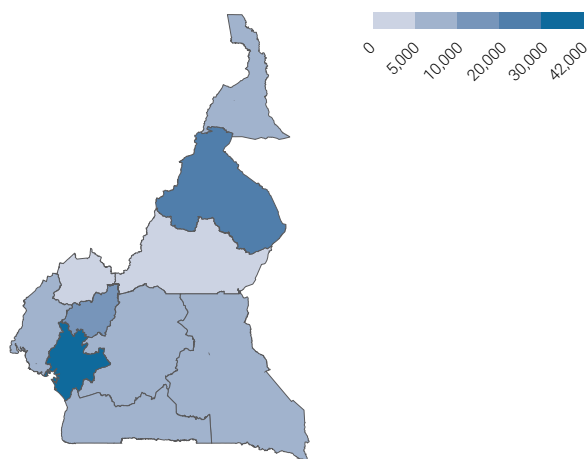


Fig. 6. Nombre moyen de personnes touchées par les inondations par région et par an

Source : Cameroon Disaster Risk Profile, UNDRR 2019

Risque d'inondations

Les régions du Littoral et de l'Adamaoua sont les plus touchées par les inondations, avec une moyenne d'environ 120 000 personnes affectées chaque année, soit environ 0,5%¹⁹ de la population totale du pays.²⁰ Les inondations affectent également l'économie du pays, notamment les secteurs de l'habitat, de la production et des services. En effet, 0,29%²¹ du PIB national est impacté par les dommages provoqués par les averses et d'un drainage inadéquat. Les pertes économiques directes au Cameroun sont le résultat d'une combinaison complexe des aléas climatiques et la répartition géographique des risques.

d'opportunités économiques et de politiques foncières tenant compte des communautés migrantes et vulnérables, les pressions supplémentaires sur les ressources dans les centres urbains pourraient entraîner une augmentation des tensions, de la violence et de la criminalité.

En novembre 2020, le Cameroun a adopté une **Stratégie Nationale de Réduction des Risques de Catastrophe et un Plan d'Action** alignés sur le Cadre de Sendai. Avec le soutien d'ACP-UE, la stratégie a été dirigée par le MINAT pour promouvoir l'intégration des approches d'adaptation au climat dans la formation des politiques menées par tous les ministères. Le Programme National de Prévention et de Gestion des Catastrophes (PNPGC) est responsable de la sensibilisation à l'adaptation climatique. Le Programme National de Prévention et de Gestion des Catastrophes (PNPGC) est chargé de sensibiliser à l'adaptation au climat. La Stratégie nationale de développement (NDS 30) recommande de «**Renforcer l'adaptation au changement climatique, d'atténuer les effets du changement climatique et d'assurer une gestion environnementale**» qui garantisse une croissance économique et un développement social durables et inclusifs. L'objectif est d'atteindre les ODD 13, 14 et 15 avec leurs cibles contextualisées.

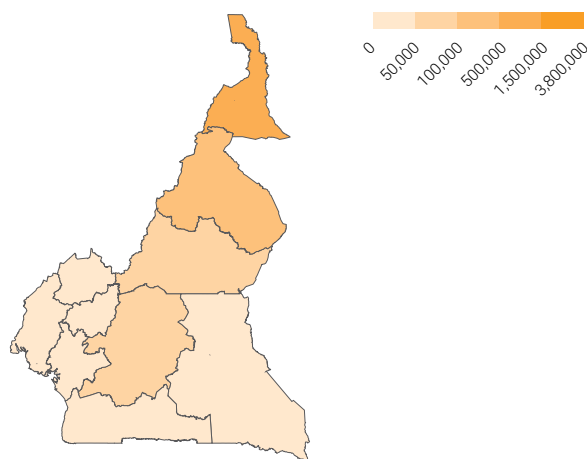


Fig. 7. Nombre moyen de personnes touchées par les sécheresses par région et par an

Source : Cameroon Disaster Risk Profile, UNDRR 2019

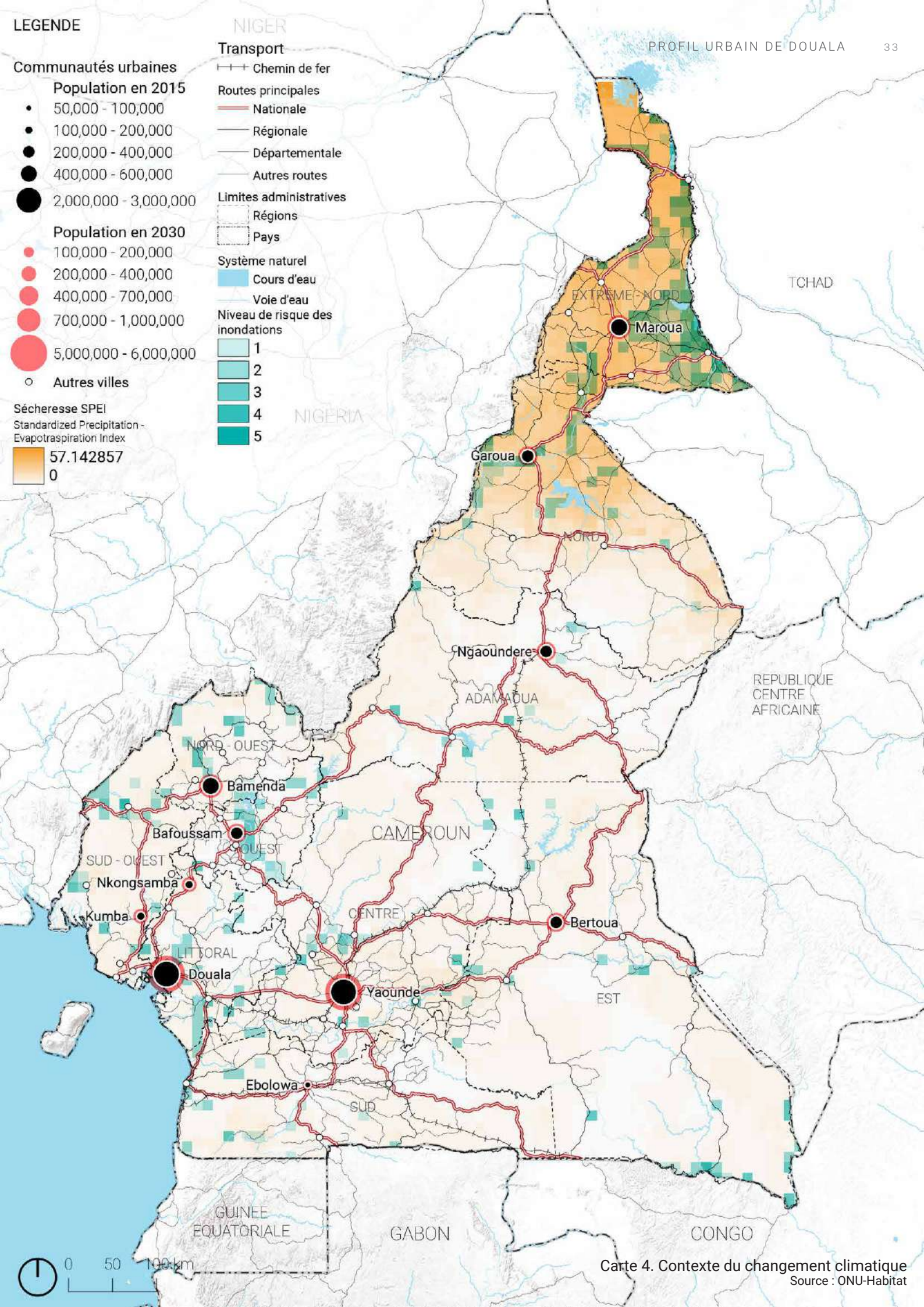
Risque de sécheresse

Les régions du Nord du Cameroun sont les plus exposées à la sécheresse ; cependant, presque toutes les régions connaîtront la pénurie d'eau dans les années à venir. En 2016, près de 2 millions de personnes (9% de la population en 2016) vivaient dans des zones affectées annuellement par la sécheresse. La réduction de la production agricole due à la sécheresse influence particulièrement les zones fertiles du centre et du sud du pays et entraînera probablement de nouveaux déplacements et des changements démographiques.

- Communautés urbaines**
- Population en 2015**
- 50,000 - 100,000
 - 100,000 - 200,000
 - 200,000 - 400,000
 - 400,000 - 600,000
 - 2,000,000 - 3,000,000
- Population en 2030**
- 100,000 - 200,000
 - 200,000 - 400,000
 - 400,000 - 700,000
 - 700,000 - 1,000,000
 - 5,000,000 - 6,000,000
- Autres villes

- Transport**
- Chemin de fer
 - Routes principales
 - Nationale
 - Régionale
 - Départementale
 - Autres routes
- Limites administratives**
- Régions
 - Pays
- Système naturel**
- Cours d'eau
 - Voie d'eau
- Niveau de risque des inondations**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5

- Sécheresse SPEI**
Standardized Precipitation - Evapotranspiration Index
- 57.142857
 - 0



Carte 4. Contexte du changement climatique
Source : ONU-Habitat

Le contexte des populations déplacées

L'Afrique subsaharienne abrite plus de 26% des réfugiés dans le monde, l'Afrique Centrale servant à la fois de région d'origine et de région d'accueil pour des millions de réfugiés et de demandeurs d'asile sur le continent.

En 2021, l'OCHA a signalé que **4,4 millions de personnes avaient besoin d'une aide humanitaire au Cameroun**,²⁴ tandis que 1 979 486 personnes relevant de la compétence du HCR ont été signalées en septembre de la même année, réparties entre 346 767 réfugiés, 6 550 demandeurs d'asile, 466 578 rapatriés et **1 052 591 personnes déplacées à l'intérieur du pays (PDI)**.²⁵

De nombreux réfugiés et PDI au Cameroun ont fui en raison de trois crises majeures dans le pays :

- Depuis 2013, les violences sectaires en République Centrafricaine ont entraîné un afflux massif de réfugiés centrafricains dans l'Est du Cameroun ;
- Le conflit autour du bassin du lac Tchad, qui a commencé en 2009 par une insurrection lancée par Boko Haram contre le gouvernement nigérian et exacerbé par les changements climatiques et la perte des moyens de subsistance autour du lac, a débordé au Tchad, au Niger et au Cameroun, avec des meurtres de civils, des pillages et incendies de villages, des vols de bétail et des enlèvements qui continuent d'affecter la région de l'Extrême-Nord du Cameroun ;
- Depuis fin 2016, les tensions dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest se sont intensifiées. La violence et l'insécurité ambiante ont déplacé des milliers de personnes dans leurs régions d'origine et vers les régions de l'Ouest et du Littoral.

Outre les déplacements dus aux conflits violents et aux crises politiques, l'insécurité socio-économique est également un moteur majeur de la migration depuis les pays frontaliers et à l'intérieur du pays. **La Vision 2035 du Cameroun souligne que «si ce flux d'immigrants est mal géré, il y aura un ralentissement de la croissance [...] des risques de tensions sociales, d'aggravation des problèmes d'intégration et d'insécurité...»**.²⁶ La stratégie de redressement et de consolidation de la paix pour le Nord et l'Est du Cameroun (2018-2022) du ministère de l'Économie, de la Planification et de

l'Aménagement du territoire (MINEPAT) vise à mettre en place des solutions durables pour les déplacements forcés, à améliorer la gouvernance locale et la prestation des services sociaux de base, à développer les opportunités socio-économiques et les moyens de subsistance, et à améliorer la sécurité territoriale et humaine.²⁷ Cependant, la stratégie ne couvre pas la crise du Nord-Ouest du Sud-Ouest. En raison de sa formation en 2016, le Plan-cadre des Nations Unies pour l'Aide au Développement pour le Cameroun (UNDAF 2018-2020)²⁸ se concentre de la même manière sur les régions de l'Extrême-Nord, de l'Est, du Nord et de l'Adamawa. Celui-ci met en exergue des résultats qui sont pertinents dans les régions touchées par la crise du Nord-Ouest du Sud-Ouest - opportunités d'emplois décentés et inclusion sociale, santé et nutrition, éducation et formation professionnelle, et résilience, redressement rapide et sécurité alimentaire. De même, le Plan Pluriannuel de Réponse Humanitaire (2017-2020)²⁹ de l'OCHA et le Cadre de Partenariat Pays de la Banque mondiale pour la période FY17-FY21³⁰ mentionnent des objectifs humanitaires et de développement conséquents à la lumière des crises en cours dans le pays. Toutefois, cela ne suffit pas à mobiliser le soutien financier, institutionnel ou technique nécessaire pour faire face aux déplacements internes. Contrairement au cas des réfugiés et des demandeurs d'asile, il est nécessaire renforcer la capacité des gouvernements nationaux et locaux à couvrir les besoins des personnes déplacées et des communautés d'accueil qui peuvent également être touchées par le déplacement.

Communautés urbaines

Taille de population en 2015

- 50,000 - 100,000
- 100,000 - 200,000
- 200,000 - 400,000
- 400,000 - 600,000
- 2,000,000 - 3,000,000

Autres villes

Transports

- +— Chemin de fer
- Route principale

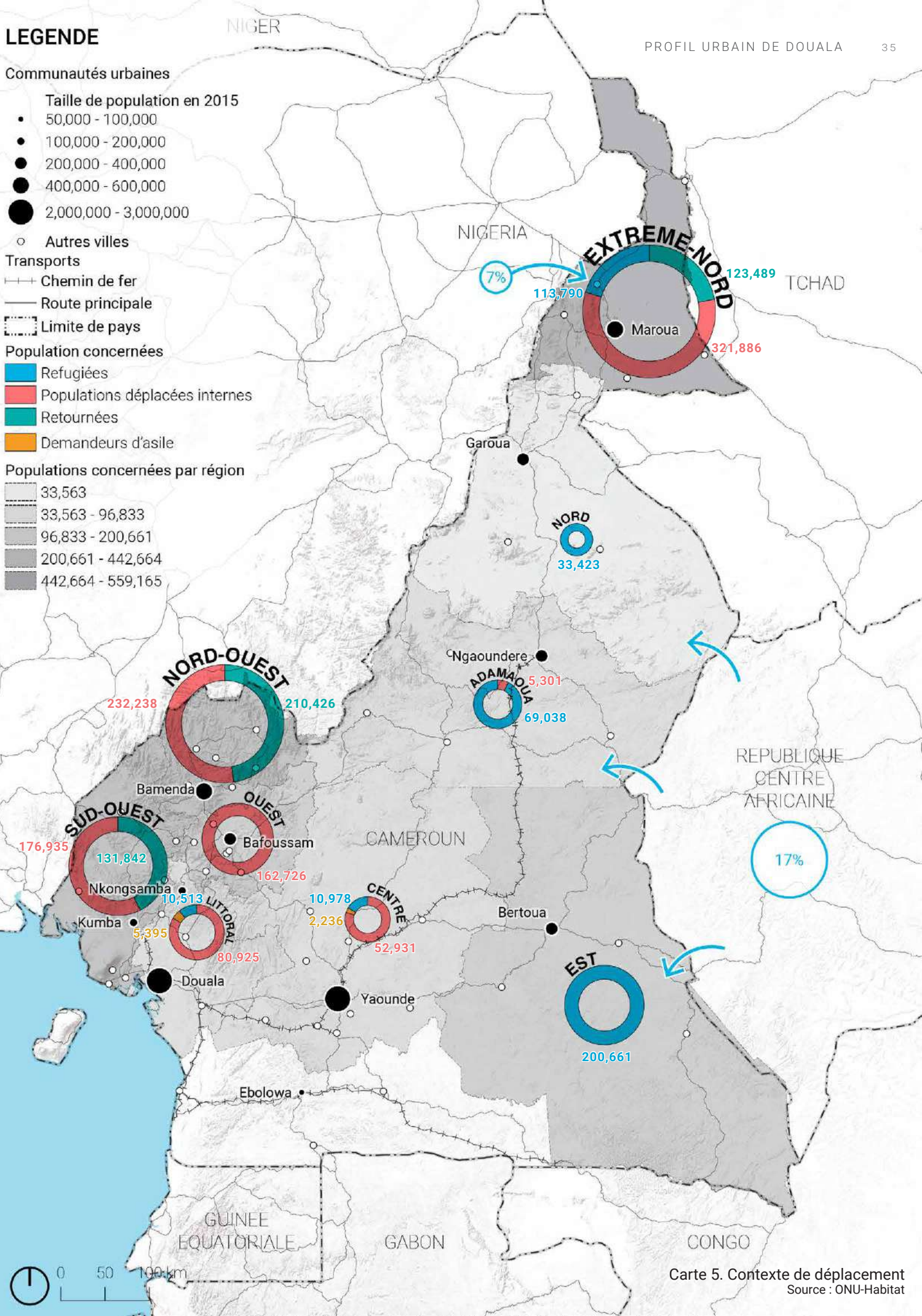
Limite de pays

Population concernées

- Refugiées
- Populations déplacées internes
- Retournées
- Demandeurs d'asile

Populations concernées par région

- 33,563
- 33,563 - 96,833
- 96,833 - 200,661
- 200,661 - 442,664
- 442,664 - 559,165



EXTREME-NORD

Maroua

7%

113,790

123,489

321,886

NIGERIA

TCHAD

Garoua

NORD

33,423

Ngaoundere

ADAMAOUA

5,301

69,038

NORD-OUEST

232,238

210,426

SUD-OUEST

176,935

131,842

QUEST

162,726

LITTORAL

10,513

5,395

80,925

CENTRE

10,978

2,236

52,931

EST

200,661

REPUBLIQUE CENTRE AFRICAINE

17%

GUINEE EQUATORIALE

GABON

CONGO



Carte 5. Contexte de déplacement Source : ONU-Habitat



02

**ÉCHELLE RÉGIONALE
LITTORAL / WOURI / DOUALA**

Dynamique démographique et répartition de la population

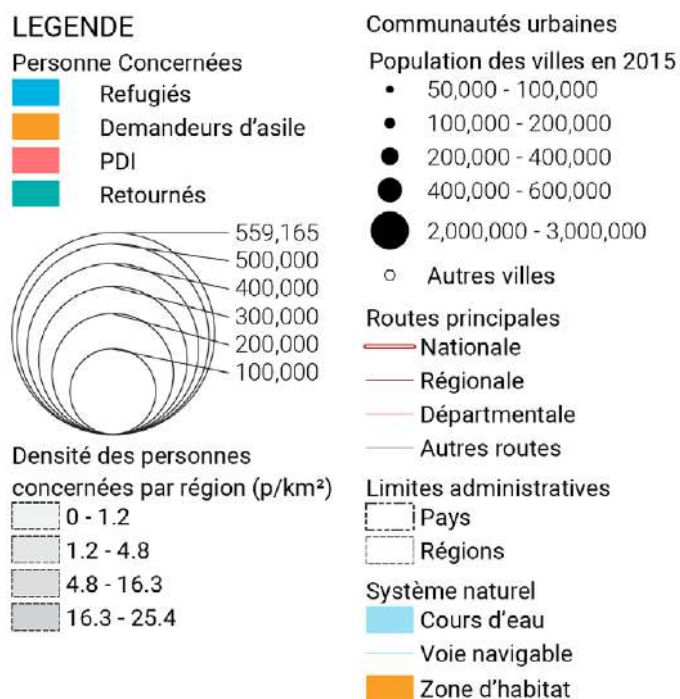
La région du Littoral est la région la plus densément peuplée du pays avec 179,4 habitants/km².³¹ La population de la région du Littoral en 2018 était de 3 621 486 habitants, selon les projections du bureau de recensement du Cameroun (BUCREP), avec un nombre proportionnellement élevé de jeunes. Les moins de 20 ans représentaient 45,4%³² de la population, contre 2,8% pour les 65 ans et plus. Selon les projections démographiques du 3^{ème} RGPH réalisées par le BUCREP, la population en âge de travailler³³ de la région du Littoral est passée de 1 830 773 en 2010 à 2 052 697 en 2014, soit une augmentation de 12,1 %.³⁴ En 2014, la population active était caractérisée par un taux d'emploi, selon la définition du Bureau International du Travail (BIT),³⁵ de 71,2 % et un taux de chômage (BIT) de 6,8 %.³⁶

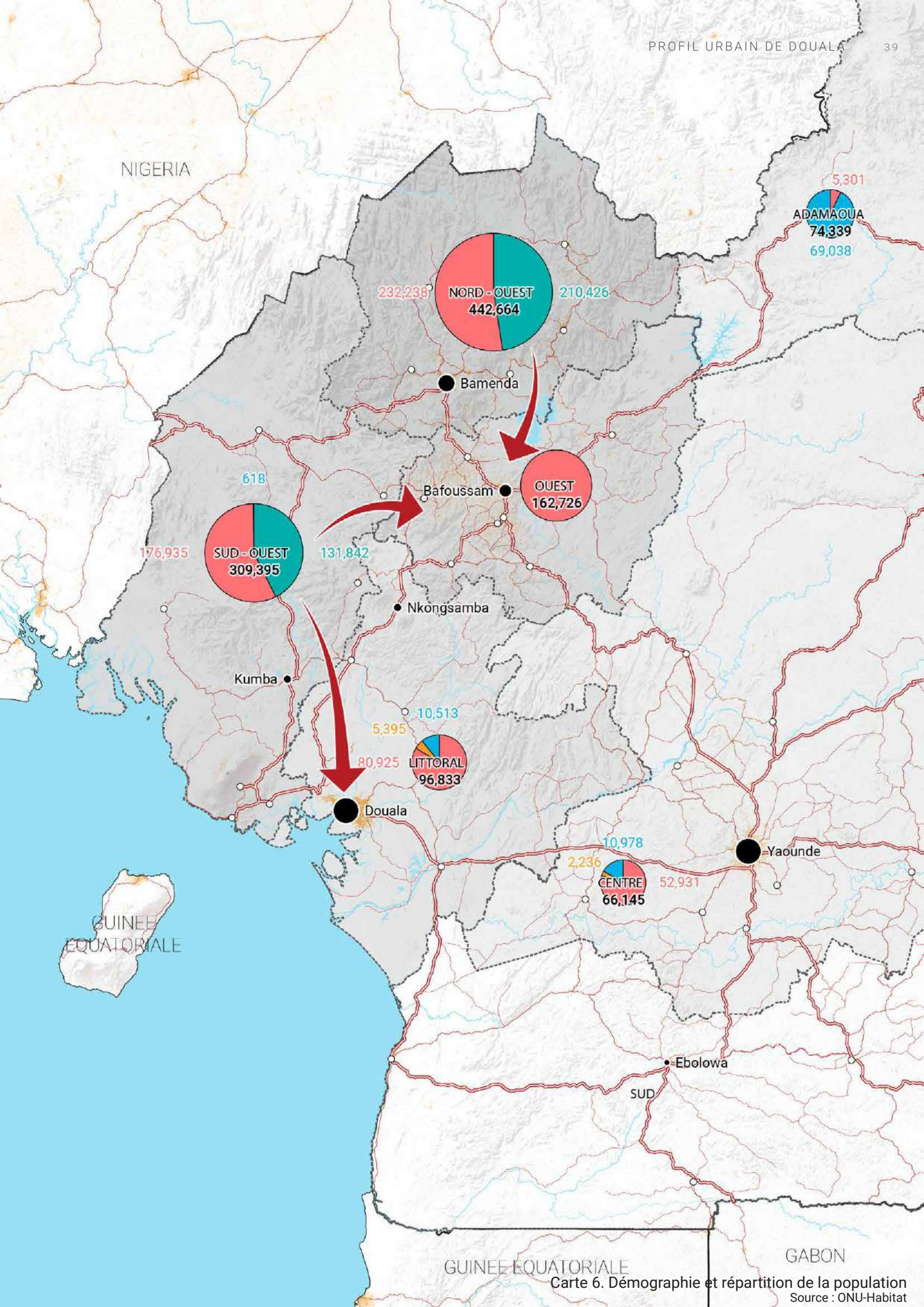
La ville de Douala (division du Wouri) représente moins de 5% du territoire de la Région du Littoral, mais concentre 76% de sa population et 82% de sa population urbaine.³⁷ En 2021, on estime à 3 793 363 le nombre d'habitants de la ville.³⁸ Le taux de croissance annuel moyen de la population de Douala au cours des 40 dernières années (1964-2005) a été de 5,3%.³⁹ Les projections estiment que cette population atteindra **six millions d'habitants en 2035**.⁴⁰

La région du Littoral accueille également un nombre important de migrants, 99,9% des personnes déplacées fuyant leurs foyers dans le Nord-Ouest et le Sud-Ouest ayant déclaré que le conflit était la principale raison de leur départ.⁴¹ Bien que de nombreuses personnes déplacées cherchent à se réfugier dans la même région, un nombre important d'entre elles continuent à chercher un logement dans les régions du Centre, du Littoral et de l'Ouest, car ces régions sont à la fois relativement proches géographiquement et elles abritent également trois des plus grandes villes du pays : Yaoundé, Douala et Bafoussam, respectivement.

Le nombre de personnes déplacées (80 925)⁴² dans la région du Littoral en 2021 est estimé à plus de quatre fois le nombre de demandeurs d'asile (5 395) et de réfugiés (10 513) combinés. Dans le Littoral, les départements du Wouri et du Mounjo représentent 85% des déplacés internes du Nord-Ouest et du Sud-Ouest,⁴³ le Wouri abritant le plus grand nombre de déplacés internes (38 692),⁴⁴ probablement en raison

des opportunités d'éducation et d'emploi à Douala. Cependant, d'après la dernière évaluation rapide multisectorielle (MIRA)⁴⁵ d'OCHA dans les régions de l'Ouest et du Littoral, le nombre de personnes dans le besoin provenant des communautés d'accueil du Wouri était comparable au nombre de personnes déplacées. Au sein du département du Wouri, les arrondissements de Douala 4 et Douala 3 accueillent la plus grande proportion de SPDI. En 2019, OCHA⁴⁶ a fait état d'un nombre de déplacés internes estimé à 20 800 à Douala 4 et à 11 400 à Douala 3. L'ONG locale Human Rights Defence Council a fait état d'un nombre de déplacés internes estimé à **13 000 à Douala 4, à 7 000 à Douala 3, et à 6 000 à Douala 5 la même année**.⁴⁷ Ces variations dans les données de recensement reflètent la difficulté d'enquêter sur des personnes qui peuvent craindre l'enregistrement officiel. Dès lors, cela impacte le recensement et les statistiques via la disponibilité des certificats de naissance et de décès ainsi que sur l'inscription scolaire et l'accès aux vaccins.





Carte 6. Démographie et répartition de la population
Source : ONU-Habitat

Gouvernance locale

La Région du Littoral est l'une des dix régions administratives du Cameroun. Elle est composée de quatre divisions - Wouri, Moungo, Nkam et Sanaga-Maritime. Douala, Edea et Nkongsamba sont les plus grandes villes des 28 villes de la région.⁴⁸ **La ville de Douala est la capitale de la région du Littoral et du département du Wouri.**

A Douala, la Communauté Urbaine de Douala (CUD) et ses six arrondissements (Douala 1 - 6) constituent la gouvernance locale de la région administrative. La CUD est dirigée par le maire de la ville de Douala, le Dr Roger Mbassa Ndine, élu par le Conseil de la CUD à l'issue des élections de mars 2020, premier maire à occuper ce poste pour l'ensemble de la ville.⁴⁹

À l'échelle des arrondissements, les maires sont élus par les circonscriptions de chaque arrondissement (Douala 1, Douala 2, Douala 3, Douala 4, Douala 5 et Douala 6). La mairie de Douala et les arrondissements sont sous la tutelle du Ministère de la Décentralisation et du Développement Local (MINDDEVEL). Le Code général de la décentralisation⁵⁰ et ses dispositions relatives au développement économique, à la protection de l'environnement, à la planification et à l'aménagement du territoire confèrent au Conseil Municipal de Douala et aux maires de chaque arrondissement le mandat de planifier et de gérer l'environnement urbain. Le tableau ci-dessous montre quelques distinctions dans les rôles et les responsabilités entre la CUD et l'arrondissement de Douala 4. Les documents d'urbanisme suivants constituent la base des activités de planification et de gestion urbaines menées par la mairie de Douala et les arrondissements de Douala :

- En 2009, la CUD a adopté la **Stratégie de développement de la ville de Douala et de son agglomération à l'horizon 2025 (CDS)**, qui définit quatre objectifs majeurs pour la ville : améliorer les conditions de vie, positionner Douala comme une ville

pilote en matière de protection de l'environnement, renforcer la compétitivité économique et améliorer la gouvernance.

- En 2012, le **Plan Directeur Urbain (PDU 2025)** a été élaboré pour la ville de Douala, puis approuvé en 2015. Ce document est obsolète et en cours d'actualisation.

- **L'élaboration du PDU** a suscité la production d'un Plan d'occupation des sols (POS) pour la ville de Douala et de règlements spécifiques pour chaque arrondissement. Le POS délimite et réserve des zones pour un développement futur selon des catégories spécifiques d'utilisation des sols.

- **Un Plan de Développement Communal (PCD)** pour le CAD4 est en cours de préparation avec le financement du Plan National de Développement Participatif (PNDP). Ce document est un plan stratégique présentant la vision du développement futur de l'arrondissement, les objectifs à atteindre et les mesures à prendre pour y parvenir.

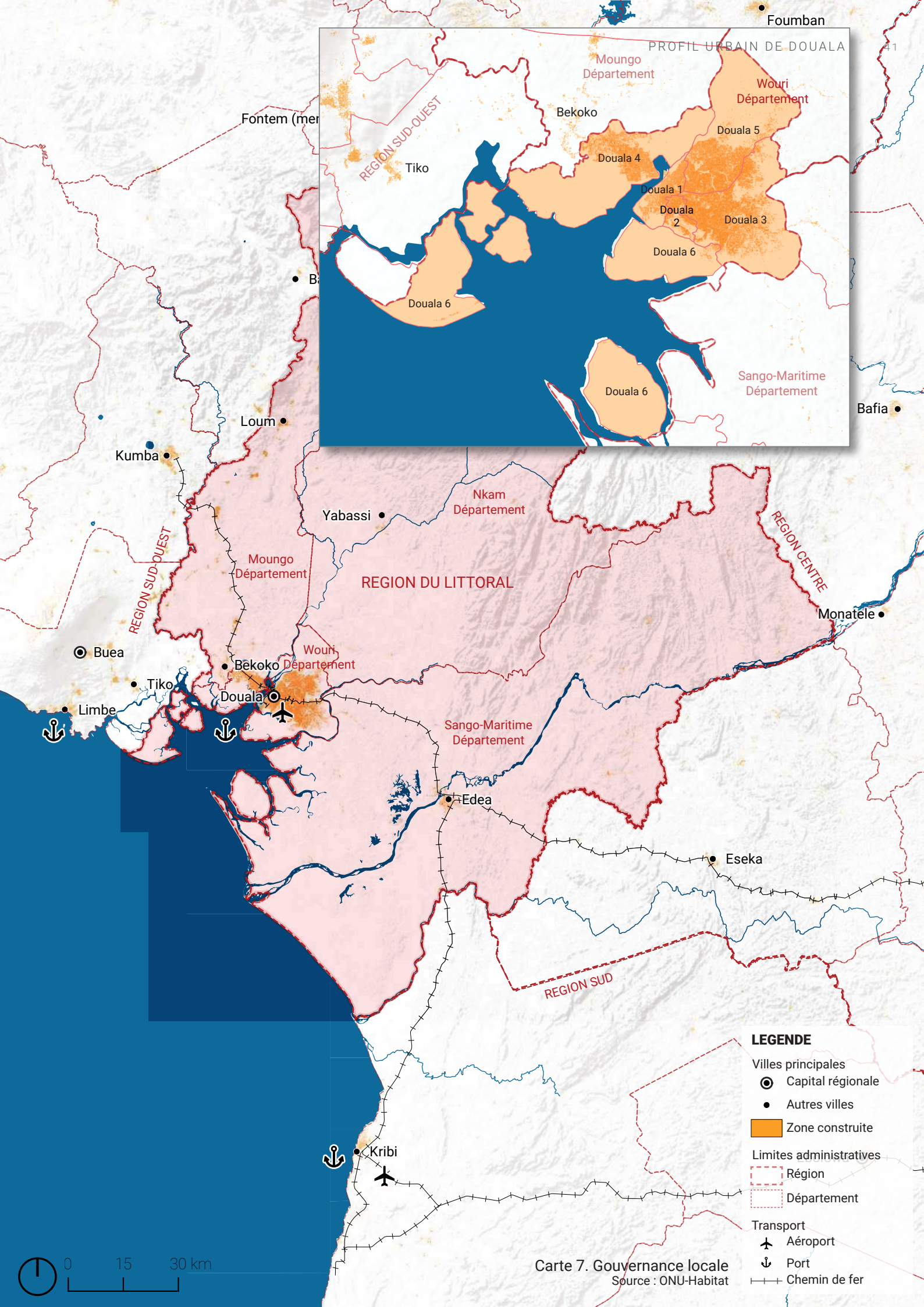
La CUD gère les données urbaines par le biais de son Observatoire Urbain. Les points focaux désignés au niveau régional et départemental des ministères concernés (par exemple, MINEPAT, MINEE, MINHDU) sont censés fournir des données à l'Observatoire, qui est ensuite chargé d'organiser, et de cartographier ces données dans le cadre de sa base de données. Cependant, des difficultés financières et techniques sont à résoudre pour que l'Observatoire Urbain puisse mettre à jour sa base de données de manière cohérente, afin que les décideurs puissent utiliser ces données comme outil de prise de décision.

Comme pour les politiques et les plans au niveau national, il y a très peu de mentions de l'impact de la migration sur le développement urbain ou les modèles de croissance, sans parler des stratégies de développement proactives et durables visant à intégrer les communautés déplacées et vulnérables dans la ville.

Champs de compétences	Communauté Urbaine de Douala (CUD)	Mairie de Douala 4 (CAD4)
Planification urbaine, usages du sol, et logement	<ul style="list-style-type: none"> • Constitution de réserves foncières ; • Planification urbaine, plans directeurs et stratégies de développement, rénovation urbaine et remembrement ; • Plans de circulation et de transport urbains pour l'ensemble du réseau routier ; • Création et gestion des routes primaires et secondaires ; • Création et gestion des installations d'assainissement, des eaux usées et des eaux pluviales ; • Attribution des adresses des rues et des bâtiments. 	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation et exécution des plans d'investissement municipaux ; • Création et entretien de la voirie communale ; • Création et entretien des chemins ruraux non classés et des passages pour piétons ; • Contribution à l'électrification des zones non électrifiées.

Tableau 3. Compétences en matière de planification, d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de logement (CUD et CAD4)

Source : CTD general code, 2019.



Foumban

PROFIL URBAIN DE DOUALA

Moungo
Département

Wouri
Département

Fontem (mer)

Bekoko

REGION SUD-OUEST

Tiko

Douala 4

Douala 5

Douala 1

Douala 2

Douala 3

Douala 6

Douala 6

Sango-Maritime
Département

Bafia

Loum

Kumba

Yabassi

Nkam
Département

REGION DU LITTORAL

REGION CENTRE

Monatéle

Moungo
Département

Wouri
Département

Buea

Bekoko

Douala

Sango-Maritime
Département

Edeka

Eseka

REGION SUD

LEGENDE

Villes principales

● Capital régionale

● Autres villes

■ Zone construite

--- Limites administratives

--- Région

--- Département

Transport

✈ Aéroport

⚓ Port

— Chemin de fer



Carte 7. Gouvernance locale
Source : ONU-Habitat

Infrastructures régionales stratégiques

La région côtière et plus particulièrement la capitale Douala est considérée comme le centre de l'économie camerounaise et même de l'Afrique Centrale. Avant le port autonome de Kribi, le port autonome de Douala desservait le Cameroun et les pays voisins. Au niveau régional, le littoral dispose d'infrastructures stratégiques telles que l'aéroport international de Douala, et l'extension du port autonome de Douala. En ce qui concerne le réseau d'infrastructures routières, les entrées Ouest et Est de la ville ouvrent la région sur le reste du pays avec l'autoroute Douala-Yaoundé en construction et l'axe Douala-Bafoussam.

Avec l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations, le complexe sportif de Japoma a été construit dans la région du Littoral avec une capacité de 50 000 places, le stade omnisport a été restauré ainsi que le Leppstadium de Mbappe et le stade de Bonamoussadi.

Au sujet du secteur touristique et culturel, la région du Littoral offre une variété d'activités et de monuments touristiques (musée maritime, gare de Bonabéri, pagode, cathédrale Saint-Pierre et Saint-Paul, nouvelle Liberté, monument Nachtigal, chutes d'Ekoum-Nkam, mont Manengouba, réserve de faune de Douala Edéa, plages de Mouanko, plages de Yoyo, plages de la Sanaga, etc.).

LÉGENDE

- Limite régionale
- Réseau de routes primaires

PROJET RÉCENTS

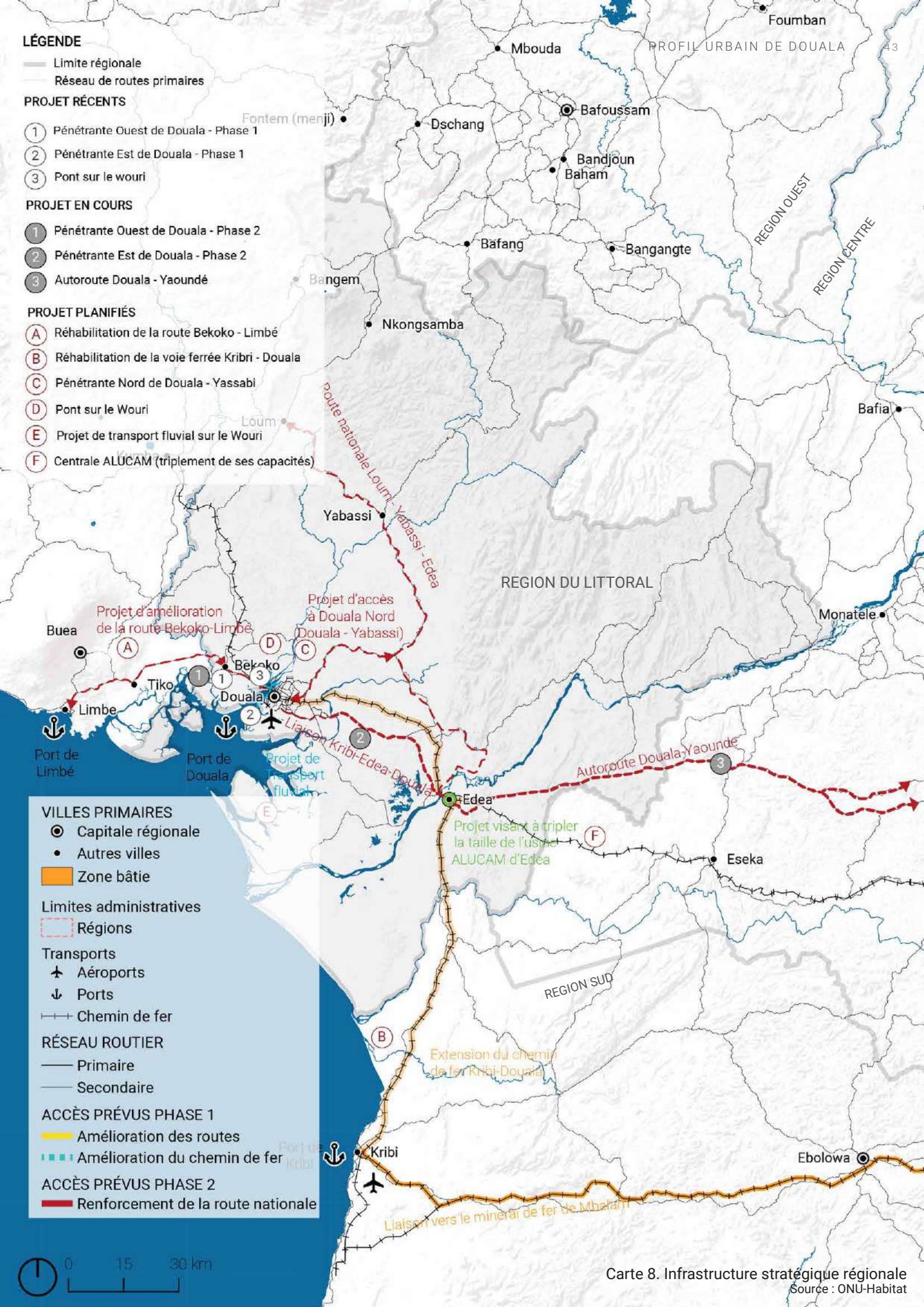
- ① Pénétrante Ouest de Douala - Phase 1
- ② Pénétrante Est de Douala - Phase 1
- ③ Pont sur le wouri

PROJET EN COURS

- ① Pénétrante Ouest de Douala - Phase 2
- ② Pénétrante Est de Douala - Phase 2
- ③ Autoroute Douala - Yaoundé

PROJET PLANIFIÉS

- (A) Réhabilitation de la route Bekoko - Limbé
- (B) Réhabilitation de la voie ferrée Kribi - Douala
- (C) Pénétrante Nord de Douala - Yassabi
- (D) Pont sur le Wouri
- (E) Projet de transport fluvial sur le Wouri
- (F) Centrale ALUCAM (triplément de ses capacités)



VILLES PRIMAIRES

- Capitale régionale
- Autres villes
- Zone bâtie

Limites administratives

- ▭ Régions

Transports

- ✈ Aéroports
- ⚓ Ports
- Chemin de fer

RÉSEAU ROUTIER

- Primaire
- Secondaire

ACCÈS PRÉVUS PHASE 1

- Amélioration des routes
- Amélioration du chemin de fer

ACCÈS PRÉVUS PHASE 2

- Renforcement de la route nationale



Infrastructures urbaines stratégiques

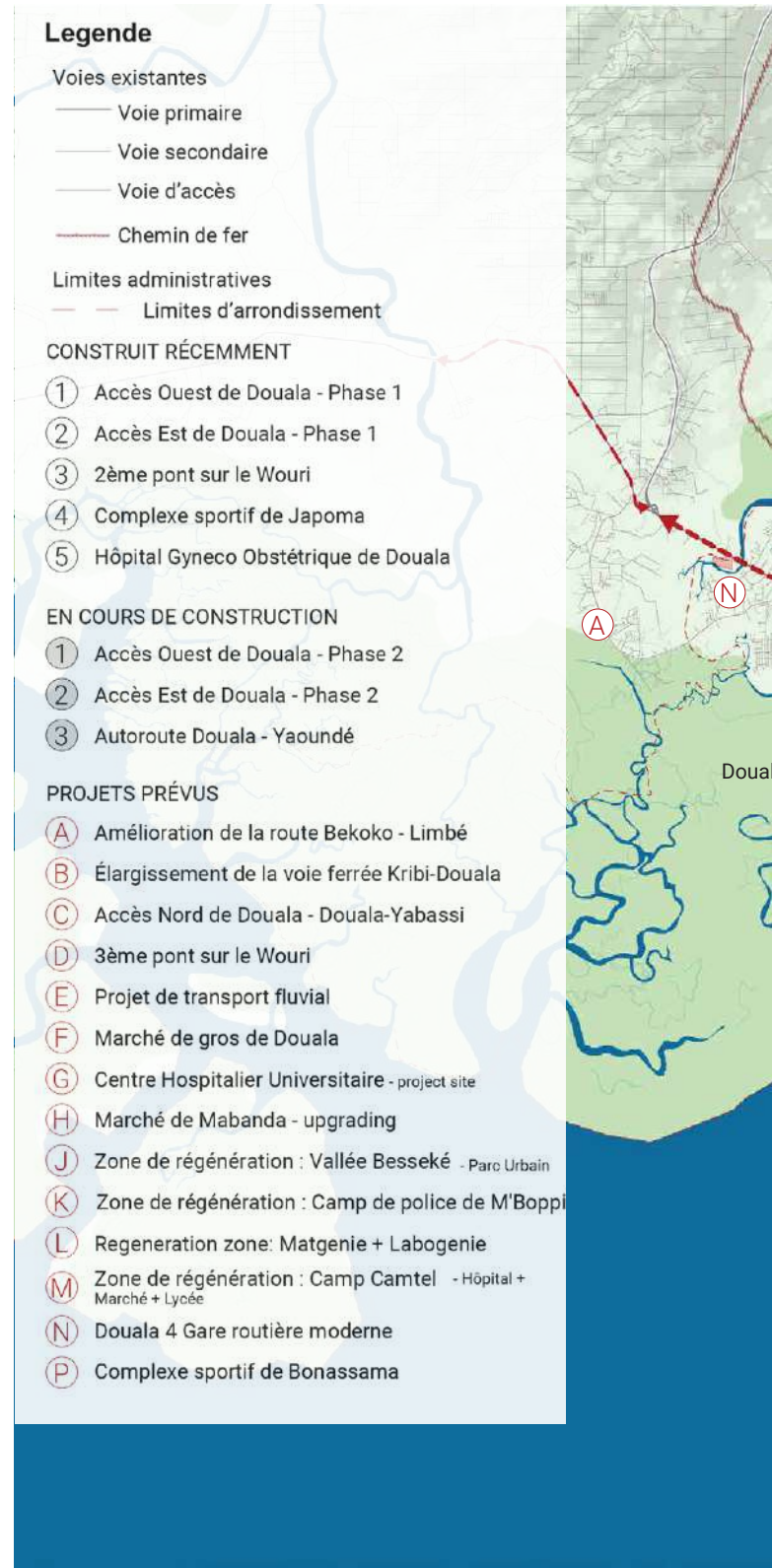
Dotée du plus grand port d'Afrique Centrale, la ville de Douala sert de porte d'entrée internationale vers et depuis le Cameroun. La ville est reliée au reste du territoire par voie terrestre, maritime, ferroviaire et aérienne :

- **Le réseau maritime** de Douala est relié à son accès à l'océan Atlantique depuis la navigable du fleuve Wouri.
- **Le réseau routier** vers la ville est en cours de développement afin de réguler le trafic et de stimuler l'activité économique. La ville compte environ 1 800 kilomètres de routes désignées, dont un peu plus de 470 kilomètres sont goudronnés (26%), ce qui correspond à une densité routière d'environ 0,72 km/1 000 habitants. Cette faible valeur place Douala en queue de peloton des grandes villes africaines. Par exemple, Kinshasa a une densité routière de 0,93 km/1 000 habitants, Brazzaville 1,10 km/1 000 habitants et Lomé 1,7 km/1 000 habitants. Le réseau principal a une longueur estimée à 113 600 ml, avec 49 jonctions, le réseau secondaire dont le linéaire total est estimé à 30,4 kilomètres est pavé à près de 85%.
- **Un réseau ferroviaire** qui s'étend sur plusieurs régions du Cameroun permet l'acheminement des matières premières de l'intérieur du pays ainsi que des pays voisins vers le port de Douala. La ville est traversée d'Est en Ouest par une ligne de chemin de fer en fait constituée de deux réseaux (l'un à l'Ouest, vers les localités de Mbanga, puis Kumba et l'autre, vers l'Est vers Yaoundé) qui se rejoignent au niveau de la zone portuaire.

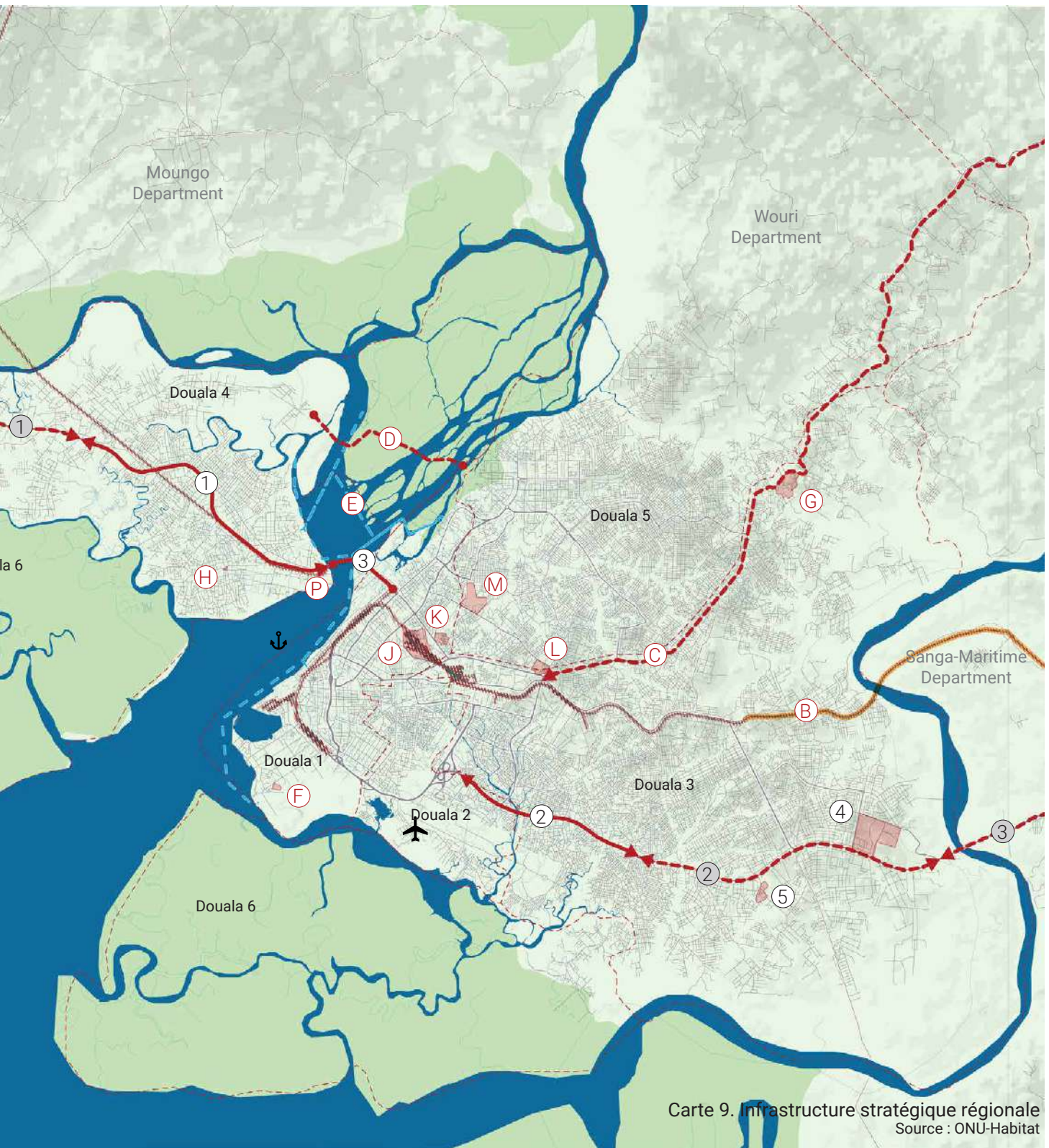
Les projets envisagés à Douala visent à renforcer le statut de capitale économique du Cameroun et à offrir des opportunités d'emploi aux habitants.

La construction du deuxième pont sur le fleuve Wouri a déjà permis d'alléger le trafic lourd entre Bonabéri (Douala 4) et l'entrée nord-ouest de la ville. Ce pont contribue également au renforcement du rôle de Douala en tant que capitale économique.

La réhabilitation de la voie d'accès Est à la ville (rond-point aéroportuaire au carrefour Bocom à Ndogpassi) vise à désengorger la route de Yaoundé, à assurer le



transit des marchandises en provenance du Tchad et de la République Centrafricaine dans le corridor Douala-Ndjamena et Douala-Bangui, et à améliorer l'accès au nouveau stade de Japoma (site qui accueillera la Coupe d'Afrique des Nations 2021).



Carte 9. Infrastructure stratégique régionale
Source : ONU-Habitat

	Recemment accomplis	En cours	Planifiés
PROJETS PRINCIPAUX	<ul style="list-style-type: none"> • 2^{ème} pont sur la rivière Wouri • Projet d'accès Est de Douala, Phase 1 • Projet d'accès Ouest de Douala, Phase 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation et exécution des plans d'investissements municipaux • Création et entretien de la voirie communale • Création et entretien des chemins ruraux non classés et des passages pour piétons • Contribution à l'électrification des zones non électrifiées 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet d'amélioration de la route Bekoko - Limbé • Projet de transport fluvial • Projet d'agrandissement de l'usine ALUCAM à Edea • Prolongement du réseau ferré Kribi - Douala • Route nationale de liaison Loum - Yabassi - Edea

Tableau 4. Progression des projets d'infrastructure principaux à Douala
Source : ONU-Habitat

Croissance urbaine

Au cours des 30 dernières années, l’empreinte urbaine de Douala (zone bâtie) a plus que doublé, passant d’une superficie totale de 108 km² à 240 km². Sans caractéristiques naturelles ou frontières limitant la croissance urbaine, la zone bâtie de Douala 3 est celle qui se développe le plus rapidement ; cependant, les arrondissements de Douala 4 et 5 connaissent également une croissance substantielle avec l’augmentation de la population et la demande d’espace pour le logement. Comme le montrent les graphiques de la population, de la densité et de l’empreinte urbaine pour les années 1990, 2000, 2010 et 2021,⁵¹ il y a eu une augmentation de la densité de la population (personnes/km²) par rapport à l’empreinte urbaine. Au cours de la dernière décennie, **la densité de population dans la ville a atteint 16 293 personnes/km²**. En 2021, les arrondissements de Douala 1 et 2 étaient les plus densément peuplés, avec environ 19 050 personnes/km² et 30 660 personnes/km², respectivement. Douala 4 suit avec environ 11 072 personnes/km². Ces chiffres de densité peuvent être considérés comme durables tant que les gens ont un accès adéquat aux services de base et aux installations sociales et récréatives. En outre, il est essentiel de ne pas confondre densité et surpopulation. Le développement urbain durable doit encourager les immeubles d’habitation de deux à cinq étages qui offrent une surface suffisante par personne. Un développement plus dense est non seulement plus rentable en termes d’investissement dans les infrastructures (par exemple, des distances plus courtes pour les canalisations d’eau, les lignes électriques, etc.).

Si les conflits dans les régions voisines s’intensifient, il y aura un afflux de nouveaux migrants (réfugiés, demandeurs d’asile et personnes déplacées) dans la ville de Douala. Une nouvelle population de migrants combinée au taux actuel de croissance urbaine, tant du point de vue de la population que de l’empreinte urbaine, constituera un défi en termes de recherche d’espace supplémentaire. **Si la croissance démographique et l’expansion urbaine se poursuivent au même rythme que ces dix dernières années, 324 km² supplémentaires seront nécessaires pour accueillir 1,3 million de personnes de plus d’ici 2030.** La ville pourrait également être confrontée au risque de voir l’empreinte urbaine croître plus rapidement que la croissance démographique, affaiblissant la densité et évoluant vers un modèle d’urbanisation tentaculaire. Dès lors, la couverture des services de base et d’infrastructures socio-économiques deviendra inégale et extrêmement coûteuse dans la ville.

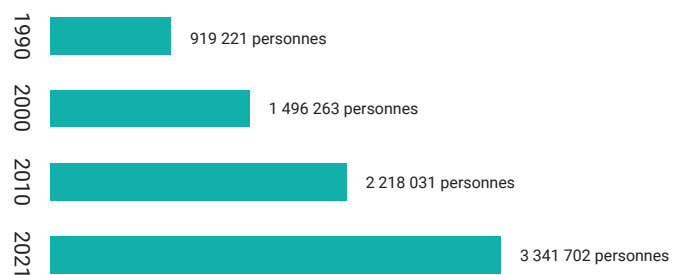
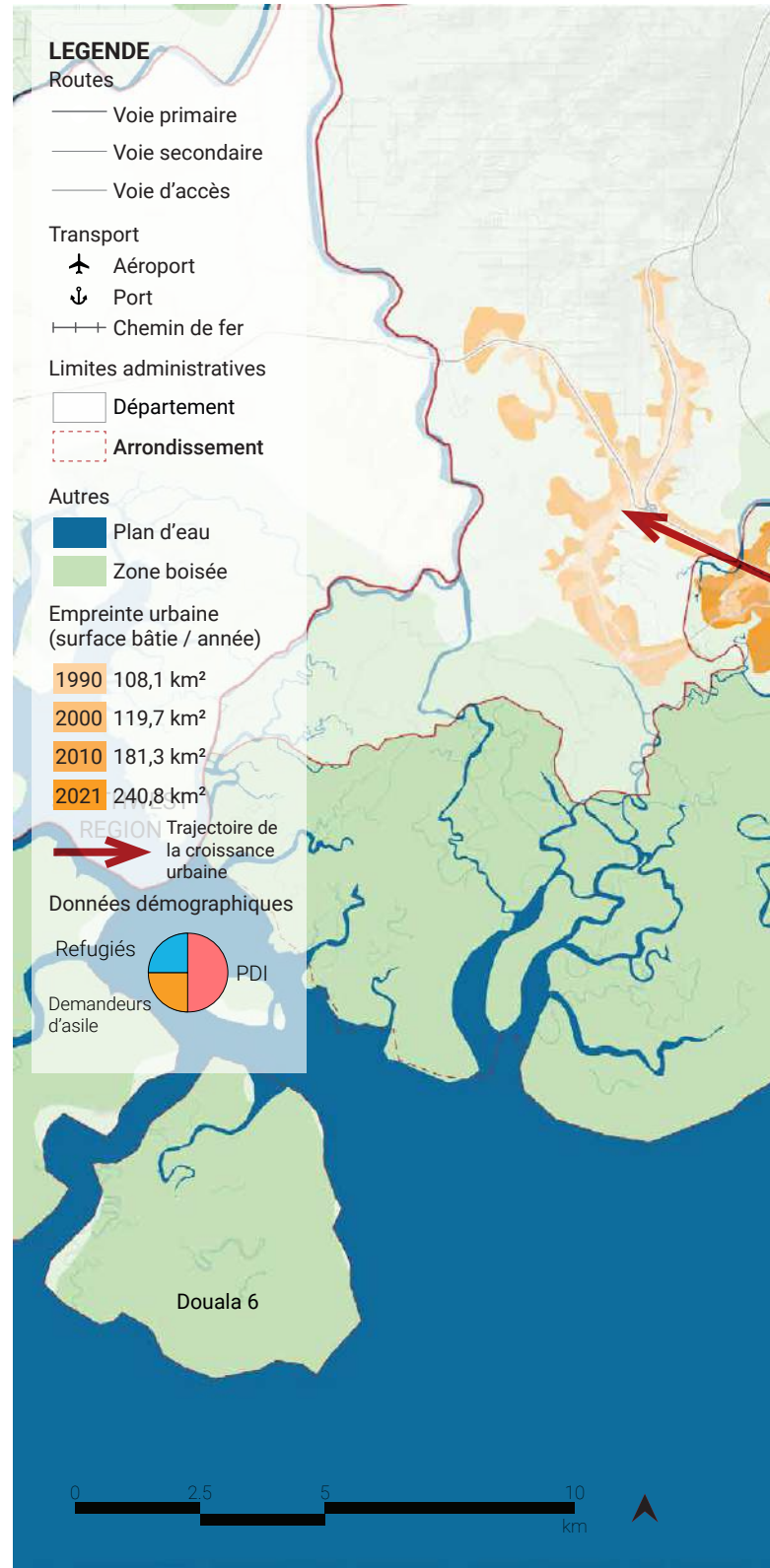


Fig 8. 1990 - 2021 Population de Douala
 Source : ONU-Habitat référence à l'Annuaire Statistique de la Région du littoral, Institut National de la Statistique du Cameroun et OCHA

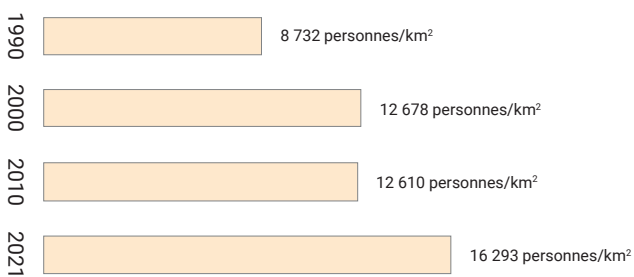
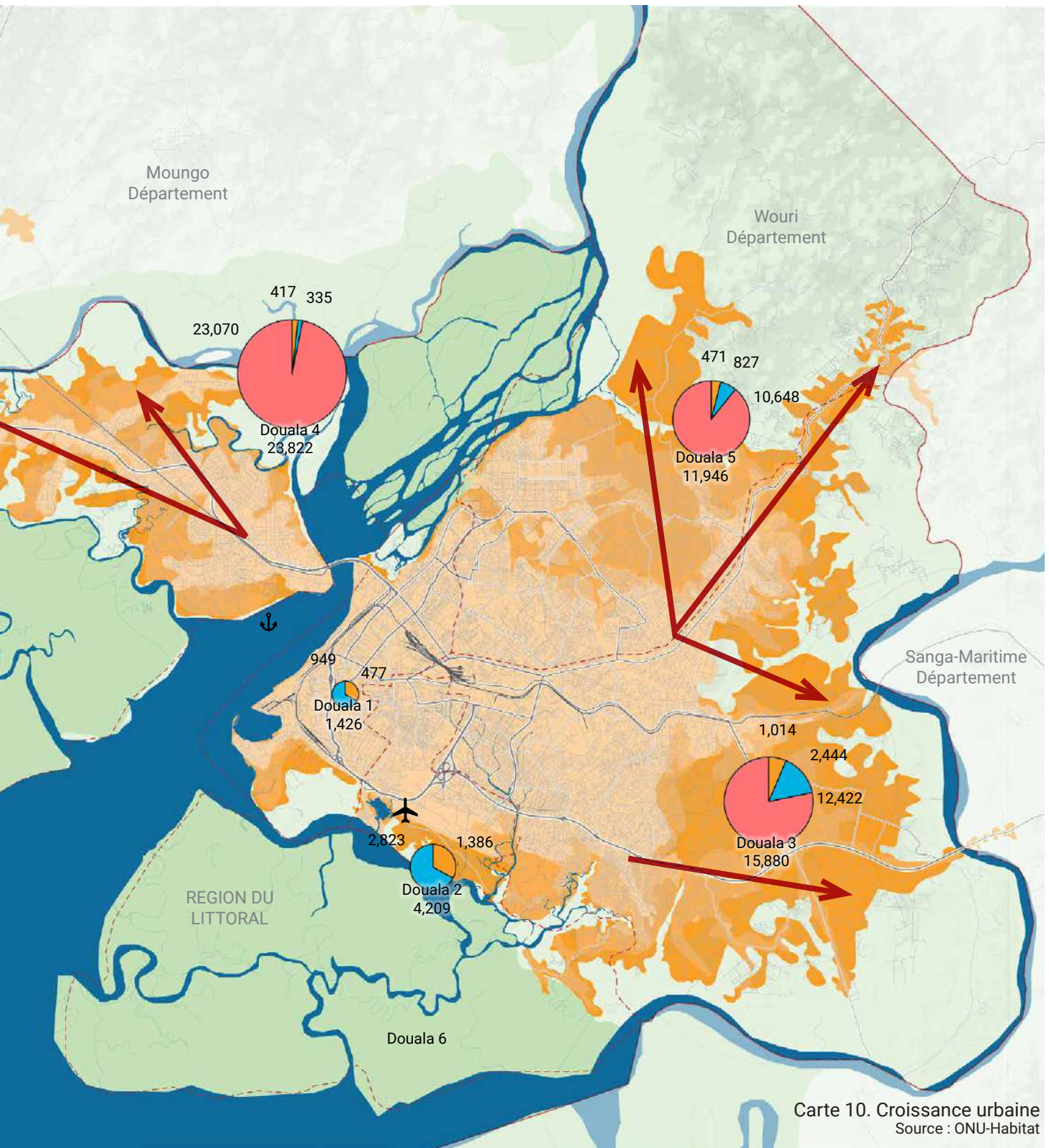


Fig. 9 1990 - 2021 Densité de population à Douala
Source : ONU-Habitat référence à l'Annuaire Statistique de la Région du littoral, Institut National de la Statistique du Cameroun et OCHA

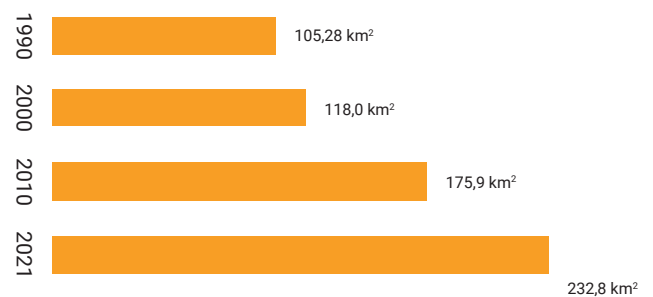
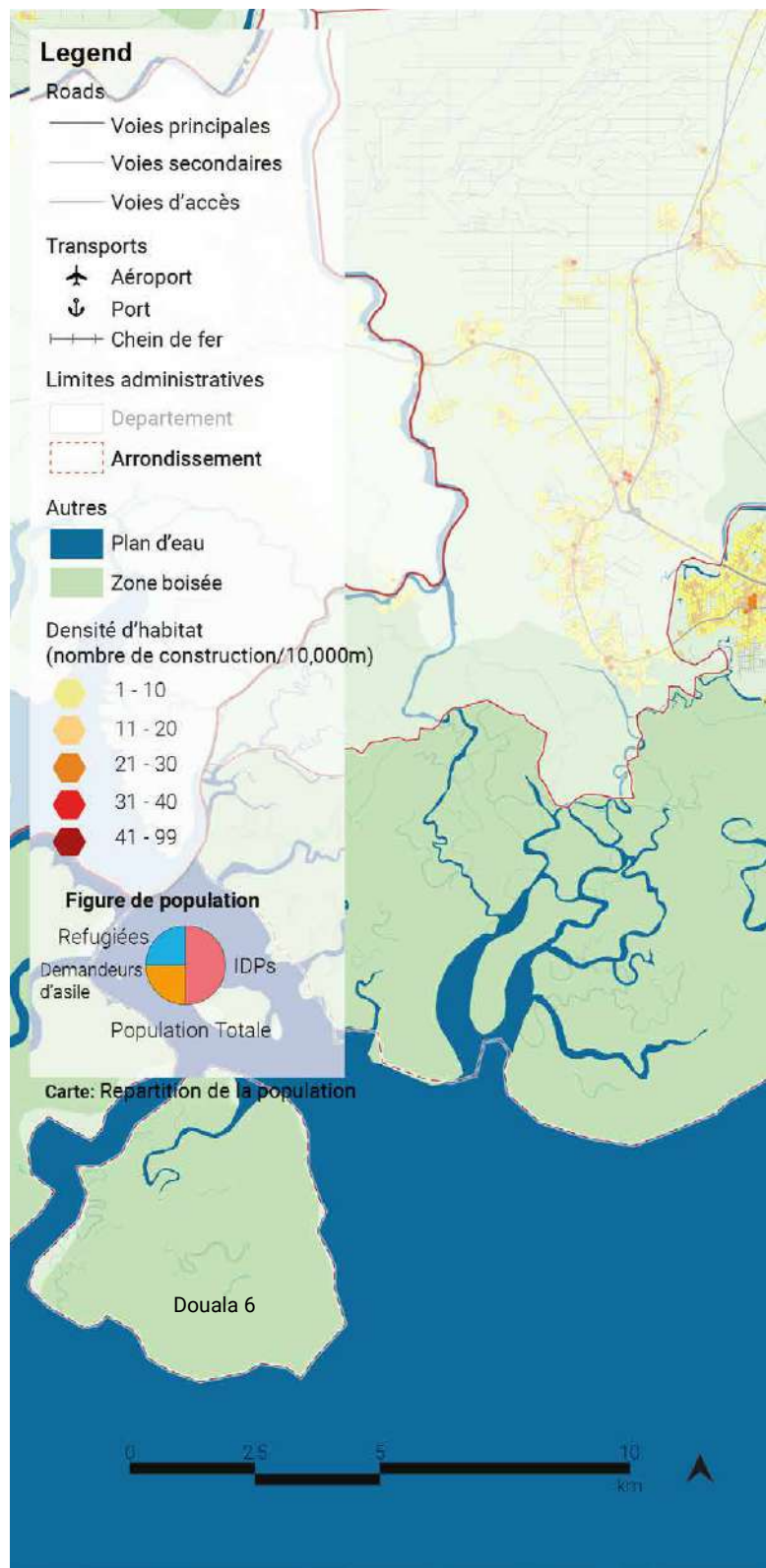


Fig. 10 1990 - 2021 Empreinte urbaine de Douala
Source : ONU-Habitat référence à l'Annuaire Statistique de la Région du littoral, Institut National de la Statistique du Cameroun et OCHA

Répartition de la population

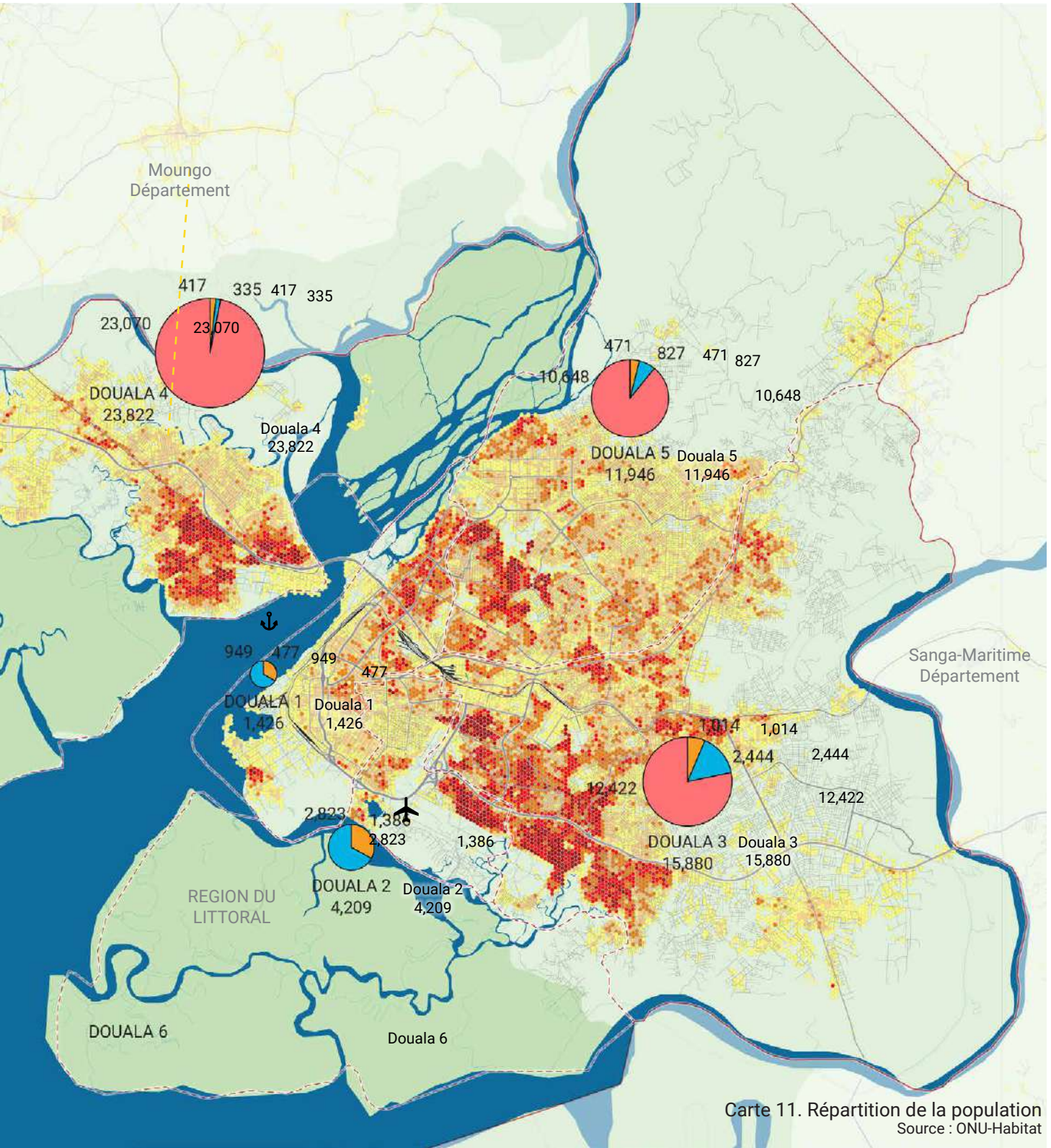
La plus forte concentration de bâtiments - et probablement la plus forte concentration de population dans la ville de Douala - se trouve entre la frange Nord de Douala 2 et la frange Sud de Douala 3, près de l'aéroport international de Douala. Douala 4 contient également une forte concentration de bâtiments le long de la route nationale qui mène à Bekoko, Tiko et Limbé. Cependant, en termes de chiffres de population globale, Douala 3 (1 117 975) et Douala 5 (942 537) ont les populations les plus importantes, avec de fortes augmentations de population entre 2010 et 2021. Douala 3 est également le plus grand arrondissement en termes de superficie (399 km²) par rapport à 13 km², 16 km², 65 km², et 62 km², respectivement pour Douala 1, 2, 4, et 5. On estime également que les populations de **Douala 1, 2 et 4 augmentent assez rapidement, avec des estimations prudentes de croissance d'environ 3,1-3,6% par an** pour l'ensemble de Douala, sur la base des données de l'Annuaire statistique de la région du Littoral (2019)⁵² et de World Urbanisation Prospects.⁵³

Une nette tendance à l'extension du développement urbain selon un modèle diffus et linéaire le long des principaux axes routiers menant à l'extérieur de la ville est observée. Si cette typologie de croissance est probablement révélatrice d'un accès accru aux opportunités socio-économiques le long des routes, elle ne constitue pas un modèle de développement durable en raison de sa dépendance aux transports motorisés. Des mécanismes de planification (tels que des mises à jour du plan d'occupation des sols) devraient donc être mis en place afin d'augmenter la densité dans les zones situées entre les routes principales. Cela ferait augmenter le nombre possible de déplacements à pied dans l'ensemble de la ville, réduisant la dépendance à l'égard des voitures et créant des possibilités d'emploi pour ceux qui n'ont pas les moyens de payer des transports en commun privés ou des taxis. Une densité de construction accrue pourrait également rendre l'accès aux services sociaux et de base plus efficace et plus abordable pour la ville et ses habitants. **Cela sera d'autant plus pertinent que la population totale de Douala devrait passer d'environ 3 341 702 habitants en 2021 à 4 402 250 habitants en 2030 (en utilisant un taux de croissance annuel moyen prudent de 3,10%).** En plus de la croissance naturelle, l'exode rural et les déplacements dus aux crises en cours dans le pays



et dans la région d'Afrique Centrale sont susceptibles d'augmenter la population de Douala dans les années à venir.

Actuellement, le plus grand nombre de réfugiés enregistrés vit à Douala 2 et 3 (4 209 et 3 458, respectivement, selon les chiffres du HCR d'août 2021). Douala 2 et 3 accueillent également le plus grand nombre de demandeurs d'asile. Cependant, le nombre de PDI en 2021 est estimé à près de quatre



fois le nombre de demandeurs d'asile et de réfugiés combinés, Douala 4 accueillant presque deux fois plus de PDI que Douala 3 ou Douala 5.

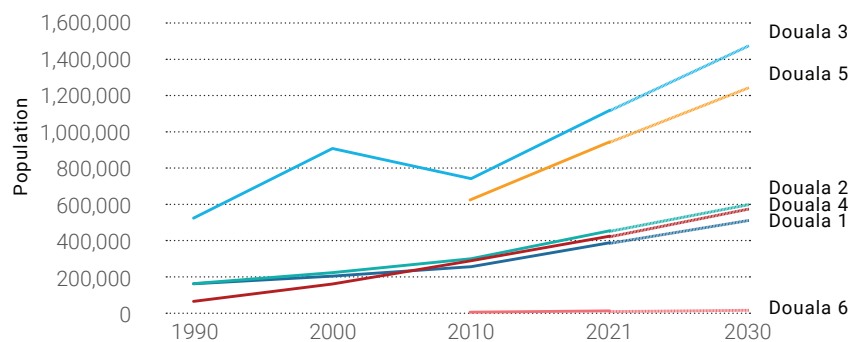


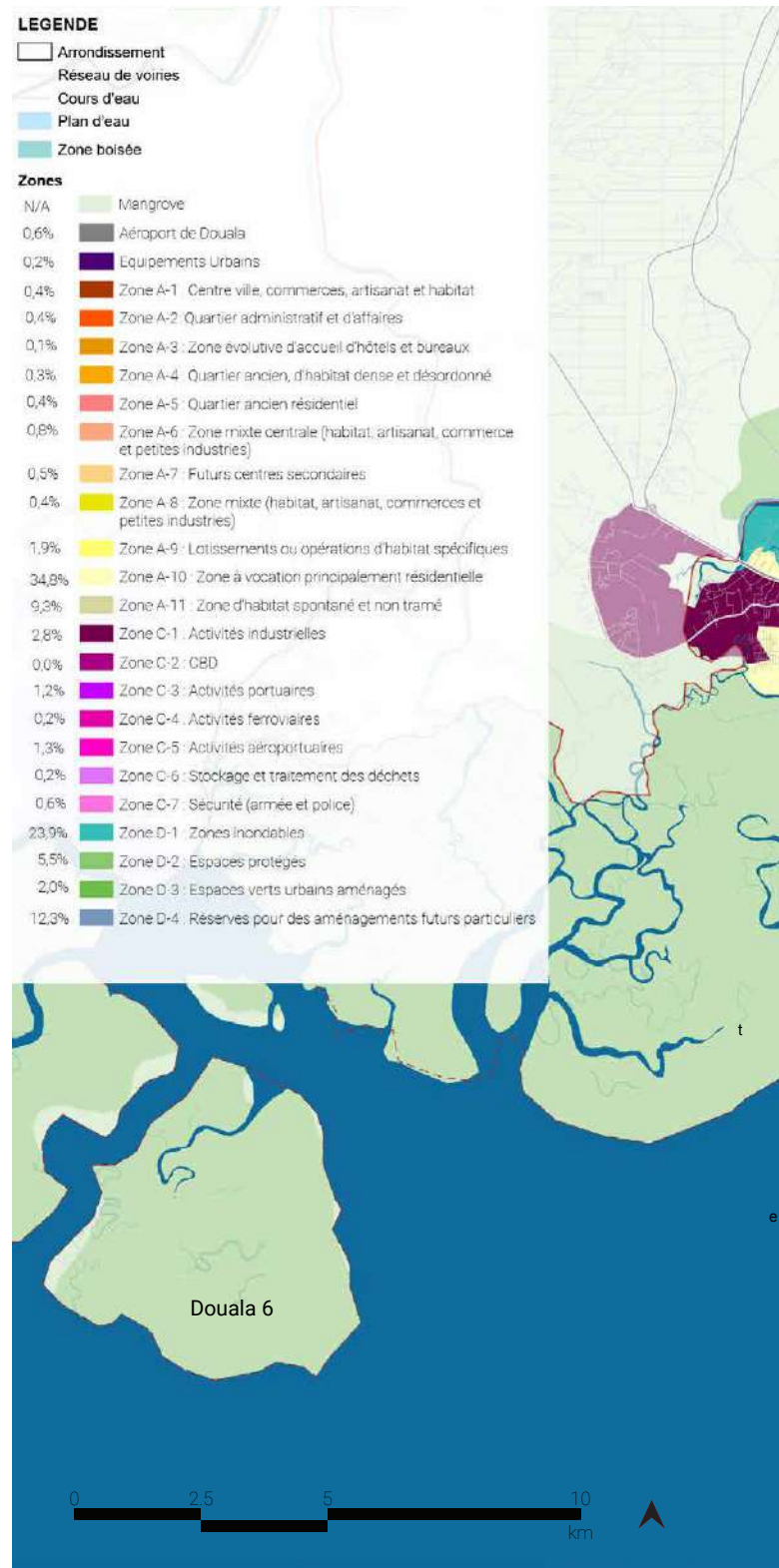
Fig. 11 Croissance de la population des arrondissements de Douala de 1990- 2030
Source : ONU-Habitat référencé à l'Annuaire Statistique de la Région du littoral, Institut National de la Statistique du Cameroun

Plan d'usages du sol (Horizon 2025)

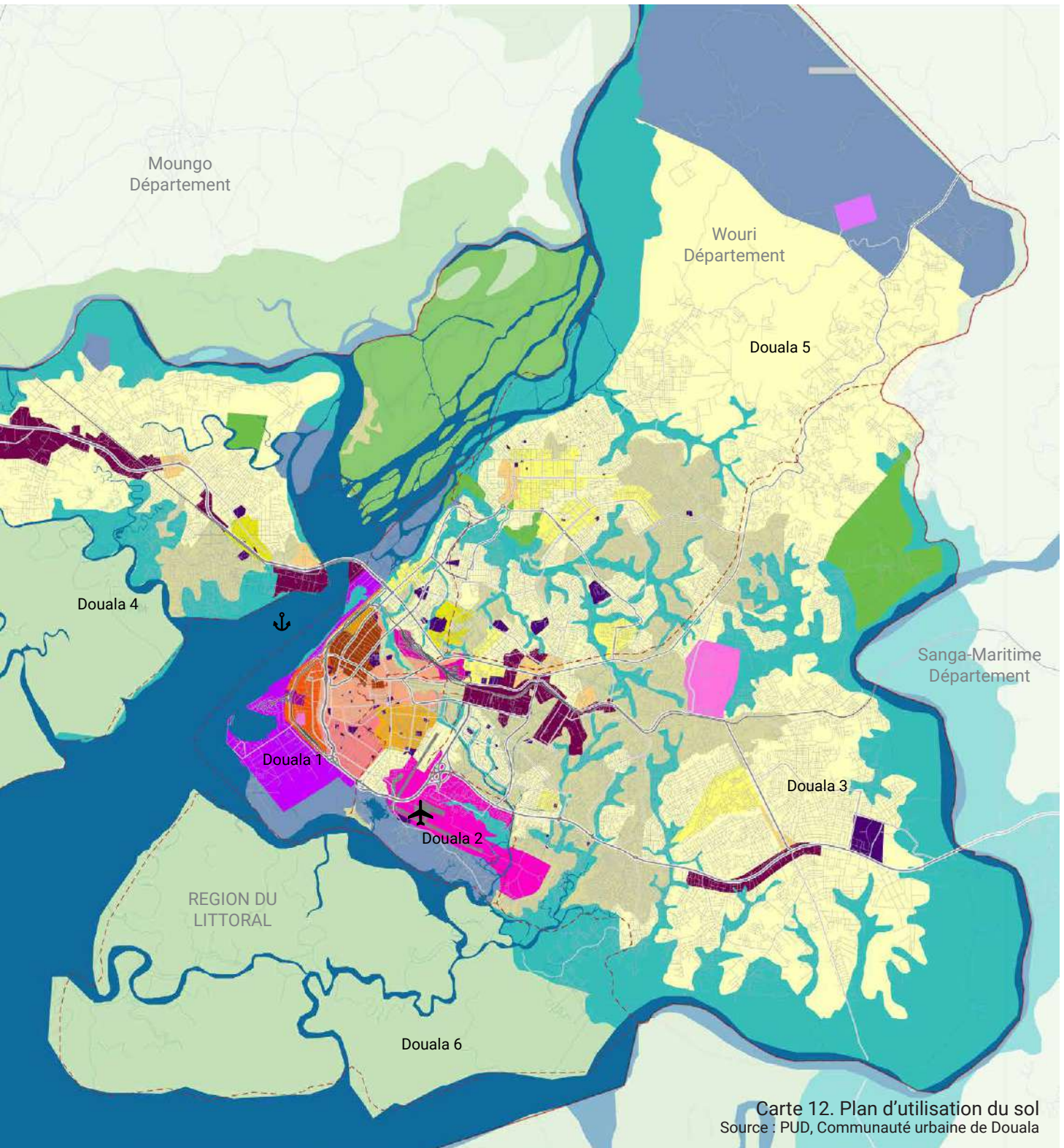
Sur la base des observations faites dans le Plan Directeur Urbain (PDU) de Douala, le développement de la ville de Douala présente les tendances suivantes :

- **Une expansion très rapide du périmètre urbain qui a commencé à se ralentir ces dernières années** en raison de la densification des quartiers existants et de la construction d'immeubles de grande hauteur (cependant, l'achèvement du nombre de ces immeubles est au point mort depuis quelques années) ;
- **Une vaste zone d'habitat informel (près de 25% de la zone résidentielle de la ville)**, souvent sur des terrains non constructibles (par exemple, inondables), principalement dans les arrondissements les plus récents - Douala 3, 4 et 5 ;
- **Les logements dans les arrondissements 3, 4 et 5 ne sont pas bien planifiés ou gérés** pour promouvoir une densité durable, mais plutôt ad hoc et tentaculaires en termes de forme urbaine ;
- **Absence de routes à partir de nombreuses parcelles**, et mauvaise qualité et entretien des routes d'accès à travers Douala.

Cependant, le tissu bâti de la ville de Douala varie énormément entre les arrondissements. Alors que Douala 1 et Douala 2 constituent une grande partie du noyau historique et, en tant que tels, sont principalement dominés par des zones à usage mixte et des activités économiques et industrielles. Douala 3, 4 et 5 sont des zones relativement récentes, caractérisées par un habitat résidentiel informel et un développement commercial tentaculaire suivant une logique de corridor le long des routes. Ces tendances à Douala 3, 4 et 5 sont renforcées dans le plan d'occupation des sols de la ville, qui devrait être modifié dans le but de dessiner une trajectoire de développement urbain plus résiliente et d'impulser des opportunités socio-économiques équitables. Le plan d'occupation des sols (carte n°12) maintient des zones à usage mixte, commerciales et de transport à Douala 1 et 2. Douala 3 est principalement classé en zone industrielle (le long de la voie ferrée existante), résidentielle et informelle, avec une plus grande parcelle désignée comme « espace vert urbain » à la limite extérieure Nord de l'arrondissement et des zones inondables le long du bord est de la rivière Dibamba et de la frontière avec le département de la Sanga-Maritime. Les zones développées de Douala 4 (non délimitées comme forêt de mangrove) sont partiellement situées dans des zones inondables et partiellement classées



comme industrielles, résidentielles et informelles, avec peu d'espace réservé aux « futurs centres secondaires », à l'espace vert urbain et à la mixité des usages. Douala 5 est principalement planifiée comme résidentielle, avec de grandes étendues de développement informel et des parcelles à la fois d'équipements urbains et de « lotissements ou opérations spécifiques de logement ». Douala 6 est classée en tant que zone de forêts de mangrove inondable, qu'il est nécessaire de maintenir même si les pressions du développement empiètent sur ces zones écologiques inestimables. Sans elles, les



zones développées de la ville seront plus vulnérables aux ondes de tempête, à l'érosion côtière et à l'élévation du niveau de la mer. Le manque actuel de zones à usage mixte dans les nouvelles parties de la ville suggère que la prochaine version du plan d'occupation des sols de Douala doit donner la priorité aux zones à usage mixte et à l'intégration d'opportunités économiques, y compris les marchés, les zones commerciales et l'industrie légère dans les nouvelles zones de la ville (Douala 3, 4 et 5), qui sont actuellement dominées par un usage exclusivement résidentiel et des zones informelles.

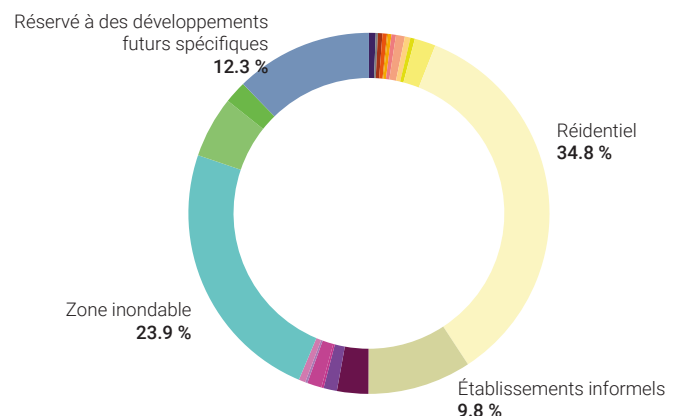


Fig. 12 Répartition de l'occupation des sols à Douala selon le Plan d'occupation des sols de la CUD (2025)

Source: ONU-Habitat référence au plan d'occupation des sols

Risques naturels et climatiques

La région du Littoral a un climat équatorial côtier, avec deux saisons annuelles, l'une chaude (deux à trois mois par an) et l'autre humide, marquée par **de fortes précipitations qui peuvent varier entre 2400 et 4000 mm par an** et sont généralement concentrées entre juillet et septembre.⁵⁴ Les températures varient peu au cours de l'année; les températures maximales moyennes sont atteintes en février (27,6°C) et les températures minimales sont, en moyenne, en juillet (24,8°C)⁵⁵. La ville de Douala est traversée par un réseau hydrographique dense et entrelacé.

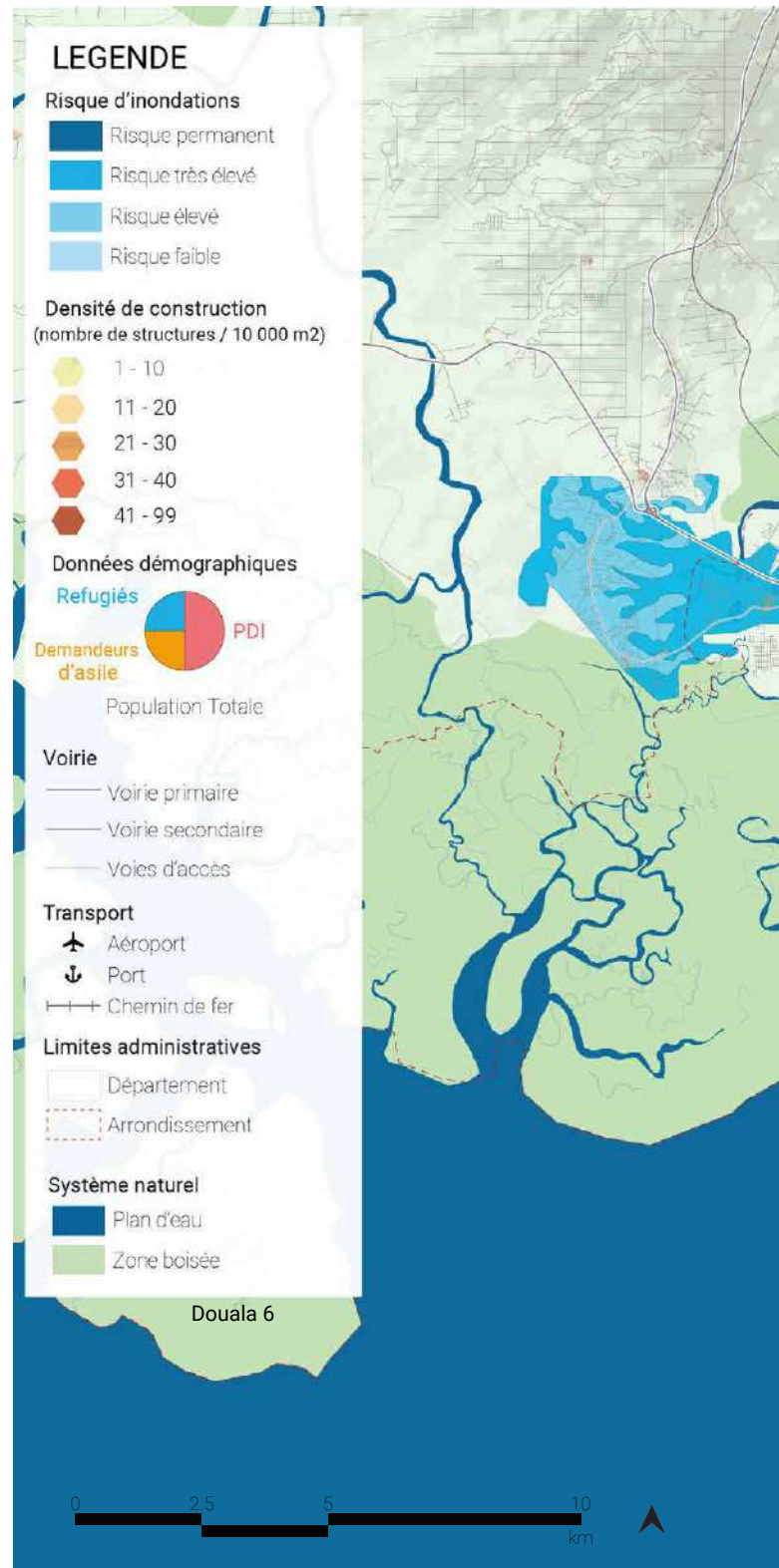
Les activités humaines, notamment la construction, l'exploitation des ressources naturelles, la dégradation des sols et le changement climatique, rendent **la ville de Douala particulièrement vulnérable à de nombreux risques naturels (l'élévation du niveau de la mer, les glissements de terrain et les inondations)**.

Glissements de terrain

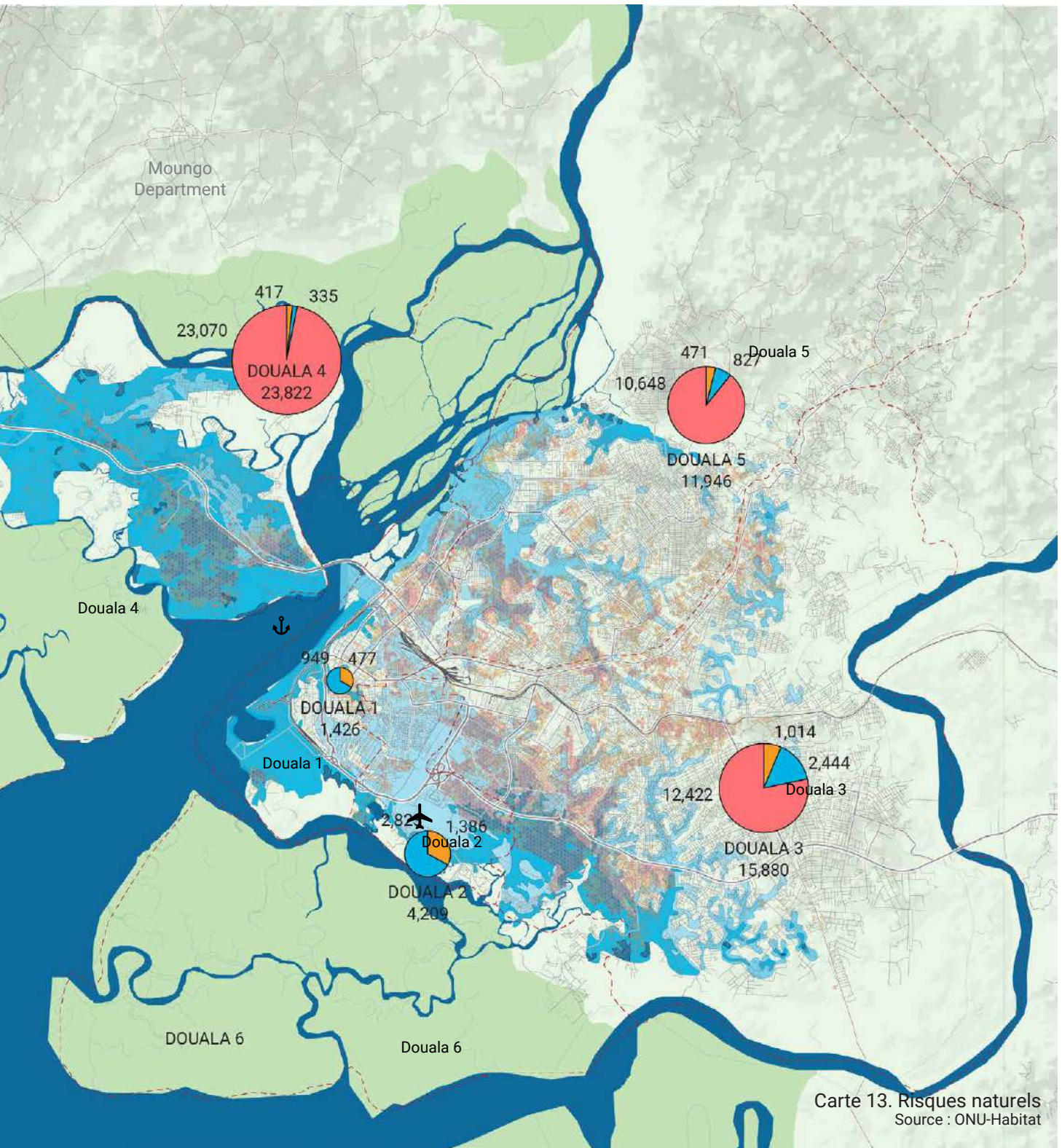
Bien que la topographie de Douala soit relativement plate, des glissements de terrain se produisent sous l'effet combiné de fortes pluies et de l'action humaine. Lorsque des volumes d'eau plus importants s'écoulent en amont dans des zones où des constructions informelles et des activités de terrassement ont eu lieu, le sol à la base des pentes peut être déstabilisé, qui entraîne des glissements de terrain. Les carrières de sable en aval peuvent déstabiliser davantage le sol et déclencher des glissements de terrain, en particulier lorsque le sable est extrait de manière non durable et qu'il y a un manque de vérifications nécessaires en ce qui concerne la sécurité et les risques environnementaux.

Inondations

Les inondations constituent l'une des principales menaces pour le développement urbain et socio-économique de la ville. **La majorité des terrains dans les arrondissements de Douala 4 (100%), Douala 5 (65%), Douala 6 (100%) et Douala 1 (72%) sont au moins à un risque élevé d'inondation.** Douala 3 (40%) et Douala 2 (30%) présentent un risque plus faible, mais sont néanmoins vulnérables. Compte tenu d'une planification urbaine formelle minimale (avec une absence de plan de développement validé entre 1959 et 2012), de nombreuses communautés se sont installées dans les zones inondables de la ville. En dépit de leur situation précaire, nombre de ces établissements informels continuent de s'étendre à mesure que la population augmente et que la demande de logements continue de croître. Dans de nombreux cas, les établissements informels abritent des personnes qui ont déjà été déplacées en raison de catastrophes naturelles dans le passé, des «réfugiés climatiques».⁵⁶ Le



nombre d'inondations que connaît la ville a également augmenté au cours des dernières décennies, avec une seule inondation en 1984, contre 5 en 2018.⁵⁷ Par ailleurs, la présence importante d'eaux stagnantes dans des zones dépourvues d'égouts ou d'assainissement municipal constitue un risque majeur pour la prolifération des maladies bactériennes d'origine hydrique (diarrhées, fièvre typhoïde, choléra, etc.), mais aussi pour les maladies à transmission vectorielle comme le paludisme. Les conséquences sur la santé ont un fort impact sur la performance et la productivité des travailleurs et sur les populations vulnérables. Des projets financés par des



baillleurs de fonds tels que la Banque mondiale et l'Agence Française de Développement (AFD) ont été réalisés pour atténuer les inondations et les eaux stagnantes. Le projet de drainage pluvial initié en 2011 conformément aux objectifs de l'Agenda 21 vise à améliorer les conditions de vie des communautés à Douala en assurant le drainage des eaux pluviales et en aménageant formellement plusieurs quartiers riverains. En 2013, toujours dans le cadre d'un partenariat avec l'AFD, «Douala Ville Durable» visait à améliorer les stratégies de prévention des inondations en facilitant l'écoulement des eaux pluviales dans la ville.

Élévation du niveau de la mer

L'élévation du niveau de la mer est une autre menace potentielle pour la ville, avec une augmentation de 0,4 à 0,7 m possible d'ici la fin du siècle en fonction des niveaux d'émission de gaz à effet de serre au niveau mondial. De telles augmentations pourraient exposer Douala à des inondations côtières, les zones les plus vulnérables de la ville étant situées sur les rives du fleuve Wouri.

Risques naturels et climatiques

La gestion municipale dans la CUD

Le service de soutien technique municipal a été créé au début des années 1980 avec pour mission de réduire la vulnérabilité aux inondations en nettoyant le lit intérieur des principaux cours d'eau et en rénovant les caniveaux de la ville. La CUD a également adopté des documents sectoriels tels que le Plan directeur d'assainissement

liquide (2006), le Plan de transport urbain (2009) et l'Agenda 21 (2012). Un «plan vert» est en cours d'élaboration. En 2021, la CUD a alloué 2 677 913 867 FCFA à la protection de l'environnement, notamment la stabilisation des sols et le curage des canalisations. Une augmentation d'un milliard de FCFA est prévue pour le budget 2022 de la ville.

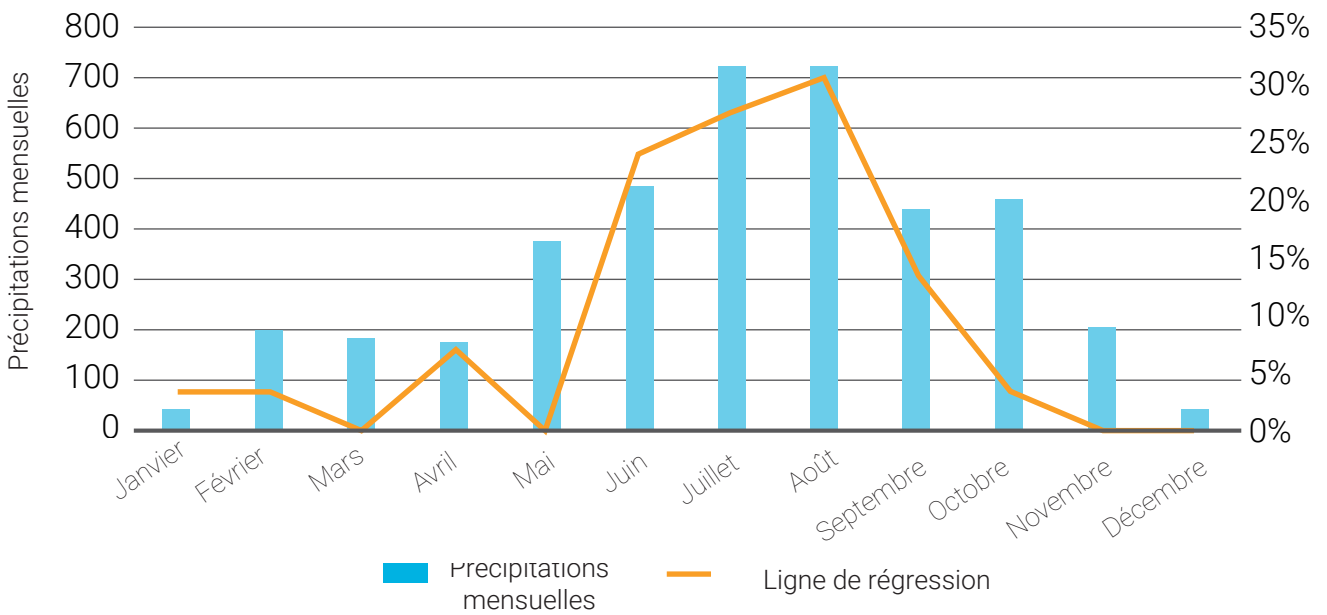


Fig. 13 Les répartitions des inondations à Douala depuis 1984
Source : ONU-Habitat

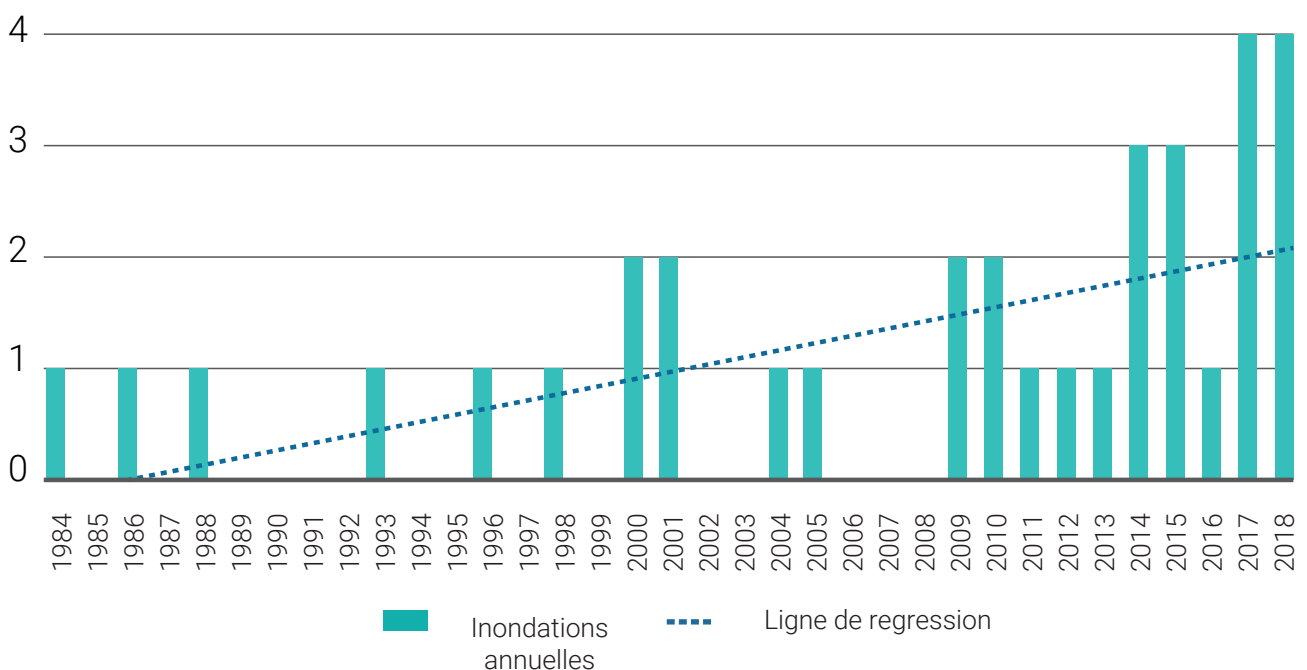


Fig. 14 Fréquence annuelle des inondations à Douala de 1984 à 2018
Source : ONU-Habitat

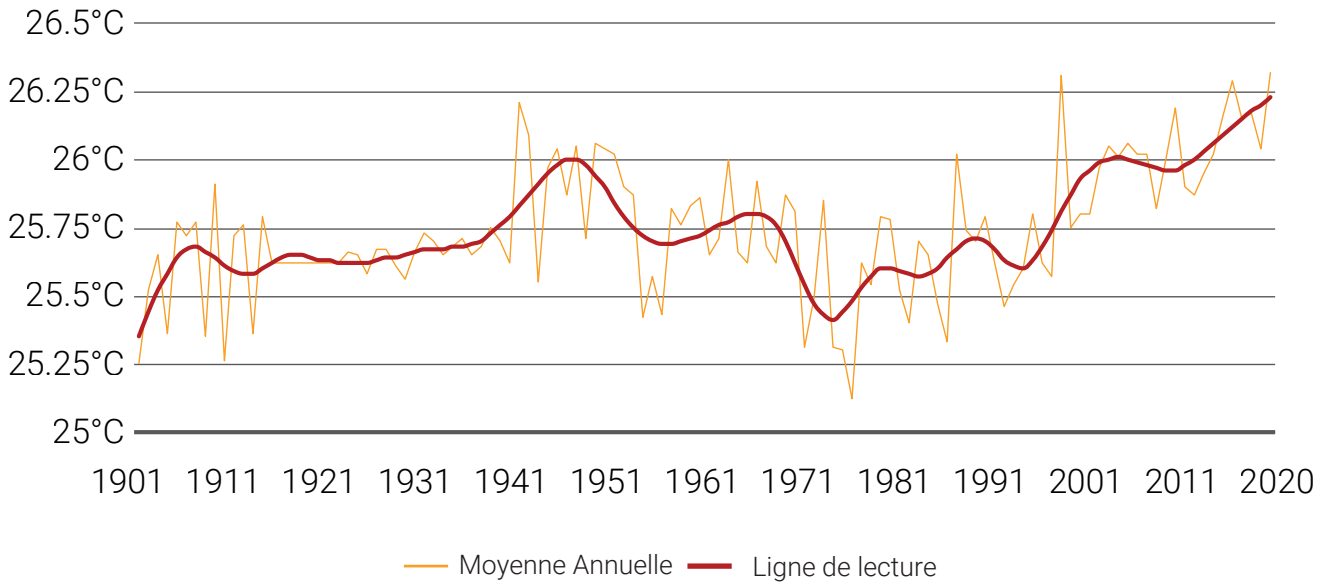


Fig. 15 Température annuelle moyenne dans la région du littoral de 1901 à 2020
 Source : ONU-Habitat



Photo 1. Inondations fréquentes dans le quartier de Mambanda à Douala 4 limitant la mobilité et rendant difficile les déplacements
 Source : ONU-Habitat

Centres économique & Activités

Premier centre économique du Cameroun et principale porte d'entrée des pays voisins (Tchad, RCA, etc.), Douala, ville dont la population est estimée à 3,7 millions d'habitants génère plus de 32% du PIB de la nation. Différentes polarités économiques sont moteurs dans la ville :

- **Le CBD (Central Business District) :** il est le principal centre d'affaires de la ville de Douala. Il abrite la plupart des commerces et services de la ville. Il est situé principalement dans les quartiers modernes d'Akwa et de Bonanjo.
- **Le Port de Douala :** Situé sur les rives du fleuve Wouri qui donne accès à l'océan Atlantique, il est au cœur de la vie commerciale et administrative de la ville de Douala car il structure le transport et organise la plupart des transactions d'importation et d'exportation du pays. De 2017 à 2020, le Port Autonome de Douala (PAD) a réalisé un chiffre d'affaires global de 218,901 milliards de FCFA (332,95 Millions d'euros), soit une nette évolution de plus de 27 milliards de francs CFA (41 Millions d'euros).
- **Aéroport international de Douala :** c'est le plus grand aéroport du Cameroun et l'un des plus grands d'Afrique (6,20 km² pour un périmètre total d'environ 19 km). Avec une capacité d'un 1,5 million de

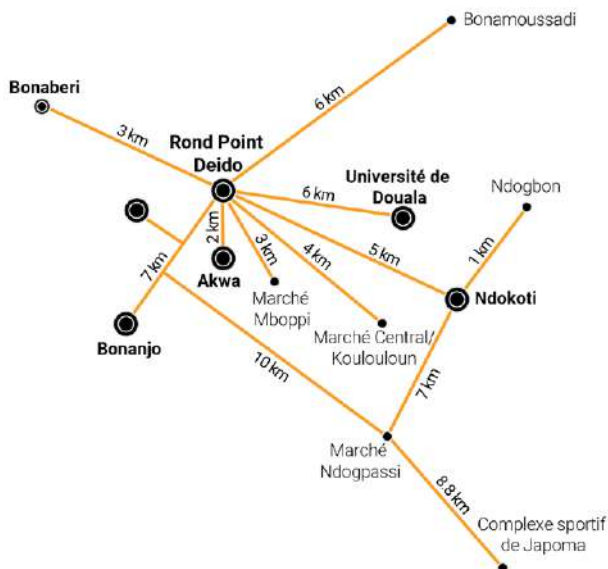
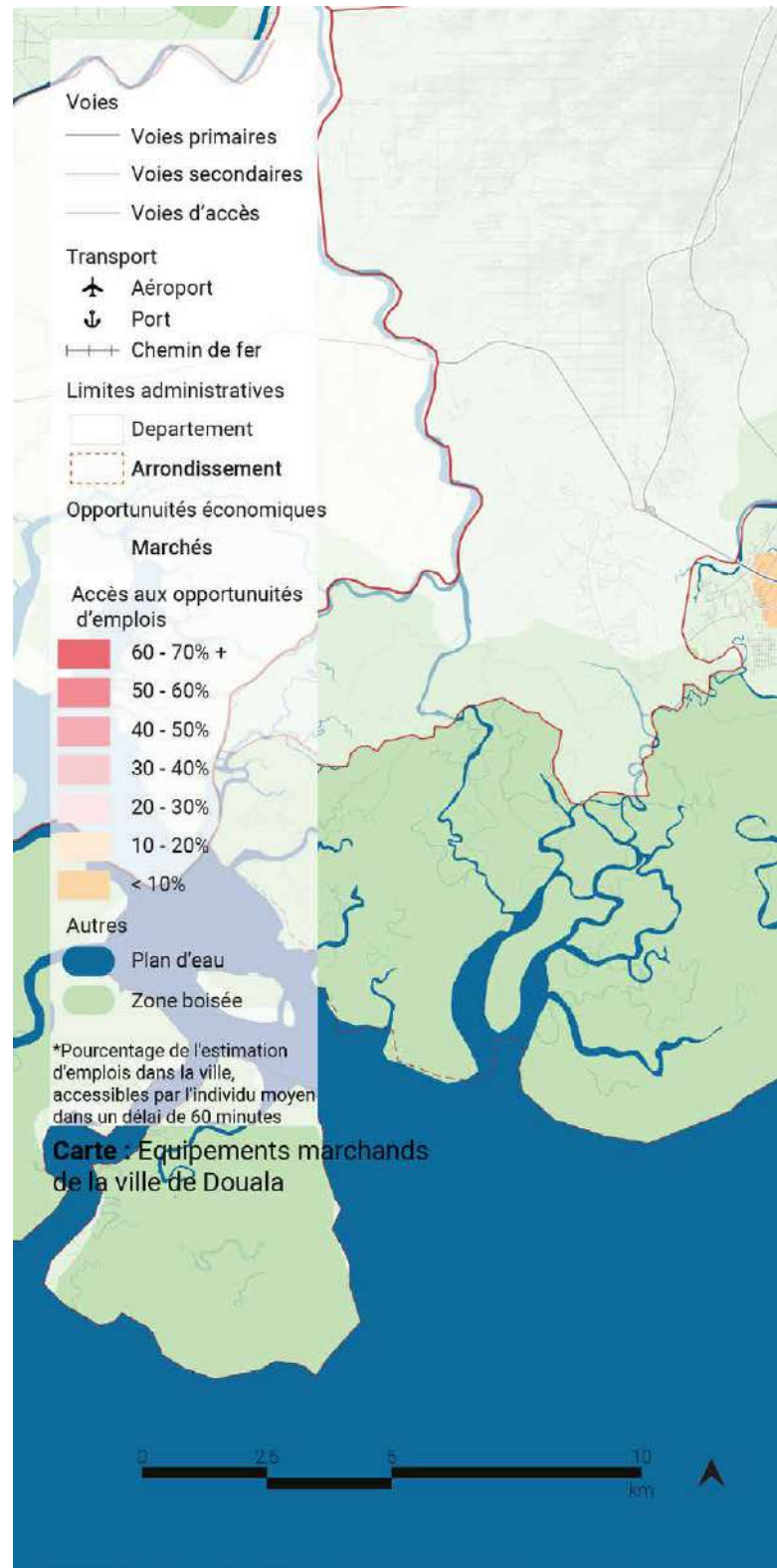
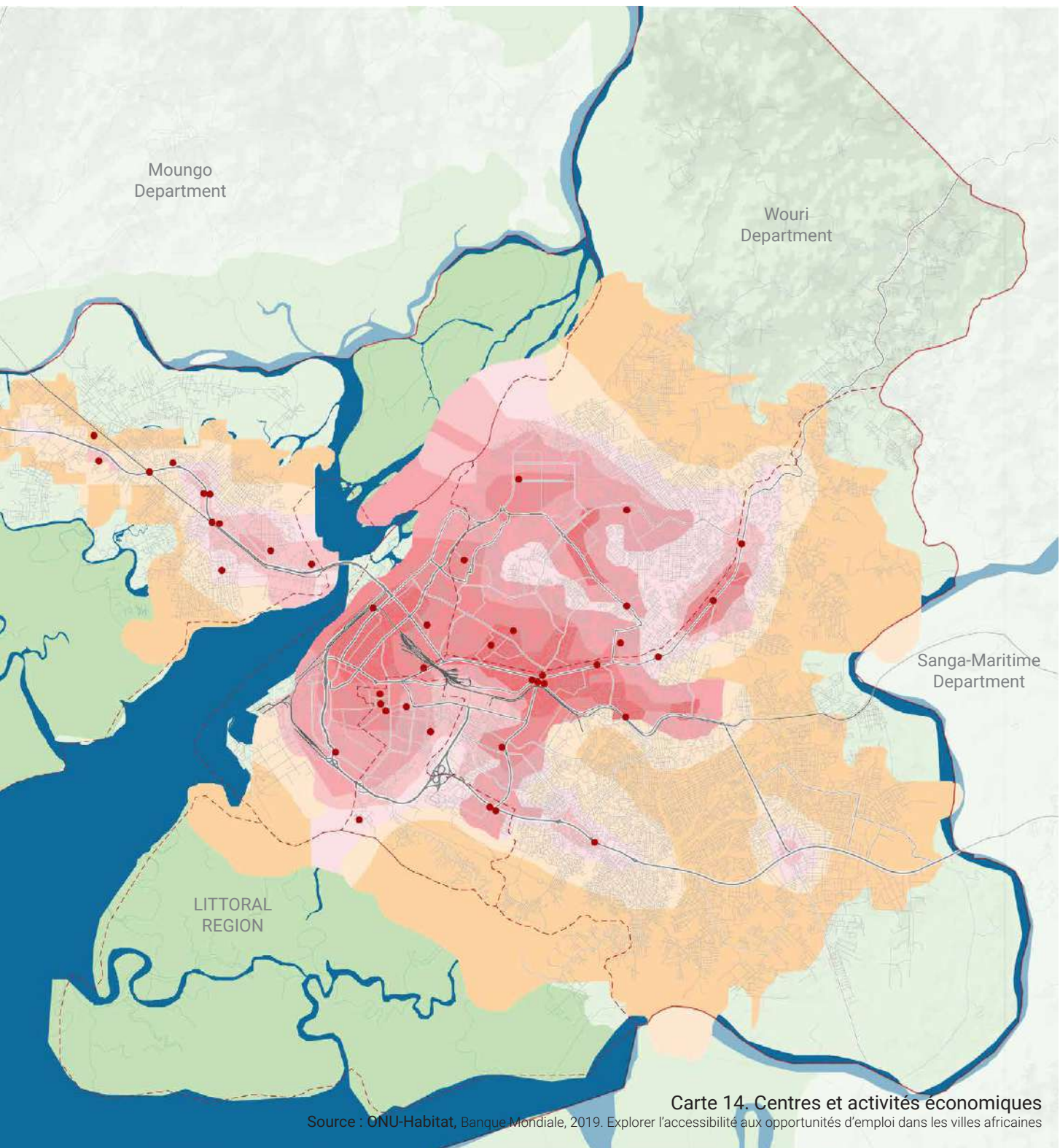


Fig. 16 Réseau et distances des différents centres économiques de Douala
Source : ONU-Habitat



passagers et de 50 000 tonnes de fret par an, il est calibré pour accueillir une augmentation du trafic aérien et accueille la plupart des vols internationaux au départ ou à destination du Cameroun.

- **Les zones industrielles :** Située à l'Est de la métropole, la zone industrielle de Bassa abrite des industries alimentaires, notamment des brasseries et des établissements spécialisés dans les matériaux de construction, les plastiques, les



papeteries, la filature, la chaussure ou le montage de cycles et d'automobiles. On remarque également dans l'arrondissement de Douala 4 (Bonaberi) à l'Ouest de la ville sur la rive du Wouri, une autre zone industrielle notable, et desservie par un port secondaire.

- **La gare ferroviaire** : elle est le principal point d'arrivée et de départ des produits destinés à l'import-export en provenance ou au départ du Tchad ou de la

RCA mais aussi des produits miniers et forestiers destinés à l'exportation. Ce trafic s'alterne avec le transport routier également exploité pour la cause.

- **Les rues commerçantes** : une typologie des rues commerçantes est à souligner animée par des commerces divers, allant du commerce ambulante au commerce fixe.

Contexte financier de la municipalité de Douala

Etats des lieux du dispositif PPBS à Douala

Cadre de référence de la planification et de la programmation des investissements publics dans les CTD au Cameroun

Les Communes disposent des compétences en matière de planification, de programmation et de budgétisation pour certains secteurs comme la planification urbaine. Plusieurs outils sont proposés à cet égard par le Code, les textes régissant l'urbanisme et l'habitat, le développement des projets, la programmation et le suivi des investissements publics, la passation des marchés :

- **Les plans communaux et régionaux de développement et les plans régionaux d'aménagement du territoire** (article 76, alinéa 2) ;
- **Les budgets des communes et des régions** (article 386, alinéa 2) ;
- **Les programmes communaux** (article 409, alinéa 2) ;
- **Le Plan Directeur d'Urbanisme, PDU** (loi de 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun) ;
- **Le Plan d'Occupation des Sols, POS** (loi de 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun) ;
- **Le Plan de Secteur, PS** (loi de 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun) ;
- **Le Plan Sommaire d'Urbanisme, PSU** (loi de 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun) ;
- La loi 2018 portant nouveau régime financier de l'Etat et des entités publiques institue la **Budgétisation par Programme** ;
- **Les Comités Communaux de suivi du BIP** sont institués par un décret du premier ministre de 2013 ;

Depuis 2019, la maturation des projets a été codifiée à travers un décret du Premier ministre clarifiant les critères à respecter.

Depuis 2018, un nouveau code des marchés publics a été adopté et promulgué via un décret du premier ministre ;

Le contrôle interne et les audits externes sont réglementés par d'autres textes portant comptabilité publique et l'ensemble des directives CEMAC internalisées à travers les lois de 2018 sur le régime financier et portant code de transparence et de bonne gouvernance dans la gestion des finances publiques.

La mise en œuvre de certaines dispositions de ces normes législatives est limitée par l'absence de textes d'application, de manuels pédagogiques et la faiblesse des stratégies d'accompagnement ou de renforcement des capacités.

Planification et programmation des investissements publics à Douala

La communauté urbaine de Douala a élaboré un **Plan Directeur d'Urbanisme de Douala à l'horizon 2025 en 2011**. Ce plan anticipe les principaux investissements que la ville envisage de réaliser pour ordonner et accroître le développement et satisfaire les besoins des populations. En complémentarité à ce plan, la ville de Douala dispose d'un **Plan d'Occupation du Sol, adopté en 2011** et s'est dotée en **2019 d'un Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS)**. Ils sont de plus en plus utilisés par l'Etat et ses partenaires pour programmer les Budgets d'Investissements Publics (BIP) qu'on peut analyser à partir des documents de prévision comme le PLANUT, le PDUE et le PDVIR. Par ailleurs, le Budget Programme a été introduit parmi les outils de programmation des investissements publics, et est considéré comme l'outil majeur de mise en œuvre de l'ensemble des planifications. La participation des communes et de la société civile à la planification et à la programmation reste faible.

Processus de budgétisation

A la faveur de la loi portant nouveau régime financier de l'Etat et des entités publiques de 2018, le budget des collectivités territoriales décentralisées doit être présenté par programme.

La Communauté Urbaine de Douala s'est engagée depuis 2018 dans l'élaboration et à la mise en œuvre de la budgétisation par Programme qui est à sa deuxième génération (2021-2023). Le processus d'élaboration a permis de mettre en application les orientations du MINDDEVEL et du MINFI en matière de préparation et d'élaboration du budget. Les projets identifiés dans ce cadre sont classés, maturés puis insérés soit au budget de la CUD, soit adressés aux partenaires et à l'état dans le cadre des conférences de programmation animées au niveau régional par le MINEPAT. Un observatoire urbain appui le système de collecte et de gestion des données pour le suivi des programmes

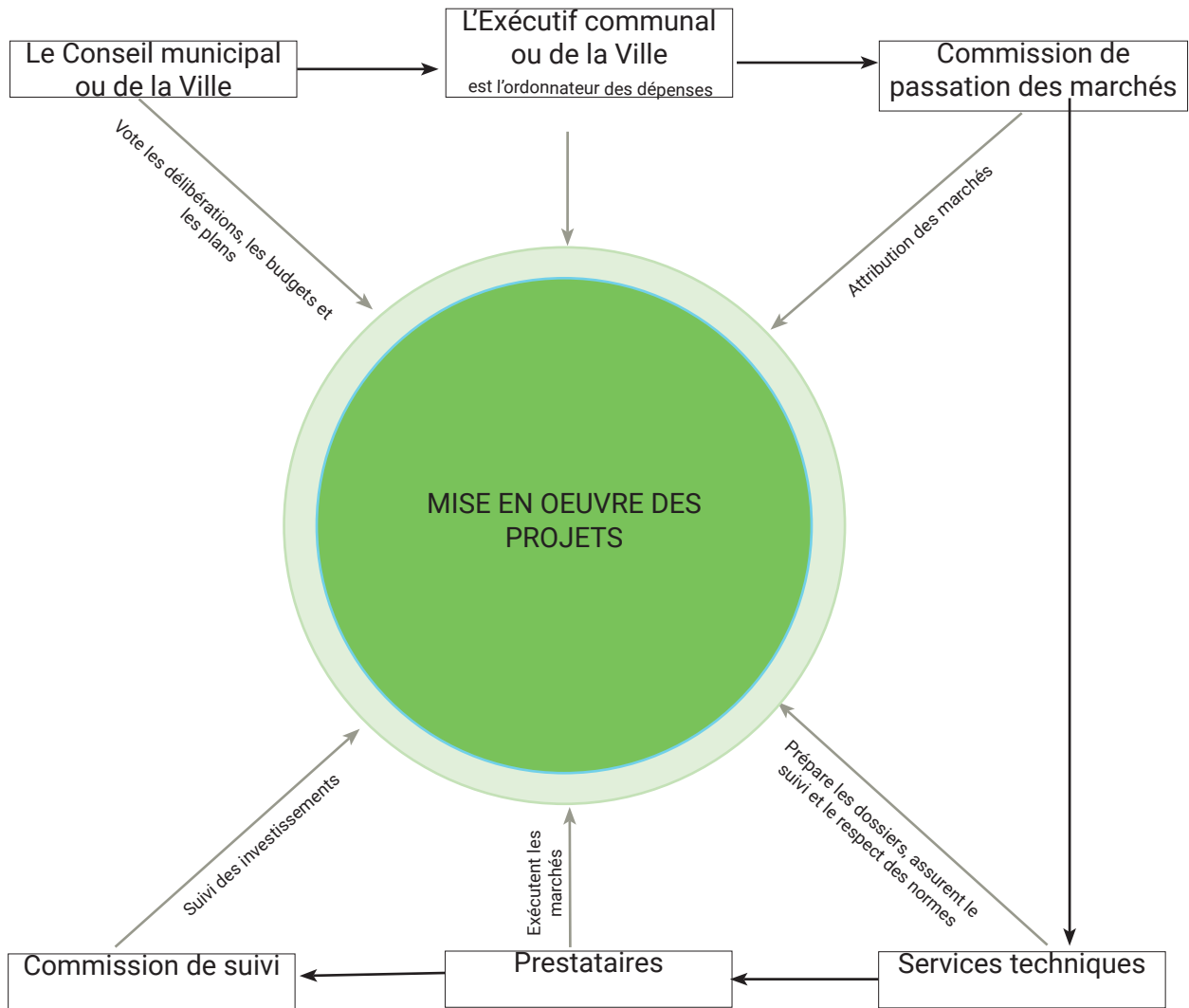


Fig. 17 Organisation avec les parties prenantes de la mise en œuvre des investissements
 Source : ONU-Habitat

Exécution et suivi des investissements publics

La CUD dispose d’une division des marchés publics et d’une commission interne de passation des marchés publics. Ces deux structures sont compétentes en matière de passation des marchés. L’exécution des investissements publics au niveau de la CUD revient à la DEPIDD (Direction des études, de la planification, des investissements et du développement durable). Elle est responsable du bilan de mise en œuvre des projets en cours d’exécution et de la production de l’état d’exécution financière. Même si la commission de suivi participatif est opérationnelle, les données sur le suivi ne sont pas générées en temps réel et la participation de la société civile n’est pas structurée.

Acteurs et rôles : les défis de la coordination

La réalisation des investissements mobilise une collaboration multi-acteurs comme montré dans le schéma ci-dessus. La ville de Douala anime également une plateforme de concertation entre les Maires assurant aussi la fonction de coordination et d’arbitrage dans le choix et la mise en œuvre des infrastructures. Dans le cadre de cette plateforme, la responsabilité en matière de maintenance et de suivi des équipements/infrastructures de proximité est dévolue aux communes d’arrondissement pendant que la Communauté Urbaine s’occupe des investissements structurants. Pour assurer la

redevabilité et l'accès à l'information, la communauté urbaine et la Commune de Douala 4 ont mis en place des outils de communication suivants: site web, page Facebook, passages médiatiques, affichages. Mais l'ensemble de ce dispositif fait face aux défis de communication/transparence, de participation et de redevabilité qui limitent son fonctionnement. Les manuels de procédures structurant le fonctionnement de ces dispositifs ou mécanismes de communication et de redevabilité n'ont pas été identifiés.

Evaluation de la chaine PPBS à Douala
Performance globale du système de financement

L'analyse du système de programmation des investissements publics dans la ville de Douala en général et à Douala 4 en particulier met en lumière une diversité de projets d'infrastructures planifiés, programmés/budgétisés ou réalisés sur une période allant de 2015 à 2025. La base de données reconstituée à partir de différentes sources compte **365 projets répertoriés dans les secteurs du transport, de l'immobilier, des services publics, des commodités communautaires, du social et économique, ainsi que de l'environnement.** Concernant la performance, les données recueillies font état **d'un taux de réalisation des investissements d'à peine 50% pour l'ensemble du département du Wouri. Ce taux à Douala 4 est d'environ 50% sur les années 2018, 2019, 2020 .**

Bilan d'investissement en infrastructures à Douala : 2015 à 2024

• **Période 2015-2020**

La période 2015-2020 est marquée par l'élaboration de la plupart des outils de planification urbaine de la communauté urbaine et la réalisation de nombreux investissements visant à renforcer la mobilité des populations, avec **51% des projets** de la base de données dédiés **au transport**. L'enveloppe dédiée aux commodités communautaires représente environ 51% des prévisions d'investissements sur cette période.

• **Période 2021**

Sur l'exercice 2021, les investissements ciblent en priorité le transport avec 33% de projets pour 66% des prévisions d'investissements. Suivent les

projets liés aux services publics et aux commodités communautaires.

• **Période 2022 à 2025**

Les investissements en infrastructures recensés dans la ville pour les prochaines années ciblent en priorité les secteurs des **services publics (31%), les commodités (26%) et le transport (25%).**

Evaluation des projets d'infrastructures dans le pipeline de la ville de Douala

Secteurs prioritaires d'investissements à Douala

Concernant les Secteurs prioritaires, 365 projets réalisés et/ou susceptibles d'avoir un impact sur les conditions de vie des populations de Douala 4 ont été recensés. Ces projets couvrent les secteurs du transport, des services publics, des commodités communautaires, de l'immobilier, de l'environnement et du développement social. Dans le domaine du transport, 160 projets identifiés sont évalués à 419 925 639 439 FCFA (640 172 511 €). Le secteur des services publics compte 82 projets pour un montant de 15 822 602 165 FCFA (24 121 402 €). Pour le secteur des commodités, 73 projets identifiés pour un montant de 19 877 838 041 FCFA (30 303 569 €). Le secteur immobilier quant à lui compte 29 projets pour un montant de 553 238 966 405 FCFA (843 407 367 €). Le secteur immobilier pointe 13 projets évalués à 2 320 000 000 FCFA (3 536 817 €) contre 123 000 000 FCFA (187 512 €) pour les projets

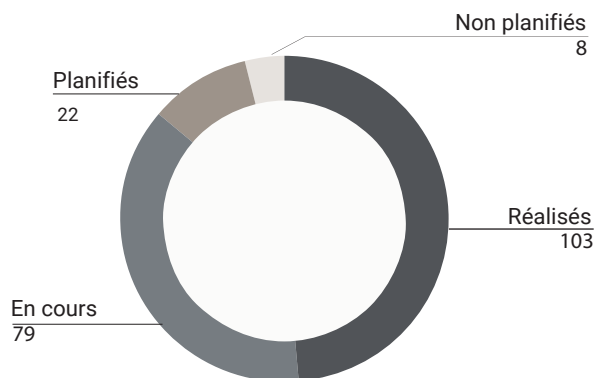


Fig. 18 Etats des lieux des projets d'investissement à Douala
 Source : ONU-Habitat

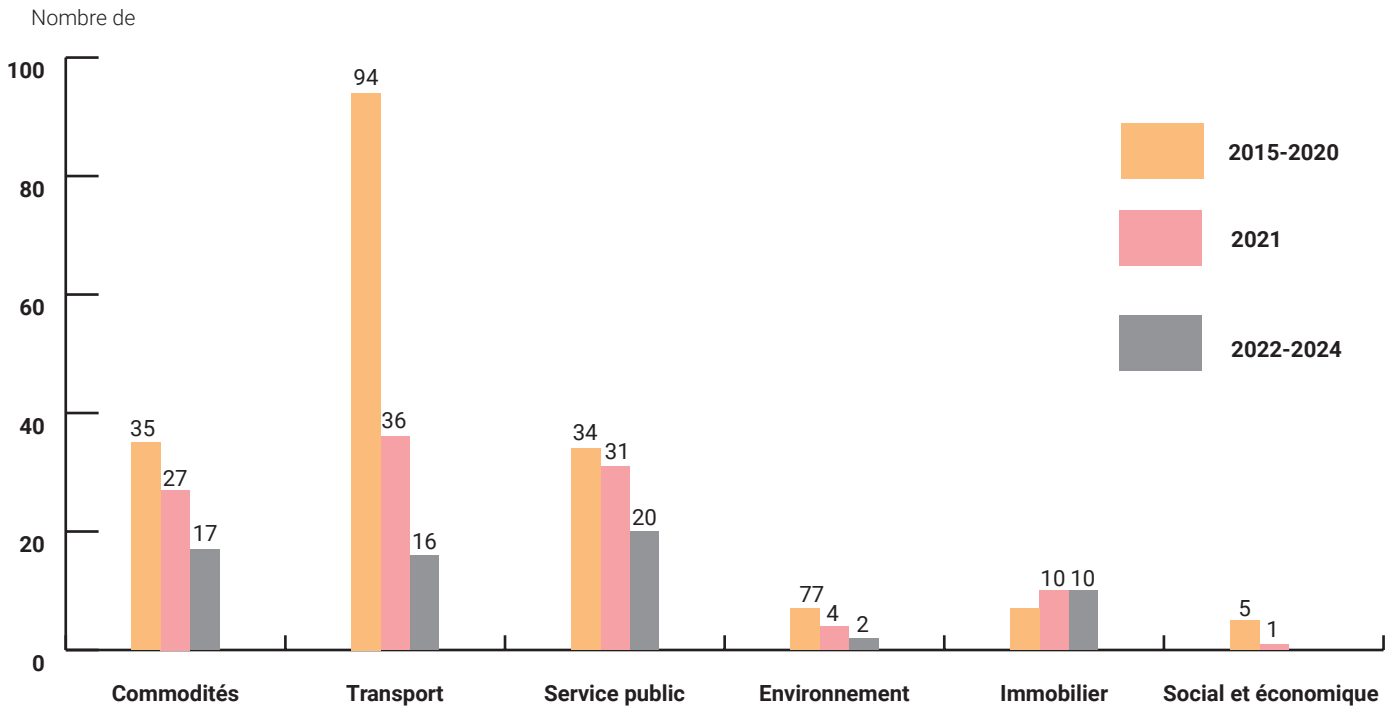


Fig. 19 Typologie de projet investie de 2015 à 2024
Source : ONU-Habitat

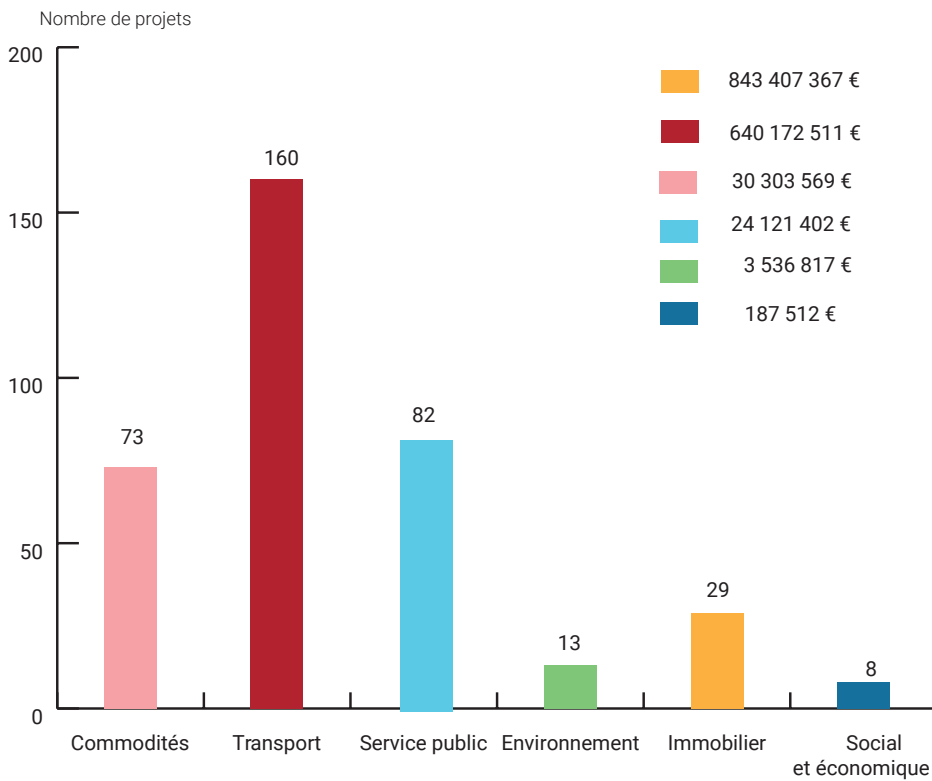


Fig. 20 Répartition des projets par secteur et par montant
Source : ONU-Habitat

du secteur social et économique. L'état des lieux des réalisations sur l'ensemble de la matrice démontre que 153 projets sont opérationnels, 103 projets planifiés, 79 en cours, 22 projets non planifié, 8 projets dont le statut est indisponible. Le transport et les services publics sont les secteurs qui concentrent le plus grand nombre de projets alors que sur le plan financier, c'est le secteur immobilier qui concentre le plus de ressources. Les graphiques ci-dessus montrent la

répartition des projets par secteur et le montant pour chaque secteur.

Stratégie de financement des infrastructures à Douala

Stratégie globale de financement

La fiscalité locale est la première source de revenus des CTD. Mais en dehors de la fiscalité, la loi prévoit d'autres sources de revenus.

Cinq types de sources de financement ont été identifiés pour la Communauté Urbaine de Douala. Il s'agit

- des **recettes propres** (CAC, impôts locaux, etc.). En 2019, les recettes exécutées portées au dernier compte administratif s'élevaient à 33 664 000 000 FCFA (51 320 437 €). La prévision budgétaire de cette rubrique est de 40 267 000 000 FCFA (61 386 646 €) pour 2020 et 47 535 000 000 FCFA (72 466 640 €) pour l'année 2021 .
- Les **transferts de l'Etat** (dotations, cartons, subventions, etc.) suivent. En 2021, la prévision de la subvention de de fonctionnement s'élève à 1 048 790 000 000 de FCFA (1 598 870 048 €).
- Les **partenaires techniques et financiers** (AFD, BM, GIZ, UE, JICA, FFEM, AIMF, France, Suisse, Australie, etc.) mobilisent des parts importantes qui transitent par le budget de l'Etat. On note néanmoins l'apport de 109 000 000 FCFA (166 169 €) de l'AFD via le budget de la CUD.
- La **coopération décentralisée** (Bordeaux Métropole) y contribue également, suivie des appels publics à l'épargne (SMIID). En 2018, la commission des marchés financiers a autorisé l'appel à l'épargne public à hauteur de 10 milliards de FCFA (15 244 902 €). La CUD a pu mobiliser 5,414 milliards de FCFA (8 253 590 €) soit, un peu plus de 50%.

La communauté urbaine voudrait explorer avec le Ministère des Transports la mobilisation des crédits sur les fonds verts (en perspective). Le graphique ci-après indique les sources et leur contribution au financement des infrastructures de la ville de Douala.

Evaluation des priorités de financement selon les sources

Suivant les acteurs, les priorités d'investissement sont réparties différemment mais globalement la stratégie est de viser le secteur des commodités, suivi du transport, des infrastructures de services. Les partenaires techniques et financiers apportent une contribution dans la réalisation des projets d'infrastructures au niveau de la ville de Douala qui impacte aussi la CAD 4 comme par exemple projet de drain pluvial appuyé par l'AFD, ou le BRT de Douala de la Banque Mondiale.

Priorités de financement de l'Etat (BIP)

Suivant les données de la base construite par la mission, l'Etat focalise ses interventions en priorité dans le secteur des commodités (45 projets), suivi du transport (21 projets), des infrastructures de services (14 projets) et de l'immobilier (13 projets). Néanmoins, bien que ces statistiques indiquent une priorité aux commodités communautaires, en termes d'allocation de la dépense, c'est le secteur du transport qui concentre la plus grande partie des ressources étatiques mobilisées. Les graphiques précédents indiquent la proportion par secteur et le niveau de concentration des ressources mobilisées par l'Etat sur la période d'analyse.

Priorités d'investissements financés par la CUD

Au regard de ses objectifs de développement, la CUD destine principalement la majorité de ses investissements sur le secteur du transport et de la mobilité. Cependant, le secteur immobilier concentre en termes d'allocation le plus de ressources.

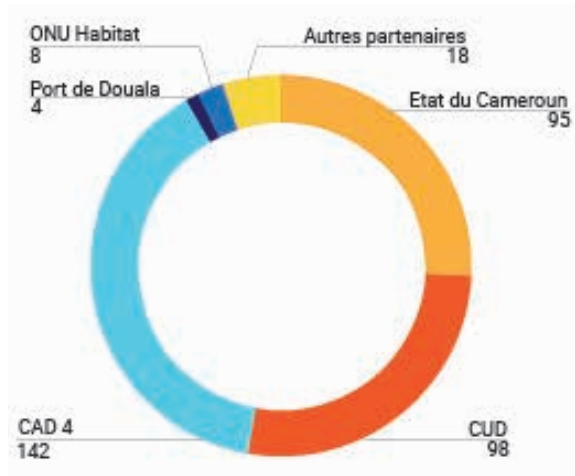


Fig. 21 Répartition des projets TCD en fonction des sources de financement
 Source : ONU-Habitat

03

**ECHELLE DE LA COMMUNE
D'ARRONDISSEMENT
DOUALA IV**

Les conséquences territoriales des flux des personnes déplacées

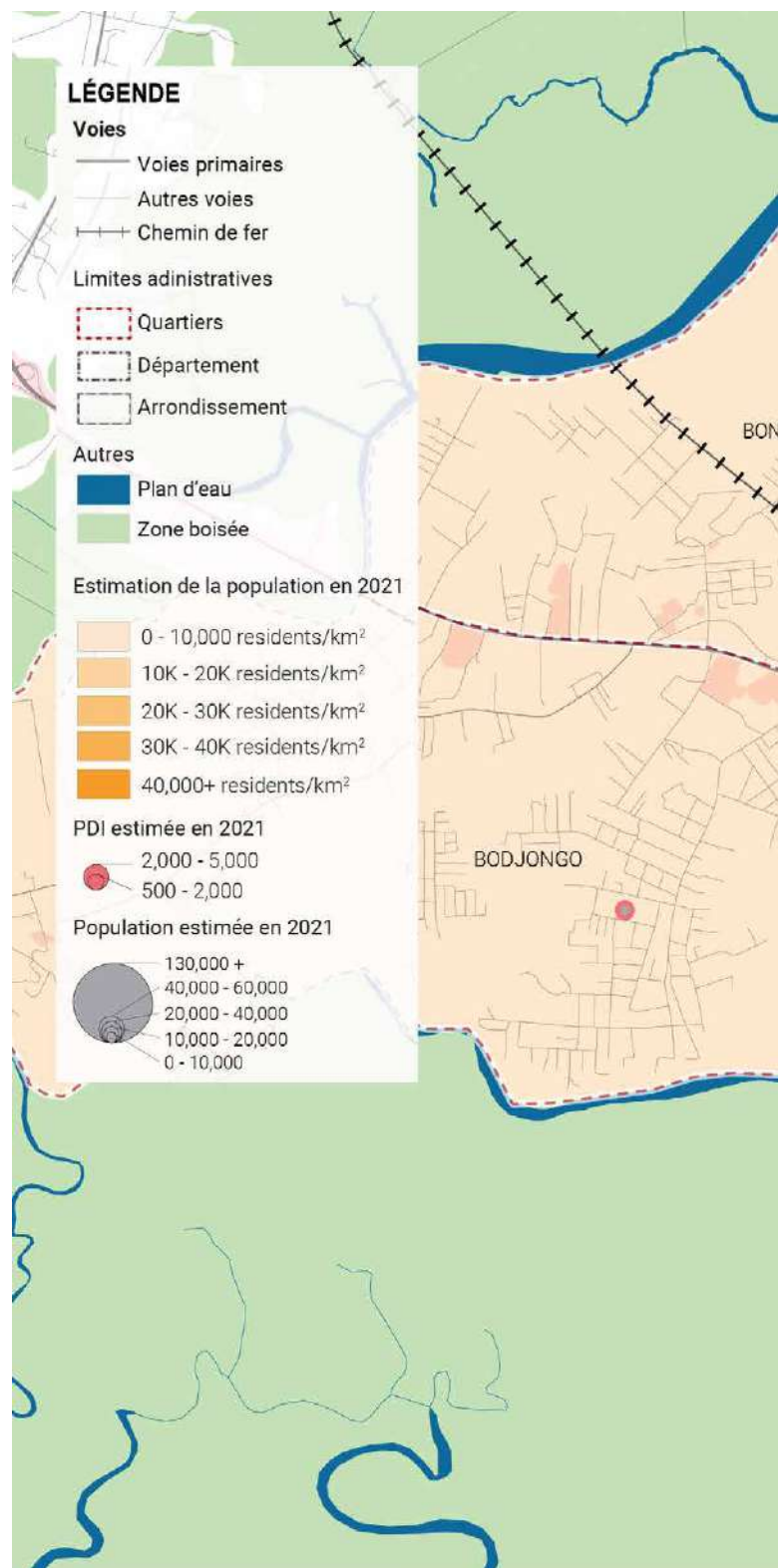
La population de la Commune de Douala 4 est estimée à 433 500⁶⁰ habitants en 2021, soit une densité de 11 072 hab/km². Il s'agit d'une zone relativement dense, qui est généralement préconisée en termes de développement durable des services de base. Cependant, étant donné que de nombreux résidents vivent dans des maisons de plain-pied et le peu de bâtiment en hauteur, il est probable qu'il y ait une pénurie de logements décentes. La population de Douala 4 a connu une croissance rapide entre les deux derniers recensements : +9,09 %, soit plus de 10 000 nouveaux habitants par an, en raison de l'arrivée des PDI et de l'attractivité de la Commune en termes de coût de la vie, ce qui a entraîné un besoin de plus de 2 500 logements par an.⁶¹

La communauté des PDI de Douala 4 est estimée à 23 070 personnes en 2021, soit 5,3 % de la population de la Commune d'Arrondissement de Douala 4. Leur implantation en grand nombre à Douala 4 (contrairement à d'autres arrondissements) s'explique en partie par le fait que Douala 4 est limitrophe du département du Fako (région du Sud-Ouest) et est traversée par la route nationale N°3, qui est la porte d'entrée de la ville de Douala depuis l'Ouest du pays (Nord-Ouest, régions de l'Ouest et du Sud-Ouest).

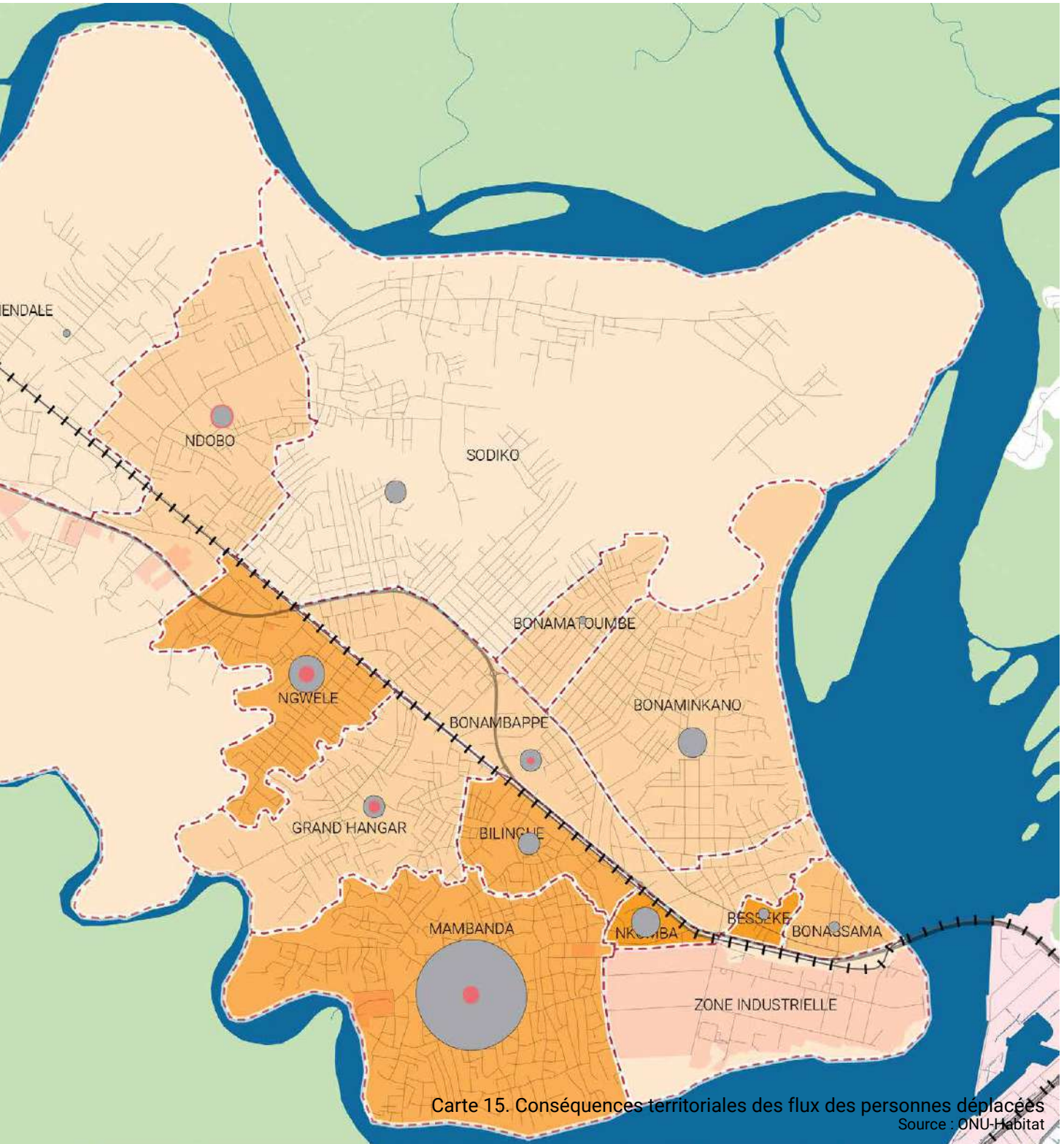
À leur arrivée, les PDI sont plus susceptibles de s'installer dans des quartiers informels et dans des zones où la construction est limitée, comme l'emprise ferroviaire, les zones inondables et les zones humides. **98 % de la population déplacée de Douala 4 est concentrée dans six des 20 quartiers de la Commune d'arrondissement.** Par ordre décroissant de la taille de la population déplacée, il s'agit des quartiers de Ndob, Mambanda, Grand Hangar, Ngwele, Bodjongo et Bonambappé. Il est à noter que ces quartiers concentrent également 62 % de la population d'accueil de la CAD 4.

Sur la base d'entretiens semi-directifs menés par ONU-Habitat, les PDI et les chefs de quartier ont signalé les facteurs suivants dans la décision des PDI de s'installer dans certains quartiers :

- Ndob - quartier plus ou moins structuré et accessible ;
- Mambanda, quartier pauvre sans vérification légale ;
- Ngwele - proximité linguistique du chef de quartier qui est originaire de la région anglophone ;
- Bonabome - quartier à prédominance rurale ; l'occasion d'établir des activités agricoles.



La plupart des PDI arrivant à Douala en provenance des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest sont des femmes accompagnées de leurs enfants. Leurs époux restent dans les zones de conflit pour défendre leurs biens. Cependant, il n'y a pas de données disponibles aujourd'hui sur la répartition des PDI selon le sexe à Mambanda et à Douala. À Douala 4, les femmes sont souvent hébergées gratuitement dans des familles d'accueil, des amis ou des membres de leur famille pendant qu'elles trouvent des activités économiques. Ceux qui n'ont pas de relations sociales à Douala essaient de demander de l'aide sur place à travers le réseau des personnes déplacées et les réseaux



communautaires. En effet, ces réseaux sont constitués depuis des décennies et sont souvent organisés selon la région d'origine. Leur intégration se traduit par leur rôle économique dans la communauté d'accueil. Les marchés, à cet égard, jouent un rôle majeur dans leur sociabilisation. Les femmes s'y rendent dans l'espoir de trouver des personnes parlant leur dialecte. Par exemple, de nombreuses femmes se rassemblent au marché de Mambanda qui est devenu un point de repère dans le quartier. Dès lors, les espaces publics contribuent de manière significative à l'intégration sociale des femmes et des jeunes déplacés entre eux, et avec la communauté d'accueil.

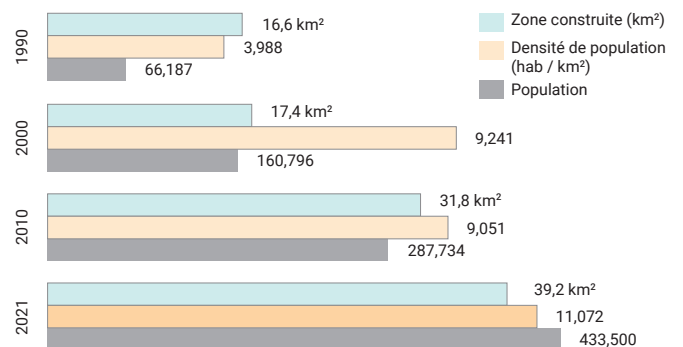


Fig 22. Empreinte urbaine, densité et changement de la population à Douala 4 (1990 - 2021)
Source : ONU-Habitat

Accessibilité et maillage urbain

Connectivité

Situé sur une presqu'île et faisant face aux autres arrondissements de la ville, l'arrondissement de Douala 4 est délimité au Nord par le département du Moungo, au Sud et à l'Est par le fleuve Wouri et à l'Ouest par le département de Fako (dans la région du Sud-Ouest).

Douala 4 est reliée au reste de la ville par un double pont sur le fleuve Wouri. Le premier pont, constitué d'une chaussée avec un chemin de fer au milieu, a été construit en 1954⁶² pour contourner la route linéaire originale de 600 km à travers Yaoundé. ⁶³ Cependant, en raison de son lien stratégique avec la zone industrielle de Douala 4 et de sa connexion avec les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, le pont unique ne pouvait pas répondre aux besoins du trafic.

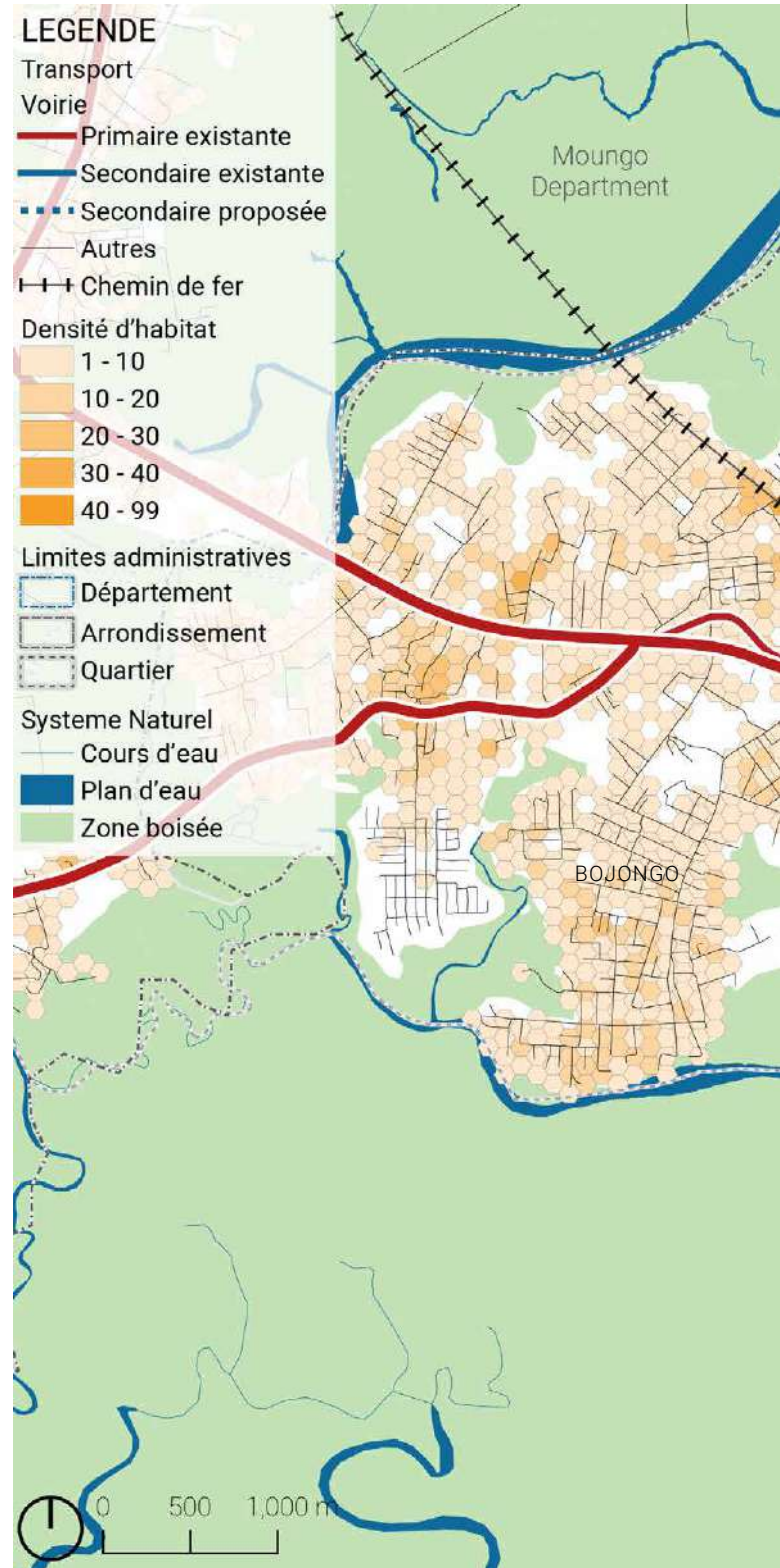
La construction d'un pont supplémentaire était donc nécessaire pour rendre la traversée plus fluide et atténuer les embouteillages. Le deuxième pont sur le fleuve Wouri (route nationale N°5) est constitué d'une route et d'une voie ferrée. Il a été construit entre 2013 et 2017 et joue actuellement un rôle essentiel dans l'économie en facilitant le transport sur les principaux corridors nationaux.

Comme le montre la carte, l'accessibilité dans l'arrondissement est assurée par **deux routes primaires et un réseau limité de routes secondaires et tertiaires.** Les voies primaires traversent le territoire d'Est en Ouest et assurent non seulement les liaisons entre l'arrondissement et les territoires voisins, mais aussi entre les secteurs économiques. Le réseau routier secondaire assure la fluidité du trafic entre les quartiers et la desserte des équipements urbains de proximité. Le réseau routier tertiaire vise également à permettre la mobilité à l'intérieur des quartiers mais il est insuffisamment développé - non pavé et à haut risque d'inondation. Certains quartiers, comme Mambanda, sont isolés en raison de la faible connectivité routière avec les autres quartiers et arrondissements de la ville.

Transport et mobilité

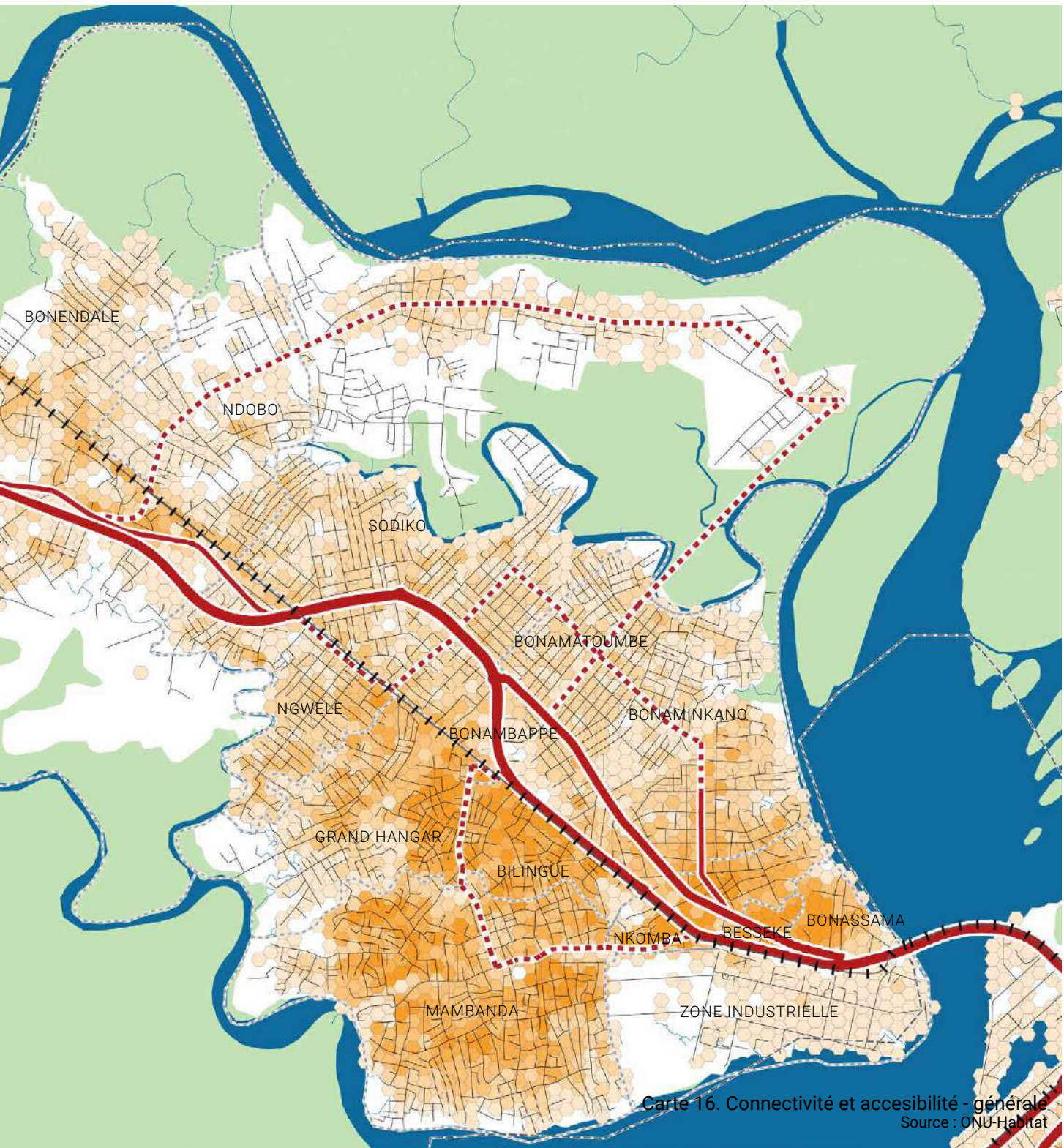
Le transport urbain est assuré par des taxis, des motos et des bus publics :

- **Les taxis collectifs de couleur jaune** proposent des tarifs par trajet de 250 FCFA en journée et de 300 FCFA de 22h à 5h (pour une distance inférieure à 5 km). La sécurité et le confort des usagers ne



sont pas toujours assurés en raison de l'ajout d'un siège supplémentaire à l'avant du véhicule par les chauffeurs et des exigences de sécurité non réglementées. Le harcèlement sexuel est une autre préoccupation en raison de l'exiguïté de ces cabines et le manque de contrôle.

- D'un point de vue socio-économique, **les mototaxis**, sont la solution adaptée au pouvoir d'achat de la population (100 FCFA pour les courtes distances, sinon négociable). C'est le mode considéré comme le plus adapté aux heures de pointe du trafic. Cependant, les accidents sont



fréquents car les conducteurs ne respectent pas les itinéraires autorisés pour les motos, ce qui aggrave la congestion.

- **SOCATUR (créée en 2001)**, une société de bus publics de grande capacité à Douala, ne dessert qu'une très petite partie du territoire. Elle exploite actuellement 10 lignes d'une longueur totale de 180 km. L'arrondissement de Douala 4 est desservi par une ligne avec un terminus/échangeur à Bekoko. Les difficultés du transport par bus sont liées au manque d'infrastructures routières de qualité, à l'étalement spatial important du Grand Douala, à

l'absence de plan de circulation, au nombre élevé de motos et de motos-taxis et à la concurrence des taxis collectifs qui empiètent sur les lignes concédées à la société. La marche et le vélo sont encouragés le long des routes primaires grâce à des voies réservées ; cependant, la marche à pied est la part modale la plus importante dans la plupart des quartiers car les routes ne sont pas pavées (terre battue) et mal entretenues, ce qui rend l'accès des véhicules difficile. La récurrence des inondations rend difficile tous les déplacements locaux (motorisés et non motorisés).

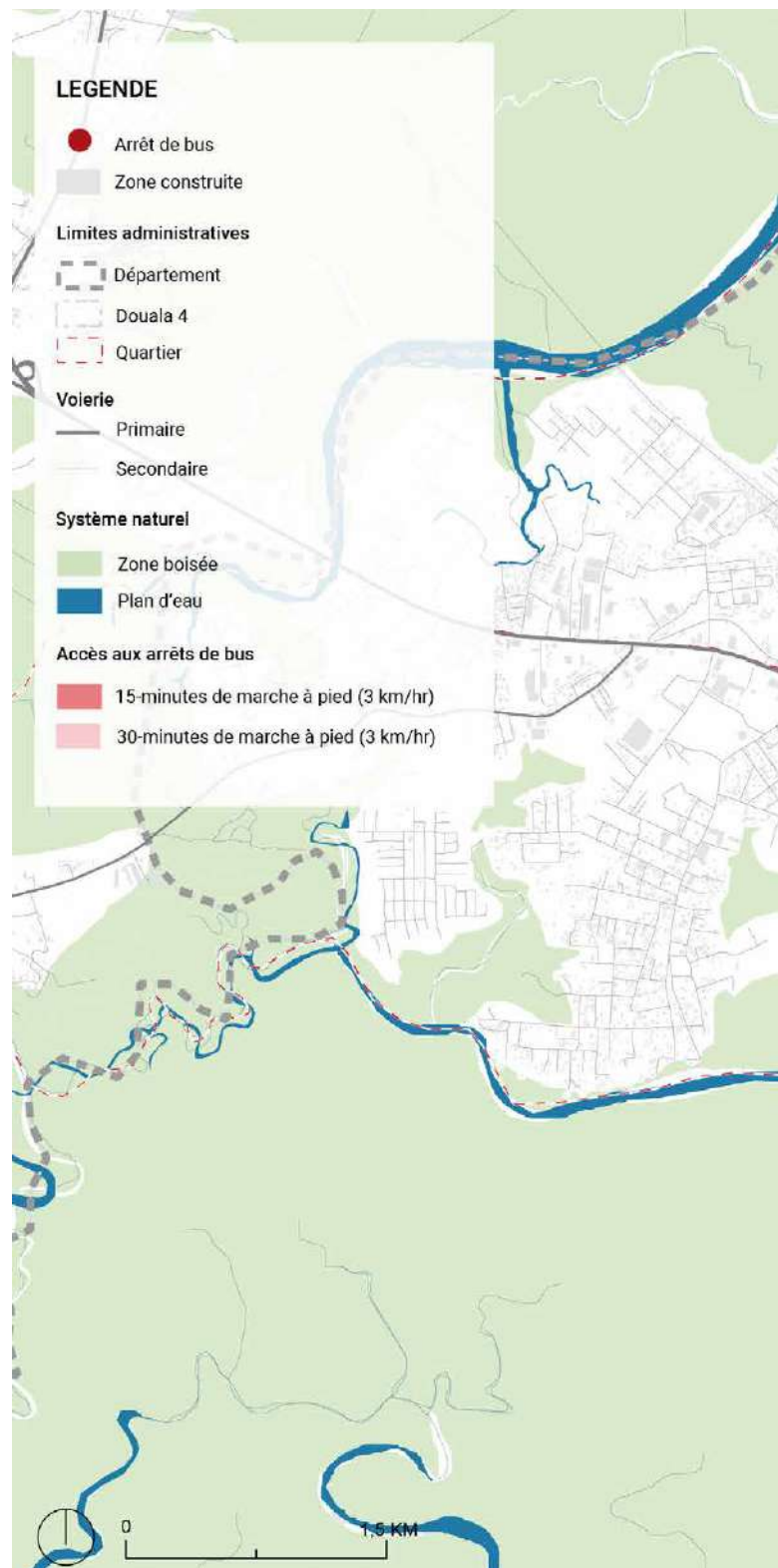
Accessibilités aux transports en commun publics

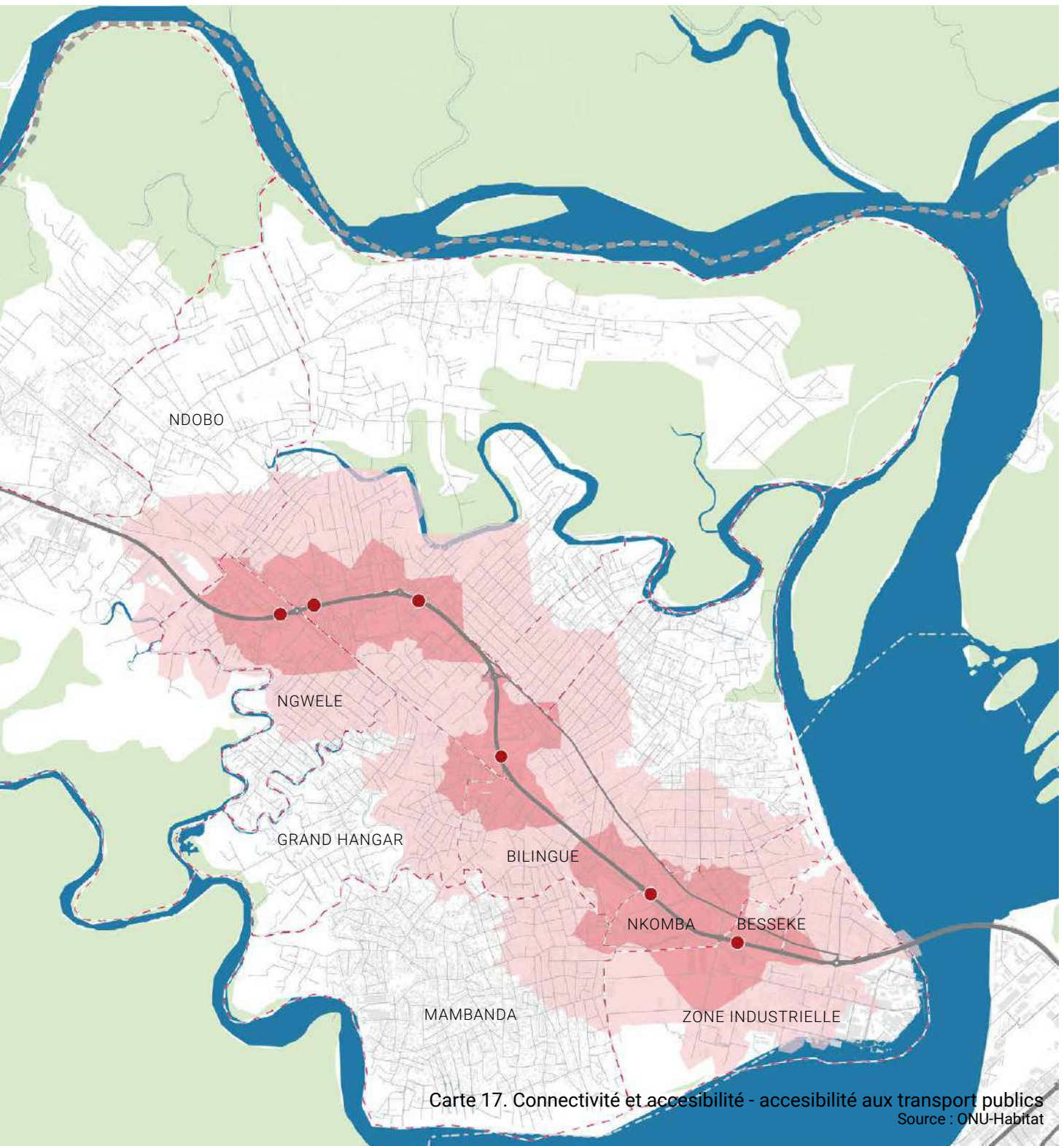
Douala 4 est desservi par **une unique ligne de bus située sur la Nationale 3** — route principale reliant les deux parties de la ville. Cet axe est ponctué de **six arrêts de bus difficilement accessibles** faute de signalétique verticale et horizontale pour les habitants des quartiers Nord et Sud de Douala 4. Les arrêts de bus ne sont pas planifiés et il n'y a pas de signalisation, pas d'endroit pour indiquer où le bus s'arrête. Les horaires ne sont pas indiqués et l'accès aux informations sur le service est opaque.

Ces arrêts de bus desservent principalement **les pôles d'activités industrielles le long de la nouvelle route et les quartiers résidentiels**. Ils sont situés près des ronds-points, qui servent souvent d'interface d'intermodalité avec les autres modes de transport. Depuis l'Est de Mambanda, il faut plus de 30 minutes de marche à pied pour accéder à l'arrêt de bus le plus proche. Ces difficultés d'accessibilité sont liées au manque d'infrastructures routières de qualité à l'échelle de la ville, de l'arrondissement et du quartier. **Le réseau de bus formel représente aujourd'hui moins de 1%** du total des trajets quotidiens effectués sur l'ensemble de la ville (Banque mondiale, 2021).⁶⁴

Le nouveau projet de Bus Rapid Transit (BRT), financé par la Banque mondiale, ne sera pas mis en œuvre à Douala 4. Ainsi, l'accès aux infrastructures de transport public reste un enjeu majeur pour connecter l'arrondissement de Douala 4 au reste de la ville mais également pour relier les différents quartiers entre eux.

Toutefois, la Commune Urbaine de Douala souhaite développer **un tramway** en s'appuyant sur la ligne de chemin de fer actuelle utilisée pour le transport de marchandises. Ce nouveau mode de transport pour les riverains permettra de diversifier les modes de transport et d'accéder aux pôles économiques.





Carte 17. Connectivité et accesibilité - accesibilité aux transport publics
 Source : ONU-Habitat

Accessibilité et mobilités

Pour remédier aux différents problèmes de mobilité de la ville, la CUD a adopté un Plan de mobilité urbaine durable, financé par la Banque mondiale. Le PMUS vise à améliorer la mobilité, réduire la pollution et relever le défi d'une métropolisation durable. Des études pour le déploiement d'un réseau pilote de Bus Rapid Transport (BRT) dans les villes de Douala et Yaoundé sont en cours.

Le transport ferroviaire était bien développé pendant la période coloniale (1928) jusqu'en 1990, date de la fermeture de la gare de TANKO. Le chemin de fer reliait le port de Douala à la division du Moungo et facilitait le transport des cultures de rente (cacao, café). Le transport fluvial, à l'exception des pirogues de pêche artisanale, est peu développé malgré la situation de la ville le long du fleuve Wouri. Le port autonome de Douala envisage un vaste projet d'extension de ses activités portuaires sur environ 142 hectares.

Le transport interurbain est assuré par des agences de voyages, toutes situées à la sortie Ouest (quartier Sodiko) de l'arrondissement, la plupart des voyageurs ayant pour destination le Grand Ouest (Bamenda, Dschang, Bafoussam). Le pic des déplacements interurbains a lieu durant les week-ends. C'est le mode de déplacement utilisé par les personnes déplacées internes qui s'installent à Douala 4.

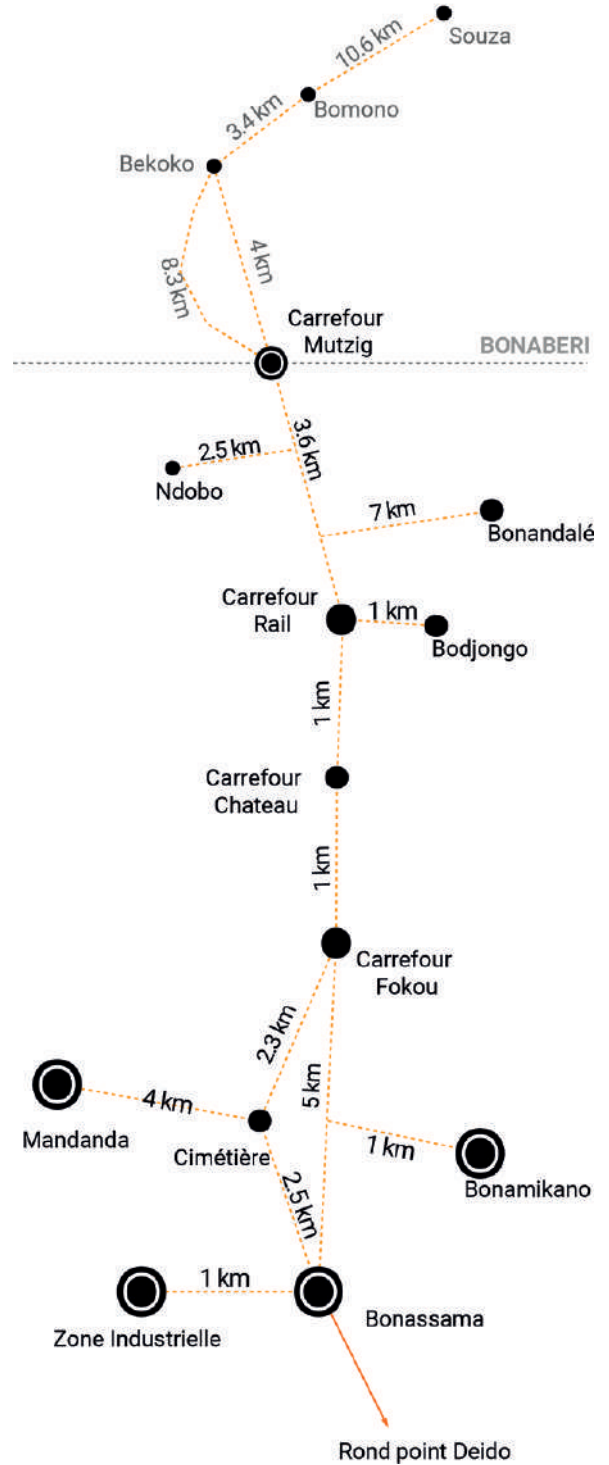


Fig. 23 Distances entre les quartiers et les points névralgiques de Douala 4
Source : ONU-Habitat



Photo 3. Route de poussière menant au quartier de Bonassama intersection l'Ancienne Route
Source : ONU-Habitat



Photo 4. Deuxième pont sur la Rivière Wouri connectant Douala 4 au reste de la ville
Source : http://photogame.prosygma-cm.com/Index.php/jeu/octobre/photo/nouveau_pont_sur_le_wouri_442

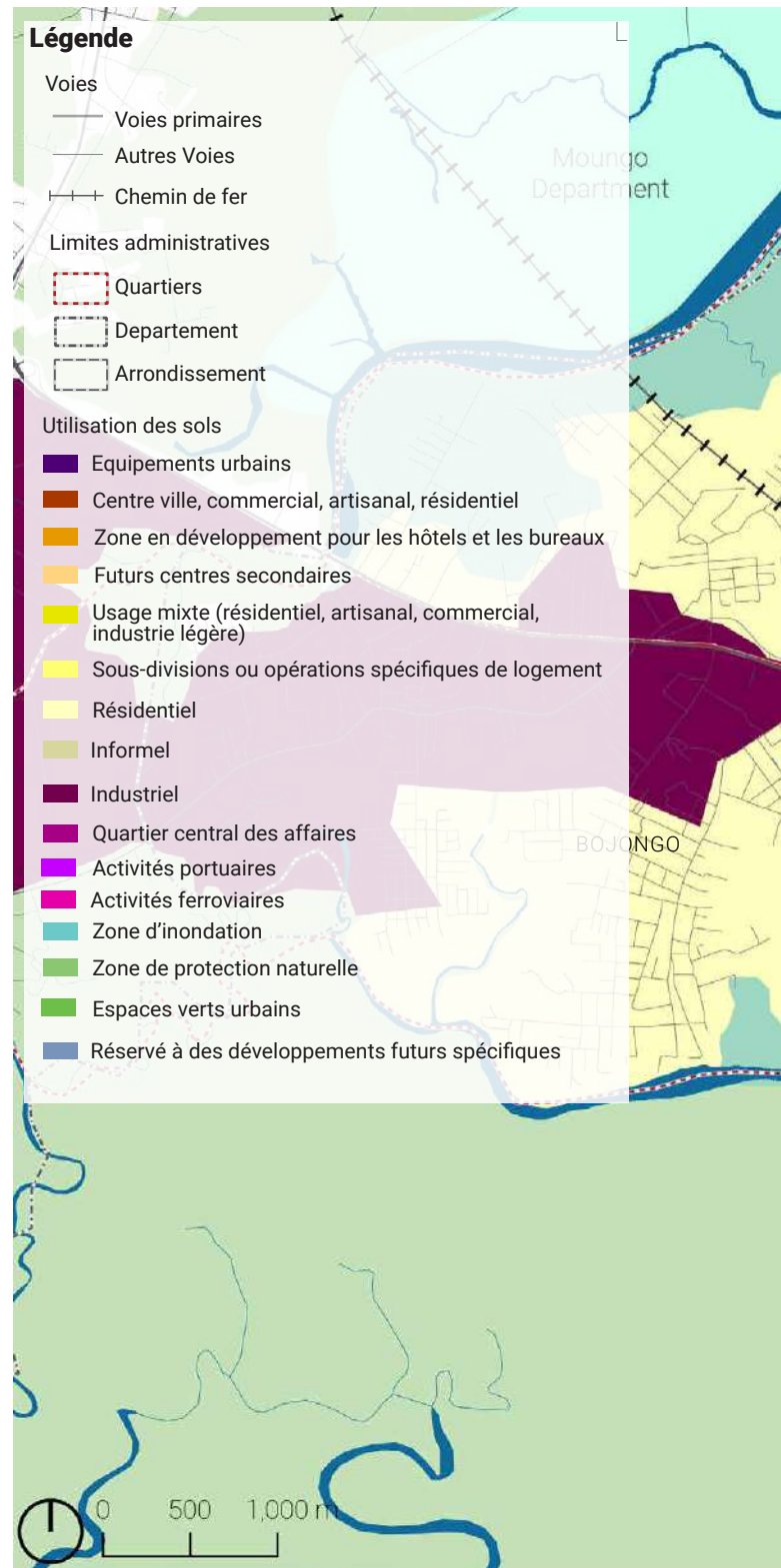
Occupation du sol & Gestion foncière/ Accès au Logement

L'arrondissement de Douala 4 peut être compris comme un patchwork d'usages, sans vision urbaine cohérente et sans liens, ni réseau d'espaces ouverts. La zone administrative de Bonabéri est située sur les berges du Wouri à Bonasamma et abrite des infrastructures telles que la mairie, le tribunal administratif et le commissariat de police de l'arrondissement. La zone industrielle de Douala est répartie sur sa périphérie Est, le long du fleuve Wouri, Douala 4 étant le centre des industries primaires et secondaires de la ville de Douala. Ces activités, notamment les entreprises de production de boissons et les opérations de fabrication de ciment, sont situées près de la voie ferrée, de la route principale et du pont. La zone de services, située le long de la route principale et de l'axe primaire de connectivité, appelée «l'ancienne route». Elle est composée principalement de banques, de boutiques de service à la clientèle pour l'industrie des télécommunications et de plus petites entreprises privées. Des centres commerciaux plus importants, tels que Santa Lucia et Spar, sont également organisés le long de l'ancienne route ou de l'autoroute N°3.

Occupation du sol et gestion foncière

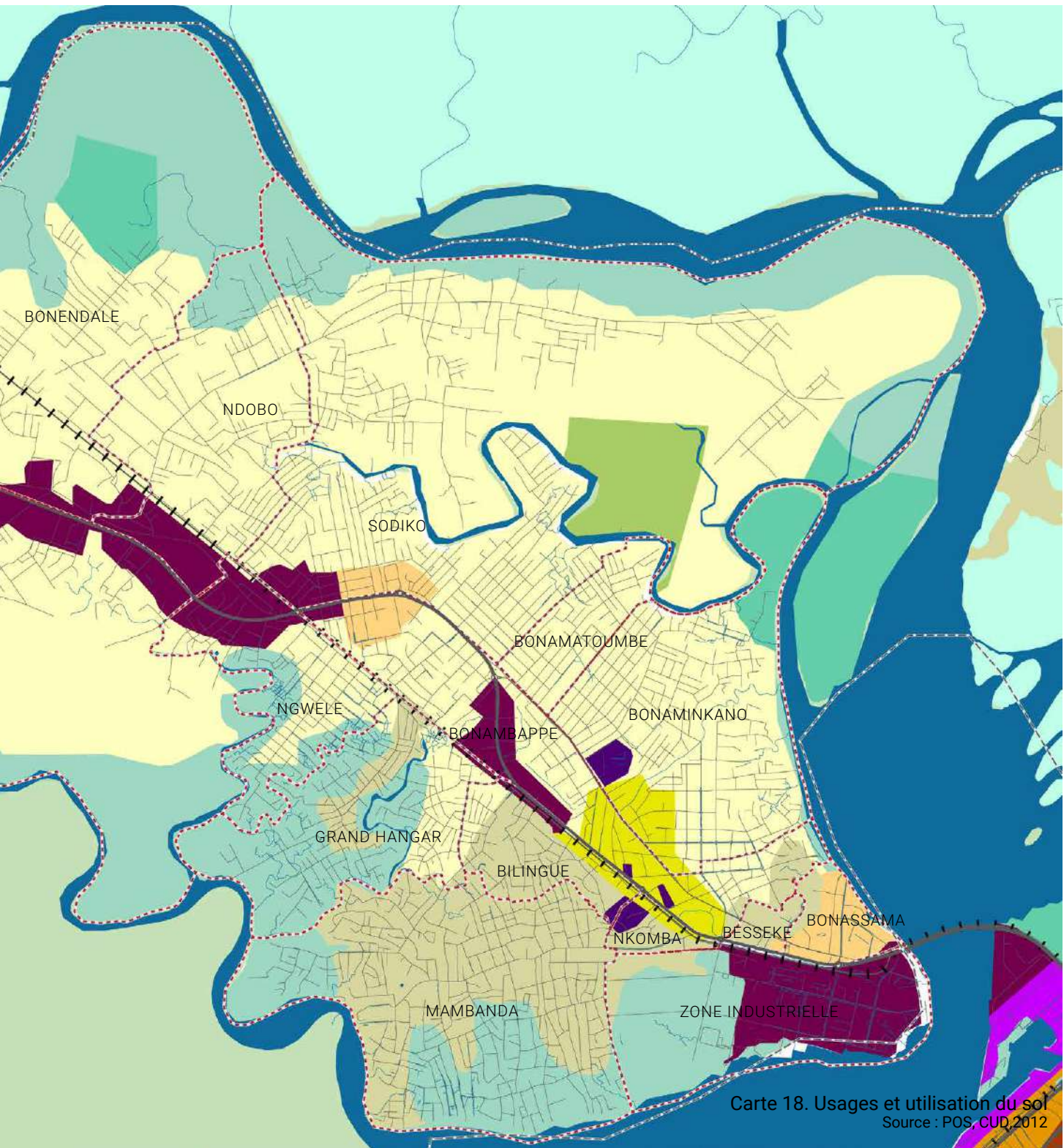
Le plan d'occupation des sols (POS) de la ville de Douala pour 2030 prévoit cinq utilisations principales des sols, qui reflètent également l'état actuel de l'occupation des sols à Douala 4 :

- **Les zones résidentielles (31%)** constituent l'utilisation prédominante des terres dans l'arrondissement et sont plus densément concentrées dans les zones nord, relativement moins sujettes aux inondations, zones de l'arrondissement, à proximité de la route principale.
- **Les zones de protection naturelle (30%)** sont principalement des zones humides et de mangroves à l'intérieur des limites administratives de Douala 4 qui sont trop exposées aux inondations pour être développées.
- **Les zones inondables (17%)** ne sont qu'approximativement délimitées dans le POS de la ville, dont la plupart se trouvent au sud de Douala 4. Malgré leur emplacement dans les zones urbaines de Douala 4, en raison des inondations fréquentes, ces zones sont désignées comme dangereuses et interdites à toute construction future. Les quartiers de Mambanda et de Sodiko sont les plus exposés aux risques d'inondation et la plupart des



constructions dans ces quartiers ne respectent pas le plan de zonage.

- **Les zones industrielles (9%)** ne sont pas appelées à s'étendre sur la base du POS. Les émissions des usines de la zone devraient être mieux contrôlées afin d'atténuer la pollution du sol, de l'eau et de l'air affectant la santé des résidents de Douala 4 et des populations de Bonabéri.
- **Des installations informelles (6%)** se sont développés le long de la voie ferrée, ainsi que dans les zones inondables, les zones humides et les



Carte 18. Usages et utilisation du sol
Source : POS, CUD, 2012

terrains et bâtiments abandonnés ou pollués. Alors que les installations informelles se développent, elles devraient être progressivement améliorées pour fournir des logements sûrs et abordables avec un accès aux services de base et une connectivité aux activités socio-économiques.

Occupation & gestion foncière/ Accès au logement

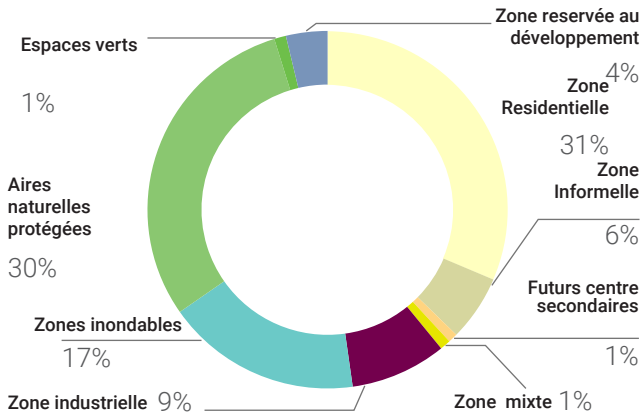


Fig. 24 Répartition des usages du sol au sein de Douala 4 souligné dans le POS de la CUD (vision 2025)
Source : ONU-Habitat

Accès au logement

Alors que les terrains situés dans les zones résidentielles et économiques formellement classées peuvent être légalement enregistrés en vertu de la loi camerounaise et des processus modernes de propriété foncière, il n'existe aucun processus d'enregistrement légal moderne dans les quartiers informels. Ces quartiers sont organisés selon le droit coutumier et la plupart des habitants qui y vivent occupent des terres et des maisons sans contrat ni titre officiel, ce qui les expose à la menace constante d'une expulsion.

La terre appartient aux communautés, mais tout droit de propriété coutumier doit être garanti par un processus d'enregistrement. L'initiation du processus d'enregistrement suit le dépôt d'une demande à la sous-préfecture.

De plus, la plupart des personnes déplacées vivent sur des terrains non constructibles qui ne sont pas adaptés au logement en premier lieu. Les habitations des quartiers informels sont généralement construites en tôle et ne sont pas reliées aux services municipaux de base tels que l'eau, la collecte des déchets et l'électricité.

D'une manière générale, le manque de terrains constructibles, l'augmentation du risque et de la fréquence des inondations, ainsi que la croissance démographique naturelle et liée aux migrations, constituent des obstacles majeurs à la fourniture

adéquate de logements et de services de base, ainsi qu'à l'accès à l'éducation et aux possibilités d'emploi (OCHA, 2021).

Dans les régions du Littoral et de l'Ouest, plus de 75 % des PDI ont besoin d'un appui pour le système d'eau potable et d'assainissement (OCHA, 2021). Les toilettes sont souvent pleines, surpeuplées et insalubres, sans intimité pour le genre féminin. Le manque d'accès à des conditions d'hygiène décentes favorise un sentiment d'insécurité chez les femmes, mais augmente également le risque de maladies telles que la diarrhée, la typhoïde et le choléra (ENSA, PAM/FAO/ACF/MINADER, 2020). En raison de son faible développement urbain et de sa forte concentration de femmes déplacées, le quartier de Mambanda à Douala 4, met l'accent sur ces questions clés. Les femmes qui arrivent à Mambanda sont souvent contraintes de vivre dans une plus grande promiscuité avec leurs proches (par exemple une chambre pour cinq personnes ou plus) ou au sein de la communauté d'accueil, ce qui augmente le risque de violences sexuelles et d'agressions contre les jeunes filles en particulier (OCHA, 2021).

De plus, la nuit, les femmes partagent un sentiment d'insécurité lors de leurs déplacements dans l'espace public (enquêtes de terrain et entretiens, Douala 4, 2021). Cela est lié aux pannes de courant qui se produisent plusieurs fois dans la journée. Ce manque d'éclairage public alimente un sentiment collectif d'insécurité, en particulier pour les enfants, les jeunes et les femmes. En fin de compte, l'état du logement, la santé reproductive et l'accès à l'emploi des femmes déplacées à Mambanda a un impact considérable sur leur sécurité dans sa pluralité.

En l'absence d'un plan d'occupation des sols stratégique et innovant et d'une politique foncière permettant d'accueillir la croissance de la population avec des logements à plusieurs étages décentes et intégrant la migration comme une opportunité de développement, les défis urbains actuels deviendront plus coûteux et plus lourds dans l'arrondissement de Douala 4.



Photo 5. Bâtiments sur des terres titrées le long de la route asphaltée
Source : ONU-Habitat



Photo 6. Exemple d'installation informelle dans les zones marécageuses à Mambanda
Source : ONU-Habitat

Risques naturels et climatiques

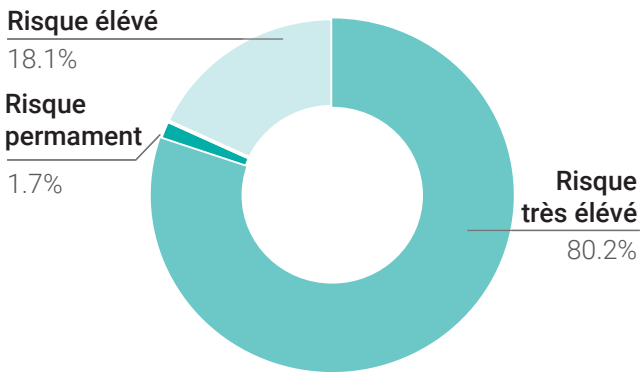
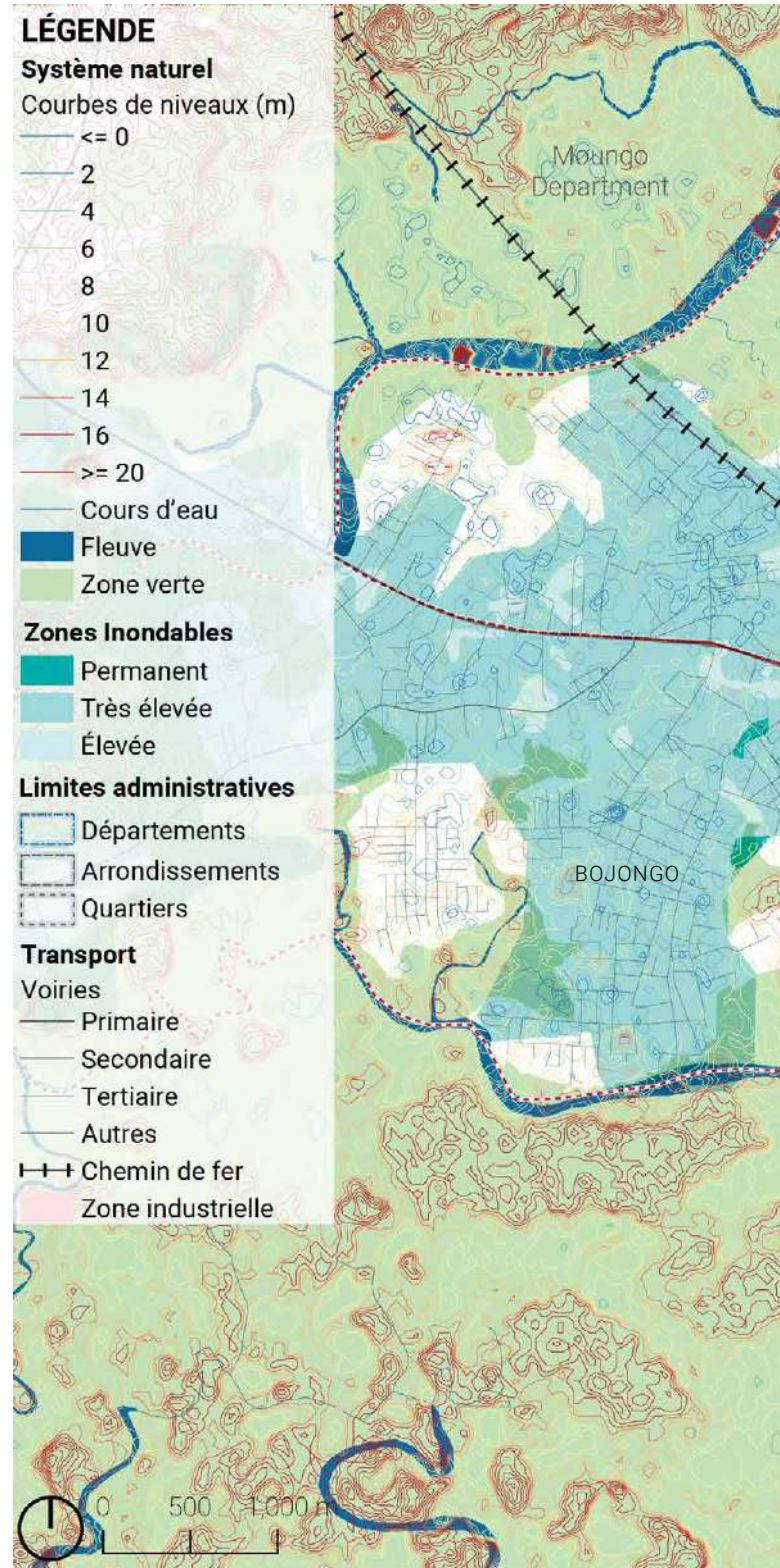


Fig. 25 Proportion des zones bâties à différents niveaux de risque à Douala 4
Source : ONU-Habitat

Douala 4 couvre une superficie administrative de 65 km². Cependant, seul un tiers environ du territoire, soit 39 km², est bâti. Ceci s'explique principalement par la géographie de l'arrondissement. **Le relief de Douala 4 va du niveau de la mer où dominent les forêts de mangroves, à 1m au-dessus du niveau de la mer à Mambanda, et à 2-3m au-dessus du niveau de la mer à Bonaberi et Bonendalé.**⁶⁵ A une altitude aussi basse, Douala 4 est caractérisée par un grand nombre de zones humides impropres au développement.⁶⁶

L'urbanisation est limitée le long du littoral, principalement en raison de la présence de criques, de mangroves et de nombreuses zones marécageuses entourant les quelques petites zones développables.⁶⁷ Ceci se reflète bien sur la carte, selon laquelle **1,7% des terrains bâtis de Douala 4 sont à risque permanent d'inondation, 80,2% des terrains sont à risque très élevé d'inondation et 18,1% des terrains sont à risque élevé d'inondation.** Les quartiers situés le long du fleuve Wouri tels que Mambanda, Grand Hangar et Bilingue sont particulièrement vulnérables.

Les inondations ont constamment causé des dégâts matériels importants, amplifiés par l'absence d'un système d'adaptation des inondations (réseau de drainage limité, manque d'entretien des infrastructures existantes, absence de digues, blocage dû aux déchets solides, etc.).



Des témoignages anecdotiques de membres du conseil municipal ainsi qu'une série d'images aériennes tirées de l'imagerie satellite Google Earth de 2003, 2015 et 2020 révèlent **un instantané de la déforestation progressive des mangroves le long de l'estuaire du Wouri suite à l'augmentation du nombre de bâtiments au fil des années.**



Carte 19. Risques naturels
 Source : Tonje, Emmanuel 2013, Cartography of Flood-Prone Areas, https://www.researchgate.net/publication/273321869_CARTOGRAPHY_OF_FLOOD_PRONE_AREAS_AND_ASSESSMENT_OF_FLOODING_HOUSING_IN_DOUALA_CAMEROON

Risques naturels et climatiques



Photo 7. Les inondations sur la route limitant la circulation et la mobilité
Source : ONU-Habitat

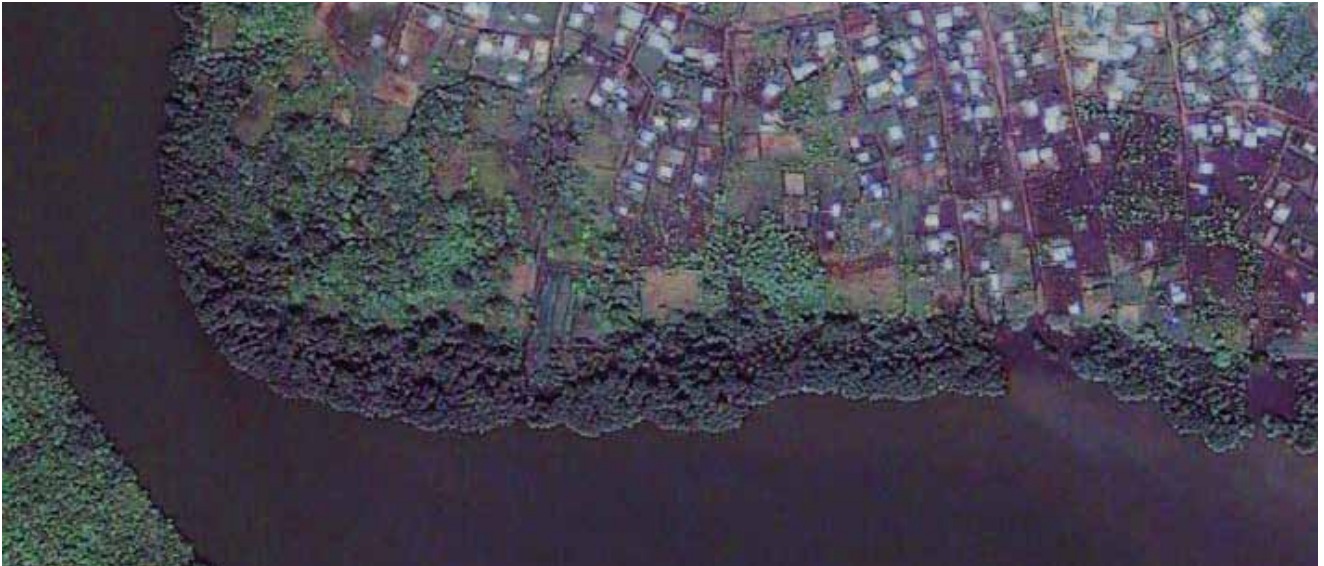


Photo 8. Image aérienne en novembre 2003
Source : Google Earth Pro

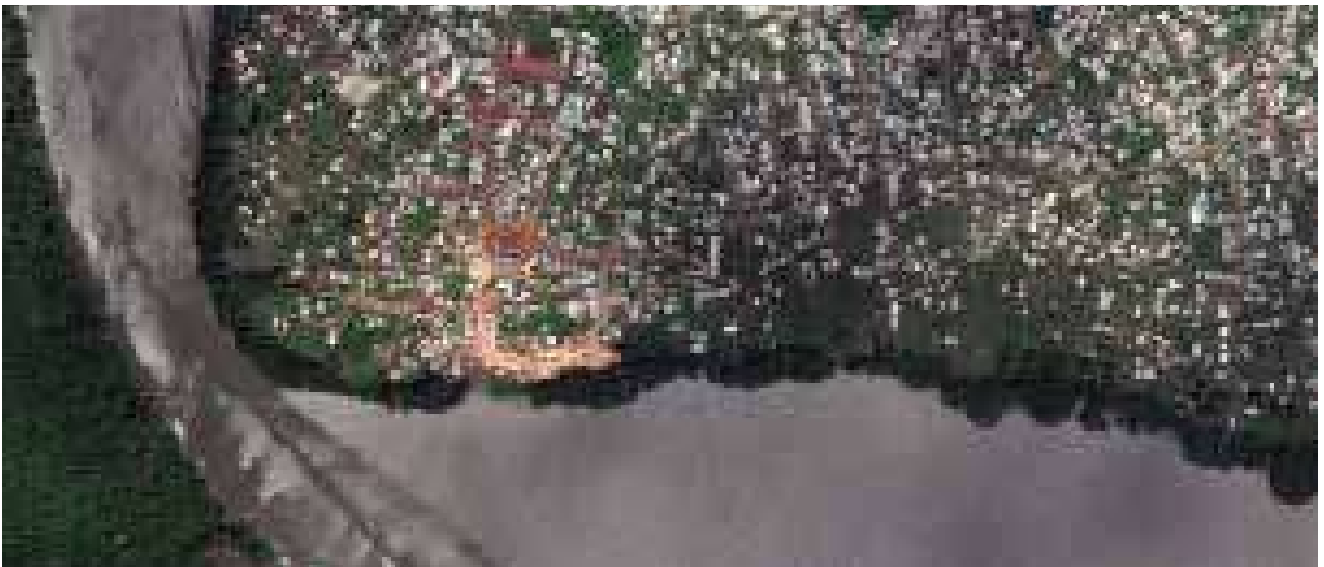


Photo 9. Image aérienne en octobre 2015
Source : Google Earth Pro



Photo 10. Image aérienne en avril 2020
Source : Google Earth Pro

Accès aux services de base : Electricité et eau potable

L'approvisionnement en électricité

La qualité du réseau est l'un des principaux problèmes liés à l'électricité à Douala 4. Ces limitations entraînent de graves conséquences, notamment des incendies dans les bâtiments dus à des coupures de courant intempestives et des pénuries alimentaires. Bien que les coupures de courant soient devenues moins fréquentes et moins longues, elles continuent d'avoir un impact non seulement sur les vies, mais aussi sur les moyens de subsistance, les activités industrielles et les services professionnels étant fortement limités sans électricité. Les groupes vulnérables tels que les personnes déplacées et les ménages pauvres ont généralement accès à l'électricité par le biais de connexions informelles. Le schéma ci-dessous illustre le fonctionnement de ce système d'alimentation électrique informel. Le principe est le suivant : un ménage paie, un abonnement (compteur) à la société nationale de distribution, ENEO. A partir de ce compteur, le ménage raccordé devient un sous-distributeur vers les ménages voisins, qui peuvent à leur tour sous-distribuer vers d'autres ménages, formant ainsi une «toile d'araignée» de connectivité électrique.

L'éclairage public disponible à Douala 4 est à la fois insuffisant et inégalement réparti. La carte ci-contre révèle une grande disparité de l'éclairage public dans le Nord de Douala 4 par rapport au Sud et à l'Ouest, où se trouvent les quartiers les plus densément peuplés. En

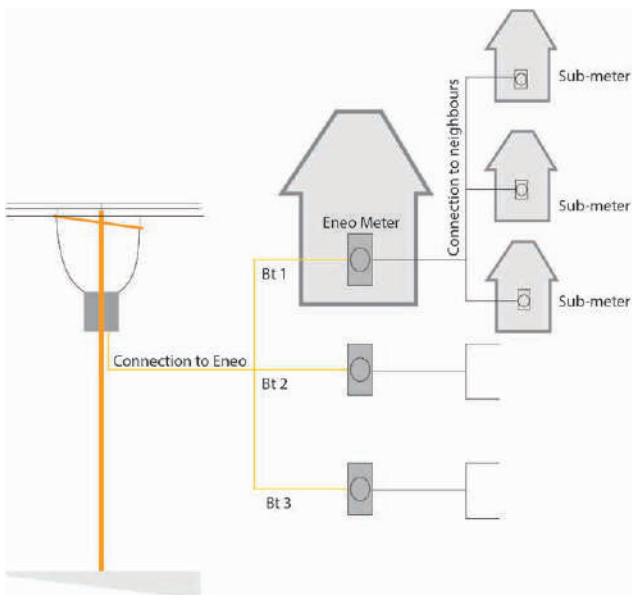
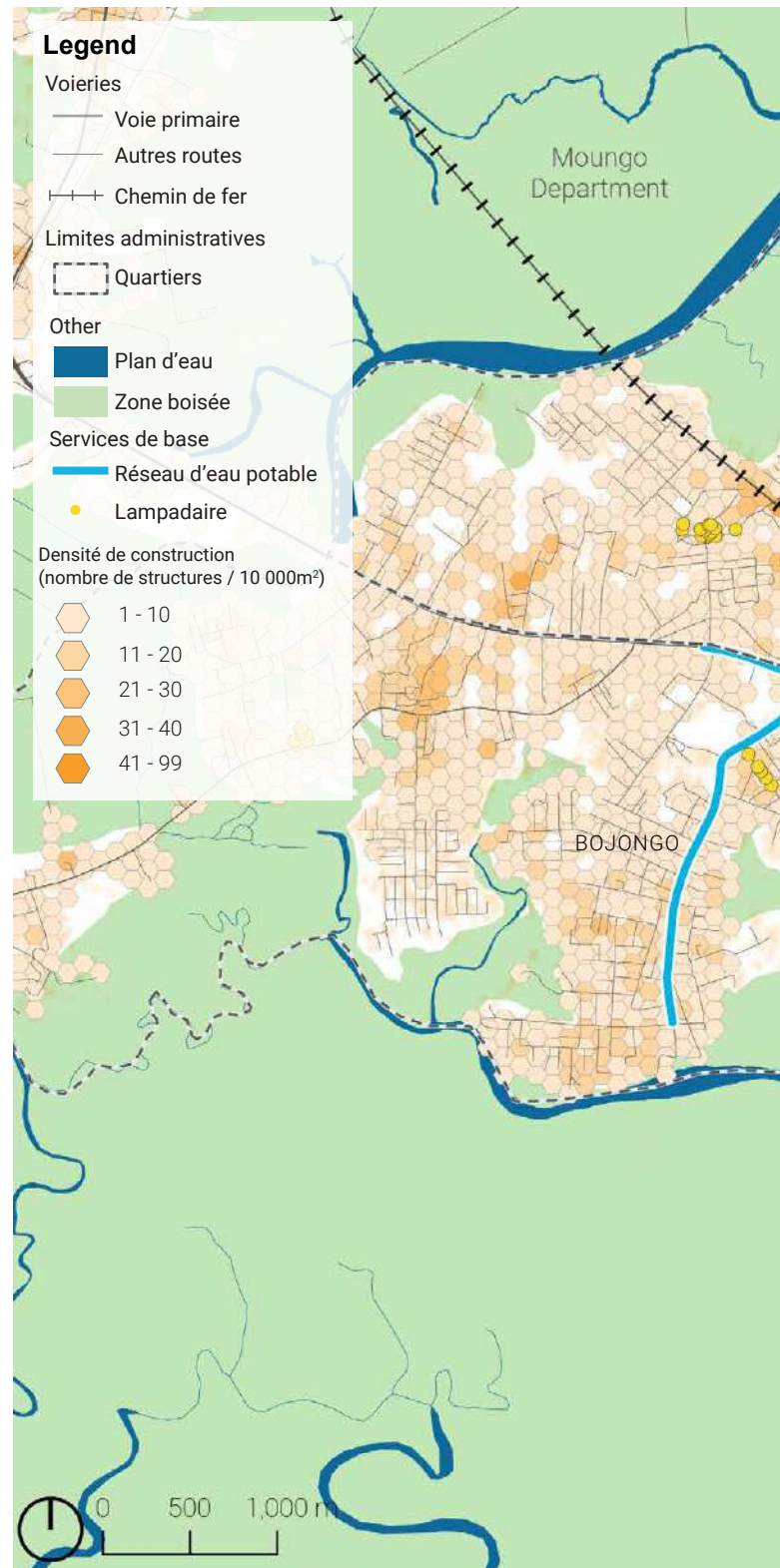
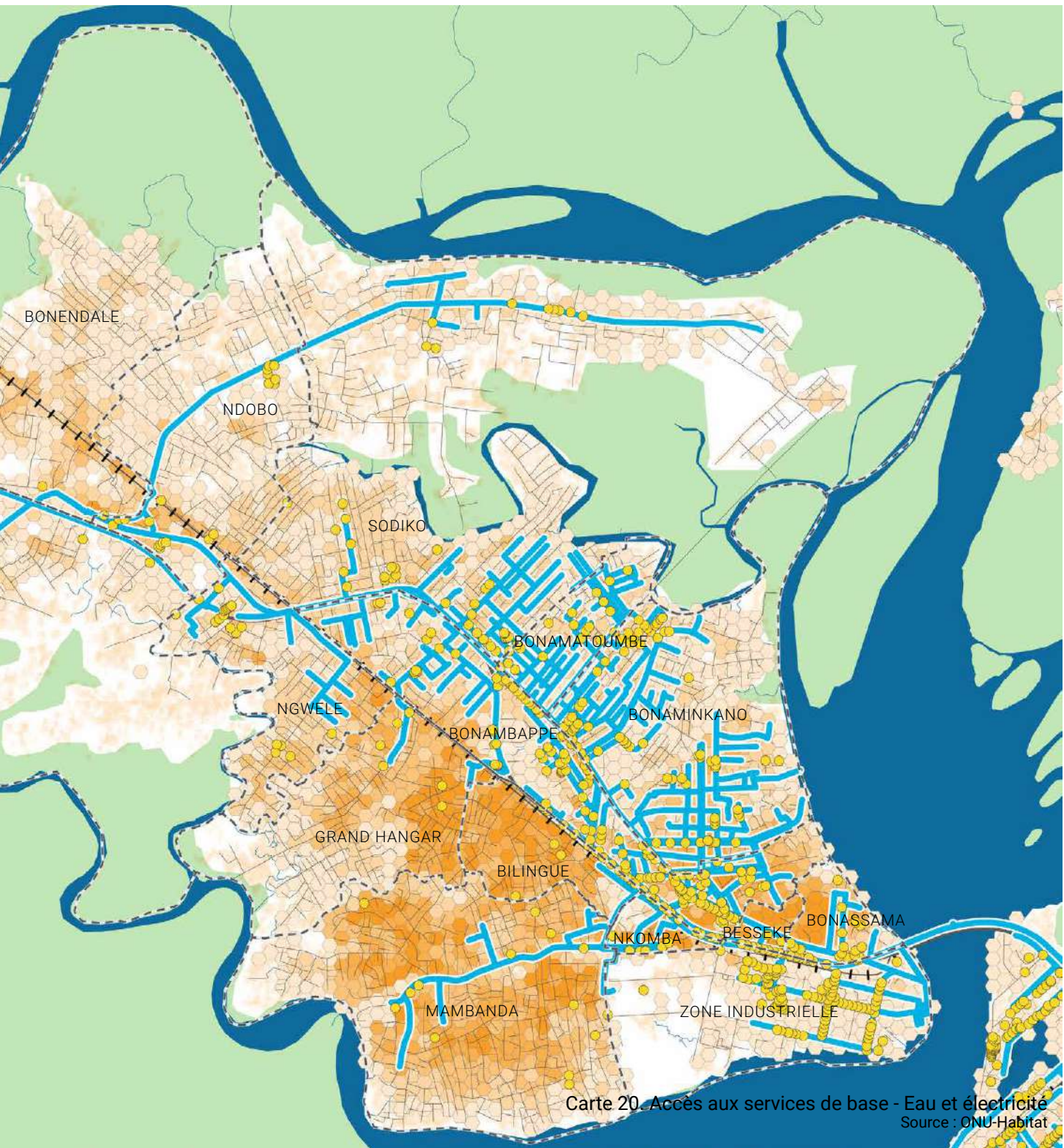


Fig. 26 Schéma de la connexion "en toile d'araignée" de l'électricité à Douala 4
Source : ONU-Habitat



effet, la couverture de l'éclairage public dans les quartiers de Bonambappé et Bonamatoumbé au Nord (qui ne font pas partie des cinq quartiers les plus densément peuplés) est beaucoup plus élevée qu'à Mambanda et Grand Hangar (les plus peuplés). Néanmoins, plus de la moitié de ces lampadaires ne fonctionnent pas en raison d'un manque d'entretien, ce qui contribue à accroître l'insécurité dans ces quartiers. Sur certains chemins de terre, des lampadaires de fortune sont construits par les habitants, mais ils n'assurent pas un éclairage suffisant de la route



L'eau potable

Des schémas similaires de couverture de la distribution de l'eau sont dupliqués. Les quartiers historiques et moins densément peuplés de Douala 4 ont accès à l'eau potable et les quartiers plus informels tels que Mambanda, Grand Hangar, Bojongo, Ndobo et Bonemdalé ne sont pas alimentés par le réseau d'approvisionnement en eau de Camwater. Ce sont également les principaux quartiers qui accueillent les personnes déplacées à Douala 4. 81,6% des ménages auraient accès à l'eau potable dans l'ensemble de la ville de Douala. Des données spécifiques sur ce taux dans l'arrondissement de Douala 4 ne sont pas disponible

Cependant, le taux moyen d'accès est probablement plus faible dans l'ensemble de Douala 4 puisque les canalisations d'eau ne sont pas disponibles dans les zones non desservies par des routes. Des forages et des puits ont été creusés et l'eau y est commercialisée (25 à 50 FCFA/20L). La prolifération des maladies d'origine hydrique telles que le choléra et la fièvre typhoïde peut être clairement liée à l'accès difficile à l'eau potable, mais d'autres maladies telles que la Covid-19 sont également plus susceptibles de se propager lorsque l'eau à des fins d'hygiène n'est pas disponible. Les personnes déplacées internes souffrent de cette situation au même titre que la population hôte, en fonction de la zone.

Accès aux services de base : drainage & gestion des déchets

Drainage

Le mauvais état des infrastructures de drainage et la faible élévation de Douala 4 augmentent sa vulnérabilité au risque d'inondation. Ce risque est exacerbé par l'absence d'un système efficace de gestion des déchets, qui a conduit les habitants à jeter leurs ordures dans les canalisations, ce qui a pour effet de ralentir l'écoulement de l'eau et d'éliminer la fonctionnalité des canalisations dans de nombreux cas. Le système de drainage de Douala 4 reste limité et inadéquat. Il est structuré autour des cours d'eau naturels qui traversent l'arrondissement. 80% des terrains de Douala 4 sont exposés à un risque élevé d'inondation en raison de :

- L'élévation du niveau de la mer ;
- Le déversement des déchets dans les canaux de drainage en l'absence de poubelles ;
- La topographie plate de la zone ;
- Des constructions non réglementées et informelles le long des cours d'eau ;
- L'absence d'un système de drainage primaire le long de tous les cours d'eau ;
- L'insuffisance (quantité de drains) du réseau existant, qui n'atteint qu'une petite partie de la population ;
- Le manque d'entretien des infrastructures de drainage existantes.

Au sein des quartiers, des fossés de drainage plus petits sont creusés de façon artisanale le long des routes. Ainsi, les inondations résultant du manque d'infrastructures de drainage sont particulièrement problématiques dans les zones informelles de l'arrondissement, où il existe peu de routes. Ce sont également **des zones où les PDI et les ménages pauvres sont les plus susceptibles de s'installer en raison de leurs contraintes économiques et de leur accès limité au marché du logement formel.**

Déchets solides

Le Plan Directeur d'Assainissement de la ville de Douala (2021), décrit comment les déchets ménagers sont gérés dans la ville :

- 8,5 % des ordures sont collectées auprès des ménages par des ONG/jeunes. Ils assurent une liaison directe entre les ménages et des grandes poubelles en échange d'un paiement mensuel compris entre 500 et 1000 FCFA. Cette méthode est couramment utilisée dans les quartiers où la mauvaise qualité et/ou l'inexistence des routes a

limité le service des camions de la société nationale d'assainissement, HYSACAM.

- 18,1% des ménages déversent leurs déchets directement dans des poubelles placées à des endroits fixes le long des routes. Cependant, il faut noter que ces poubelles débordent constamment, non seulement parce que la capacité des poubelles est insuffisante compte tenu de la densité de l'agglomération, mais aussi à cause de la faible fréquence de collecte par les camions de HYSACAM.
- 32,2% des ménages se débarrassent de leurs déchets lors du passage des camions HYSACAM. Par approximation, ce pourcentage représente le nombre de ménages qui sont accessibles par une route praticable par les camions. La fréquence de la collecte n'est pas fixe. Généralement, une alerte de collecte en porte-à-porte est annoncée par des coups de klaxon répétitifs.
- 41,2% des ménages n'utilisent aucun des modes ci-dessus. En l'absence d'un autre mode de collecte des déchets, les ménages se débarrassent de leurs déchets par des moyens non réglementés, c'est-à-dire en les jetant dans des fosses, sur des terrains non aménagés, dans les cours d'eau et les canalisations, ou sur des terrains non édifiés utilisés comme décharges improvisées. Le brûlage est un autre moyen courant d'élimination des déchets qui contribue à la mauvaise qualité de l'air et aux maladies respiratoires.

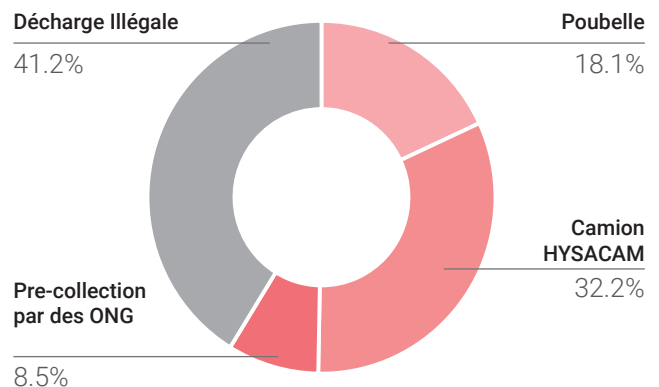


Fig. 27 Moyens de gestion des déchets dans les foyers de Douala 4
Source : ONU-Habitat



Photo 11. Décharge spontanée près du rivage du Wouri où les habitants brûlent leurs déchets
Source : ONU-Habitat



Photo 12. Canal de drainage comportant de l'eau stagnante
Source : ONU-Habitat



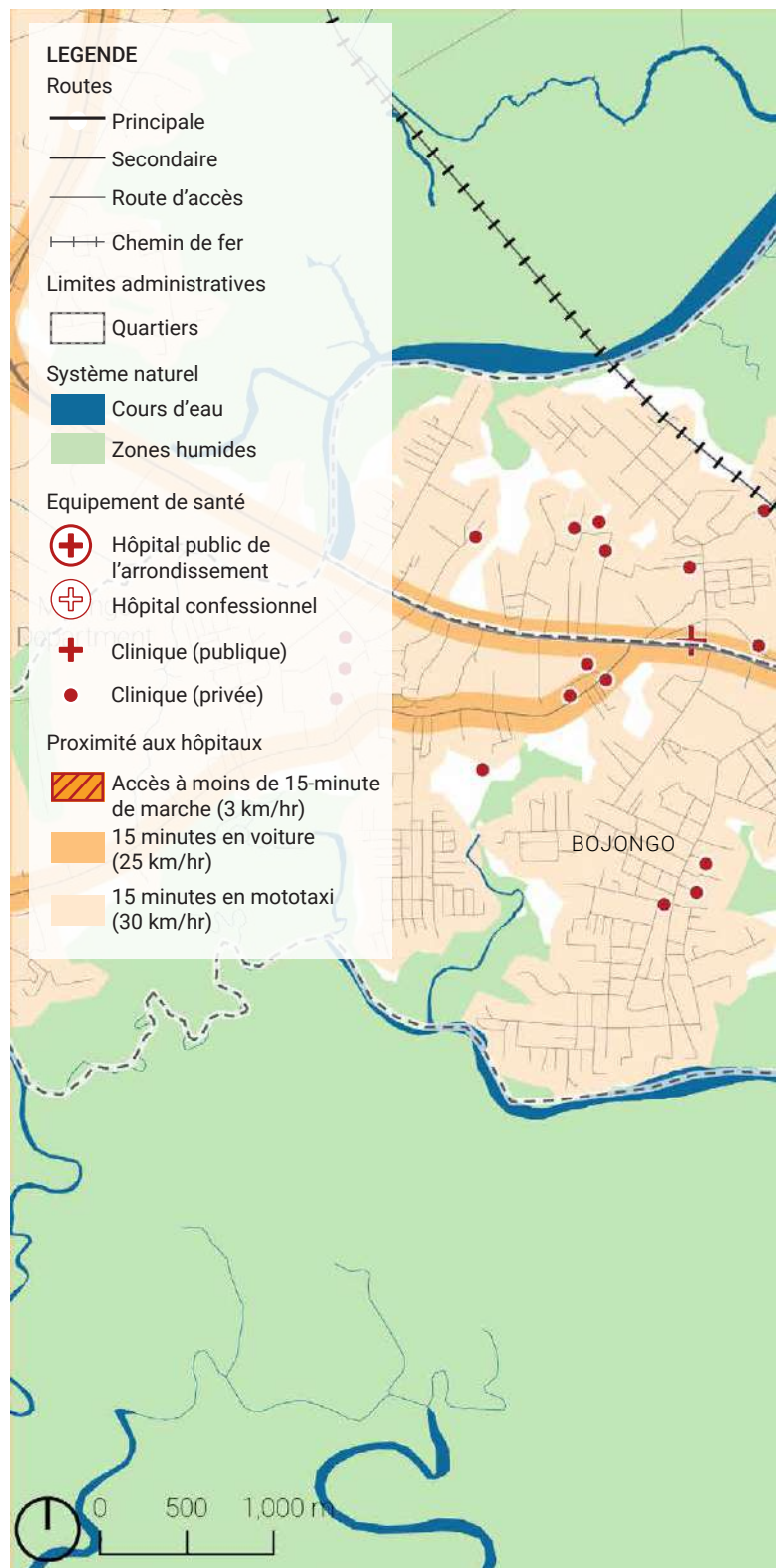
Photo 13. Une gouttière de drainage des eaux pluviales
Source : ONU-Habitat

Accès aux équipements publics : établissements de santé

Bien que l'État subventionne les services de santé pour des maladies spécifiques dans les centres de santé publique, l'assurance maladie n'est pas universelle au Cameroun. En raison de la pauvreté généralisée et d'un niveau de vie très bas (le revenu moyen de la population en âge de travailler est inférieur à 1 USD⁶⁸ par personne et par jour), payer les services de santé n'est pas une option pour une grande partie de la population.

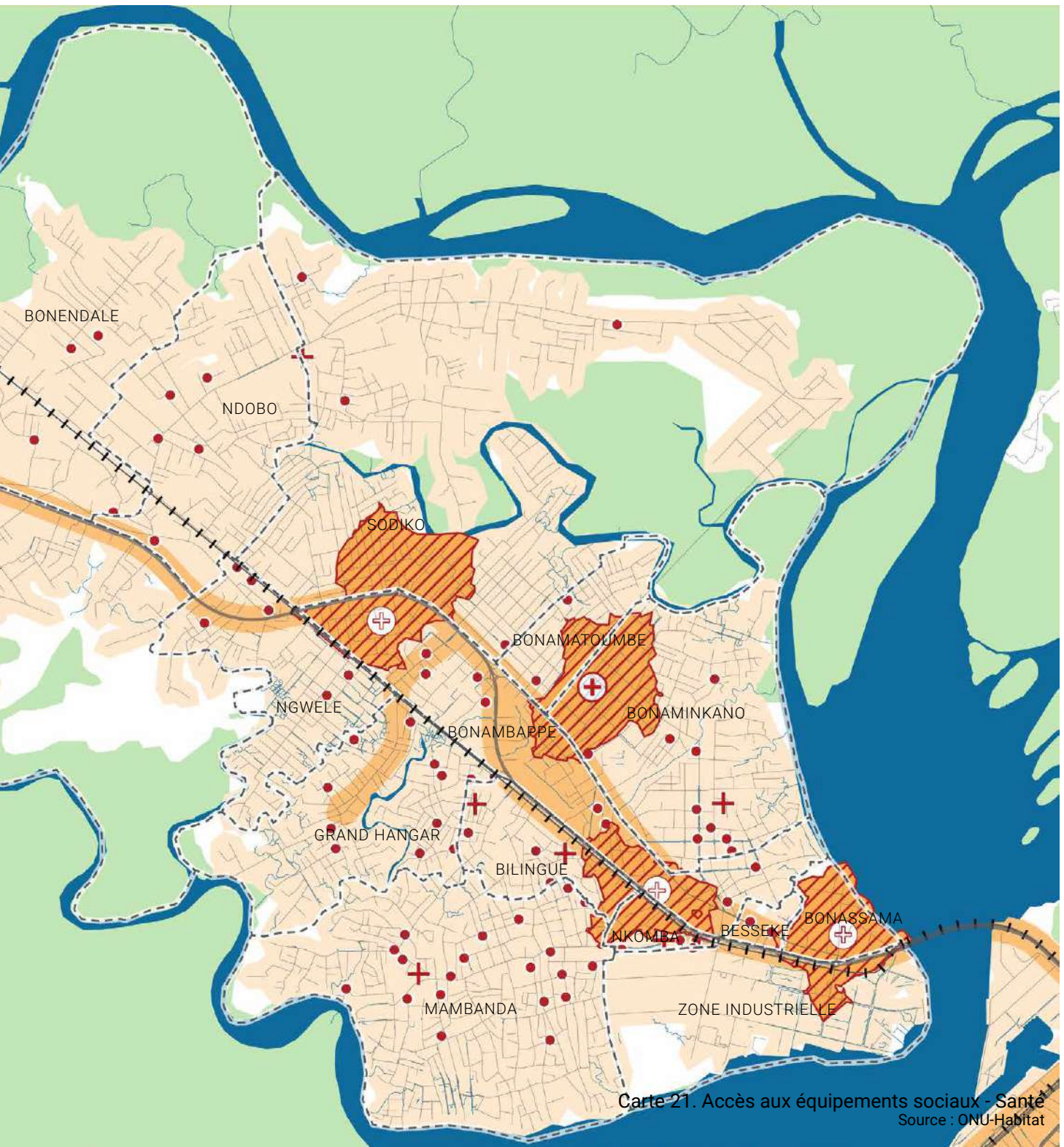
Pour une population de plus de 430 500 habitants, la CAD 4 ne compte qu'un seul hôpital public de référence. Les communautés religieuses soutiennent deux autres centres de référence spécialisés. Cependant, la plupart des résidents dépendent des centres de santé intégrés dans 10 cliniques publiques pour la plupart des procédures. Alors que chaque clinique publique devrait avoir la capacité de servir 40 000 résidents afin de répondre aux besoins en soins de santé de l'arrondissement, les données quantitatives fournies par le ministère de la santé ne sont pas suffisantes pour déterminer si ce taux de couverture, en combinaison avec les cliniques privées omniprésentes, couvre adéquatement les besoins en santé de tous les résidents. Les données recueillies lors du premier atelier des parties prenantes de l'UPIMC Cameroun suggèrent que la question sanitaire à Douala 4 a un impact significatif sur la fréquentation scolaire et les performances professionnelles. Bien qu'il soit généralement admis que la qualité des services reste dubitative dans les cliniques privées de ces quartiers, celles-ci sont également plus chères: à partir de 3 000 FCFA (5,28 \$) pour une simple consultation, contre 1 000 FCFA (1,76 \$) dans un établissement public. Les consultations spécialisées coûtent généralement entre 10 000 et 15 000 FCFA (17,5 à 26,25 dollars).

Mis en lumière par la carte n°21, l'accès aux structures de santé a révélé qu'il faut **plus de 30 minutes de marche à 53,1% de Douala 4 pour atteindre une structure de santé**. Seuls 11,5% de l'agglomération disposent d'un établissement de santé accessible en moins de 15 minutes de marche. Cette situation est plus prononcée dans les quartiers vulnérables en raison de l'état des routes, qui sont pour la plupart non asphaltées et difficilement praticables par les voitures, les motos et même à pied pendant la saison des pluies. Malgré l'offre importante d'établissements de santé dans l'arrondissement, l'accès financier et la répartition



géographique ont un impact considérable sur la qualité et la disponibilité des services de santé pour la majorité de la population. Dans certaines zones urbaines, il faut parfois jusqu'à une heure de moto pour se rendre dans un centre de référence.

Compte tenu du niveau de vie relativement faible des personnes déplacées, des soins de santé suffisants - tant préventifs (par exemple, moustiquaires, savon) que curatifs - peuvent être d'un coût prohibitif. Pour surmonter ces obstacles, les personnes déplacées et les autres communautés vulnérables sur le plan socio-



économique achètent des médicaments au bord de la route ou reçoivent des traitements et des perfusions qui ne sont pas prescrits ou administrés par des professionnels de la santé.

Accès aux équipements publics : établissements éducatifs

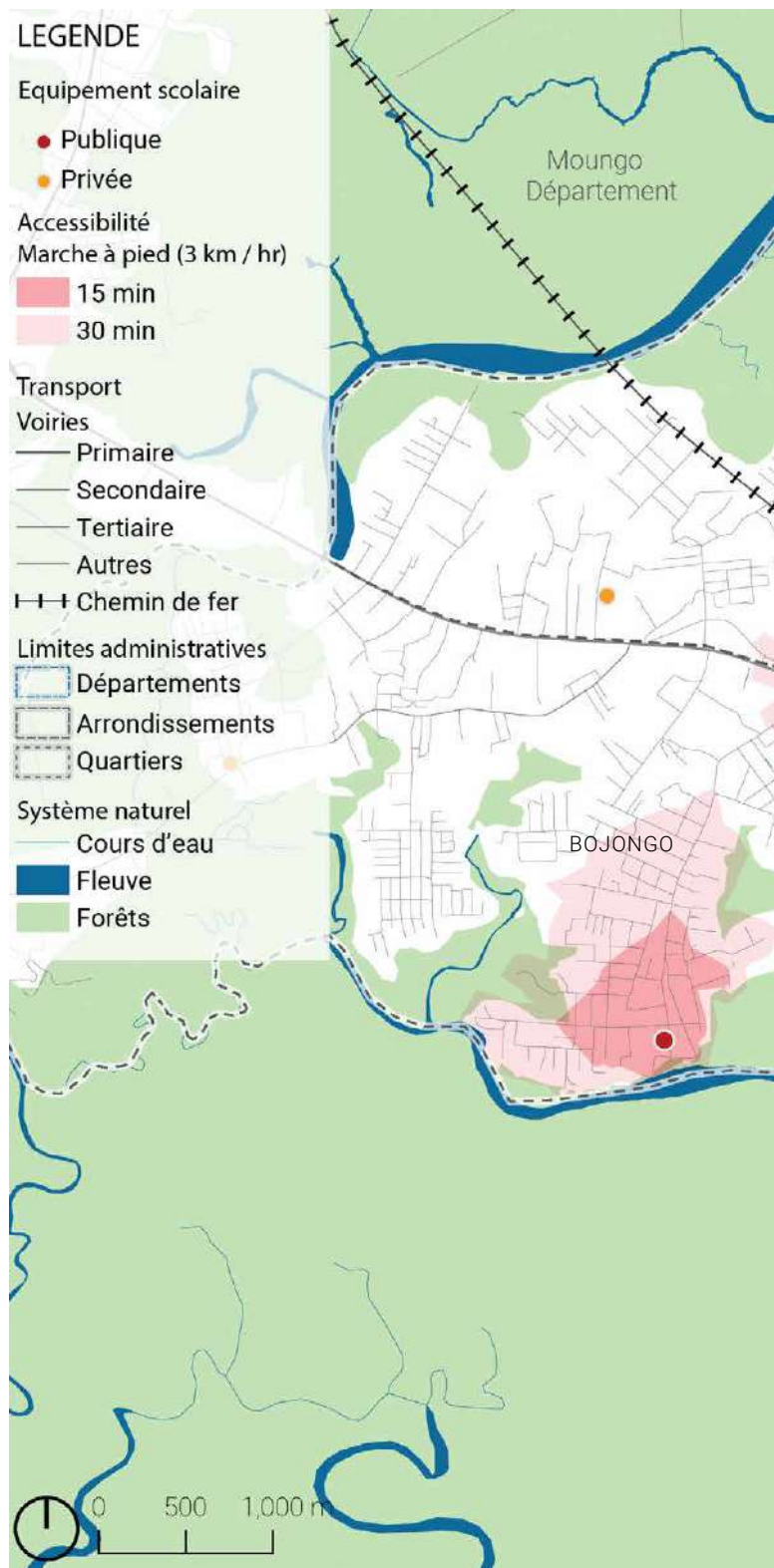
Avec une moyenne de 7,6 écoles élémentaires pour 10 000 habitants, la commune de Douala 4 a la plus forte proportion d'établissements scolaires (établissements / population) parmi les six arrondissements de la Ville de Douala. L'analyse des données scolaires montre que la population en âge de fréquenter l'école élémentaire représente 15,7% de la population. Par ailleurs, la part des élèves inscrits dans les écoles publiques est importante, puisque le nombre moyen d'élèves y est de 188 par école, contre 82 élèves par école dans les écoles privées. Cette situation reflète le faible niveau de revenu de la population.

Cependant, **environ 92 % de ces écoles sont privées** et ne sont pas nécessairement autorisées ou accessibles à la majorité de la population en raison du coût et de la répartition géographique. Pour atteindre un établissement scolaire dans près de 40% du territoire, les élèves doivent marcher plus de 30 minutes.

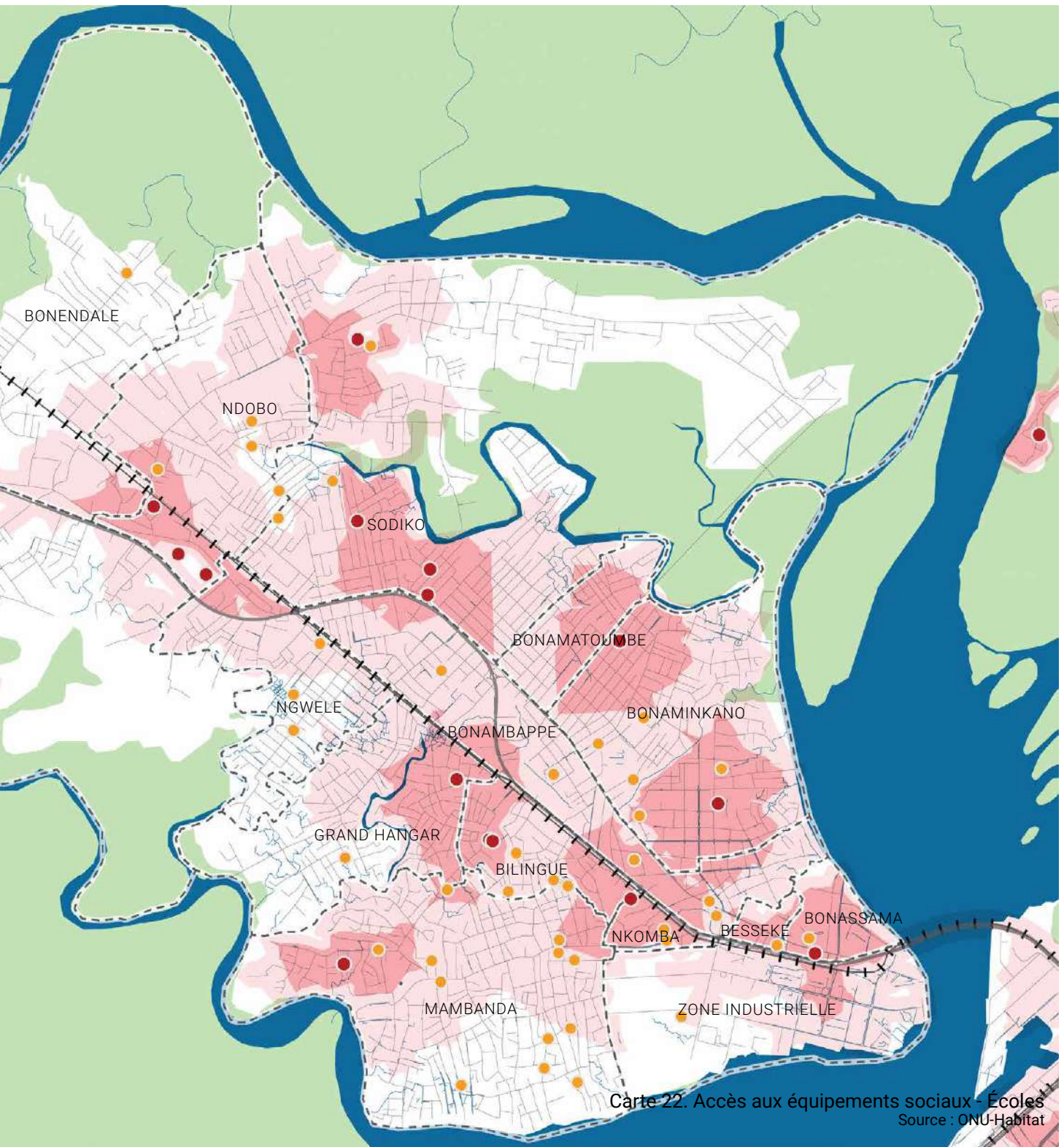
Officiellement, l'enseignement public est gratuit. Cependant, la réalité est toute autre car les parents doivent payer entre 15 000 et 38 000 FCFA (26,41 - 66,90 USD) de frais pour l'entretien des installations, le matériel pédagogique, la formation des enseignants, etc. Le coût de l'éducation dans les écoles privées peut varier mais reste néanmoins élevé pour la famille moyenne, puisqu'il faut compter entre 50 000 et 1 million de FCFA (88,03 - 1 760,63 USD)/ an pour inscrire un enfant à l'école primaire. Les capacités d'inscription limitées dans les écoles publiques et le coût des écoles privées limitent considérablement l'accès à l'éducation pour tous les enfants. Compte tenu de la perte de revenus de certains foyers pendant la pandémie de Covid-19, environ un quart des familles de Douala 4 qui ont été interrogées par UN-Habitat en 2021, ont déclaré ne pas envoyer leurs enfants à l'école, en partie par mesure d'économie.

Accès aux écoles pour les personnes déplacées internes

L'accès restreint à l'éducation est particulièrement problématique pour les enfants qui ont fui les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, où les écoles ont été fermées et où les étudiants et les enseignants ont été violemment ciblés en raison de la crise anglophone, qui s'est intensifiée en 2016. Obtenir un certificat de naissance, qui est nécessaire pour passer des examens scolaires tels que le CEP, le BEPC, le Probatoire et



le Baccalauréat, est également un défi qui affecte profondément les ménages de PDI. De fait, ils n'ont peut-être pas eu le temps de préparer des documents avant de fuir, ou qui pourraient avoir perdu des documents pendant leur voyage.



Niveau scolaire	Nombre d'écoles à Douala 4			Nombre d'élèves		Frais de scolarité par école	
	Publique	Privée	Total	PDI	Total	Publique	Privée
Crèche	28	327	355	750	15,732	5,000 FCFA	50k - 500k. FCFA
Primaire	35	364	399		52,399	5,000 FCFA	50k - 500k. FCFA

Tableau 5. Nombre d'élèves et frais de scolarité selon le type d'école
Source : ONU-Habitat

Accès aux équipements publics : équipements de loisirs

Les espaces verts urbains ne représentent que 1% de l'occupation du sol de Douala 4 selon le POS (voir «Utilisation du sol et régime foncier / Accès au logement»). Cette classification minimale souligne le manque actuel de quantité et de qualité des espaces publics et des opportunités de loisirs à Douala 4. Alors que les petites parcelles de terrain entre les maisons sont souvent utilisées pour l'agriculture de subsistance, il n'y a pas de vision existante pour un réseau plus large d'espaces ouverts qui pourrait fournir un accès piétonnier, à la nature et aux opportunités économiques.

Seules certaines cours d'école offrent actuellement un espace dédié aux sports et autres activités de loisirs physiques, mais même ces installations sont extrêmement limitées (souvent un peu plus qu'un terrain en terre battue). Pour des installations sportives plus spécifiques, les résidents doivent traverser le pont du Wouri pour se rendre dans les autres arrondissements de Douala. Quelques écoles et grands commerces (SPAR et Santa Lucia) fournissent également des équipements de jeux pour enfants, mais l'utilisation dans ces espaces commerciaux n'est pas gratuite (les frais peuvent varier de 200 à 500 FCFA (0,35 à 0,88 USD) par activité).

Une analyse spatiale des temps de déplacement (carte 23) révèle que **seulement 4,8% du territoire de Douala 4 est relié à une aire de jeux accessible en moins de 15 minutes de marche**. Parallèlement, près de 80% du territoire ne permet pas d'accéder à une aire de jeux en moins de 30 minutes de marche, favorisant ainsi l'utilisation des aires de stationnement, des voiries centrales ou des terrains agricoles, des terrains en friche pour la pratique d'activités sportives.

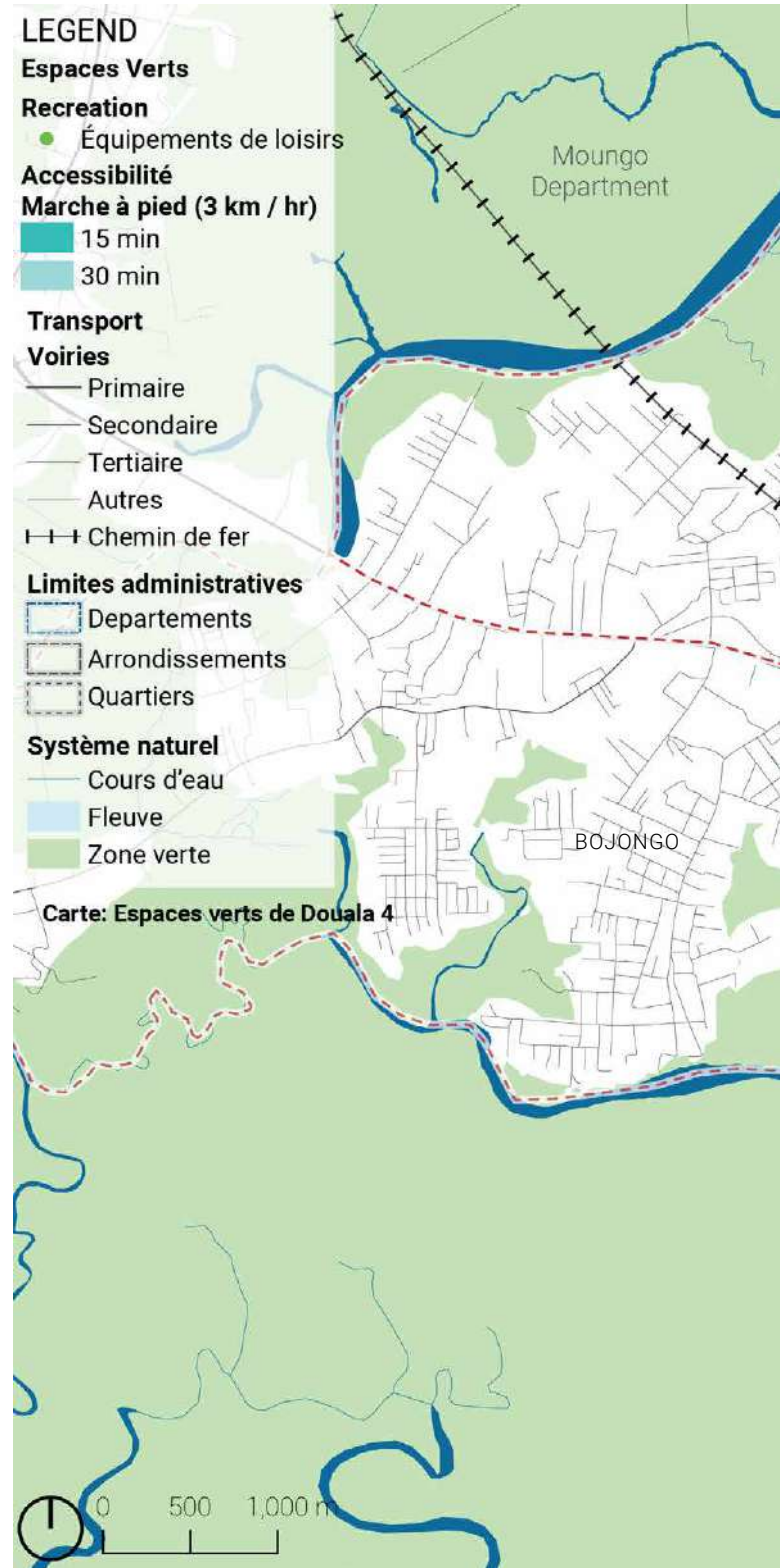


Photo 14. Un groupe de jeunes garçons jouant au football à Bonmikanou
Source : ONU-Habitat

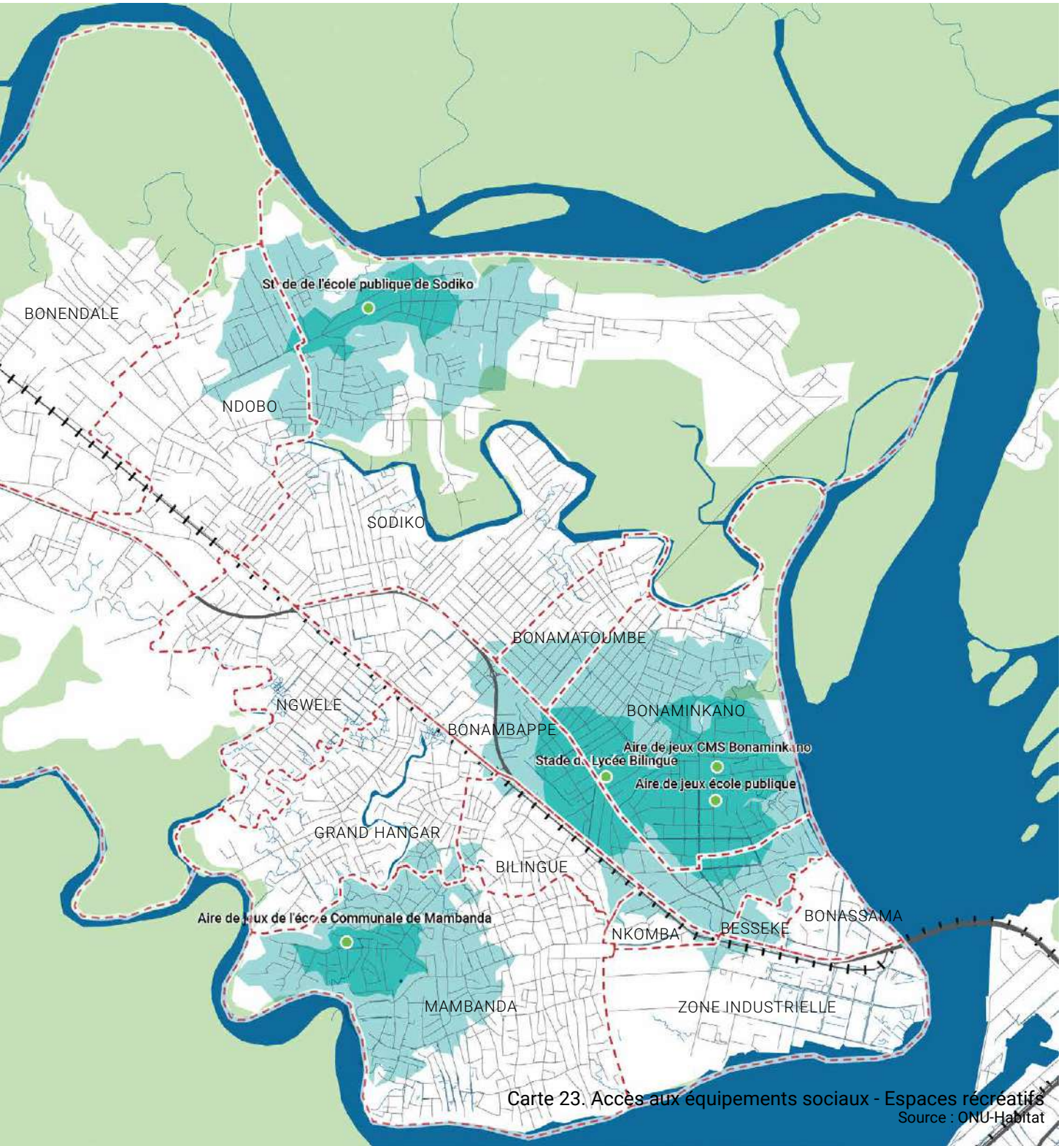


Photo 15. Ecole Communale de Mambanda - Ecole primaire de Mambanda et Douala 4
Source : ONU-Habitat

Evaluation des investissements et de la stratégie financière de la Commune

La commune d'Arrondissement de Douala 4 créée en 1987, est la porte d'entrée Ouest de la ville de Douala. Elle compte parmi les communes qui accueillent aux déplacés internes de la crise anglophone du Nord-Ouest et du Sud-Ouest ainsi qu'aux réfugiés des pays frontaliers au Cameroun. A l'instar des autres communes de la ville, elle est engagée dans la mise en œuvre d'un programme d'amélioration des conditions de vie des populations à travers des investissements publics dont les sources de financement sont diverses : fonds propres, partenariat public-privé, transferts et dotations de l'Etat, coopération décentralisée, syndicat de communes (Communauté Urbaine de Douala).

Etats du dispositif PPBS

Planification et programmation des investissements publics à Douala

La Commune d'Arrondissement de Douala 4 ne dispose pas encore d'un Plan Communal de Développement au début de cette étude en 2021. La programmation des investissements publics locaux repose sur les outils élaborés par la Communauté Urbaine de Douala (plan Directeur d'Urbanisme de Douala à l'horizon 2025 ; plan d'occupation du Sol ; Cadre de Dépenses à Moyen Terme (CDMT), Cadre Budgétaire à Moyen Terme (CBMT) et Budget Programme). La contribution de Douala 4 à la mise en œuvre s'appuie néanmoins sur des Plans de campagne, un plan local de relance post COVID-19 et une base de données des projets indiquant des priorités d'investissements de proximité ainsi que les Budgets annuels. Même si les représentants des communautés et des citoyens sont consultés dans le choix des investissements publics inscrits aux budgets, la participation reste faible et ne repose pas sur un mécanisme avec des canaux fréquemment animés.

Processus de budgétisation

La commune d'Arrondissement de Douala 4 quant à elle continue d'élaborer et de mettre en œuvre le budget des moyens (Budget 2020, 2021, 2022). Pour le choix des investissements, l'équipe s'appuie sur la liste des priorités identifiées dans les quartiers et villages dans le cadre des consultations participatives animées par l'exécutif communal. Ces priorités sont traduites en projets, puis maturés et intégrés au projet de budget pour

ceux qui relèvent de la commune. D'autres projets de la liste de maturation sont orientés vers d'autres acteurs (CUD, Ministères, PTF) par le biais des conférences budgétaires animées au niveau régional par les services du MINEPAT ou des approches de négociation directe. Les capacités de la commune en termes de maturation des projets d'envergure (grands projets) restent faibles.

Exécution et suivi des investissements publics

Les Communes sont également dotées d'un **Comité Technique Communal de Suivi de l'Exécution physico financière des investissements** mis en place sur la base d'une composition multi-acteurs prenant en compte la participation de la société civile. La passation des marchés repose également sur un Comité dédié. Au Niveau de la Commune d'Arrondissement de Douala 4, ces structures existent et sont opérationnels mais ne travaillent pas sur la base d'un Plan Communal de Passation des Marchés, ni de suivi ouvert à la participation citoyenne.

Evaluation de la chaine PPBS à Douala

Incidence territoriale des investissements publics à Douala 4

Dans la commune d'Arrondissement de Douala 4 spécifiquement, la base de données indique 179 projets pour un montant de 4 447 116 745 FCFA (6 779 586 €). La priorité est mise sur **les projets du secteur transport (102), les services publics (32) et les commodités communautaires (20)**. Sur les 179 projets identifiés, 29 projets n'ont pas été budgétisés. Il s'agit entre autre du projet de construction d'un gymnase et d'une piscine olympique à Bonabéri (2 ha à acquérir), du projet de construction d'une gare routière moderne à Bonadalé - Dibombari, du projet de modernisation du marché de Bodjongo - Mabanda, du projet de construction d'un complexe sportif à Bonamatoumbe et à Bonassama, du projet de construction d'une cité Communale et d'un Centre communal de santé, du projet de construction d'un pont de Sodiko - Bonadalé (50m), du projet de construction d'un pont reliant Bonamatoumbe ville - Bonamatoumbe village (100m), du projet de bitumage des routes Bonedalé - Bonamatoumbé, des routes du quartier Bilingue et du projet de construction des drains pour ne citer que ces derniers.

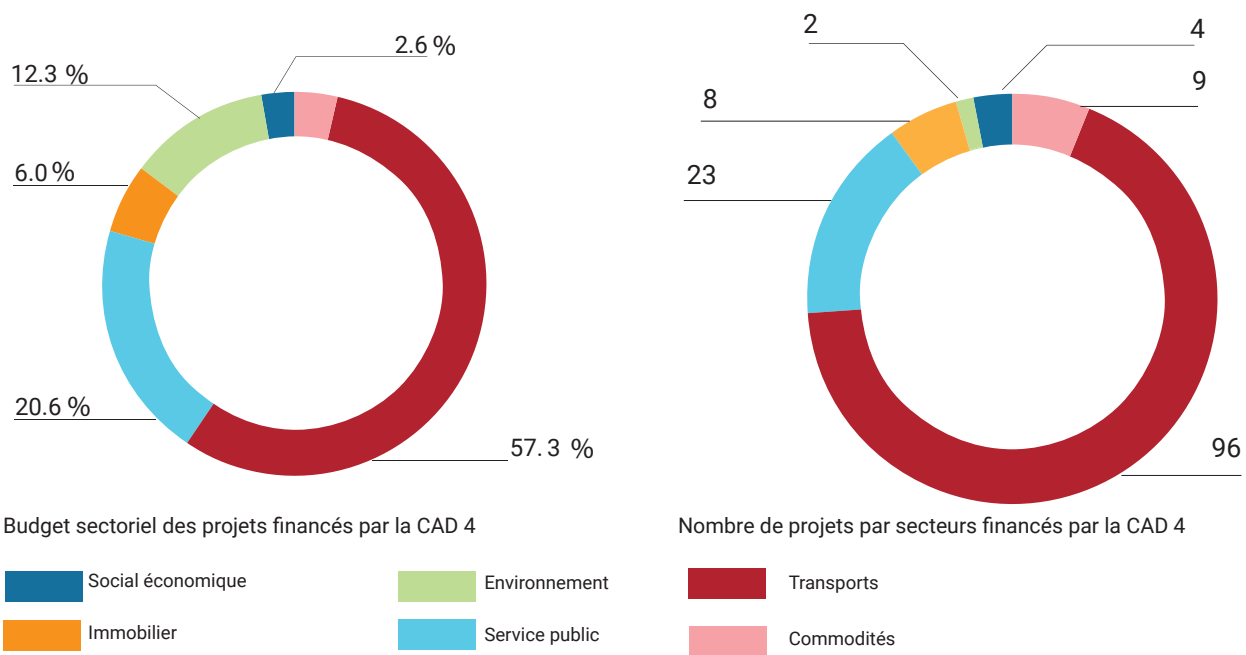


Fig. 28 Répartition des projets par secteur et par budget depuis 2015
Source : ONU-Habitat

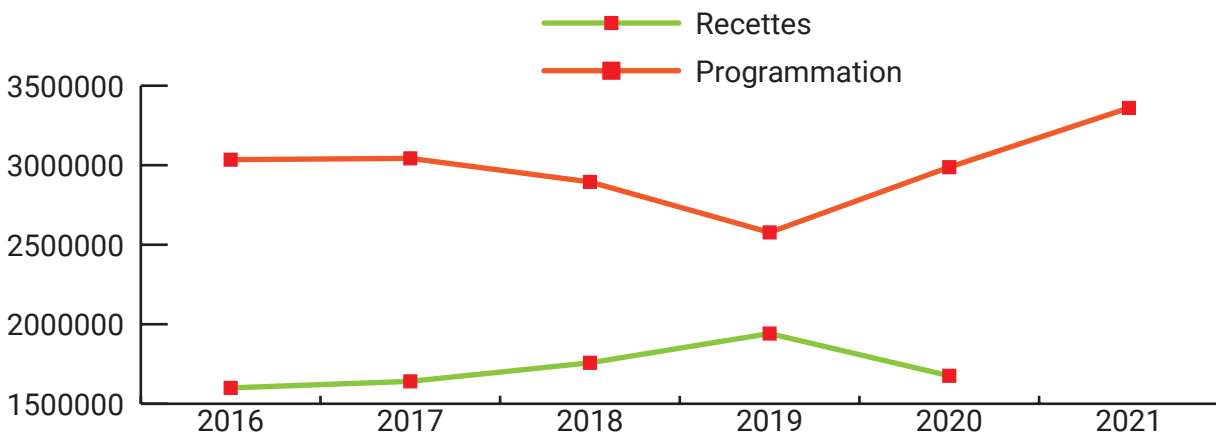


Fig. 29 Capacité de mobilisation des recettes par la CAD 4
Source : ONU-Habitat

Investissements publics partagé entre Douala 4 et d'autres communes

La base de données informe que 59 projets ont été réalisés simultanément dans la CAD 4 et d'autres communes de la ville. Les répartitions n'ayant pas été faites (enveloppe budgétaire par commune et situation géographiques : quartiers), évalué à 26 149 702 582 FCFA (39 864 965 €). Ces projets auront un impact simultané sur les populations des Douala 4 et des autres communes de la ville. **Les secteurs des services**

publics et du transport concentrent le plus grand nombre de ces investissements, avec prêt 54% du budget pour le secteur du transport.

Mambanda dans les investissements à Douala 4

Sur les 365 projets de la base de données, 27 projets sont identifiés spécifiquement dans le quartier Mambanda pour une valeur de 476 600 299 FCFA soit 726 572 € (dont 26 projets portés par la CAD4 et 1 porté par la CUD). Parmi ces projets, trois sont planifiés, mais pas budgétisés (secteur du transport et des services publics). Au total 49 projets enregistrés dans la base de données sont identifiés comme réalisés à la fois sur le quartier Mambanda et d'autres quartiers sans beaucoup plus de précisions. Le montant estimé pour ce type d'investissements est de 13 717 065 112 FCFA (20 911 531 €) répartis selon les secteurs. L'analyse montre également que 10 projets identifiés ne sont pas budgétisés, à l'instar du projet de bitumage des routes carrefour Aladji - Marché communal, marché Mabanda - lycée Mabanda, du projet de curage des réseaux de drainage dans les quartiers, du projet d'installation de lampadaires à énergie solaire et du projet de reboisement des zones déguerpis, etc.

Stratégie de financement des infrastructures à Douala

Pour la Commune d'Arrondissement de Douala 4, trois types de sources sont identifiés :

- **les fonds propres** (taxes et impôts locaux) en 2019, les recettes exécutées, portées au dernier compte administratif s'élevaient à 577 945 713 FCFA (881 073 €). La prévision budgétaire de cette rubrique est de 918 200 000 FCFA (1 399 787 €) pour 2020 et 1 374 121 256 FCFA (2 094 834 €) pour l'année 2021 ;
- **les transferts issus de la fiscalité** qui viennent du FEICOM (CAC) évalués à 350 000 000 de FCFA (533 572 €) pour l'année 2020 et 400 000 000 de FCFA (609 796 €) pour l'année 2021. Les recettes exécutées, portées aux comptes administratifs 2020 et 2019 sont respectivement de 328 113 070 FCFA (500 205 €) et 383 586 574 FCFA (584 774 €).
- **Enfin, les partenaires techniques et financiers** (ONU Habitat, UNICEF, etc.).

Evaluation des Capacités de mobilisation des recettes propres à Douala 4

Sur les cinq dernières années, la commune de Douala 4 s'est montrée constante dans la programmation budgétaire avec en 2016, un budget de 1 990 656 010

FCFA (3 034 736 €), contre 1 996 162 701 FCFA (3 043 130 €) en 2017. En 2018, le budget a été arrêté à 1 899 000 000 FCFA (2 895 007 €). Il est de 1 690 700 000 FCFA (2 577 456 €) en 2019 contre 1 959 846 748 FCFA (2 987 767 €) en 2020 ; 2 204 121 256 FCFA (3 360 161 €) en 2021. Par ailleurs, sur cette même période, la commune présente des taux de réalisation de moins de 80%. En 2016, ce taux était de 52,7% (1 049 400 000 FCFA soit 1 599 800 €), contre 53,9% en 2017 (1 076 323 602 FCFA soit 1 640 845 €). En 2018, le taux de réalisation était de de 60,7% (1 152 951 481 FCFA soit 1 757 663 €), contre 75,3% en 2019 (1 273 554 157 FCFA soit 1 941 521 €). En 2020, le taux de réalisation enregistré est de 56,1% (1 099 384 175 FCFA soit 1 676 000 €). Ces chiffres mettent en relief les défis inhérents au système fiscal local, notamment marqué par la faible maîtrise de l'assiette, la faible analyse du potentiel, l'absence d'un plan de mobilisation et l'inadéquation du dispositif de suivi du recouvrement.

En effet, **Douala 4 est le siège de plusieurs entreprises**, ce qui est un atout pour l'amélioration des recettes fiscales, mais aussi de la possibilité des Partenariats publics-privés. L'assiette fiscale de la commune se chiffre à un peu plus de 400 000 000 de FCFA (609 796 €). Sur la base des comptes administratifs, le taux de mobilisation des recettes fiscales en rapport avec l'émission des ordres de recette est autour d'une moyenne de 94,45% sur 2019 et 2020. A l'analyse, **le potentiel de la commune en matière fiscale peut être amélioré à travers la mise à jour de son système de collecte, d'adressage des contribuables et de la traçabilité pour une augmentation réelle des recettes.**

Par ailleurs, **la commune de Douala 4 a développé des partenariats avec plusieurs acteurs qui pourraient apporter des appuis pour le financement de certaines activités.** La commune ne dispose pas de stratégies de marketing financier ni de gestion de partenariat. En termes de bilan, le PNDP a engagé l'élaboration du Plan communal de Développement et les dépenses sont effectuées directement par le programme. Concernant la GIZ, son appui est en cours et les activités n'ont pas encore démarrées. Ces dépenses se feront à travers le PRADEC (Programme d'appui au développement communal). Pour le cas de L'UNICEF, des échanges ont été engagés avec la Commune notamment pour améliorer les services aux déplacés internes ainsi qu'aux

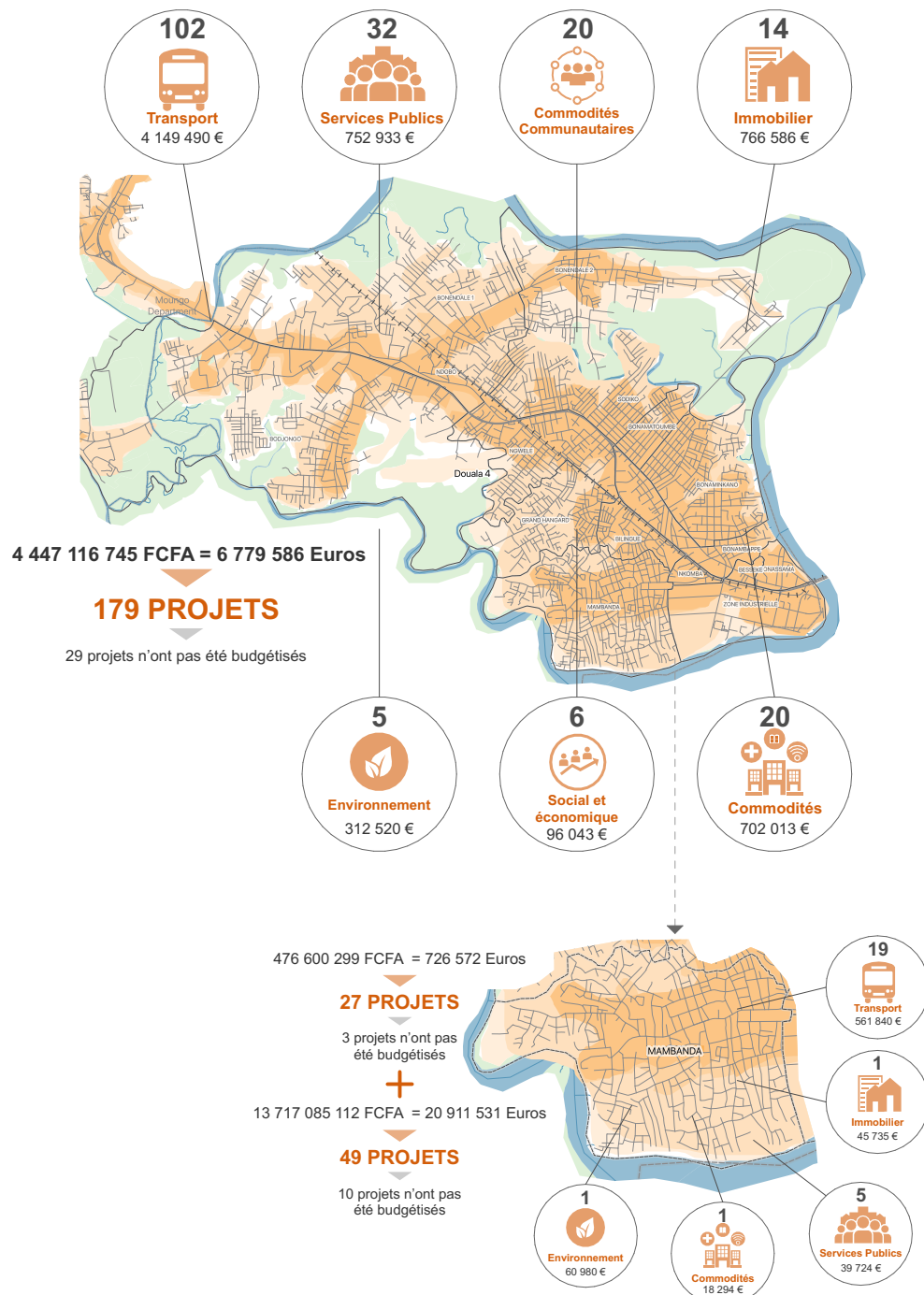


Fig. 30 Résumé des projets par secteur budgétés et non budgétés
Source : ONU-Habitat

groupes de populations vulnérables. ONU Habitat quant à elle, a mis à disposition de la CAD 4 un financement pour les activités de sensibilisation contre la COVID 19 et développé un programme d'appui aux déplacés internes. Ces ressources ne sont pas indiquées dans le budget de la Commune.

Organisation des dépenses et capacités d'investissement

Durant les cinq dernières années (2016-2020), la commune de Douala 4 a dépensé 4 954 199 613 FCFA (7 552 629 €) au total avec une concentration

des dépenses dans le fonctionnement administratif et logistique de 85% (4 257 289 149 FCFA / 6 481 049 €).

D'après les données des cinq derniers comptes administratifs, en termes d'investissements, la commune a dépensé 702 910 464 FCFA (1 071 580 €) avec une concentration sur la ligne « autres immobilisation corporelles » 6% (290 722 961 FCFA / 443 204 €). Cela indique bien une faible capacité de la commune dans ce domaine et sa dépendance vis-à-vis des partenaires et de l'Etat.

Prévisions de réalisation des investissements entre (2016-2020)

Concernant les prévisions d'investissement sur la période 2016-2020 à Douala 4, les données retenues dans la base mettent en relief une prévision pour 2020 estimée à 784 000 000 de FCFA (1 195 200 €), contre 676 280 000 de FCFA (1 030 982 €) en 2019, 761 050 000 FCFA (1 160 213 €) en 2018, 829 487 119 FCFA (1 264 545 €) en 2017 et 2016 pour un montant d'exécution de 157 389 450 FCFA (239 939 €) en 2020, de 135 765 654 FCFA (206 973 €) en 2019, de 159 632 188 FCFA (243 358 €) en 2018, de 41 174 106 FCFA (62 770 €) en 2017 et 214 305 032 FCFA (326 706 €) en 2016. S'appuyant sur ces données En termes de réalisation effective, le taux réellement exécuté en 2020 est de 67,59% (157 389 450 FCFA soit 239 939 €), contre 43,60% (135 765 654 FCFA soit 206 973 €) en 2019. Ces chiffres mettent en lumière les difficultés **du système et les défis nombreux de la maturation, mais aussi des capacités limitées** qui plombent le système de management des investissements publics dans son ensemble et plus spécifiquement les capacités de maîtrise d'ouvrage et de passation des marchés.

Besoins d'investissements à CAD 4 pour les prochaines années

Sur l'ensemble de la base de 365 projets identifiés, 74 projets sont spécifiquement destinés dans la commune de Douala 4 et se répartissent de la manière suivante :

Communauté Urbaine de Douala : sept projets pour une valeur de 400 000 000 de FCFA soit 609 796 € (six projets tirés du PDU n'ont pas de budget) ;

- Commune de Douala 4 : 32 projets pour une valeur de 17 462 560 374 FCFA (26 621 502 €) dont plusieurs sont juste planifiés (19 projets n'ont pas de budget) ;

- Etat du Cameroun à travers le BIP : 25 projets évalués à 1 087 715 331 915 FCFA (16 58 211 334 €).

- ONU Habitat : huit projets tirés du plan de relèvement dont la valeur n'a pas été évaluée.

Au-delà de la spécification de Douala 4 comme destination des projets, la communauté urbaine et d'autres acteurs ont programmé et budgétisé des projets à l'échelle de la ville sans plus de précision. A cet effet il s'agit de :

- Etat du Cameroun : trois projets évalués à 2 427 000

000 de FCFA (3 699 938 €) dans le domaine du transport.

- Communauté Urbaine de Douala : 54 projets évalués à 949 578 975 331 FCFA (1 447 623 816 €) dans les domaines tous les six domaines (services publics, transport, commodités, immobilier, environnement, social et économique) ;

- Camerounaise des eaux : 2 projets évalués à 1 171 901 741 FCFA (1 786 553 €) dans le domaine des services publics.

Pour l'année 2022, une liste de projets maturés au sein de la commune de Douala 4 d'une valeur de 611 000 000 de FCFA (931 463 €) a été élaborée. Elle prend en compte des projets dans les **secteurs des services publics (eau en priorité), de l'immobilier (acquisition de terrain), du transport (routes) et des commodités (construction des écoles maternelles, primaires, etc.)**.

La commune envisage la réalisation de ces projets via le Budget d'Investissement Public. L'objectif est de plaider pour l'intégration de ces projets dans le budget des ministères sectoriels. Mais au-delà des sources externes, la commune peut miser sur son potentiel fiscal pour contribuer à la réalisation de certaines de ces priorités.



04

**ÉCHELLE DU QUARTIER
MAMBANDA**

Mambanda, un quartier pilote

Mambanda a été choisi comme quartier pilote dans le cadre du programme UPIMC. Ce quartier cristallise de nombreux enjeux transversaux et communs aux autres échelles étudiées, en matière de développement urbain.

Mambanda est **presque 3 fois plus peuplé que les autres quartiers de Douala 4 et incarne l'entrée principale des personnes déplacées internes à Douala.**

Les autres défis clés sont les suivants :

- **Un accès et une mobilité limités** vers et depuis le quartier. En effet, Mambanda est isolé du reste de Douala 4 et donc de la ville de Douala ;
- **La disponibilité en logements est insuffisante.** Les logements qui sont disponibles sont précaires. En général, plusieurs personnes sont entassées dans une seule pièce pour dormir ;
- **Le risque d'inondation est très élevé.** La saison des pluies à Douala dure 5 mois par an, au cours desquels Douala reçoit jusqu'à 468 mm en un mois. Douala reçoit environ 3174 mm par an. Compte tenu des effets du changement climatique, des précipitations plus importantes et moins prévisibles sont attendues, le quartier connaîtra probablement des inondations plus fréquentes et plus graves.
- **Une forte pollution.** Une mauvaise gestion des déchets combinée à une faible surveillance des activités industrielles a entraîné une grave pollution de l'eau, du sol et de l'air.
- **Manque de services urbains de base.** Pour accéder aux services de base, les habitants ont recours à des systèmes informels risqués pour l'électricité et l'eau, et à des décharges illégales pour éliminer les déchets.
- **Déficit d'équipements sociaux.** Les écoles publiques, les centres de formation et les centres de santé sont extrêmement limités. Afin de compenser ces lacunes majeures, le secteur privé a mis en place un écosystème privé de services. Cependant, ces derniers sont d'un coût prohibitif pour la plupart des résidents de Mambanda.

Mambanda est **un point d'arrivée pour les personnes déplacées internes (PDI) des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest touchées par la crise anglophone.** Les

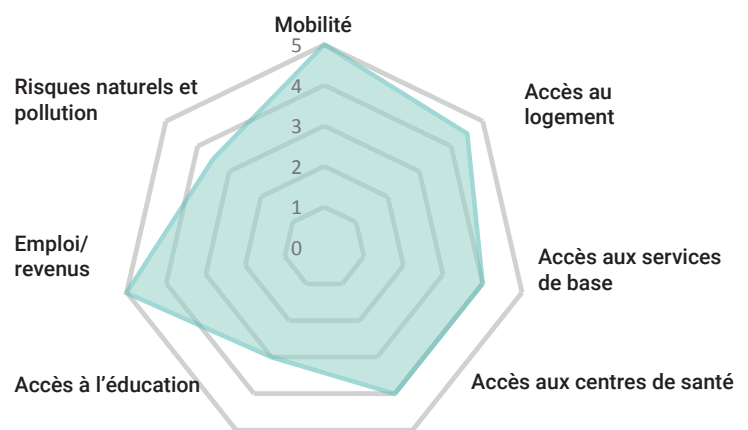


Fig. 31 Les défis urbains soulignés par les représentants des PDI
Source: UN-Habitat

personnes déplacées s'installent à Mambanda depuis le début de la crise en 2016. Des entretiens informels avec des résidents du quartier suggèrent que les déplacés internes trouvent un premier refuge à Mambanda avant de chercher des perspectives d'emploi plus lucratives et de meilleures conditions de vie dans d'autres quartiers ou arrondissements de la ville. Les principaux défis soulevés par les PDI sont décrits dans le diagramme ci-dessus. Par ordre d'urgence, ils comprennent : les infrastructures urbaines et les revenus/emplois, l'accès au logement, l'accès aux centres de santé et aux services urbains de base, l'environnement, l'accès aux établissements scolaires.

En raison de la nature complexe des défis identifiés dans ce profil, le cas pilote de Mambanda pourrait servir d'exemple pour développer une méthodologie d'intervention dans d'autres quartiers informels, présentant des enjeux similaires, où vivent des personnes déplacées à Douala.

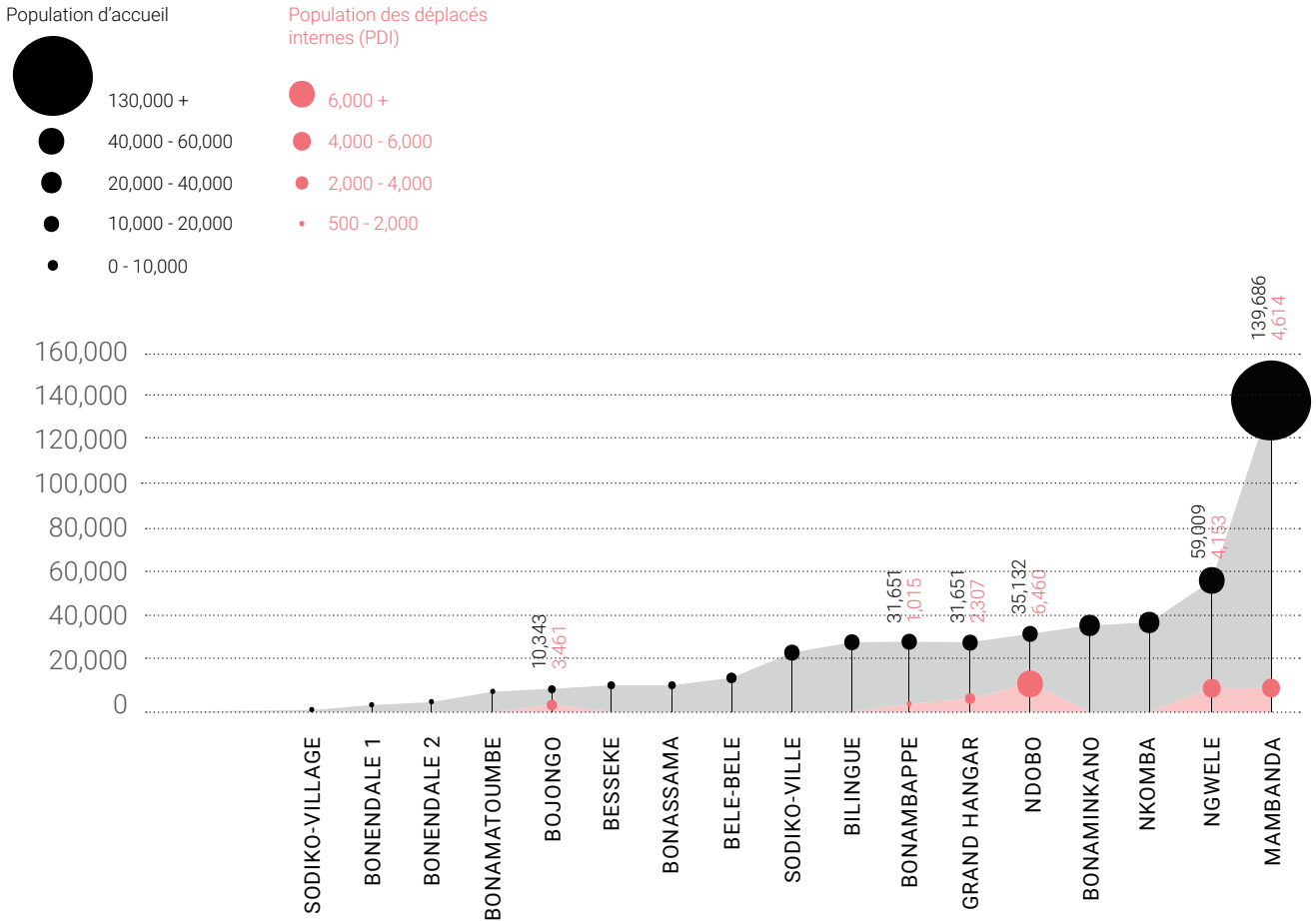


Fig. 32 Estimation de la population d'accueil par rapport à celle des PDI pour l'arrondissement de Douala 4* en 2021
Source: UN-Habitat

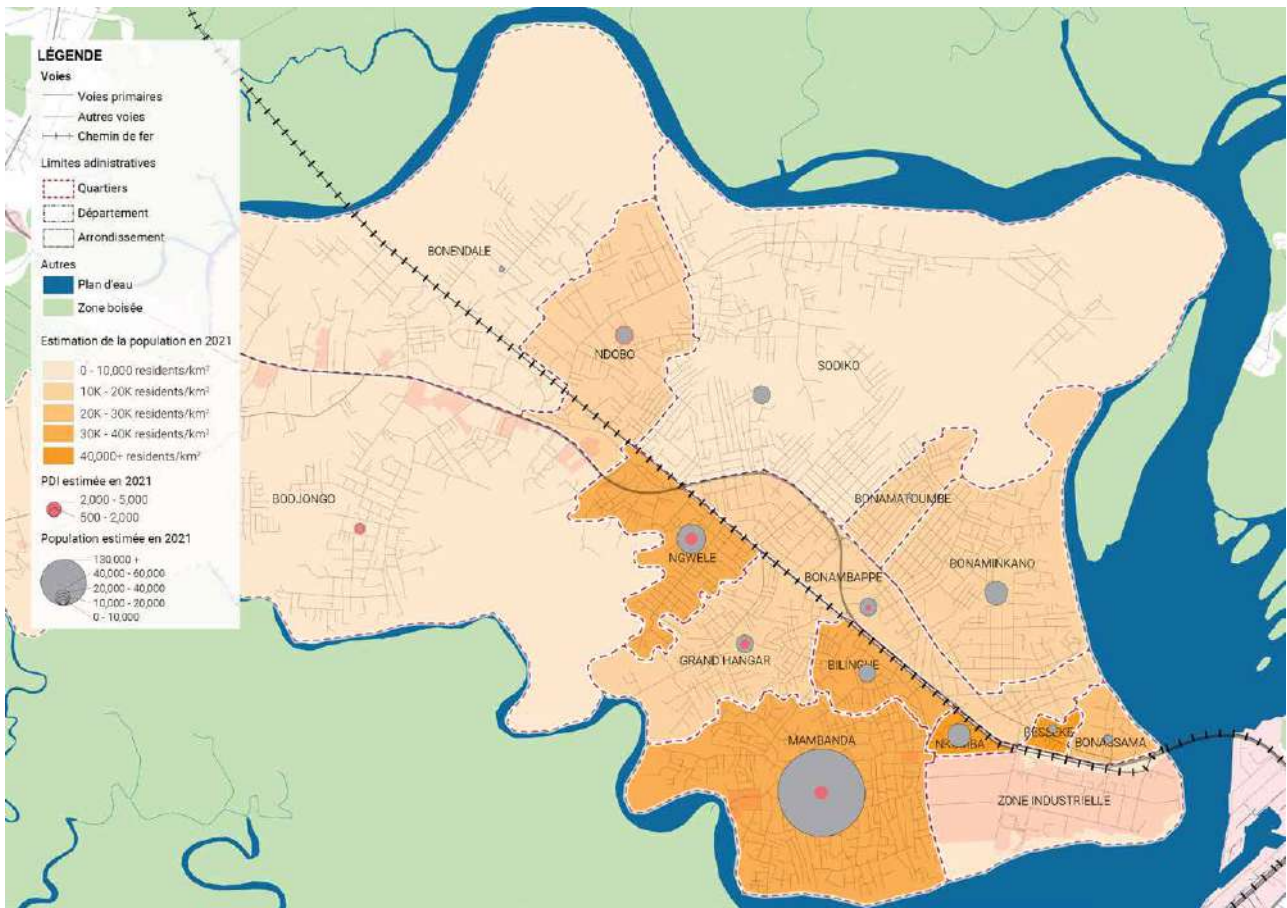


Fig. 33 La densité de population dans les quartiers de Douala 4. La densité de population à Mambanda est estimée à 31,461 personnes/km²
Source : ONU-Habitat

* Le recensement de la population effectué par différentes sources (BM, OCHA, INS) est basé sur les limites administratives officielles des quartiers, actuellement remises en question par le CAD 4.

Impacts territoriaux des flux migratoires

Tendances démographiques

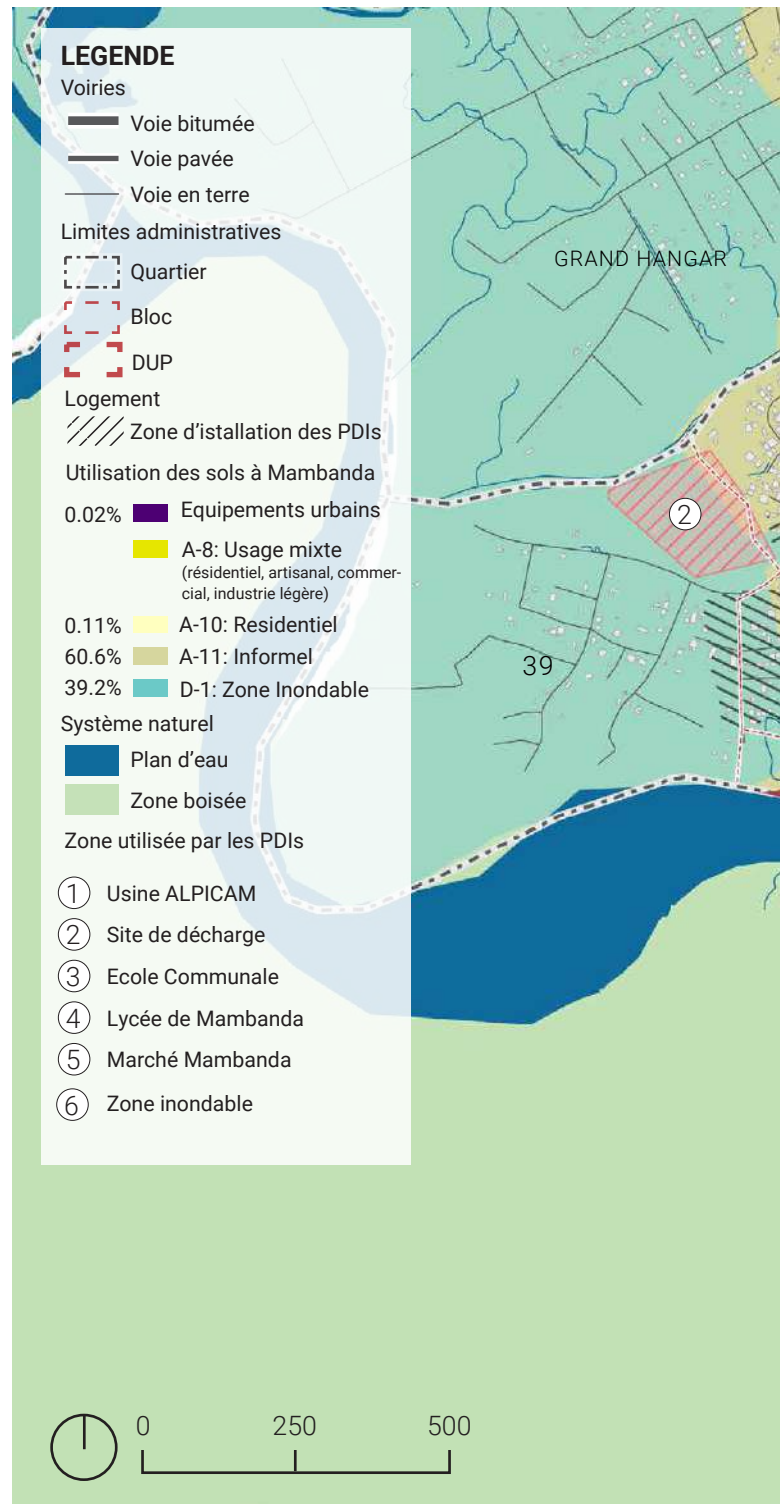
Mambanda a la plus grande population de la commune d'arrondissement de Douala 4, constituant près d'un tiers de la population totale estimée de l'arrondissement en 2021.⁶⁹ Il semble que la population a augmenté de près de 40% en six ans (entre 2015 et 2021). On estime que les personnes déplacées représentent environ 3,3 % de la population de Mambanda. Selon les représentants des personnes déplacées, l'âge moyen des personnes déplacées vivant à Mambanda est d'environ 25 ans. Bien que Nkomba, Besseke, Bilingue et Ngwele aient une densité plus élevée que Mambanda, le quartier est toujours deux fois plus dense (31 461 personnes/km²) que la densité minimale recommandée par UN-Habitat.

La majorité de la population est distribuée près de l'axe principal et de la seule route asphaltée de Mambanda (menant à l'usine Apicam). Les images des satellites confirment clairement les enquêtes de terrain d'ONU HABITAT: la forte tendance des résidents à construire plus près de cette route et du marché de Mambanda que dans les zones plus inondables du quartier, près du fleuve Wouri.

Habitations des personnes déplacées internes

Les PDI ont tendance à vivre soit avec leur famille, soit en l'absence de connaissances dans le quartier avec d'autres personnes déplacées venant du même village ou de la même région. Le lieu de leur installation s'explique par divers facteurs, notamment :

- **Un loyer abordable ou inexistant.** Les zones humides où les loyers ne sont pas perçus et où il y a moins de concurrence pour les terres sont souvent des lieux apparemment attrayants pour l'installation des PDI. La pêche et les autres activités liées à l'eau sont capitalisées dans ces zones. Il existe également un champ non développé adjacent au site utilisé comme décharge d'ordures dans le bloc 39 où des PDI se sont installées, ainsi qu'au Nord-Est de la décharge dans des blocs plus isolés (35-36) le long d'une des routes pavées.
- **Proximité des attracteurs économiques.** Quelques implantations se sont développées autour de l'usine Alpicam ou de petits centres le long des routes (magasins, cafés en bord de route). Ces localisations plus centrales permettent aux PDI un meilleur accès aux emplois et à la mobilité. Néanmoins, ces logements ne sont pas abordables pour toutes les PDI et la plupart d'entre elles s'installeront là où des emplois sont disponibles et/ou la vie en communauté est une option qui réduit le coût du loyer.
- **Proximité des équipements publics.** Les personnes déplacées se sont également installées autour des deux sites scolaires publics de Mambanda



- l'École Communale et le Lycée de Mambanda. Les terrains scolaires sont situés à proximité de la route principale et des routes pavées ainsi que des centres économiques de Mambanda. L'implantation à proximité des équipements publics et centres économiques permet le raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité.

- La **Déclaration d'Utilité Publique** notifiée le 28 mars 2022 vise l'ensemble de la zone du littoral du quartier de Mambanda, soit 96 ha qui seront utilisés pour l'aménagement de la zone portuaire. Cette zone accueille des PDI qui ont trouvé refuge dans ces zones non constructibles, des équipements publics (lycée Mambanda), et la société Alpicam, source



Photo 16. "Cases" en bois habitées par des PDI près du rivage du Wouri
Source : ONU-Habitat



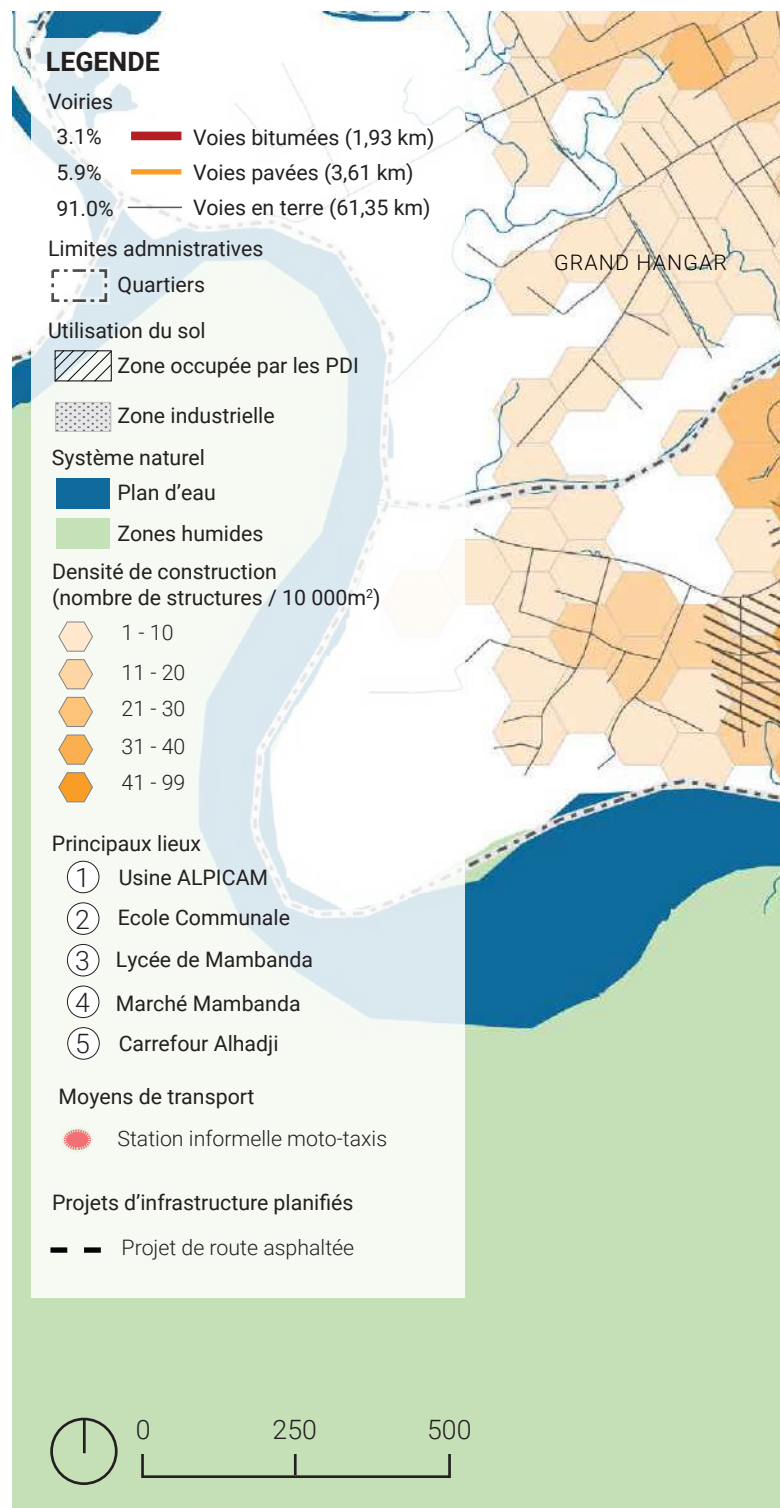
Photo 17. Maison habitée collectivement près du Lycée de Mambanda et l'installation des personnes déplacées
Source : ONU-Habitat

Desserte & mobilités

Le quartier de Mambanda est relativement isolé en raison d'une connectivité extrêmement limitée vers et depuis les autres quartiers. En fait, **le quartier est relié au reste de Douala 4 par une seule route asphaltée**. Cette route principale est reliée à quelques autres routes bordées de pavés (pour permettre à l'eau de pluie de s'infiltrer dans la nappe phréatique en dessous) qui mènent à des centres commerciaux et à des équipements publics, comme l'École Communale. **La plupart des habitants se rendent dans d'autres quartiers en taxi collectif ou en moto-taxi**. Cependant, cela n'est pas économique pour la majorité de la population car le prix d'un aller simple en taxi collectif entre Mambanda et le centre-ville de Douala 4 est de 250 FCFA, alors que le salaire mensuel moyen à Douala 4 est de 36000 FCFA, ce qui signifie qu'un aller simple coûte plus de 1/5 d'un salaire journalier moyen.

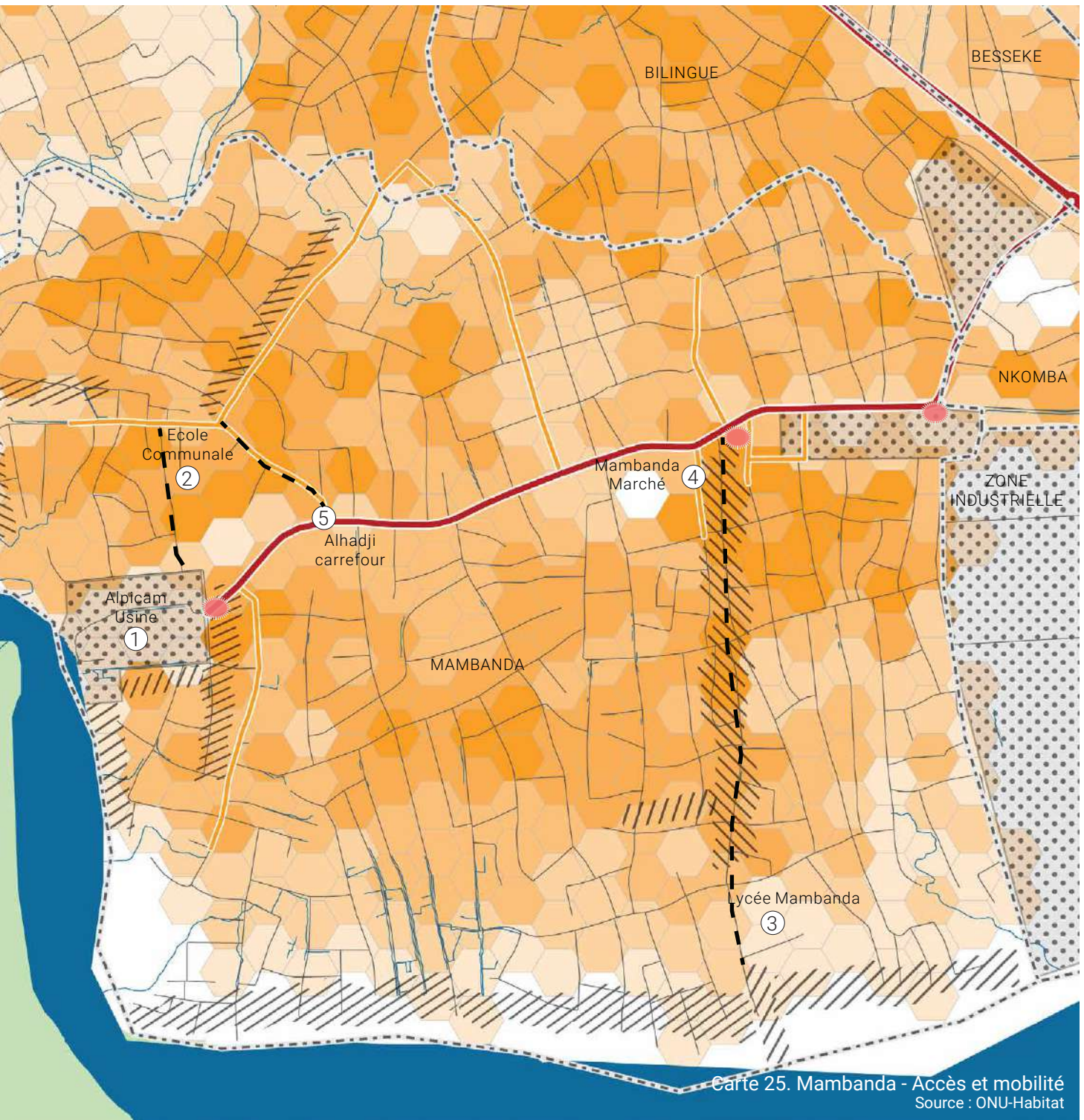
Au sein du quartier, le réseau routier actuel est peu développé, ce qui rend difficile l'accès aux écoles, aux établissements de santé et aux emplois. **Seuls 5,54 km de routes sont asphaltés ou pavés sur un total de 61,35 km. Le reste des routes sont en terre, ce qui signifie que la plupart de l'année, elles sont boueuses ou impraticables en raison de fortes pluies, rendant la mobilité difficile et souvent dangereuse.** Selon les représentants des PDI, il existe deux principaux moyens de transport - le vélo et la marche - mais il n'y a pas de différenciation entre les voies réservées aux véhicules motorisés et celles réservées aux piétons ou aux vélos. Dès lors, cela provoque des embouteillages, une augmentation des impacts de la pollution (c'est-à-dire des particules inhalées pour les piétons et les cyclistes) et des risques pour la sécurité.

Pour ceux qui disposent de moyens financiers pour utiliser les moto-taxis, des stations informelles sont positionnées stratégiquement le long de la route principale, notamment à l'intersection du marché de Mambanda et de la route menant au Lycée de Mambanda ; à l'entrée du marché ; et au bout de la route principale à côté de l'usine Alpicam. **Les personnes déplacées marchent ou font du vélo le long de la route principale lorsque les moto-taxis ne sont pas disponibles ou trop chers.**



Afin de pourvoir aux besoins des employés privés, des étudiants ou des patients, certaines entreprises privées (par exemple Alpicam), des écoles et des centres de santé proposent des minibus pour accueillir leurs groupes respectifs.

L'arrondissement de Douala 4 et la Communauté Urbaine de Douala (CUD) prévoient d'asphalter les routes menant au Lycée de Mambanda, au carrefour Alija, à l'École Communale et au carrefour John White d'ici la fin du mandat actuel du Maire.



MODES DE TRANSPORTS	DANS MAMBANDA	DANS DOUALA 4	DEPUIS MAMBANDA AU CENTRE VILLE DE DOUALA
Moto-taxi	100- 500 Fcfa (selon la distance)	jusqu'à 1000 Fcfa	>1000
Taxi collectif	N/A - Les taxis ne peuvent pas rentrer dans le quartier en raison de l'état dégradé des routes	Jusqu'à 250	Sans régulations, les clients doivent négocier les prix
Transport public	N/A	?	Taxi collectif ou taxi-moto+ Bus

Tableau 6. Prix des différents types de transport à l'intérieur de Mambanda, Douala et de Mambanda au centre ville de Douala
Source : ONU-Habitat



Photo 18. Sociétés privées ou écoles privées fournissant un service de transport privé
Source : ONU-Habitat



Photo 19. L'une des routes secondaires à Mambanda bitumée avec des pavés semi-perméables
Source : ONU-Habitat



Photo 20. Planches de bois assemblées constituant des mini-ponts pour accéder aux maisons
Source : ONU-Habitat



Photo 21. Entre les différents bâtis, des chemins de terre étroits ont été constitués afin de circuler
Source : ONU-Habitat



Photo 22. Beaucoup de routes à Mambanda sont des chemins de terre. Pendant l'année, les fortes précipitations, l'accès aux routes peut être difficile. Source : ONU-Habitat



Photo 23. En dépit de la position géographique du quartier le long de la rivière du Wouri, le transport fluvial est réservé aux activités de pêche
Source : ONU-Habitat

Accès à l'eau potable et à l'électricité

Les services urbains ne sont pas répartis de manière égale dans les 39 blocs de Mambanda. Il existe des disparités géographiques, avec de nombreux problèmes (accessibilité limitée, inondations, mauvaise alimentation en eau potable, connexion informelle au réseau électrique) qui se concentrent dans les zones situées le long des rives du fleuve Wouri. Les zones résidentielles bénéficiant des meilleures prestations de services sont situées le long de la route principale. L'accès à l'électricité et à l'eau potable dans les zones où l'accessibilité aux services municipales est limitée (par exemple, bloc 39 et blocs le long de la rive), est assuré par des connexions non autorisées aux réseaux principaux. Les ménages connectés au réseau principal fournissent aux ménages qui ne le sont pas, l'accès à l'eau et à l'électricité par des connexions en «toile d'araignée» contre une contribution financière.

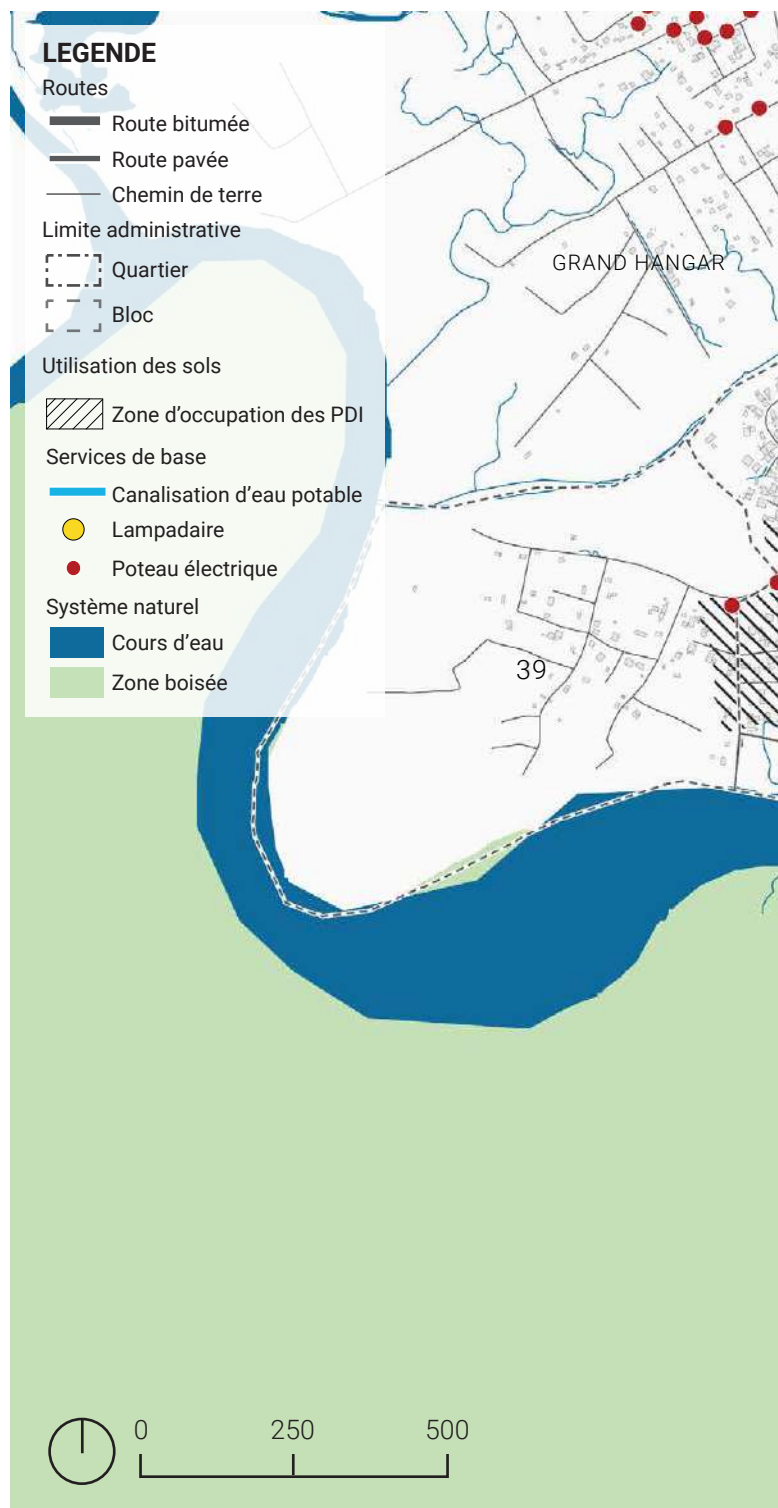
Eau potable

Le réseau d'approvisionnement en eau potable de Mambanda est géré par CAMWATER. Cependant, **l'accès à l'eau potable est limité à une très faible proportion de ménages en raison de l'extension limitée du réseau sur le site, qui s'étend principalement le long de la route principale, comme le montre la carte ci-contre.**

Les blocs où l'accès à l'eau potable est limité sont principalement situés dans la zone sud au bord de l'eau. Il s'agit des parcelles 12, 17, 18, 23, 24, 27, 28, 30, 38 et 39. Pour pallier à ce manque d'eau potable, les habitants ont recours à des solutions alternatives telles que :

- Le raccordement non autorisé au réseau principal ;
- La construction de forages et de puits d'eau. L'eau de ces puits n'est pas traitée et potentiellement polluée en raison de l'infiltration des résidus des activités industrielles de la zone et plus en général des déchets non traités ;
- Achat d'eau à un voisin qui dispose d'un raccordement légal ou d'un puits. 20 litres d'eau coûtent en moyenne 25 FCFA.

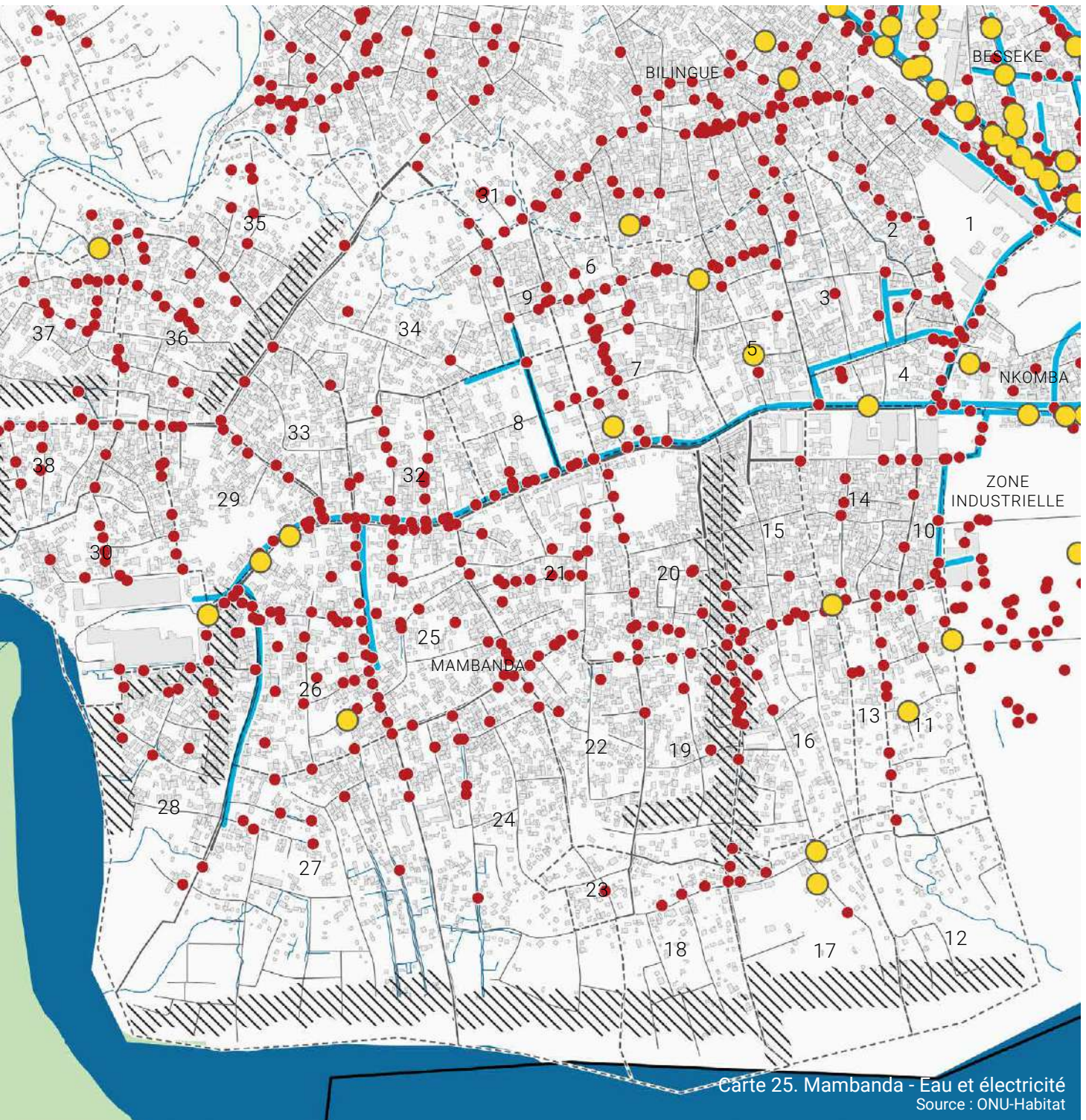
L'offre d'eau potable disponible dans le quartier est insuffisante pour répondre à la quantité minimale d'eau nécessaire à la satisfaction des besoins quotidiens d'une personne (boisson, cuisine, hygiène, etc.), qui



est recommandée à 20 litres selon l'OMS et l'UNICEF. Une extension du réseau d'eau potable est en cours grâce à un partenariat entre FEICOM, CAMWATER et l'arrondissement de Douala 4. Ce projet vise à étendre le réseau d'eau jusqu'au bord du fleuve, soit à environ 500 mètres de la chefferie Mambanda.

Électricité

La société nationale de distribution d'électricité du Cameroun, ENEO, fournit l'électricité à Mambanda. La présence de l'entreprise dans le quartier est attestée par des poteaux électriques installés le long de quelques



routes centrales du quartier. Cependant, ce réseau ne couvre pas suffisamment tous les besoins en électricité. Les blocs 8, 32-34 et les blocs situés le long du fleuve Wouri sont mal desservis. Dans ces zones, les communautés ont recours à l'essence, au diesel, au gaz naturel pour alimenter des générateurs, et utilisent généralement du bois pour cuisiner. Ces sources d'énergie contribuent non seulement aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution de l'air, mais exercent également une pression sur l'écosystème local, car les résidents dépendent souvent des mangroves voisines comme source de bois. Les connexions informelles

(sous-distribution) au réseau principal sont également courantes et surchargent souvent le réseau. **Le taux de couverture de l'éclairage public dans le quartier est également extrêmement faible** – il est concentré le long de la principale route asphaltée. De facto, cela signifie que peu d'activités économiques sont possibles le soir et la nuit.

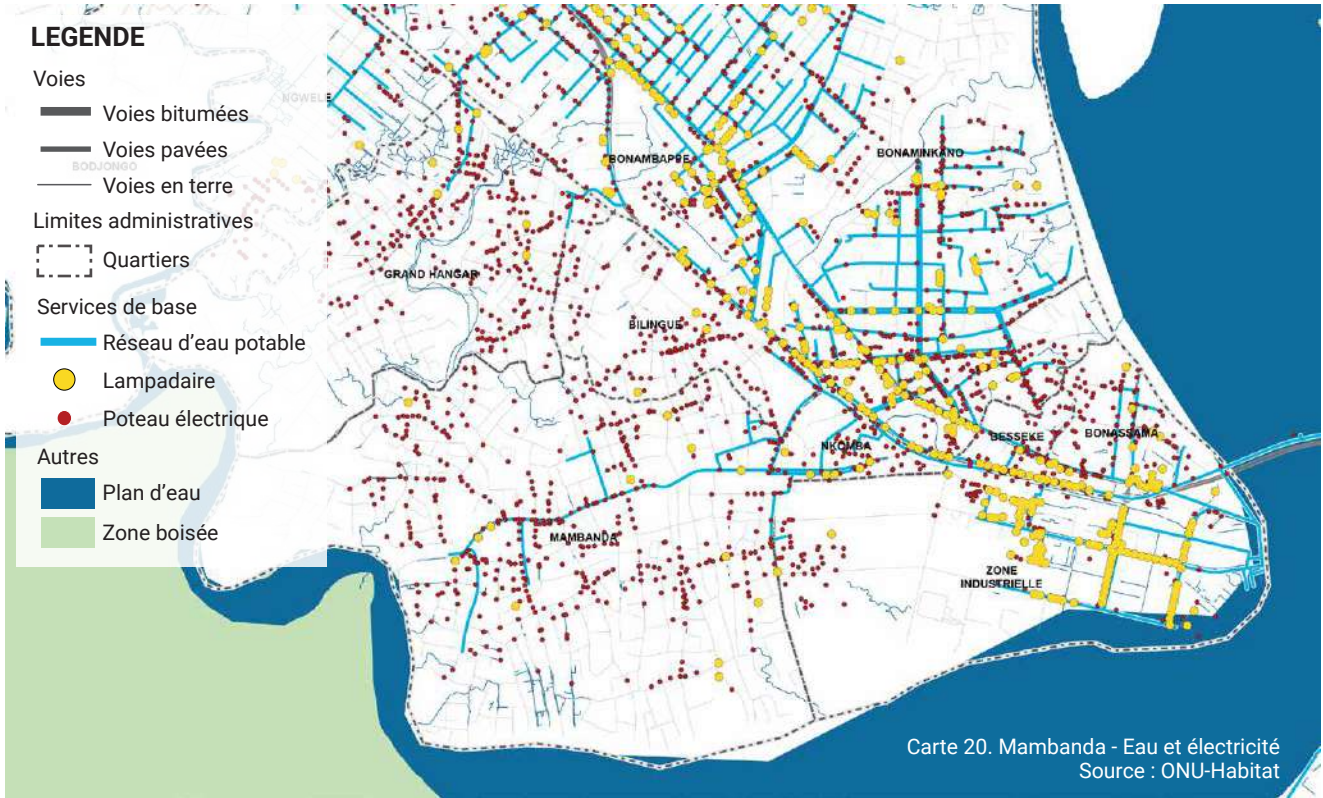
Les coupures de courant sont également extrêmement problématiques, les résidents signalant plusieurs pannes par jour. Associé à un manque d'éclairage public, il existe un sentiment collectif d'insécurité, en particulier pour les enfants, les jeunes et les femmes.



Photo 24. Le raccordement informel en "toile d'araignée" au réseau électrique à Mambanda
Source : ONU-Habitat



Photo 25. Fontaines à eau privées dont l'eau est commercialisée aux habitants
Source : ONU-Habitat



Etablissements de soins de santé

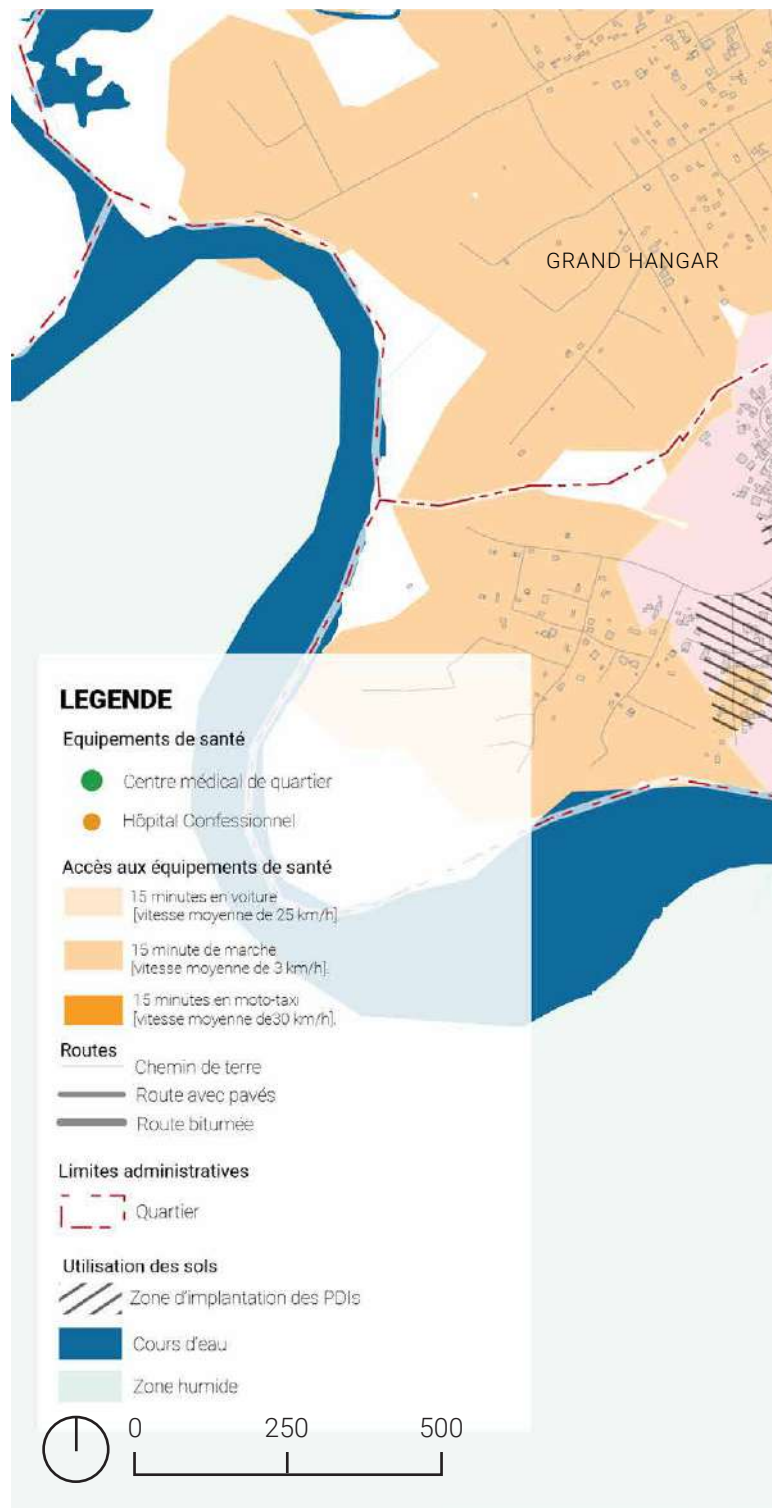
Mambanda manque cruellement d'infrastructures publiques en raison de l'insuffisance de la planification urbaine et des mécanismes de régulation. Malgré **la croissance rapide de la population et l'augmentation des terres utilisées pour le logement, le développement d'écoles et d'établissements de formation ainsi que de centres de santé, de centres de loisirs et d'espaces publics ouverts n'a pas suivi le rythme. Pour compenser ce manque, des structures privées ont été construites**, notamment des écoles primaires et de petites cliniques locales.

Les PDI ont accès aux infrastructures publiques. Cependant, le nombre insuffisant de structures par rapport au nombre de résidents les pousse à se tourner vers des centres privés, ce qui met à rude épreuve leurs budgets déjà épuisés et limite leur capacité à accéder aux soins en cas de besoin.

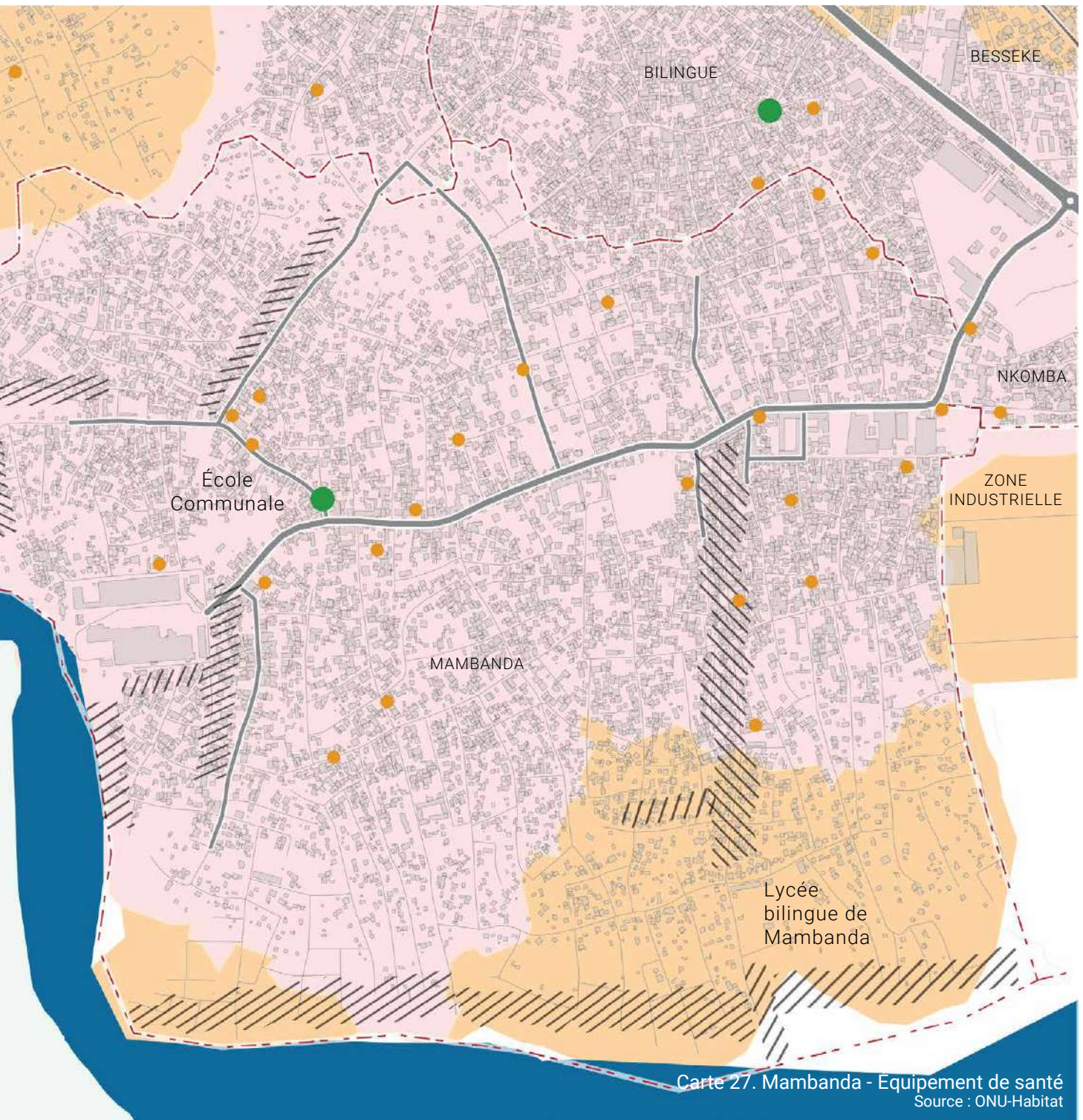
Infrastructures de santé

Il n'y a pas d'hôpitaux publics dans les limites administratives de Mambanda. Néanmoins, le CMA de Bonassama est situé juste au Nord du quartier, le long de l'Ancienne Route. Il y a également **12 centres de santé privés** enregistrés dans les limites de Mambanda. Selon le chef de quartier de Mambanda, chaque quartier dispose également d'au moins un centre de santé communautaire et d'un centre de santé privé. Cependant, **ces centres privés disposent de très peu de ressources matérielles et ne parviennent généralement pas à répondre aux besoins du quartier.** De plus, les services de santé ne sont pas gratuits, les coûts des examens, des traitements et des médicaments empêchent l'accès à la plupart des familles économiquement défavorisées et déplacées de Mambanda. En effet, **les coûts sont plus élevés que dans les hopitaux publics.** Il existe cependant des programmes de soutien par lesquels les familles locales contribuent à payer les soins médicaux des personnes déplacées. Les PDI privilégient des soins médicaux «maisons» ou «artisanaux», aggravant leur précarité et la dangerosité corrélée à l'auto-médication.

L'accès géographique à ces centres de santé privés reste relativement difficiles, comme le montre la carte, l'absence de route en bon état conjugué à un maillage



morcelé, et une diversité des modes de transports limités accentuent la précarité de condition de vie des communautés d'accueil et des PDI.



Infrastructures éducatives

Éducation - Equipements éducatifs et récréatifs

Le quartier de Mambanda dispose d'une école primaire publique, l'École communale, et d'une école secondaire publique, le Lycée bilingue de Mambanda. Compte tenu de la croissance rapide de la population dans le quartier, la capacité de ces établissements est insuffisante pour répondre aux besoins des communautés d'accueil et des personnes déplacées. Des écoles privées ont été construites pour aider à répondre aux besoins d'éducation. L'État a lancé un projet de fermeture de ces écoles, qui ne sont pas officiellement enregistrées et dont les programmes ne sont pas conformes aux règles de la profession. Le lycée bilingue de Mambanda risque également de fermer car il se trouve dans le périmètre délimité d'une Déclaration d'Utilité Publique pour l'extension des activités portuaires.

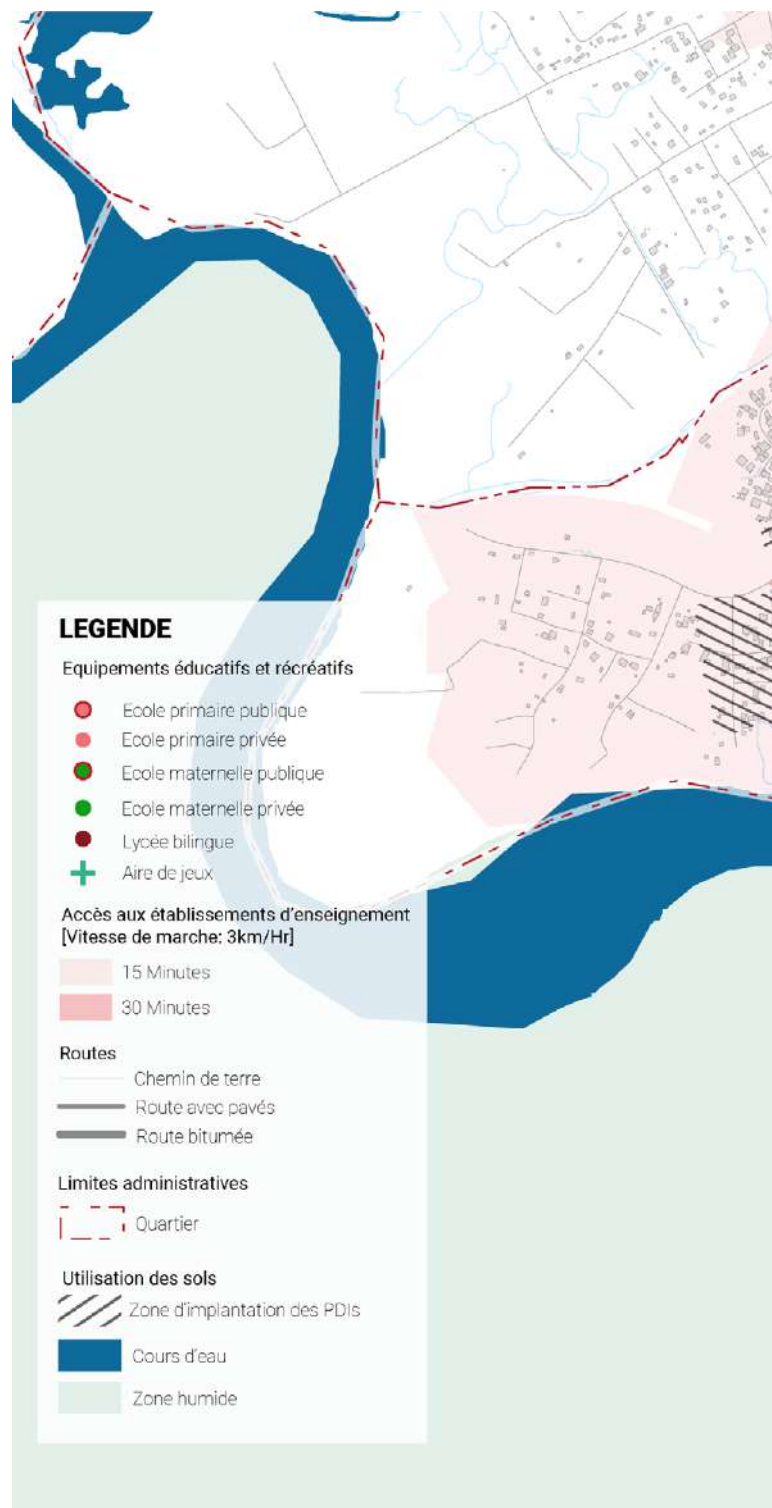
Les déplacés internes ont accès aux écoles publiques.

Le taux de scolarisation des enfants déplacés est faible en raison du revenu limité des parents.

Étant donné que l'école publique est non seulement éloignée de l'endroit où résident de nombreuses personnes déplacées internes, mais qu'elle est également saturée, de nombreux parents n'ont d'autre choix que de recourir à des écoles privées coûteuses. Les familles ayant quatre enfants ou plus doivent souvent faire le choix difficile de concentrer leur investissement éducatif sur un seul enfant au détriment des autres.

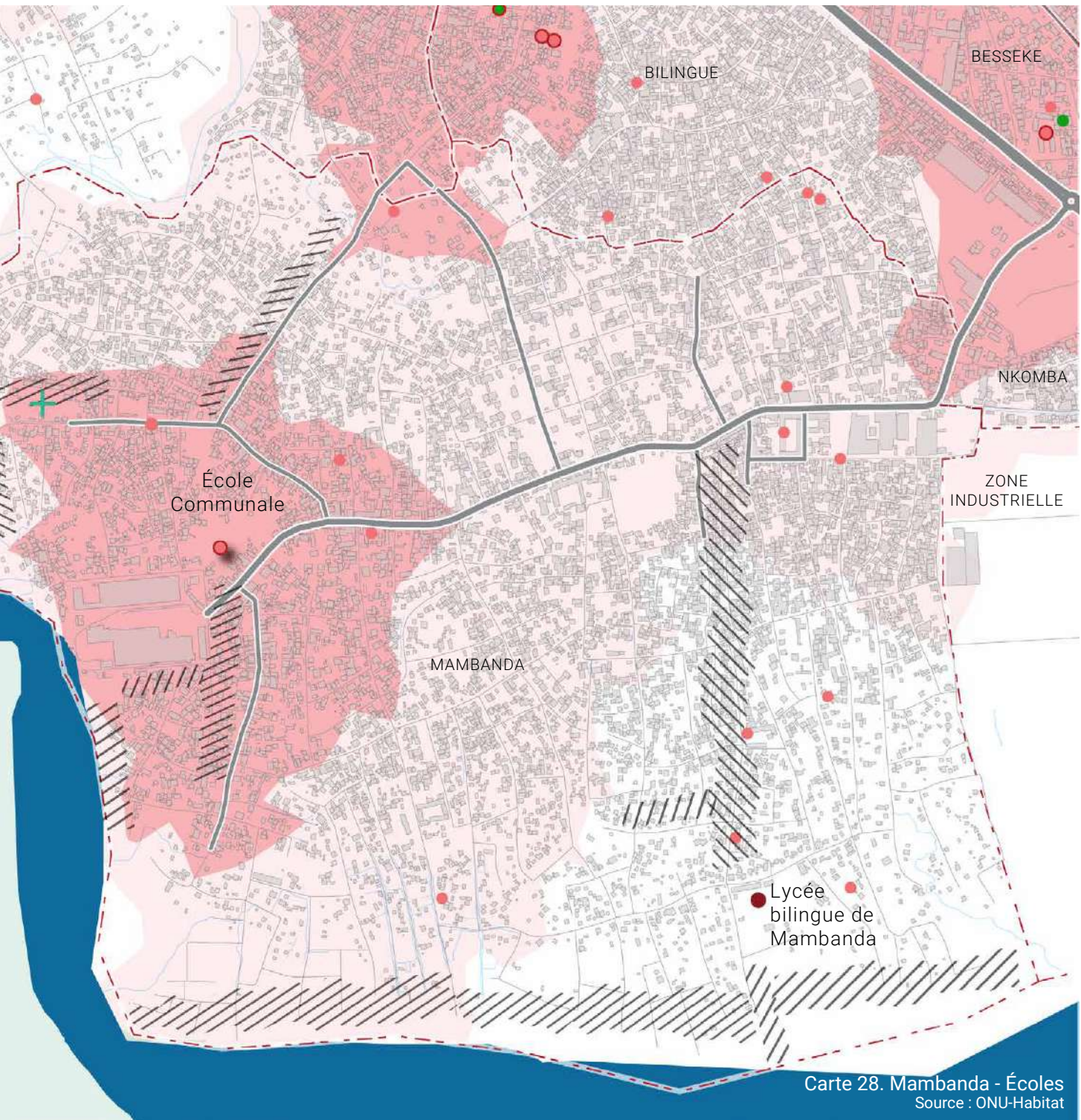
Espaces récréatifs et de sociabilisation

Il existe très peu d'espaces de sociabilisation, compte tenu que les espaces publics n'existent pas hormis l'existence de jardins sur des ronds-points. Le marché de Mambanda fonctionne comme un espace de sociabilité pour la communauté d'accueil et les PDI. C'est le point de rencontre privilégié des femmes de la communauté qui passent du temps à vendre et à acheter des marchandises tout en échangeant des nouvelles et des informations. Un système d'entraide s'articule autour de ce marché, proposant des emplacements, et des activités pour les PDI. La location de l'espace coûte 5 000 FCFA par mois, plus une taxe communale supplémentaire de 100 FCFA par jour, soit 3 000 FCFA par mois. Pourtant, l'espace est limité, surtout si l'on tient compte de la demande supplémentaire des PDI ces dernières années, qui souhaitent vendre des fruits,



des légumes, du poisson, des vêtements d'occasion et d'autres articles dans le quartier.

Étant donné le manque de terrains disponibles pour la construction, l'établissement de nouvelles installations est généralement assez difficile. La cour de l'école communale est le seul espace ouvert disponible pour les loisirs, mais comme elle est inondable, elle n'est pas adaptée aux sports pendant la plupart des mois de l'année. Les cafés le long de la route principale et les bars de quartier fonctionnent comme d'autres espaces sociaux, permettant aux gens de



se rencontrer de manière informelle et, dans de nombreux cas, contribuent à renforcer les liens entre les communautés d'accueil et de déplacées.



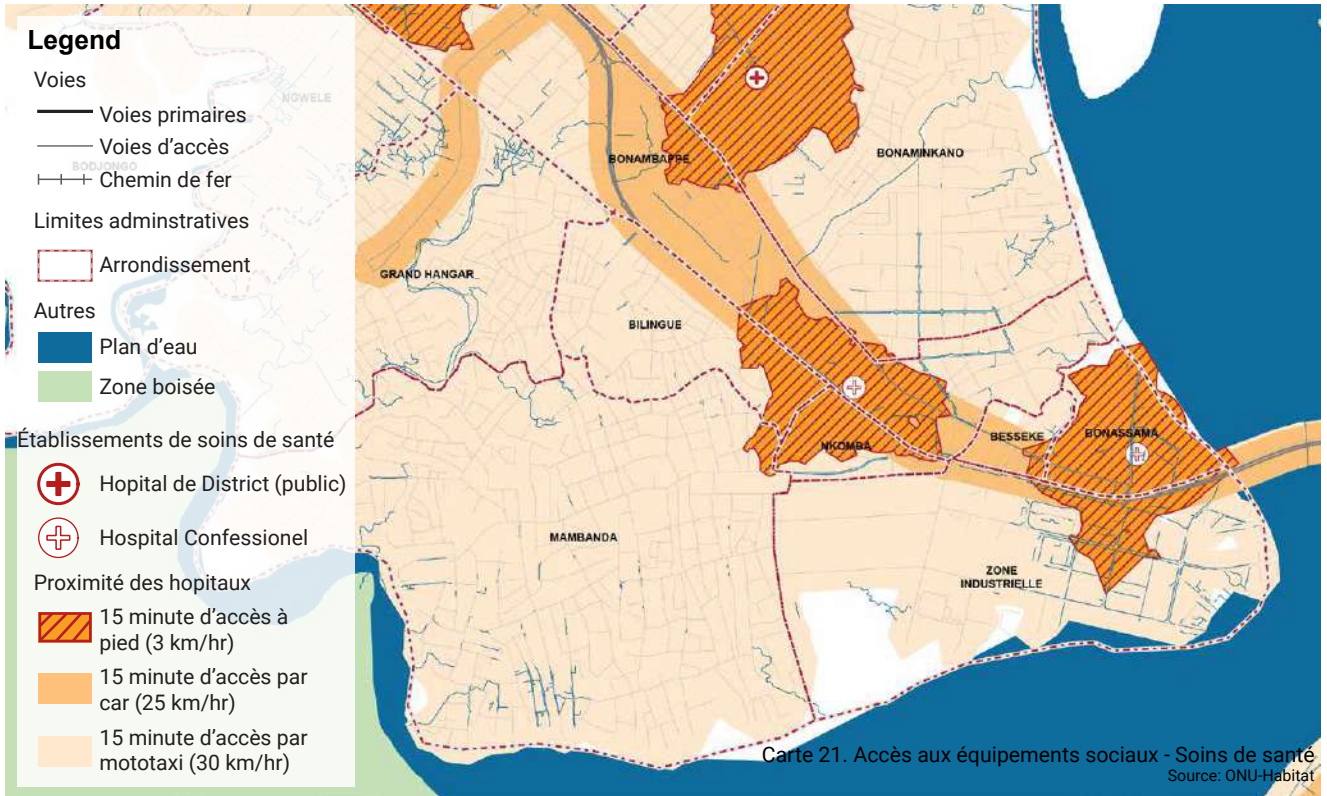
Photo 26. École Communale est la seule école primaire publique de Mambanda
Source : ONU-Habitat



Photo 27. Le Centre de santé public de Mambanda
Source : ONU-Habitat



Photo 28. Ecole privée près de l'École Communale
Source : ONU-Habitat



05

DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

DÉFIS ET OPPORTUNITÉS : ENJEUX TRANSVERSAUX ET COMMUNS AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

ENJEUX STRATÉGIQUES



Croissance rapide et répartition de la densité de la population

- Au cours des 30 dernières années, l’empreinte urbaine de Douala a plus que doublé, passant d’une superficie totale de 108 km² à 240 km². Aujourd’hui, des arrondissements comme Douala 4 (+ 9,09 % de la population entre 1990 et 2021) sont considérés comme des banlieues/villes périphériques de Douala mais appartiennent au Grand Douala. Ces banlieues/villes périphériques devraient continuer à s’étendre à l’avenir si aucun plan d’urbanisme n’est établi.
- Dans ce contexte, la part des PDI a encore augmenté au cours des dernières années. En 2018, au niveau du Wouri, il y avait 28 000 PDI, alors qu’en 2021, il y en avait 36 692 sur une population totale de 3 341 702 personnes. En 2021, le nombre de personnes déplacées au sein de leur propre pays était quatre fois supérieur à celui des demandeurs d’asile et des réfugiés. La continuité des conflits aura un impact sur la croissance des arrondissements tels que Douala 4, qui accueille près de deux fois plus de PDI que Douala 3 ou 5.
- La tendance démographique de Douala 4 est centrée sur Mambanda, qui a connu une augmentation de sa population de 37 % au cours des six dernières années. La croissance des PDI à Mambanda est également très élevée, avec une augmentation de 28 % au cours de la seule année écoulée (2021).

Un développement urbain sans vision commune partagée

- L’étalement urbain actuel de la ville et la discontinuité urbaine reflètent un manque de coordination dans les projets malgré le Plan d’Aménagement Urbain (2012) désuet, et entre les parties prenantes. À l’heure actuelle, en 2021, il n’y a pas de plan directeur ou de plan d’ensemble en place, à l’exception du POS et du PDU (2012) pour gérer cette croissance et empêcher l’étalement de la ville de Douala. Une multitude d’outils de planification ont récemment été mis en place à différentes échelles (Plan Municipal, Plan de Secteur) sans aucune concertation commune. Par conséquent, l’extension des arrondissements de Douala et Douala

4 suit un schéma diffus et linéaire le long des routes principales – la Pénétrante Ouest (N5) – menant à la sortie de la ville, avec des bâtiments de part et d’autre de la route principale et des établissements informels dans les quartiers reculés. La discontinuité urbaine se reflète à toutes les échelles (ville, arrondissement et quartier). Il est difficile de trouver un fil conducteur entre les différentes actions menées à Douala 4 et à Mambanda.

- De plus, la ville de Douala connaît une forte dynamique de projets urbains, mais n’est pas coordonnée dans son ensemble aujourd’hui. L’information n’est pas partagée entre les acteurs de la région. Cette tendance est le résultat d’un manque de coordination et de communication entre les parties prenantes des projets, créant parfois des disparités et/ou des tensions territoriales. La collecte de données et le partage d’informations sont relatifs à chaque organisation et les résultats sont parfois contradictoires. La décentralisation des compétences a accentué cette organisation entre acteurs. En effet, l’information sur les différents projets lancés à l’échelon supérieur est parfois diffusée tardivement au niveau inférieur. Cette hiérarchie verticale forte empêche la fluidité dans les processus de partage de l’information.

DÉFIS SPATIAUX



Des régimes fonciers complexes et concurrentiels

- La gestion foncière à Douala 4 est caractérisée par des systèmes à la fois légal et coutumier. Le manque de données et les ramifications des terres gérées par le droit coutumier compliquent la planification au sein de Mambanda. L’accès aux titres de propriété n’est pas garanti dans ces quartiers informels. De plus, à Mambanda, les constructions de fortune ont souvent lieu sur des « terres restantes » situées dans des zones inondables où le développement devrait être évité, ce qui expose les communautés vulnérables à des risques supplémentaires.

- L'occupation « friches urbaines » révèle l'absence de contrôle foncier pour la création d'équipements. Pour tracer des trajectoires durables et assurer la stabilité des résidents, la vision future de Mambanda devrait prendre en compte les frontières qui répondent aux deux systèmes.

Système de logements indécents dans les zones vulnérables

- En ce qui concerne la croissance démographique de la ville, la tension sur le marché immobilier a entraîné une augmentation des prix et de nouvelles configurations de logements. Les habitants qui ne trouvent pas de logement dans le centre-ville s'installent à la périphérie de Douala, tandis que les plus pauvres s'installent dans des zones à haut risque comme les marais. La densification de la ville reste limitée. Une part insuffisante d'immeubles de trois étages ou plus ont été construits et sont réservés aux populations aisées. A Douala 4, ces immeubles sont situés en bord de route à des prix élevés.
- Une grande partie de la ville est considérée comme zone inondable. Dans les zones à très haut risque, le PDU n'autorise pas la construction, ce qui limite la zone constructible et la disponibilité des terrains. Par conséquent, l'offre de logements existante n'est pas suffisante par rapport à la croissance de la population et l'offre abordable des loyers limite le choix pour les populations vulnérables. Il n'y a pas de logements sociaux à Douala 4.
- À Mambanda, en raison de l'absence de structures d'accueil et de programmes de logements sociaux, les PDI s'installent dans des quartiers informels qui ne sont pas propices à l'occupation, comme dans des zones marécageuses ou des lieux pollués. Les logements ne disposent pas des services de base tels que l'électricité, l'eau potable et une évacuation des eaux usées et des déchets. Les options de logement sont limitées à trois choix pour les PDI : vivre dans des familles de la communauté d'accueil ou d'anciennes familles de PDI, louer une chambre dans la zone marécageuse ou occuper gratuitement une chambre rudimentaire et insalubre dans les zones marécageuses, augmentant le risque sanitaire. Ces choix limités ont un impact sur leur stabilité et aggravent leurs conditions de vie.

Infrastructures de transport peu diversifiées et peu qualitatives

- Le réseau routier de Douala 4 est inégalement développé et de mauvaise qualité, ce qui impacte les choix des modes de déplacement. Il promeut les systèmes de transport privés et n'est pas propice à l'augmentation des systèmes de transport public. Les transports en commun à Douala 4 sont limités à une ligne de bus qui dessert principalement le parc d'activités. L'efficacité de ce système de transport est perturbée par le manque d'informations sur son service et le manque d'installations dans les gares routières (pas de signalisation, pas de places réservées). Seuls les modes de transport individuels (moto-taxi, véhicules privés, taxi, marche) permettent de se déplacer facilement dans la ville. La connexion avec les quartiers informels est rendue difficile, ce qui rend l'accès aux centralités économiques plus difficile.
- A l'intérieur de Mambanda, le nombre de routes est limité et celles qui existent sont généralement de très mauvaise qualité : 5,54 km goudronnés sur 61,35 km, ce qui conduit à limiter l'accès au quartier et à marginaliser les habitants. Mambanda est composée de zones marécageuses et n'est pas équipée d'infrastructures résilientes pour limiter les dégâts causés par les inondations. Pendant les périodes pluvieuses, les routes sont impraticables. Le manque d'accès est un vecteur de marginalisation et de paupérisation pour les populations, et il retarde le développement du quartier.

Inégalité face l'accès aux services de base

- L'offre et la qualité des services de base à Douala et à Douala 4 restent largement inéquitables. En effet, le centre de la ville de Douala et les quartiers résidentiels de Douala 4 disposent d'une offre assez importante et structurée. Cependant, au sein de ces quartiers, il existe des zones (quartiers informels) inégalement couvertes par les services de base. En effet, la Commune de Douala 4 dispose d'un réseau d'alimentation en eau potable, d'alimentation électrique et de réseaux d'assainissement inadéquats et inégalement répartis sur l'ensemble de son territoire.
- Le drainage, le traitement des eaux usées et la gestion des déchets sont également une préoccupation majeure pour la ville de Douala et Douala 4. En effet, l'absence d'un réseau structuré et le manque d'entretien des infrastructures existantes – déjà saturées face à la croissance démographique – entraînent de

nouveaux défis urbains pour la ville de Douala tels que la prolifération des maladies (par exemple le choléra). Ces zones sont celles où les personnes déplacées et vulnérables sont les plus susceptibles de s'installer en raison de leurs contraintes économiques et de leur accès limité au marché légal du logement.

- À Douala 4, l'absence de planification urbaine ne permet pas une gestion optimisée de ces problèmes. Dans des quartiers comme Mambanda, l'absence de système d'assainissement et de gestion des déchets génère des incivilités. Les habitants jettent leurs déchets de manière désordonnée dans l'espace public ou les brûlent dans des zones sauvages, ce qui a de graves conséquences sur la santé et l'environnement.

Une offre médiocre et insuffisante d'équipements publics

L'offre d'équipements publics (équipements éducatifs, centres de santé, espaces récréatifs et sociaux) dans la ville de Douala reste limitée. Bien que le plateau central de la ville (Bonandjo, Akwa, Deido, Bali, Bonapriso) ainsi que les quartiers administrés (Bonamoussadi, Makepé, etc.), bénéficie d'une offre d'équipements publics, les autres communes d'arrondissement accueillant un grand nombre de PDI souffrent d'un déficit d'équipements.

Education

- L'infrastructure scolaire étant insuffisante, l'offre privée prolifère au sein de la ville de Douala pour pallier ce déficit. Cependant, les frais de scolarité élevés par rapport au revenu journalier des ménages (300 FCFA/jour en moyenne) génèrent des inégalités d'accès à l'éducation. De plus, l'absence de contrôle régulier de ces centres éducatifs par l'État est l'un des principaux défis. En effet, la qualité des programmes, parfois incompatible avec le programme d'enseignement officiel, contribue à renforcer les inégalités.

Système de santé

- L'offre de santé publique est de mauvaise qualité. À l'exception de l'hôpital de la CAD 4 qui offre une large gamme de services, l'essentiel de l'offre publique dans la commune de Douala 4 se limite aux services de premiers secours et de maternité. Ce déficit est compensé par le développement de centres de santé privés, dont certains sont illégaux et manquent d'équipements de qualité. Ces centres de santé précaires proposent des

prix qui sont exorbitants au regard des revenus de la population : il faut déboursier à partir de 3 000 FCFA (5,28 USD) pour une simple consultation, contre 1 000 FCFA (1,76 USD) dans un établissement public.

- De plus, la pandémie de COVID-19 a rendu plus difficile l'accès à ces établissements de santé. À cela s'ajoutent les longues distances à parcourir pour accéder à ces établissements : plus de 50% de la population de Douala 4 doit marcher plus de 30 minutes pour accéder aux services de santé.

Espaces récréatifs, de sociabilité et ludiques

- L'offre d'équipements sportifs et récréatifs et d'espaces publics est inexistante à Douala 4. Pour pallier ce manque, des installations telles que des cours d'école ou des friches sont utilisées comme terrains de jeux. Sinon, les riverains se rendent dans d'autres quartiers pour avoir accès à des installations sportives et récréatives, mais plus de la moitié de la population de Douala 4 doit marcher au moins 30 minutes pour accéder à une installation sportive et récréative. Cette situation peut s'expliquer par le manque d'équipements, la mauvaise répartition sur le territoire mais aussi par la mauvaise qualité des routes qui parfois ne permettent pas l'accès même à moto.

DEFIS SOCIO-ECONOMIQUES



Répartition inégale des richesses

- Douala est un pôle économique à l'échelle locale en Afrique Centrale. Cependant, la richesse n'est pas répartie équitablement, la moitié des ménages vivent avec moins de 150 000 FCFA/mois (258 USD/mois). En 2014, environ 45 % de la population vivait en dessous du seuil de pauvreté de 3,20 dollars par jour.⁷⁰ Le secteur informel représente près de 60 % des emplois de la ville.
- En dépit de l'attractivité économique de Douala 4, la mauvaise qualité du réseau de transport ne permet pas à toutes les riverains notamment les plus vulnérables d'atteindre les principales centralités économiques où elles peuvent avoir accès aux offres d'emploi.

Chômage

À Douala 4, la plupart des PDI ont abandonné la carrière

qu'ils exerçaient dans leur ville d'origine. Le marché de Mambanda est devenu un pourvoyeur d'emplois pour les PDI, même si le prix de la location d'un espace est très élevé. Le loyer peut monter jusqu'à 3000 FCFA par mois, (selon la localisation), ajouté à la taxe commerciale. A Mambanda, les petites centralités locales se développent comme les petits commerces ou les bars, mais elles sont portées par la communauté d'accueil. Le chômage est élevé, ce qui pousse les habitants à avoir des emplois informels (voire à choisir la délinquance pour survivre).

ENVIRONMENTAL AND NATURAL HAZARD CHALLENGES



- La ville de Douala grandit et s'étend de manière anarchique, parfois dans des zones naturelles détruisant les écosystèmes..

Augmentation du risque d'inondation

- Les inondations sont l'une des principales menaces qui pèsent sur la ville. Douala 4, Douala 5, Douala 6 et Douala 1 sont les communes d'arrondissement les plus touchés par un risque élevé d'inondation. Le nombre d'inondations a également augmenté au cours des dernières décennies, avec une seule inondation enregistrée en 1984, contre cinq en 2018.
- Le changement climatique continuera d'augmenter les fortes pluies, d'où l'aggravation des conditions de vie des habitants et des dégâts matériels.
- Mambanda est une zone sujette aux inondations. De nombreux riverains et déplacés internes vivent dans des campements informels au bord du fleuve Wouri et sont touchés par des maladies. Le manque d'infrastructures résilientes telles que des drains et un système de gestion des déchets favorise la prolifération des maladies bactériennes et augmentent l'impact des risques naturels. En outre, la déforestation de la forêt de mangroves, qui constitue une barrière naturelle et réduit l'érosion des berges et l'élévation du niveau de la mer due au changement climatique, constituent une autre menace potentielle.

Défis environnementaux et sanitaires

- En ce qui concerne la gestion des déchets, Douala 4 a une faible couverture de la collecte des ordures ménagères. 41,2 % des déchets de Douala 4 sont déversés illégalement. A Mambanda, les habitants souffrent de l'absence d'un système de collecte et d'une mauvaise qualité de la gestion des déchets, les habitants éloignés des routes goudronnées utilisent les friches ou brûlent leurs déchets dans la rue et contaminent le sol, l'air et l'eau, et bloquent les canalisations.
- De plus, les réseaux d'assainissement renforcent la pollution du quartier et entraînent la prolifération de maladies, la pollution des sols, la destruction des activités locales telles que la pêche et l'agriculture, et la dégradation de la biodiversité.
- La destruction des écosystèmes est récurrente pour laisser place à la construction de décharges illégales à ciel ouvert. De plus, l'étalement urbain et la vente de bois menacent la préservation des forêts de mangroves. Les risques environnementaux devront également être pris en compte, la mangrove étant une solution naturelle contre les risques d'inondation.

DÉFIS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE, DE LA GESTION FONCIERE ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Manque de capacité du personnel et services techniques municipaux

- Selon la loi 2019/024 du 24 décembre 2019, les collectivités territoriales décentralisées ont pour mission de gérer les intérêts régionaux et locaux. Les domaines de compétences qui correspondent à cette mission sont le développement économique, le développement sanitaire et social, l'éducation, le sport et le développement culturel. Toutefois la décentralisation des compétences reste timorée. Chaque maire de commune d'arrondissement intervient dans son domaine de compétence. Cependant, force est de constater que les actions concrètes dans le domaine économique (aménagement, aménagement du territoire, urbanisme et logement) sont encore faibles car leurs champs d'action sont limités.

- La commune d'arrondissement de Douala 4 est structurée comme la Communauté Urbaine en deux organes : un législatif et un exécutif. Le personnel des mairies rencontre des difficultés car il n'y a pas assez de personnes pour mener à bien toutes les tâches, ils n'ont pas suffisamment de compétences/ expertises et ces agents ne sont pas formés sur des sujets spécifiques comme l'urbanisme.
- De plus, ces dysfonctionnements identifiés, qui ont un impact sur le processus de maturation, le suivi des projets, l'insuffisance de la prospection et de la construction de partenariats, et la collecte de données.

La place insuffisante de la société civile dans la processus de prise de décision des projets

- La société civile est peu représentée dans le processus de prise de décision. Selon la loi, les projets d'urbanisme exigent la consultation des citoyens dès le début de la conception du projet. Les consultations ont lieu pendant les enquêtes sur le terrain, mais ne suivent pas après les étapes suivantes du processus. Les populations vulnérables sont peu représentées : il existe plusieurs associations de quartier mais elles sont sous-représentées, et leur visibilité reste limitée.
- Aujourd'hui à Douala, il n'y a pas de structures d'accueil pour les personnes déplacées. Elles s'organisent avec des contacts du même village pour s'installer en ville. Certains quartiers ont des représentants de personnes déplacées. Ce manque de visibilité et de présence d'un point de référence officiel contribue à l'augmentation des problèmes sociaux et sanitaires rencontrés par ces populations. Les besoins sont plus difficiles à évaluer et à identifier.

Faible capacités financières et coordination des acteurs du territoire

- Cela se reflète également dans la gestion des fonds des communes dans le cadre du BIP. Les impôts et autres recettes provenant de l'installation d'entreprises sont perçus directement par le ministère du Commerce, qui les redistribue ensuite aux communes selon un principe de péréquation. L'autonomie et la marge d'action des communes dépendent donc de ce calcul.
- De plus, le développement partenarial n'est pas suffisamment proactif à l'échelle de la ville et de la CAD 4. Ce déficit résout les problèmes de financement et affecte le calendrier des projets potentiels.

CONCLUSION

La "roue" des défis met en exergue la transversalité de ces défis à plusieurs échelles. Tous ces défis transversaux qui s'enchevêtrent au sein de la ville de Douala, de la Commune d'Arrondissement de Douala 4 et du quartier de Mambanda doivent être intégrés et pris en compte systématiquement – chaque défi ne peut être traité indépendamment. En effet, chaque défi est lié à un autre, et la résolution de ces défis mérite d'être traitée de manière concomitante, étape par étape, à travers une méthode scientifique et inclusive. Pour cela, l'identification des leviers du territoire est primordial pour résoudre ces défis et créer une organisation des potentiels et forces comme moteur de la planification urbaine de Douala 4.

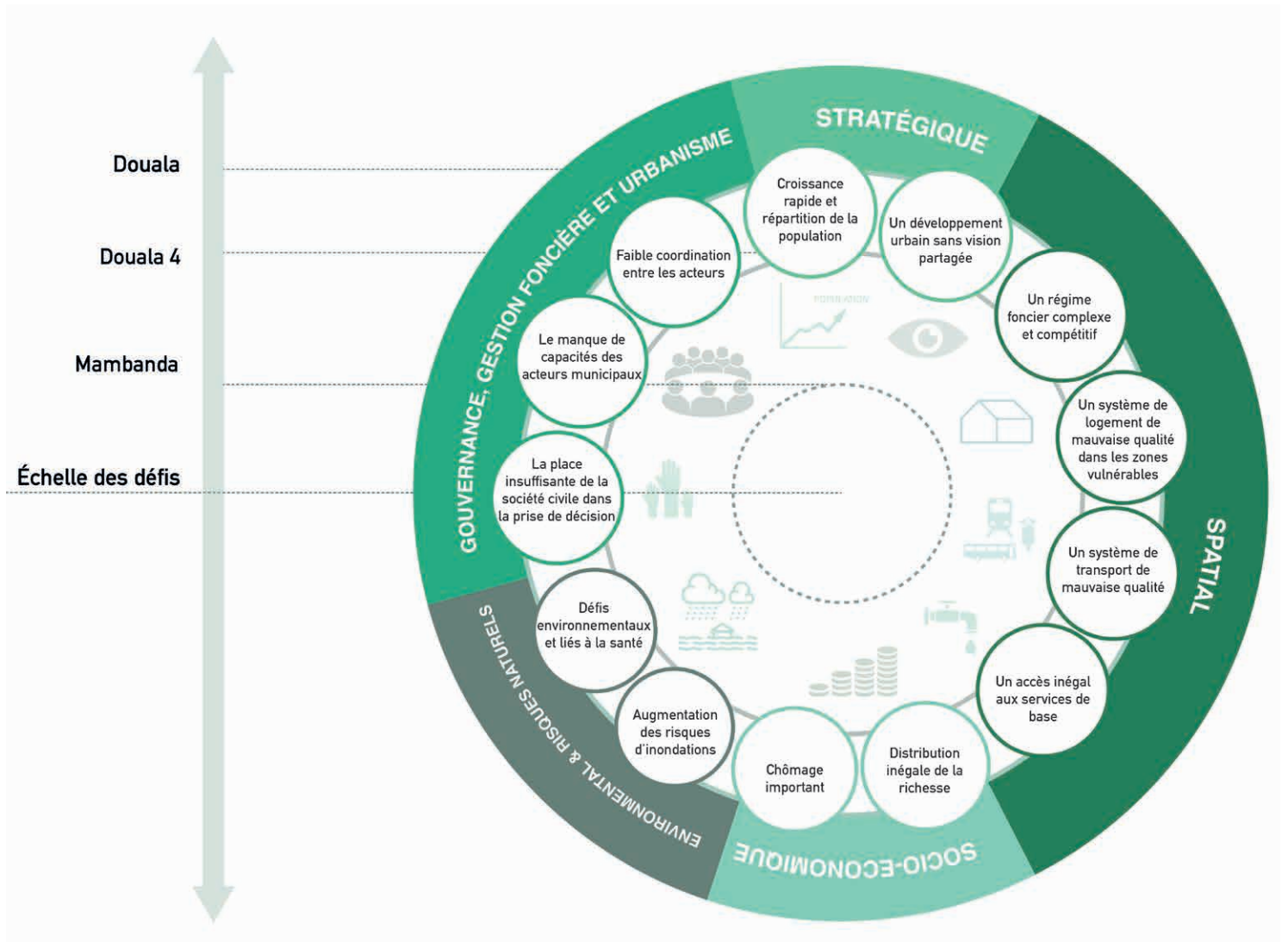


Fig. 34 Les principaux défis transversaux du niveau de la ville au niveau du quartier
Source : ONU-Habitat

OPPORTUNITÉS

OPPORTUNITÉS STRATÉGIQUES



Une ville au carrefour de l'Afrique Centrale

- La ville de Douala bénéficie d'une situation de carrefour international et de hub à différentes échelles. En effet, la ville de Douala est reliée par voie terrestre, maritime et aérienne à d'autres villes d'Afrique centrale (Libreville, Kigali, Brazaville, Kinshasa par exemple) et d'Afrique de l'Ouest (Dakar, Cotonou...).
- La ville est un hub multimodal et international pour l'importation et l'exportation de marchandises grâce à sa situation portuaire. Étant la porte d'entrée du pays, environ 80 % des industries du Cameroun sont concentrées dans la ville de Douala. Il y a une belle opportunité de renforcer les pôles économiques (Douala et Yaoundé) en développant un réseau routier pour les relier entre eux et avec les autres régions.

Un emplacement stratégique pour d'importants investissements dans les infrastructures à l'échelle de la ville

- La ville de Douala est concernée par de nombreux projets de développement qui consolideront la position et le rôle forts actuels de la ville à l'échelle interrégionale et nationale. La ville a planifié des projets d'infrastructures (projets routiers et ferroviaires), des projets de mobilité (BHNS, 20 km de pistes sportives sur les égouts), des projets de développement économique et des projets de construction d'équipements. Ces projets soutiendront la dynamique actuelle qui favorise la mise en œuvre de nouveaux projets.
- Au sein de Douala, les futurs projets de BHNS et de tramway soutenus par la ville et les acteurs privés et la coopération internationale sont les principaux leviers de développement de l'offre de transport collectif. Par exemple, l'accessibilité à des transports publics collectifs durables et abordables peut aider les habitants des quartiers informels ou marginalisés à accéder aux centralités économiques.
- Douala 4 envisage également de développer de nouveaux projets d'infrastructures qui accompagneront sa croissance et renforceront son attractivité, à l'image

du projet d'extension du Port de Bonaberi, l'achèvement du centre multisectoriel de Mambanda et le projet de gare routière multimodale à l'Ouest du lotissement. Ces projets contribueront à stimuler la vie économique et sociale, l'emploi et la création de nouvelles organisations. Ce sera l'occasion pour Douala 4 de développer son ambition : accroître une approche participative de la planification des projets d'infrastructure et conduire des mesures équitables et des projets à impact pour les différents quartiers informels dont Mambanda.

- La coordination de ces projets pour définir une vision cohérente du territoire sera essentielle. Pour cela, le partage des données et la mise à jour du POS articulé aux Plans Municipaux et aux Plans de Secteur seront un atout majeur. Différents outils d'urbanisme sont déjà en cours de mise en œuvre, autres que les documents d'urbanisme.
- Le renforcement de différents outils tels que les données SIG — développé lentement par l'Observatoire urbain de Douala faute de moyens — est une bonne occasion d'établir un dialogue entre les différents acteurs du territoire.

OPPORTUNITÉS SPATIALES



Diversité de l'habitat et savoir-faire architectural

- Malgré les grandes zones marécageuses et le fait que la majeure partie de la ville soit classée comme étant à risque d'inondation, les connaissances architecturales de Douala ont permis d'introduire des structures résistantes aux inondations telles que des bâtiments sur pilotis ou en hauteur dans la plupart des quartiers de Bonapriso ou de la ville nouvelle de Yassa. Les solutions innovantes et la valorisation des savoir-faire déjà mis en œuvre sont une formidable opportunité de développer de nouvelles formes d'infrastructures résilientes.
- Il existe une opportunité importante de densifier les logements existants et de soutenir des dispositifs sociaux afin d'encourager la mixité sociale et un meilleur accès à des logements abordables et décents. Des outils de mixité sociale tels que le logement social, la maîtrise des loyers, pourraient être initiés pour diversifier l'offre et les prix des logements.

Des réseaux de transport et des mobilités existants inexploités

- La ville bénéficie d'un important réseau hydrographique navigable et de nombreuses îles. En effet, la ville est bordée de part et d'autre par le fleuve Wouri et ses bras qui se jettent dans l'océan Atlantique. Ces cours d'eau sont pour la plupart navigables. Malgré ce fort potentiel de transport et d'écotourisme, ces cours d'eau sont essentiellement dédiés à la pêche et à la recherche de sable pour la construction par des méthodes artisanales utilisant des pirogues. La promotion du transport fluvial sur ces eaux et des activités fluviales - en plus du développement d'un autre mode de transport dans la ville - permettrait le développement des îles de la ville, la création de quais de débarquement et la promotion de l'écotourisme.
- Il existe un mode de transport en commun, mais son réseau ne couvre pas toute la ville. De plus, l'offre de transport en commun est peu accessible en raison de la médiocrité des infrastructures routières et de l'opacité de la communication des informations sur le réseau de transport. Les futurs projets de BHNS et de tramway soutenus par la ville et les acteurs privés et la coopération sont les principaux leviers pour développer l'offre de transport collectif.
- La mobilité douce est encore limitée à Douala, ce qui constitue un frein à la réduction de la pollution et des inégalités sociales. Ces modes de transport doux pourraient être privilégiés, compte tenu de la topographie et de l'utilisation actuelle du vélo, en particulier dans des quartiers comme Mambanda, et des pistes cyclables et pédestres pourraient être créées. Ils contribueraient à désengorger les routes afin d'assurer une meilleure fluidité de la circulation.

Une couverture des services de base existante

- Malgré l'insuffisance et l'inégalité de la répartition des services de base, la ville de Douala bénéficie d'un large éventail de projets visant à renforcer sa capacité à fournir des services urbains de base. En effet, par exemple, la ville bénéficie du Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes (Pdvir) financé par la Banque Mondiale, permettant la construction de nombreux drains dans la ville (128 milliards de FCFA).
- La Commune d'Arrondissement de Douala 4 bénéficie d'un partenariat entre le conseil de l'arrondissement,

le FEICOM et le concessionnaire d'électricité (ENEO) pour l'extension du réseau électrique tertiaire dans les quartiers mal desservis. La mise en œuvre de ces projets permettrait à terme de renforcer l'offre de services urbains dans la ville et de réduire considérablement les inondations.

- En ce qui concerne la collecte des ordures ménagères, la ville bénéficie de la présence de nombreuses ONG axées sur le développement durable avec le recyclage des déchets solides et ménagers.

OPPORTUNITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES



Diversité des activités économiques

- La diversité économique du pays se reflète dans la ville de Douala, considérée comme le centre économique et culturel du pays. Douala bénéficie des différentes activités économiques de la ville mais aussi de la région du Littoral : agriculture, élevage, pêche, matières premières, tourisme. La ville est devenue le fournisseur de matières premières et de denrées alimentaires pour l'Afrique Centrale via le transport multimodal et son port. La ville a développé des activités primaires, secondaires et tertiaires. Douala est le point de départ d'itinéraires touristiques (l'Ouest, Kribi, Limbe, réserves naturelles). Cette diversification des activités économiques permet d'offrir un éventail de compétences et d'emplois. De plus, Douala 4 est l'un des points de transit vers les sites touristiques (tels que le lac des Jumeaux et les chutes d'Ekoum Kam).
- Douala 4 est un pôle économique polarisant différentes activités, telles que les activités industrielles et tertiaires avec le siège des banques sur le Wouri. Ces entreprises pourraient participer directement à l'aménagement de la commune d'arrondissement, tant par des possibilités d'emploi que par la prestation de services. En effet, le rôle des acteurs privés est un levier à mobiliser pour stimuler un développement plus équitable et durable.

- La Commune d'Arrondissement de Douala 4 se caractérise également par des activités économiques locales formelles et informelles qui animent les différents quartiers. Des marchés tels que Mambanda ont un rôle social et économique. Aujourd'hui, ces activités sont mal structurées et organisées. Une cartographie plus poussée des types d'entreprises qui existent à Bonabéri et de leurs emplacements spécifiques permettrait de répondre efficacement aux besoins en matière d'aménagement du territoire et d'investissement.
- Les PDI de Mambanda travaillent principalement dans le secteur informel. Cependant, la croissance des PDI représente un véritable réservoir de main-d'œuvre pour l'expansion des activités économiques. Des programmes de renforcement des capacités des habitants, adaptés aux contraintes de l'arrondissement, pourraient leur permettre de diversifier leurs moyens d'existence et de s'intégrer dans l'économie locale et de développer leur autonomie. Cette formation pourrait s'adresser à l'agriculture vivrière ou à l'organisation de petites entreprises en associations. Les anciens PDI sont également des forces motrices dans leur communauté et pourraient représenter une force économique vitale à mobiliser à l'échelle du quartier.

peuvent incarner de véritables poumons verts à proximité de la ville qui souffre d'un déficit d'espaces publics et d'espaces verts. Douala 4 est bordée de forêts de mangroves, de zones humides, de pâturages et de points d'eau.

- Plusieurs initiatives de développement végétal en ville commencent à voir le jour. Par exemple, en 2016, la CUD a lancé un projet de réaménagement du site pilote de Makèpè Missioké dans le but de construire un environnement naturel résilient. En effet, ces atouts verts sont essentiels pour favoriser la préservation des milieux naturels et la lutte contre le changement climatique, tant contre les îlots de chaleur, la montée des eaux que les fortes pluies.

OPPORTUNITÉS ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGÈRES



Un patrimoine naturel riche et diversifié

- A l'échelle du Cameroun, le pays se caractérise par une diversité de paysages et bénéficie de climats différents selon les régions, ce qui est un atout pour développer un éventail d'activités économiques (agricoles, touristiques, etc.). Le Cameroun possède de nombreuses ressources naturelles qui sont exploitées et parfois exportées vers l'Afrique Centrale, faisant office de « grenier » de la région.
- La ville estuaire de Douala représente un réel potentiel pour préserver son environnement naturel. Entourée de plusieurs îles, la ville bénéficie d'une variété d'écosystèmes à protéger comme la forêt de mangroves le long du fleuve Wouri. Ces écosystèmes



Photo 29. Logements informels à Mbandaka
Source : ONU-Habitat

06

CHARRETTES AVEC LES PARTIES PRENANTES

LES PERSPECTIVES ET LES SOUHAITS DE LA COMMUNAUTÉ

Premier atelier participatif : les besoins urbains identifiés et localisés

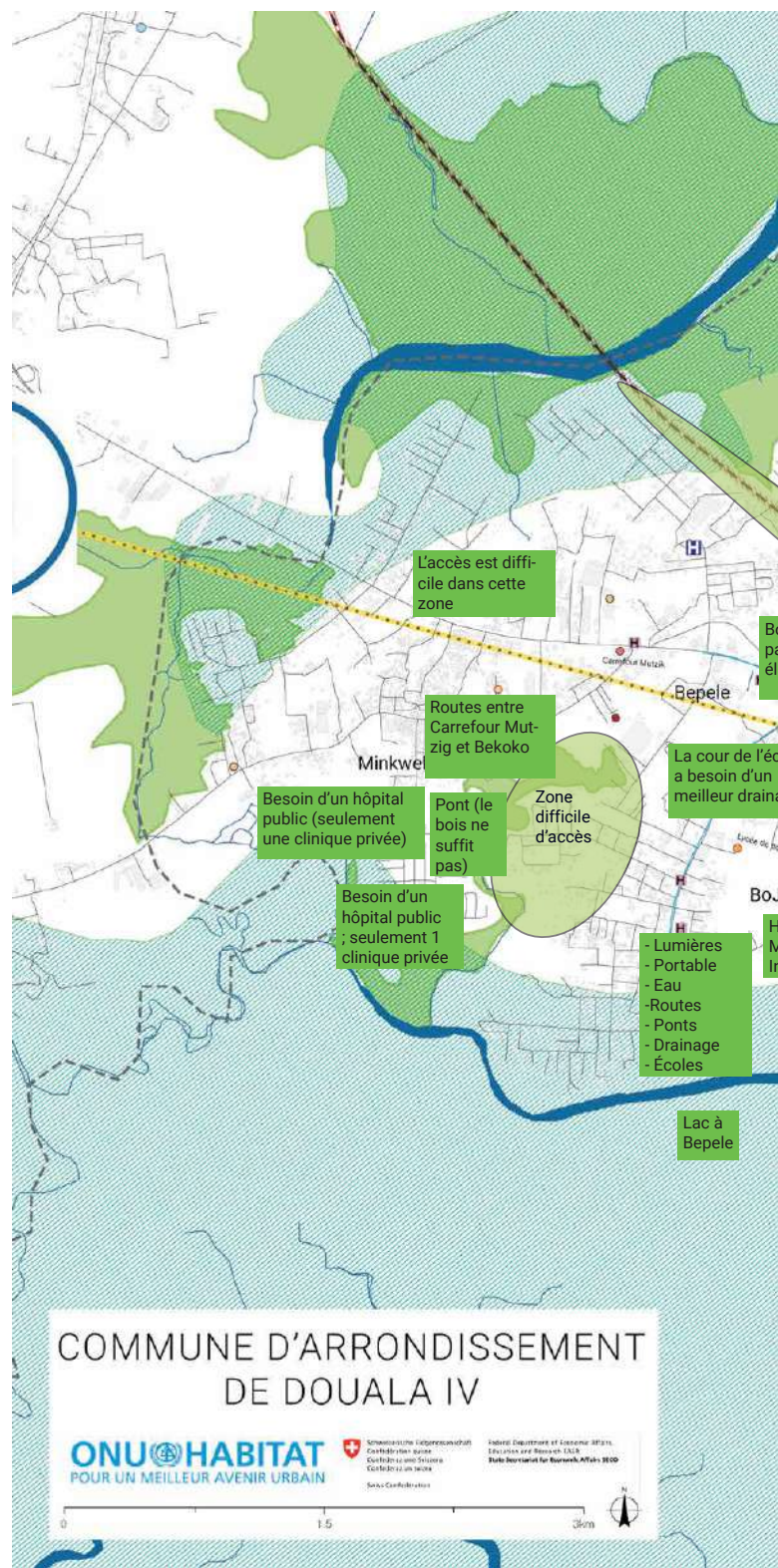
Méthodologie

L'arrondissement de Douala 4 est le premier lieu d'arrivée des populations déplacées de la zone du NOSO. En effet l'arrondissement est limitrophe aux deux zones en crises le Nord-Ouest et Sud-Ouest. Considérée comme porte d'entrée, l'arrondissement connaît de profondes mutations comme présenté précédemment. Le territoire est saturé et mérite une attention particulière au regard de la croissance démographique et de son développement urbain.

Le premier atelier des parties prenantes de l'UPIMC Cameroun a permis de sensibiliser et d'informer les parties prenantes sur l'objectif du programme, et de recueillir des idées clés, des domaines d'intérêt et des points de préoccupation liés à la migration et au développement urbain à Douala 4. Le Maire de Douala 4 a partagé la vision de développement de l'arrondissement : « faire de Douala 4 une référence en matière de développement local à travers une organisation efficace, participative et citoyenne. Sa mission est d'assurer le bien-être des habitants de Douala 4 par une approche participative afin d'améliorer la qualité de vie de la population en mettant en œuvre des projets dans de multiples secteurs ».

Les informations suivantes sont issues des exercices de cartographie menés lors du premier atelier des parties prenantes, auquel ont participé près de 60 représentants de différents groupes d'acteurs tels que : les autorités administratives et municipales (Chef de l'arrondissement, Maire de Douala 4), les ministères de tutelle (MINHDU, MINDCAF, MINDDEVEL, etc.), les organisations para-étatiques (FEICOM, MAETUR, etc.), les organisations des Nations Unies (HCR, OCHA, UNICEF), et les groupes de la société civile (chefs de quartier, personnes déplacées, femmes leaders, jeunes).

Les participants à l'atelier ont été répartis en trois groupes de travail. Chaque groupe était coordonné par un facilitateur (un membre de l'équipe d'ONU-Habitat) et un rapporteur. Leur mission était d'aborder trois thèmes : les questions urbaines, l'accueil des personnes déplacées à Douala 4, et les projets d'infrastructure prévus, en cartographiant les défis ou les opportunités



liés à chaque thème sur des cartes de Douala et Douala 4. Les défis communs à tous les quartiers, identifiés par les chefs de quartier et les parties prenantes, sont les suivants :

- Manque de routes
- Manque de transport en commun
- Manque de logements
- Manque de structures de santé
- Faible taux d'insertion professionnelle
- Manque d'approvisionnement en eau potable (CAMWATER) et en électricité (ENE0)
- Absence d'établissements publics



- d'enseignement
- Absence d'infrastructures de drainage
- Absence d'espace officiel dédié à un marché ; en revanche ce sont plutôt les routes qui sont utilisées comme espaces commerciaux
- Besoin d'un éclairage public le long des routes pour la sécurité des biens et des personnes
- Besoin d'un poste de police pour lutter contre la délinquance juvénile et réduire le taux de criminalité dans le quartier
- Besoin de limiter la pollution provenant des industries
- Besoin de ponts pour traverser les cours d'eau

- Besoin de réduire les inondations (les inondations étant une question prioritaire).

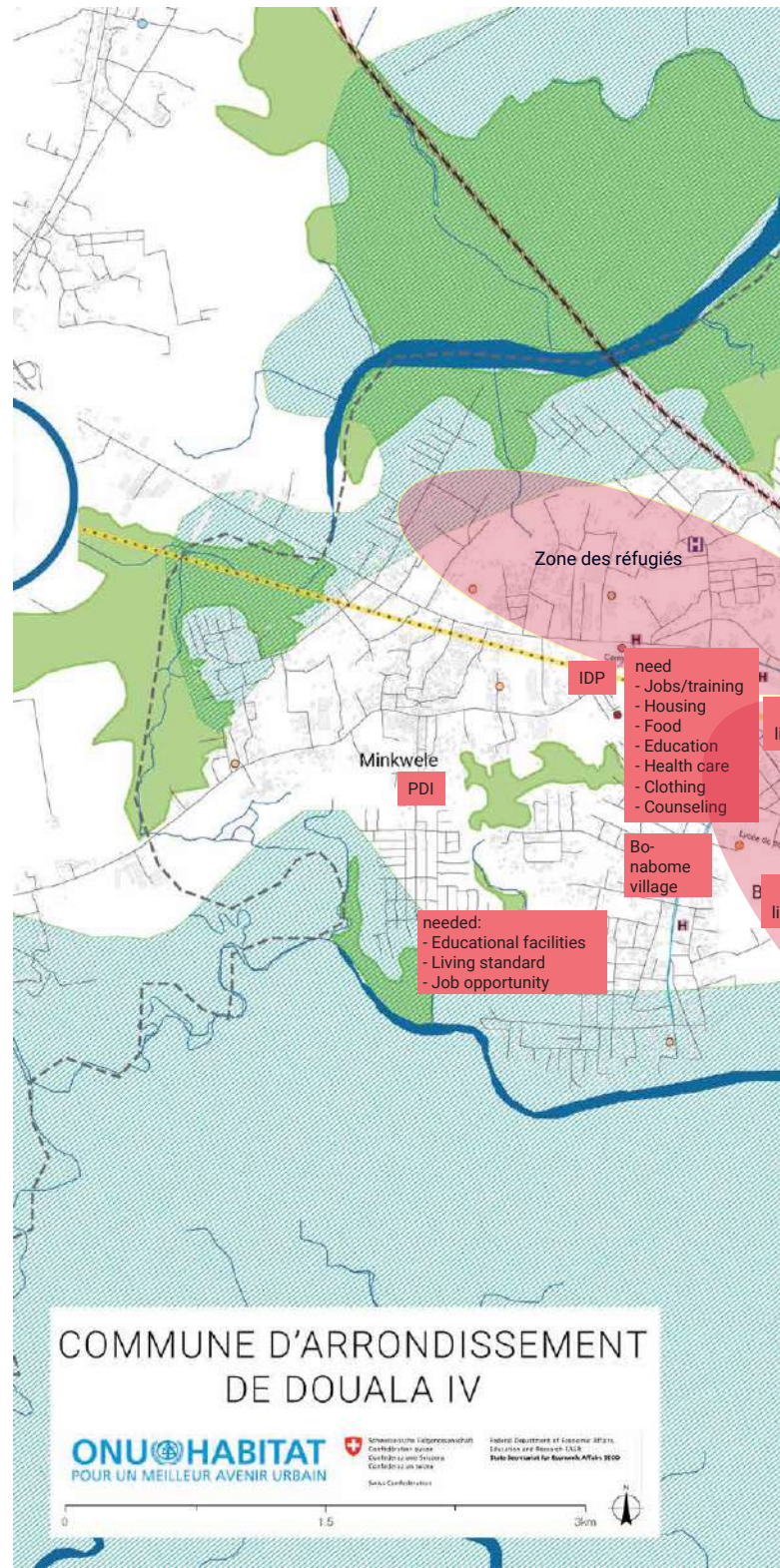
Les communautés représentées à l'atelier, y compris les personnes déplacées, ont fait part de leur insatisfaction à l'égard de l'environnement bâti. Les quartiers situés au Sud de la route nationale (Mambanda, Ngwele, Ndobo, etc.) sont les plus peuplés, accueillent le plus grand nombre de personnes déplacées et, outre les défis susmentionnés, ont exprimé une préoccupation particulière concernant les activités industrielles (pollution) et portuaires (extension du port de Douala).

LES PERSPECTIVES ET SOUHAITS DE LA COMMUNAUTÉ

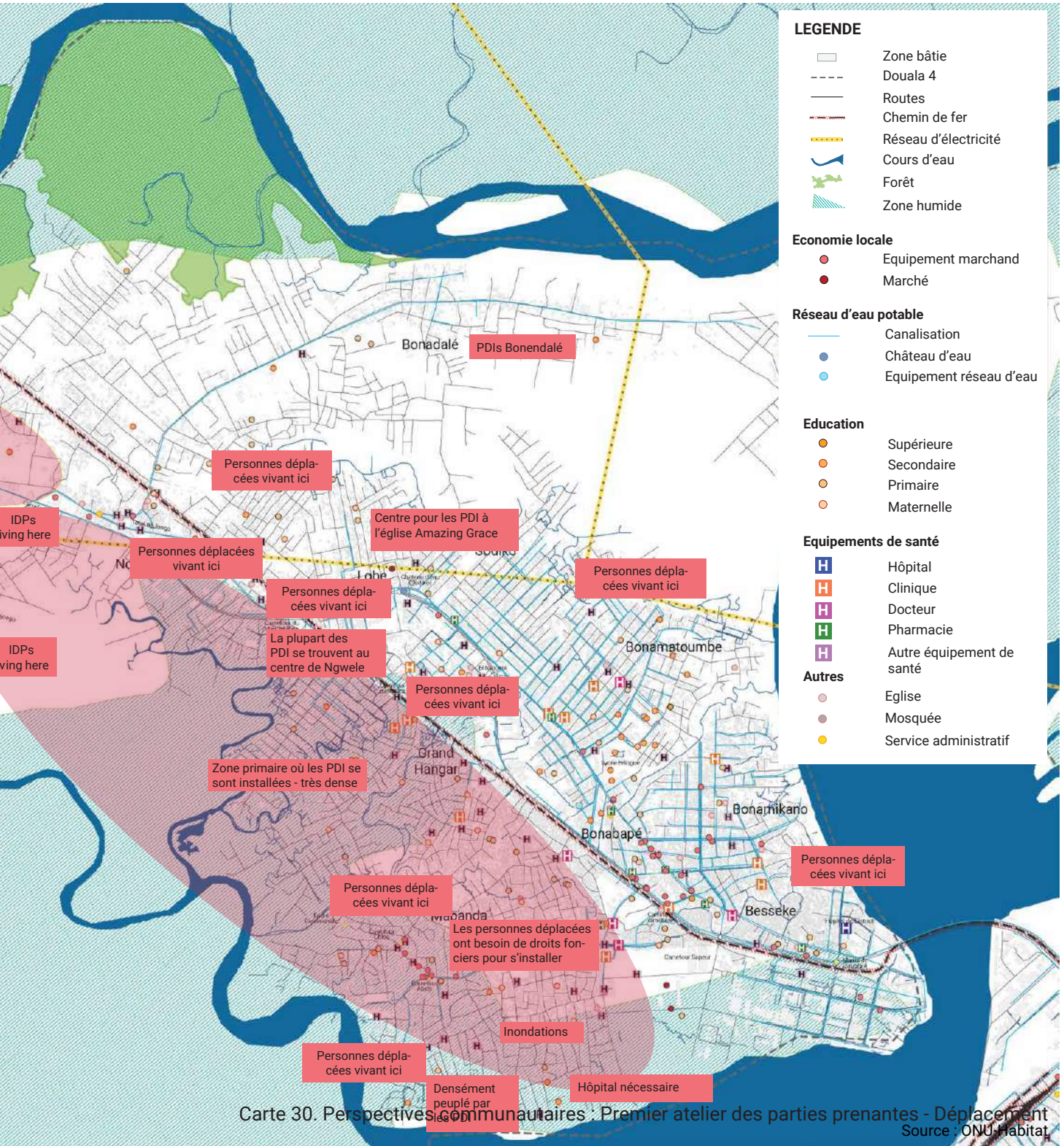
Premier atelier participatif : la situation des PDI

La carte à droite montre l'emplacement des personnes déplacées dans la commune, telles qu'identifiées lors du premier atelier des parties prenantes de l'UPIMC Cameroun. Elle met en évidence les conditions de vie (zones de peuplement, besoins en services de base, exigences infrastructurelles, etc.) dans Douala 4, telles qu'elles ont été exprimées principalement par le groupe de travail anglophone, qui était composé de personnes déplacées et des représentants de quartier (chefs, femmes et jeunes). Quatre problématiques principales ont été soulevées :

- **Accès aux logements:** Il n'y a pas de site identifié pour le logement ou l'accueil des personnes déplacées. Les familles et les personnes déplacées sont réparties sur le territoire de Douala 4, avec certains quartiers qui reçoivent plus de personnes déplacées que d'autres. Ngwele, Mambanda, Ndobo et Bonabomé sont les principaux quartiers qui accueillent les personnes déplacées en raison des prix de location moins élevés. Ces quartiers sont également majoritairement informels et peu propices à l'occupation légale, vu la nature inondable des terrains. Un soutien a donc été demandé sous la forme de **structures d'hébergement** adaptées et de centres d'accueil pour les PDI.
- **Accès aux équipements et services urbains de base :** l'arrivée massive de personnes déplacées a entraîné une pression accrue sur les infrastructures existantes déjà saturées (santé, éducation, espace de marché, etc.) et les services urbains (eau, électricité, déchets, etc.). Il y a également un manque de terrains pour les infrastructures publiques. **Un soutien a été demandé pour réduire les coûts de consultation dans les hôpitaux**, enregistrer les actes de naissance pour l'admission dans les écoles, réserver des espaces et créer des installations pour les activités de santé, d'éducation, de commerce et de loisirs.
- **Activités génératrices de revenus :** Les personnes déplacées constituent une main-



d'œuvre supplémentaire pour la communauté d'accueil. Elles sont régulièrement employées de manière informelle, pour de faibles salaires.



MÉTHODOLOGIE DE LA CHARRETTE SUR L'IDENTIFICATION DÉFIS ET DES OPPORTUNITÉS

Suite au diagnostic urbain validé lors du comité technique du 2 février 2022, une charrette participative a été organisée le 12 avril 2022, réalisée en présentiel et en ligne pour traiter du volet enjeux et opportunités et de la vision urbaine.

La charrette participative a vu la participation du Maire de Douala 4 et de son équipe, des représentants des ministères (MINHDU/MINEPAT), de la ville de Douala, Douala 4, du secteur privé, des agences des Nations Unies, des associations de la société civile, des représentants du quartier de Mambanda et des représentants des personnes déplacées internes de Mambanda – 48 personnes ont participé à cette charrette participative.

Cette charrette avait pour objectif de présenter le programme UPMIC, l'intervention d'ONU-Habitat en partenariat avec le SECO, le profil urbain et son avancement, puis de valider et compléter nos hypothèses initiales et nos analyses des enjeux et opportunités, et enfin de travailler sur la partie vision urbaine du projet. Ce travail participatif a porté sur la Commune de Douala 4 et le quartier pilote de Mambanda. Ces deux échelles ont été choisies comme zone d'étude car Douala 4 est le point d'entrée des personnes déplacées. Les actions menées à Douala 4 auront un impact sur le quartier pilote.

La charrette s'est articulée autour de trois grandes phases :

- La séance a été introduite par le sous-préfet et le maire de Douala 4 qui ont souligné la collaboration avec l'équipe en charge du Plan Municipal de Douala 4. La session s'est poursuivie par une présentation détaillée des objectifs de la mission par le représentant du SECO et l'équipe d'ONU-Habitat, l'avancement et le calendrier de l'étude, ainsi que les grands thèmes du profil urbain.
- La première phase de travail en groupe a été consacrée à l'identification des défis et des opportunités permettant de mettre en évidence les enjeux majeurs de la zone d'étude.
- Le deuxième travail de groupe de l'atelier a été consacré à la vision, qui consiste à construire ensemble une vision commune pour Douala 4 et Mambanda dans les cinq à dix prochaines années. Chaque groupe a pu exprimer ses idées et en discuter et l'exercice a montré que les participants convergeaient vers une vision commune. La partie vision de l'atelier fera l'objet d'une publication séparée.

À la suite de la présentation, la séance de travail interactive s'est déroulée de la manière suivante : les 48 participants ont été répartis en cinq groupes composés de personnes d'horizons différents. Les gens n'ont pas été rassemblés par des institutions ou des secteurs dans le but de favoriser des échanges plus riches. Chaque groupe disposait d'une carte de Douala 4 et d'une autre de Mambanda, et chaque participant disposait d'un questionnaire pour l'aider et l'orienter dans ses discussions. Le questionnaire s'articulait autour de cinq thèmes : Mobilité/ Logement/ Accès aux services urbains de base (eau, électricité, déchets)/ Accès aux équipements sociaux/ Risques environnementaux. Ces cinq thèmes pourraient être complétés par les participants. Chaque groupe a été supervisé par un animateur membre de l'équipe d'ONU-Habitat. Les groupes ont pu situer sur la carte les endroits clés où se concentraient les défis mais aussi les lieux qui représentaient une force.





Photo 30. Groupe de travail durant la *charrette*. Source : ONU-Habitat



Photo 31. Participants durant la *charrette*. Source : ONU-Habitat



Photo 32. De la gauche vers la droite : Christian Bedangue (Directeur du bureau national de UN Habitat)/ Barbara Schuler (Conseiller humanitaire à l'Ambassade de Suisse, Cameroun)/ Daouda Issa (Sous-Préfet)/ Dr Edouard Hervé Moby Mpah (Maire Douala 4). Source : ONU-Habitat

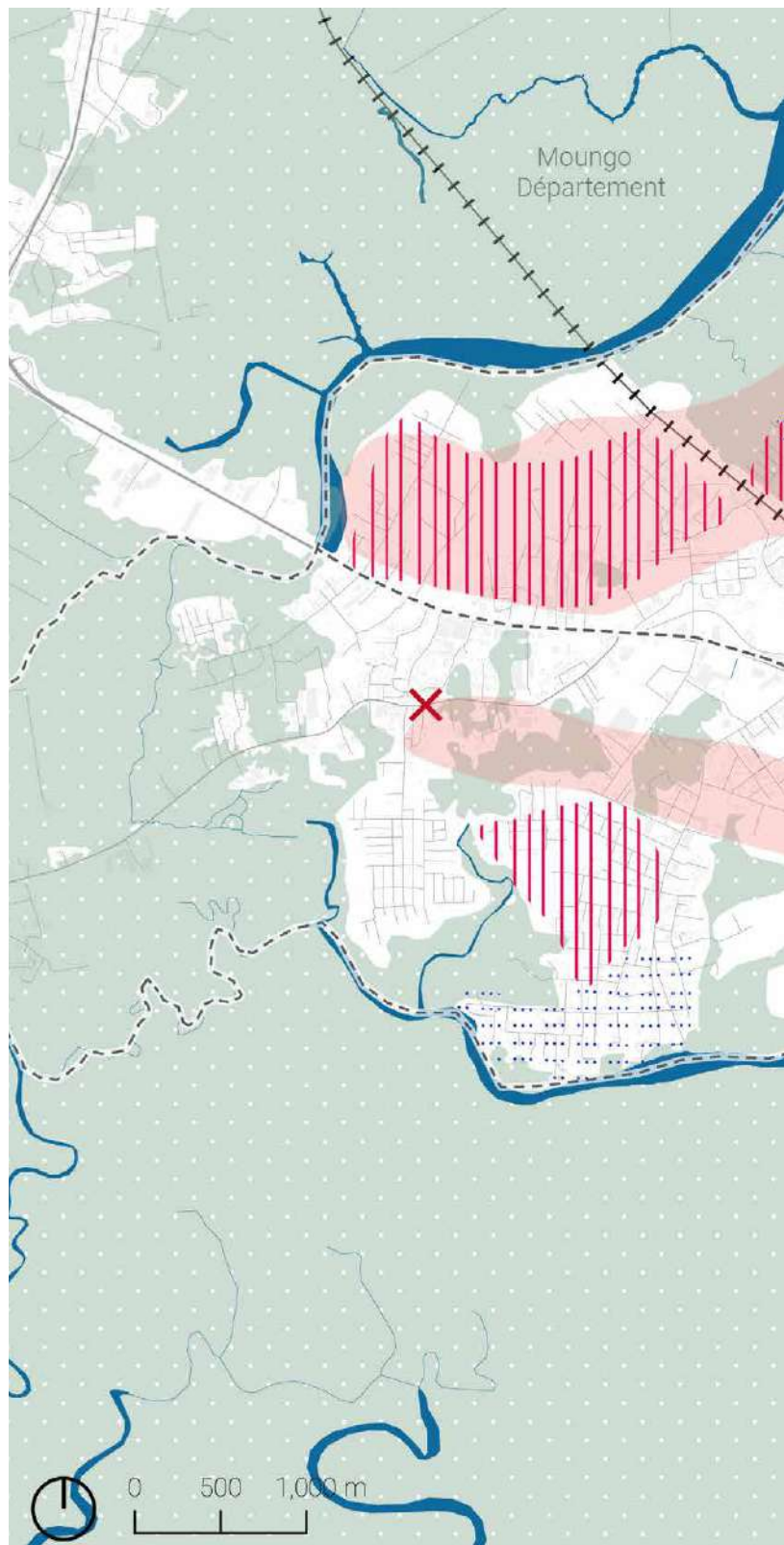
DÉFIS IDENTIFIÉS PAR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

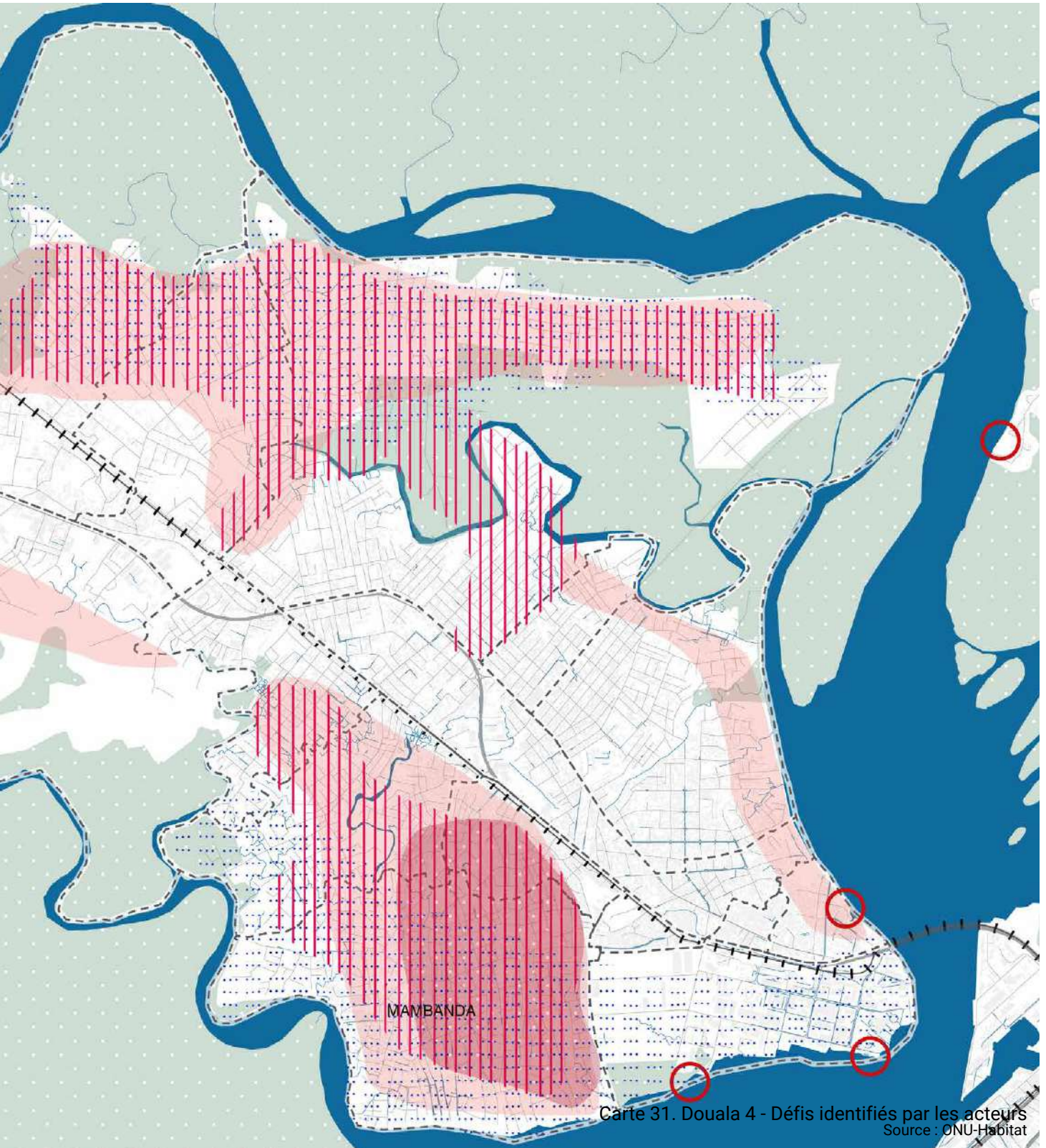
DOUALA 4

Le long de la route principale (Route Nationale N23) se trouvent des zones bien desservies en termes de services publics (éducation, santé, transports) et de services de base (eau, électricité, gestion des déchets). Néanmoins, ces infrastructures sont moins développées au sein des quartiers non structurés au Nord et Sud de Douala 4, et des zones périphériques. Les quartiers Sud (Mambanda et Bilingue) sont confrontés à une insécurité en matière de qualité et d'accessibilité des logements : caractérisée par des installations spontanées et non structurées. Enfin, ces défis s'accompagnent souvent d'un risque élevé d'inondations, en particulier dans les zones riveraines du fleuve Wouri.

Les domaines difficiles identifiés par les participants à l'atelier se chevauchent, mettant en évidence quatre principaux domaines prioritaires à aborder. Sur la base de ces principaux défis, Douala 4 est actuellement :

- **Socialement défavorisée en raison du manque d'infrastructures éducatives et sociales adéquates ;**
- **Soumis à des risques sanitaires élevés en raison de l'absence de services sanitaires et d'assainissement adéquats ;**
- **Économiquement défavorisée en raison de la médiocrité des infrastructures routières qui relie l'arrondissement aux principaux pôles économiques situés dans le centre-ville ;**
- **Fortement soumis aux risques naturels ;**
- **Soumis à des déplacements de population dus à la précarité et à l'insuffisance des logements décents.**





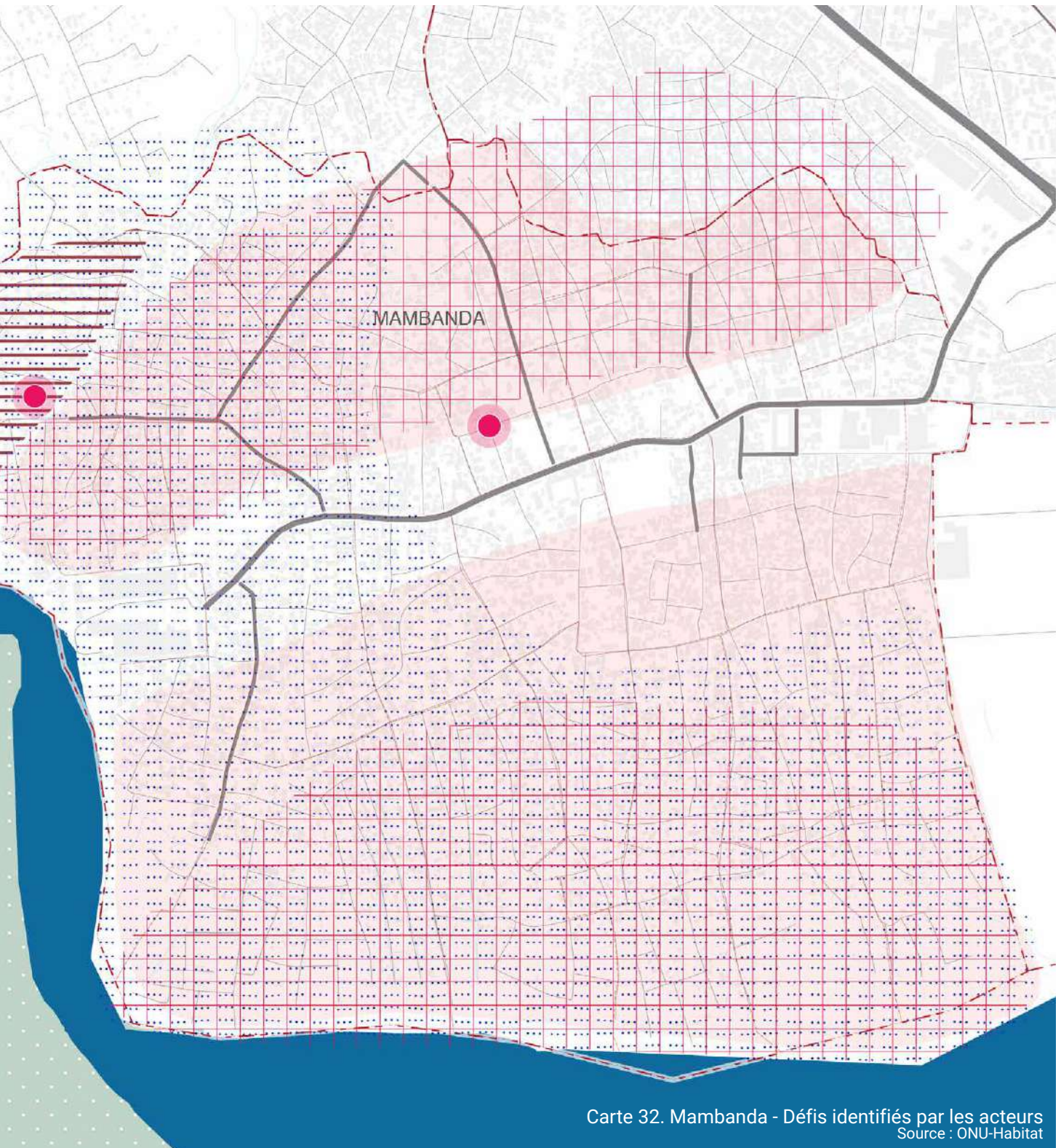
Carte 31. Douala 4 - Défis identifiés par les acteurs
Source : ONU-Habitat

MAMBANDA

En lien avec la carte des défis à l'échelle de Douala 4, les quartiers périphériques de Mambanda (Nord, Sud) sont mal desservis par les services publics et les services de base. Ce quartier est l'un des plus sensibles aux inondations. Les participants ont également souligné le manque d'aires de loisirs et l'importance de l'informalité à l'Ouest de la rive. En effet, Mambanda est très peuplée de personnes déplacées – la principale destination des personnes déplacées à Douala.

Mambanda est l'une des principales zones difficiles identifiées à l'échelle de Douala 4. L'ensemble du quartier est touché par les défis énumérés ci-dessus. Par conséquent, ce quartier devrait être traité en priorité par le développement de projets urbains.





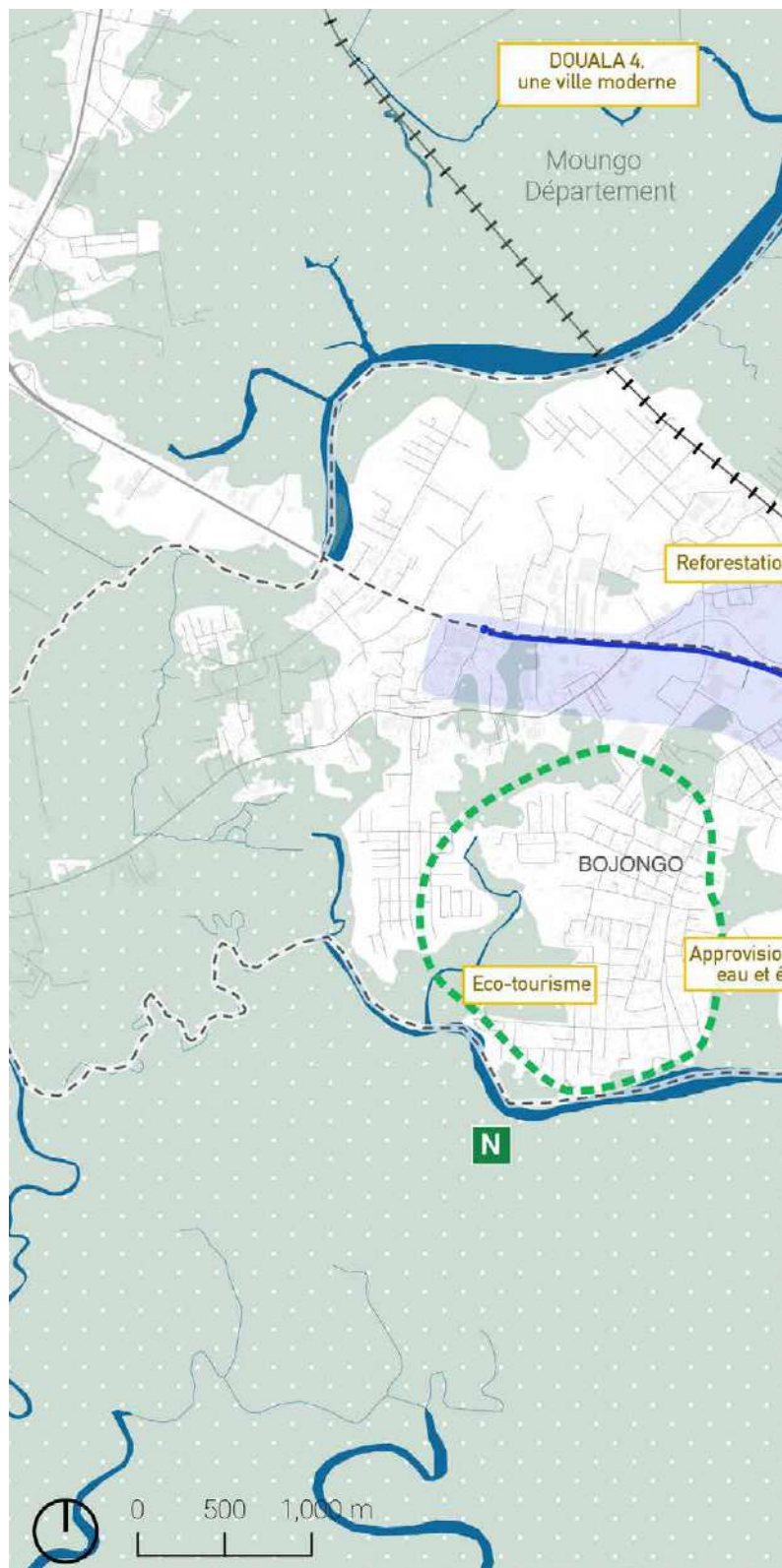
OPPORTUNITÉS IDENTIFIÉES PAR LES ACTEURS LOCAUX

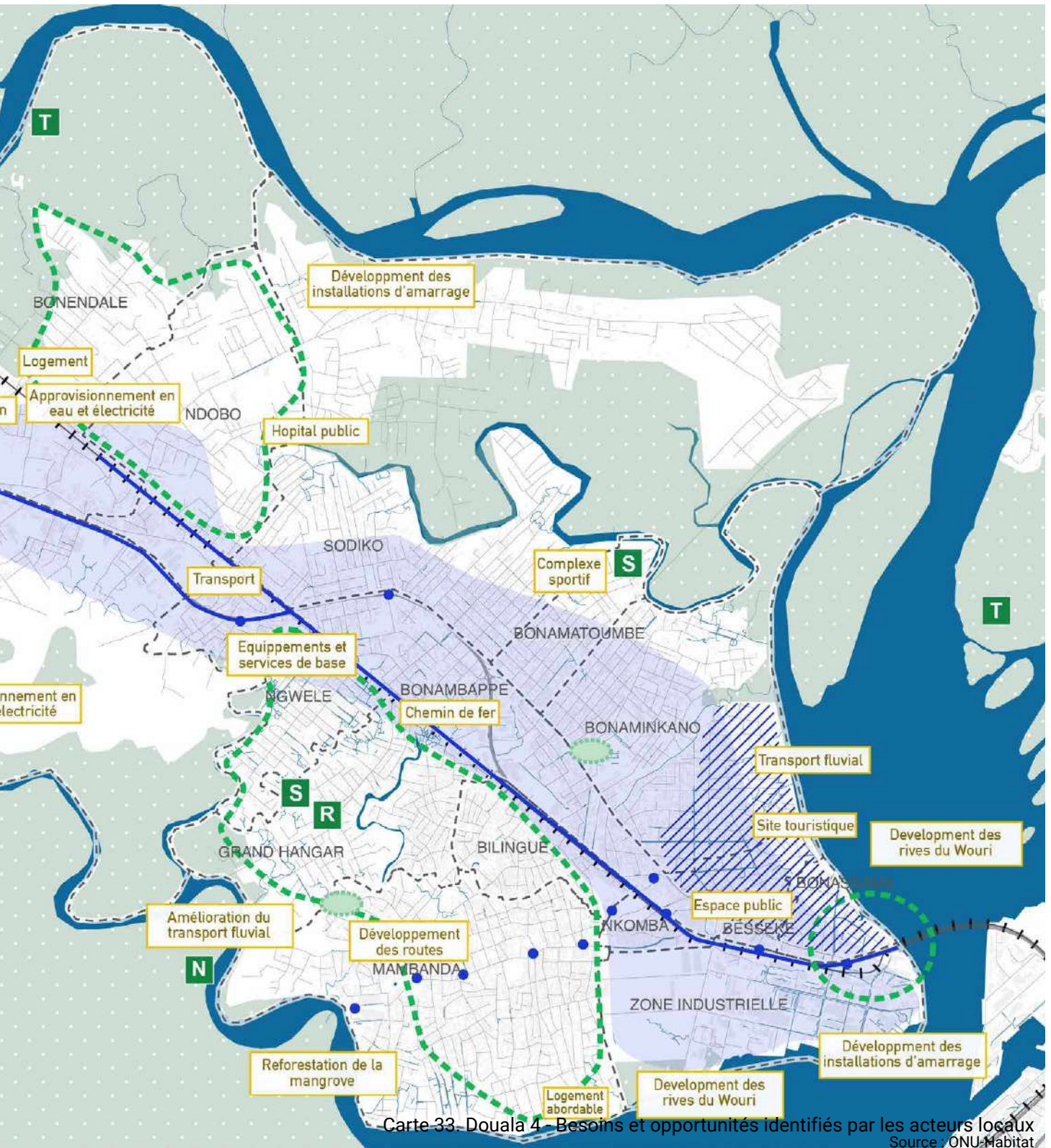
DOUALA 4

Les points forts de Douala 4 sont concentrés le long de la route principale (Route Nationale N23) : seuls les quartiers reliés à la route sont bien couverts en termes de services sociaux et de services de base. La N23, ponctuée d'arrêts de bus, est le seul axe reliant l'arrondissement au reste de la ville. Les participants à l'atelier ont mis l'accent sur quatre zones principales à améliorer en priorité, situées sur les zones difficiles identifiées sur la carte précédente : les quartiers Nord et Sud (Bonendale, Ndobo, Mambanda, Bilingue et Grand hangar), Bojonga dans la partie ouest et le coin Sud-Est de la berge.

Au cours de la deuxième partie de l'atelier, les participants ont mis en évidence six grandes potentialités à développer à l'avenir. Au cours des cinq prochaines années, ils aimeraient voir les améliorations suivantes :

- **Amélioration des services sociaux et des services de base** : santé, équipements éducatifs, infrastructures routières et réseaux de services de base (électricité, eau, gestion des déchets).
- **Développement de l'écotourisme principalement le long des berges du fleuve** : aménagement de sites touristiques tels que les berges du fleuve Wouri, amélioration des transports fluviaux, construction d'installations portuaires.
- **Préservation des espaces naturels en danger** : reboisement de la mangrove, préservation des zones non bâties.
- **Aménagement d'espaces de loisirs** : maintien de l'existant, création d'un complexe sportif.
- **Diversification et renforcement du parc de logements** : développement de logements sociaux et de logements en matériaux solides.
- **Amélioration des espaces publics.**





Carte 33- Douala 4 - Besoins et opportunités identifiés par les acteurs locaux
 Source : ONU-Habitat

MAMBANDA

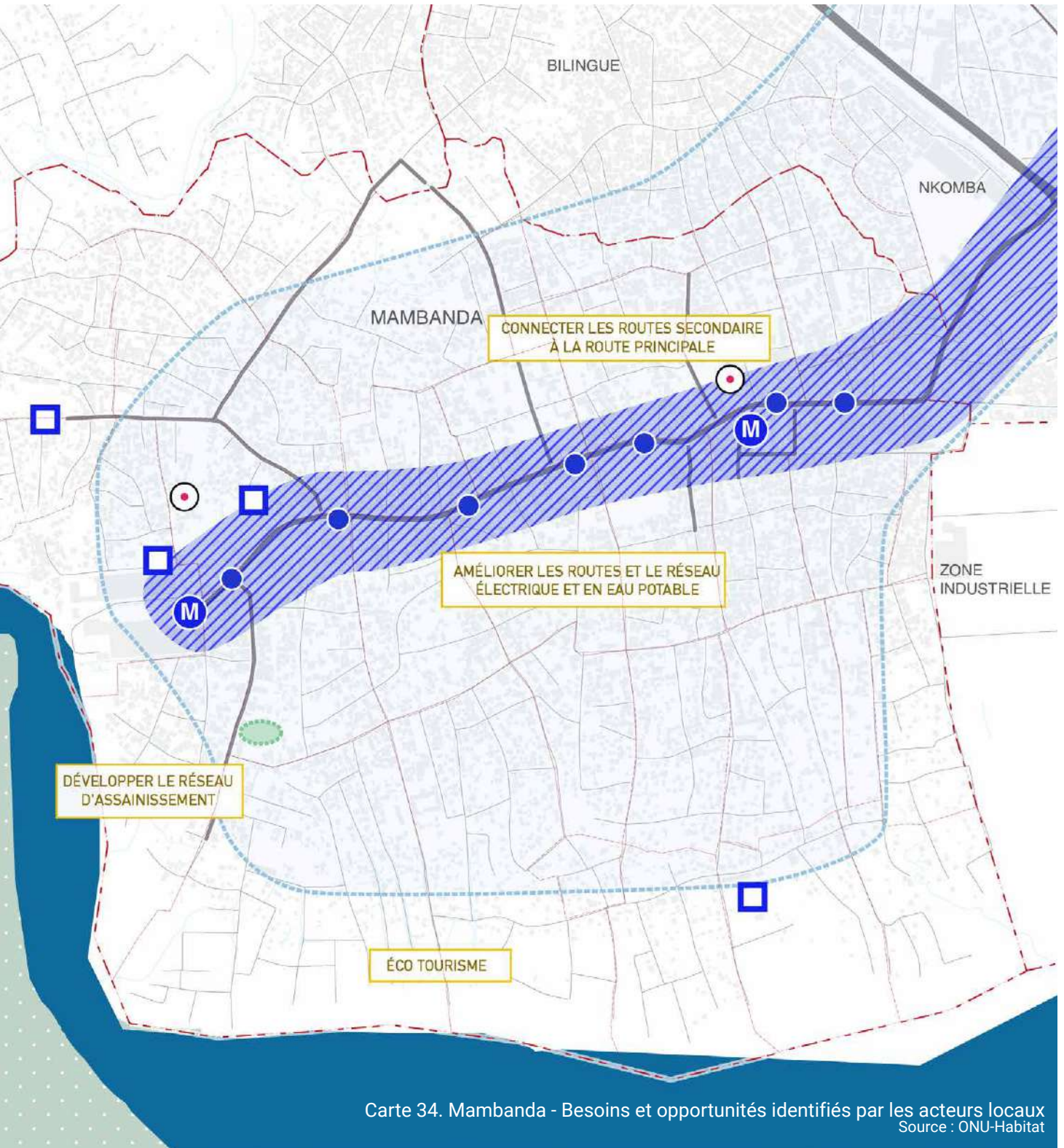
Les atouts de Mambanda sont concentrés le long de la route principale, qui relie le quartier de Douala 4 au reste de la ville. Les zones situées le long de la route principale sont bien desservies en termes de services de base (eau et gestion des déchets). L'accès à l'électricité est plus étendu mais ne couvre pas les parties périphériques de Mambanda. Malgré son manque de services, le quartier bénéficie de l'implantation de marchés locaux et d'équipements publics (tels qu'une école primaire et un lycée).

Au cours de la deuxième partie de l'atelier, les participants ont mis en évidence quatre grandes potentialités à développer dans le futur. Au cours des cinq prochaines années, ils souhaiteraient voir les améliorations suivantes :

- **Développement de l'éco-tourisme le long des berges du Wouri**
- **Développement d'un nouveau réseau d'égouts** dans la partie ouest
- **Amélioration des routes et des réseaux d'eau et d'électricité**
- **Connexion des routes secondaires aux routes principales dans la région de Mambanda.**

L'enchevêtrement des défis et des opportunités à Douala 4 et à Mambanda met en évidence la nécessité de développer une stratégie imbriquée à l'échelle de la ville, de la Commune et du quartier.





Carte 34. Mambanda - Besoins et opportunités identifiés par les acteurs locaux
Source : ONU-Habitat

CONCLUSION

DÉFIS ET INTERVENTIONS NÉCESSAIRES DANS LA COMMUNE DE DOUALA 4 ET LE QUARTIER DE MAMBANDA

Les enjeux mis en évidence lors de l'exercice étaient de l'ordre de sept préoccupations déjà identifiées par l'équipe d'ONU-Habitat, confirmant ainsi l'analyse entreprise. A l'issue de cet atelier, les défis et opportunités ont été identifiés selon les acteurs du territoire dont la société civile pour la Commune d'Arrondissement de Douala 4 et le quartier Mambanda, catégorisés en cinq thèmes :

1. Habitat décent

Le logement est un problème qui doit être résolu de toute urgence. L'offre existante de logements est insuffisante, coûteuse et ne permet pas de répondre aux besoins de la population. Souvent, les logements existants ne répondent pas aux normes d'un logement décent. Les établissements informels sont nés du manque d'offre de logements adéquats, souvent dans des zones qui ne sont pas développées et qui sont considérées comme ayant un faible potentiel de développement.

2. L'égalité d'accès aux services urbains de base

Les services urbains (accès à l'eau potable et à l'électricité et un système de gestion de déchets durable) ont été décrits comme insuffisants et inégalement couverts à Douala 4 et Mambanda. Le traitement des déchets a été mentionné comme l'une des sources de pollution dans l'environnement actuel. Les ménages des quartiers ne semblent pas pouvoir accéder aux points de collecte, car les camions d'Hysacam ne peuvent pas circuler en raison de l'état des routes.

3. Amélioration des transports et du réseau routier

Les participants ont souligné la mauvaise qualité des routes et le manque de chaussées adaptées dans les zones à risque d'inondation. L'offre de transports en commun est peu accessible, il n'y a pas de stations de bus aménagées, de gares routières et pas de signalisation. Le système privé compense ce déficit en offrant des trajets à des prix très élevés pour les personnes à revenu moyen voir faible.

4. Accès équitable aux équipements sociaux publics

L'accès aux soins de santé et à l'éducation semble dépendre du niveau de revenu. Les populations vulnérables n'ont pas un accès égal à ces équipements sociaux. De plus, les équipements sociaux existants sont insuffisants pour répondre au taux de croissance démographique de la commune.

Les espaces publics et récréatifs sont inexistantes, et les espaces sociaux sont concentrés dans les bars et les marchés.

5. Environnement à valoriser pour le bien être

Les participants ont souligné la nécessité de protéger l'environnement actuel pour développer des activités économiques et une mobilité durables.

6. Développement économique égalitaire et potentiels économiques à mettre en lumière

Les participants ont souligné que plusieurs secteurs économiques potentiels ne sont pas développés à Douala 4 mais devraient être exploités, à savoir l'écotourisme, avec un vaste environnement naturel et une baie d'eau située dans l'arrondissement. De plus, les opportunités économiques ne sont pas rendues également accessibles dans le quartier, les entreprises étant situées en grande partie à proximité de la Nouvelle Route et de la zone industrielle.

7. Coordination entre les acteurs privés et publics

Compte tenu de la présence du secteur privé dans l'arrondissement, les participants ont souligné l'importance de la collaboration entre les secteurs privé et public. En effet, à travers leur implantation et leurs différents programmes de mécénat ou programme responsabilité sociétale et environnementale, les entreprises privées peuvent participer au développement du territoire.

Résultats attendus

Au-delà de compléter et d'améliorer l'analyse réalisée, la charrette a conduit à la définition de la stratégie et des scénarios. Une matrice (à droite) a été consolidée pour lister identifier les actions à mener en fonction du degré de priorité et alignée aux documents d'urbanisme et aux ODD. La charrette alimentera cette matrice dans la sélection des actions prioritaires lors d'un autre atelier participatif en phase de définition de la vision urbaine et du scénario et du plan d'action.



Photos 33 et 34. Interventions des participants durant la charrette
Source : ONU-Habitat

Theme/Secteurs		CRITERES				
Alignement avec les stratégies et la situation actuelles						
DÉFIS	STRATÉGIE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE	STRATÉGIE A L'ÉCHELLE DE DOUALA	ÉVALUATION APRÈS ANALYSES DES DONNÉES	LES ACTEURS DE L'ATELIER	ANALYSE PAR ONU-HABITAT	NOTE FINALE (à remplir durant la partie vision)
1. Croissance rapide et répartition dense de la population						
Nouvel afflux dans la ville	●	●	■	■	■	
Pas de centre d'accueil	○	●	■	■	■	
Pas de services publics dédiés aux PDI	○	●	■	■	■	
2. Absence d'une vision urbaine commune (patchwork urbain)						
Extension urbaine sans contrôle	●	●	■	■	■	
Absence d'un master plan pour la commune et de commercialisation territoriale	●	●	■	■	■	
Questions migratoires exclues des documents d'urbanisme	○	○	■	■	■	
3. Habitat et foncier non maîtrisés et peu qualitatifs						
Gestion de la trame foncière (incertitude des titres, juxtaposition de deux systèmes)	○	○	■	■	■	
Accès au logement décent	●	●	■	■	■	
Politique d'habitat	●	●	■	■	■	
Extension urbaine incontrôlée	●	●	■	■	■	
4. Transport et mobilités peu diversifiés et mal structurés						
Maillage du réseau morcelé et peu qualitatif	●	●	■	■	■	
Offre de transport peu diversifiée (modes de déplacement, intermodalités)	●	●	■	■	■	
Valorisation du potentiel fluvial	○	○	■	■	■	
Offre de transports coûteuse	○	○	■	■	■	
Développement d'une offre privée	○	○	■	■	■	
5. Développement économique disparate et potentiels économiques peu valorisés						
Offres d'emplois insuffisantes	●	●	■	■	■	
Forte place du secteur informel	●	●	■	■	■	
Accès aux centres économiques limités	●	●	■	■	■	
6. Accès aux services de base et équipements publics inégal						
SERVICES DE BASE						
Couverture du réseau électrique	●	●	■	■	■	
Accès au réseau d'eau potable	●	●	■	■	■	
Collecte des déchets solides	●	●	■	■	■	
Performance du réseau d'assainissement	●	●	■	■	■	
EQUIPEMENT PUBLICS						
Structures de santé	●	●	■	■	■	
Équipements scolaires	●	●	■	■	■	
Espaces publics	○	○	■	■	■	
Équipements récréatifs	○	○	■	■	■	
7. Risques environnementaux et sanitaires						
Pollution des eaux et des sols	○	○	■	■	■	
Dégradation de l'environnement (destruction de la biodiversité)	○	○	■	■	■	
Vulnérabilité aux risques d'inondations et changement climatique	●	●	■	■	■	
Vulnérabilité aux risques sanitaires	○	○	■	■	■	
8. Gouvernance urbaine à articuler						
ACCOMPAGNEMENT ET ENGAGEMENT DES CITOYENS LIMITÉS						
Peu de projets participatifs	●	●	■	■	■	
Absence de structures participatives et sociales	●	●	■	■	■	
FAIBLES CAPACITÉ TECHNIQUES DES ACTEURS MUNICIPAUX						
Formations limitées	○	○	■	■	■	
Absence de la digitalisation	○	○	■	■	■	
Insuffisance du matériel informatique et technologique	○	○	■	■	■	
Limites du système fiscal pour le financement de projets	○	○	■	■	■	
MANQUE DE COORDINATION ENTRE LES ACTEURS						
NON MENTIONNÉE						
Pas d'organe ad hoc entre le secteur privé et public	○	○	■	■	■	
Pas de centralisation des données et de partage des données via une plateforme	○	○	■	■	■	
Montage de partenariats	○	○	■	■	■	

Tableau 7. Matrice des principaux enjeux à différentes échelles (rouge : priorité élevée, orange : priorité moyenne, jaune : priorité faible)
Source : ONU-Habitat





MISSION DU PLEIN EVANGILE
FULL GOSPEL MISSION
ASSEMBLEE DE BESSEKE
 Jesus Sauve, Guérit et Délivre
 Jesus Saves, Heals and Delivers
 Beth Shalom (maison De Paix)
 Beth Shalom (house Of Peace)
 DÉCRET PRESIDENTIEL N°69/DF/194/DU 28 AVRIL 1969

ENFANCE RELIGIEUSE / YOUTH P.W.P	17630 - 19630
ANCIENNES UNIVERSITÉS: Bible Séminaire / Bible Studies	17630 - 19630
VENDEUSE / PRÉDICA: Prière & Exhortation / Prayer & Exhortation	9600 - 12600
DOMAINE / ZOUKAY: Culte d'Adoration / Worship Service	9600 - 12600

X-TIGI
Mobile
www.x-tigi.com
www.facebook.com/XTIGI

Photo 35. Un chemin d'accès en terre menant au quartier de Bonassama croise l'Ancienne Route. Source: ONU-Habitat

ANNEXES

3 LES LIGNES DIRECTRICES D'UNE POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES

3.1 CADRE DE RÉFÉRENCE : LA POLITIQUE URBAINE NATIONALE (PUN)

121. Une réflexion sur le projet d'une Politique Urbaine Nationale (PUN) au Cameroun, a été menée, dans le cadre du Programme des Nations Unies pour les Etablissements Humains – ONU HABITAT, 2014.
122. Ce travail envisage la Politique Urbaine Nationale comme étant le maillon manquant jusque-là, devant faire le lien entre les orientations de développement urbain déclinées dans les documents stratégiques (Vision 2035, DSCE, Stratégie de Développement du Sous-Secteur Urbain,...) et leur mise en application. L'objectif essentiel, c'est l'opérationnalisation de ces orientations à travers des plans d'action, des outils et des dispositifs adéquats, permettant aux acteurs de l'urbain (Municipalité, autorités locales, ...) de gérer plus efficacement leurs villes. Dans cette optique, le Cameroun pourrait tirer profit du rôle positif de l'urbanisation comme moteur de croissance économique. Le PIB urbain représente près de 60% du PIB total, ce qui montre l'importance des enjeux économiques du développement urbain et du rôle des villes dans la relance et la consolidation de la croissance économique nationale.
123. Dans ce cadre, la PUN est définie comme « un ensemble cohérent de décisions adoptées à travers une politique de coordination menée par le gouvernement qui rallie les différents acteurs autour d'une vision destinée à promouvoir un développement urbain plus

transformatif, productif, inclusif et résilient à long terme »¹³.

- *Ses objectifs* : renforcer le lien entre l'urbanisation, le développement socio-économique et la durabilité environnementale dans le but d'optimiser les bénéfices de l'urbanisation, tout en atténuant les inégalités et les potentiels effets néfastes externes ;
- *Ses lignes directrices* : promouvoir des villes plus compactes, intégrées socialement, mieux connectées, qui favorisent le développement durable en milieu urbain et sont résilientes face aux changements climatiques.
- *Ses principes fondateurs* : la participation, l'intégration, la simplicité de la mise en œuvre, les effets mesurables, et les coûts abordables (rapport coût efficacité et ressources), une approche pragmatique, orientée vers l'action et axée sur les populations ;
- *Ses résultats attendus* : un espace suffisant de rues et trottoirs pour favoriser la mobilité des habitants, une forte densité, une utilisation mixte des terres et des zones bâties/espace public, une distribution adéquate de l'utilisation des terres, une amélioration de la cohésion sociale et du bien-être en communauté.

¹³ ONU-Habitat 2014, Evolution des Politiques Urbaines Nationales : Aperçu général, Nairobi.

Area of Expertise	City of Douala (C.U.D.)	Douala 4 Subdivision
Economic development	<p>“ Decentralized public authority that manages, under the supervision of the State, local affairs in order to ensure the economic, social and cultural development of the populations of the city of Douala ”.</p>	<p>Institution guaranteeing the urban, social, economic and environmental development of the subdivision and its population.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Action relating to inter-community, major works and structuring projects; • Creation of industrial zones; • Development of community tourist sites; • Intercommunal projects transferred to the Urban Community. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion of agricultural, pastoral, artisanal and seafood production activities of communal interest; • Construction, furnishing, management and maintenance of markets, bus stations and slaughterhouses; • Support to income and employment generating micro-projects.
Environment and natural resource management	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring and control of industrial waste management; • Elaboration of community action plans for the environment; • Creation, maintenance and management of green spaces, parks and community gardens; • Collection, removal and treatment of household waste. 	<ul style="list-style-type: none"> • Drinking water supply; • Creation, maintenance and management of green spaces, parks and gardens of communal interest; • Pre-collection and management household waste at the local level.
Planning, land use, urban development and housing	<ul style="list-style-type: none"> • Creation of land reserves; • Urban planning, master plans and development strategies, urban renewal and re-parcelling; • Urban traffic and transport plans for the entire road network; • Creation and management of primary and secondary roads; • Creation and management of sanitation, wastewater and stormwater facilities; • Allocation of street and building addresses. 	<ul style="list-style-type: none"> • Preparation and execution of municipal investment plans; • Creation and maintenance of municipal roads; • Creation and maintenance of unclassified rural roads and crossing ferries; • Contribution to the electrification of areas without electricity.
Education, sports and culture	<ul style="list-style-type: none"> • Creation and development of urban public spaces; • Creation, maintenance and management of public cemeteries. 	<ul style="list-style-type: none"> • Establishment, maintenance and upkeep of pre-schools and elementary school in the subdivision; • Participation in the management and administration of high schools and colleges.

DOMESTIC CAPITAL	CAPITAL LOANS INTERNATIONAL		GRANT CAPITAL
INTERNATIONAL INSTITUTIONS			
DEUTSCHE BANK S.A.E and CAIXABANK S.A	PLANUT	the construction of a slaughterhouse in <u>Ngaoundere</u> and cold storage facilities in the cities of Yaoundé, <u>Ebolowa</u> , Kribi and <u>Ngaoundere</u>	8.528.112.504 FCFA
AFD	PLANUT		
EUROBONS	PLANUT	the construction of two access roads in each region of the country, the construction of water retention structures, and the development of hydro-agricultural areas in the northern regions,	50 000 000 000 FCFA
NATIONAL BANKING INSTITUTION			
BGFI BANK CAMEROON	PLANUT	the rehabilitation of some roads in the cities of Yaoundé and Douala;	100 000 000 000 FCFA
ATLANTIC BANK CAMEROON	PLANUT	construction of 600 social housing and referral hospitals, as well as the rehabilitation and upgrading of the technical facilities of the General Hospitals of Yaoundé and Douala and the University Hospital of <u>Yaounde</u>	190 000 000 000 FCFA
ECOBANK CAMEROON	PLANUT	construction of boreholes, water supply systems, and security posts throughout the country	35 000 000 000 FCFA
ICBC	PLANUT	construction of the Bini hydroelectric scheme in <u>Warak</u> in the extreme north of the country	182 000 000 000 FCFA

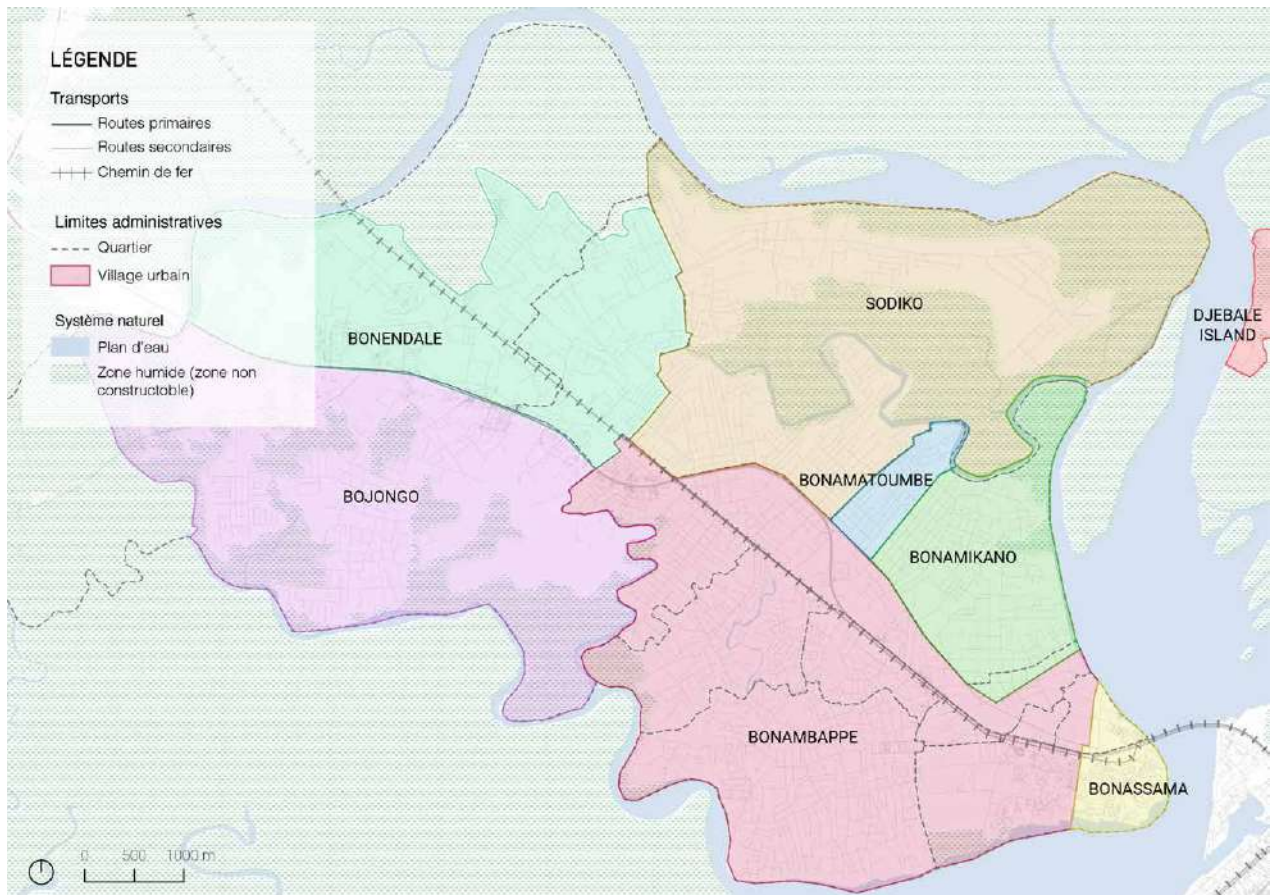
Annexe 3. Tableau récapitulatif des partenaires financiers du Cameroun au cours des cinq dernières années (échelle nationale)

Source : <https://www.spm.gov.cm/site/?q=fr/content/rapport-general-sur-la-mise-en-%C5%93uvre-du-plan-d%E2%80%99urgence-triennal-2015-2017>

PROJET	SECTEURS	COMMUNE	SOURCES
Projet de construction du marché Congo à Douala	Community / amenities	Douala II	
Renforcement de la capacité de l'usine d'Ayatto pour la porter à 100 000 m3/jour	Utilities		Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Construction des châteaux d'eau prévus à Nyalla (1 x 3 000 m3)	Utilities	Douala III	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Construction des châteaux d'eau de Logbessou (1 x 3 000 m3)	Utilities	Douala III	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Reconstruction du château d'eau de celui de Koumassi (1 x 700 m3)	Utilities	Douala I	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Autoroute Douala-Kribi lolabe	Transport		Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
un gymnase et une piscine olympique à Bonabéri (2 ha à acquérir)	Social and economic	Douala IV	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Aménagement de la « Forêt urbaine » (parc de la Besséké), déjà à l'étude au niveau de la Communauté Urbaine	Environment	Douala I	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Réhabilitation/extension de la promenade et aménagement du parc de la « Base Elf » ;	Environment	Douala I	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Hôpitaux de District	Real estate	Douala I, Douala II, Douala III, Douala IV, Douala V	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Campus à l'Est et à l'Ouest	Community / amenities	Douala III, Douala IV	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Complexe multisports dans la partie Nord	Community / amenities	Douala V	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Marché de gros Marché à l'Est et Ouest	Real estate	Douala III, Douala IV	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Parc international Expositions	Real estate	Douala I	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Palais des Congrès	Real estate		Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Projet de construction d'une gare routière moderne à Bonadalé- Dibombari	Transport	Douala IV	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Projet de construction d'un gymnase + piscine olympique à Bonaberi /Construction project of a gymnasium + Olympic pool in Bonaberi	Community / amenities	Douala IV	Plan directeur d'urbanisme de douala à l'horizon 2025
Production des plans et des études techniques d'amélioration de l'accès à l'eau, des toilettes, et de la salubrité	Utilities	Douala IV	Plan de relèvement de la commune de Douala IV

Annexe 4. Liste des projets sans financements

Source : CTD general code, 2019.



Annexe 5. Carte des villages urbains et quartiers de Mbandaka

Source : ONU-Habitat/ Municipalité de Douala 4

BIBLIOGRAPHIE

AFD (2017). "Construction du deuxième pont"

Amanejieu Amelie (2018). "Analyse temporelle de la représentation du risque d'inondation de 1980 à 2018 à Douala-Cameroun"

BUCREP (2005). "Population by Department Arrondissement District"

BUCREP (2018). "Rapport National de l'Etat de la Population"

BUCREP (2019). "Rapport de présentation des résultats définitif du troisième Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH3)"

CUD (2006). "Etude du schéma directeur d'assainissement de la ville de Douala et maîtrise d'œuvre d'une tranche prioritaire de travaux : Rapport définitif des phases 3 et 4"

CUD (2009). "Plan de Transport et de Déplacements de la ville de Douala"

CUD-Cities Alliance-AFD (2009). "City Development Strategy CDS"

CUD (2012). "PDU Horizon 2025 - Carte"

CUD (2012). "POS - Carte"

CUD (2012). "POS - Règlements"

CUD (2012). "POS - Texte"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_1_1a3"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_1_4a6"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_2"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_3"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_4"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_5"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_6"

CUD (2012). "PDU Douala_chapitre_7"

CUD (2010). "Agenda 21"

CUD (2018). "AM_PDVIR-PMUD_Mission_2018_final GB revised-2"

CUD (2021). "Présentation du Budget 2021"

GOC (2017). "Rapport général du PLANUT III"

GOC (2018). "Recovery & Peace Consolidation Strategy"

GOC (2018). "Loi N°2019/024 du 24 décembre 2019 portant Code général des Collectivités Territoriales Décentralisées"

GOC-Institut National de la Statistique (2018). "Demographics and Health Survey"

GOC-Institut National de la Statistique (2019). "Annuaire statistique de la région du Littoral"arch2

GOC (2020). "Stratégie Nationale de Développement

2020-2030"

GOC_ Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (2009). "Cameroun vision 2035"

GOC_ Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (2009). "Guide du plan local d'aménagement"

GOC_ Ministère des Domaines et des Affaires Foncières (2009). "Présentation de l'Union internationale pour la conservation de la nature"

GOC_Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable (2015). "Plan National d'Adaptation aux Changements climatiques du Cameroun"

Gouvernement du Cameroun-Institut National de la Statistique (2020). "4th quarter accounts"

Gouvernement du Cameroun-Institut National de la Statistique (2019). https://ins-cameroun.cm/wp-content/uploads/2020/01/catalogue_final5.pdf

Gouvernement du Cameroun (2004). "Décret N°2018/190 du 02 mars 2018 modifiant et complétant certaines dispositions N°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement"

IASC (2019). "CAMEROON COUNTRY STUDY Humanitarian Financing Task Team Output IV April 2019"

IIED (2020). "Securing Land Rights in Cameroon"

IIED (2020). "Analyse du processus d'acquisition des terres pour l'installation des réfugiés et PDI au Cameroun"

IOM (2009). "Migration au Cameroun : Profil National 2009"

IOM (2020). "Cameroun_Extreme-Nord_Round 21 - May-June"

IOM (2020). "Regional Mobility Mapping: West and Central Africa"

IOM (2020). "The Multi-Sectoral Needs Assessment"

IOM(2021). "Suivi des mouvements de transhumance"

Kounda Kounda (2020). "History excerpt on Douala"

Les Ateliers (2013). "Douala ville assemblée"

OCHA (2018). "North-West and South-West Situation Report No. 3"

OCHA (2018). "CAMEROON: North-West and South-

- West Situation Report No. 2”
 OCHA (2018). “Cameroon North-West and South-West emergency response plan”
 OCHA (2018). “Multisectoral Needs Assessment West+Littoral”
 OCHA (2019). “Multi Sector Rapid Assessment (MIRA)-october”
 OCHA (2020). “Humanitarian Response Plan”
 OCHA (2021). “Cameroon: Humanitarian response plan at a glance”
- UN Stats (2020). “2020 World Statistical Yearbook”
- UN-Habitat (2007). “Profil Urbain National du Cameroun”
- UNHCR (2019). “Cameroon Multi-Year Multi-Partner Protection and Solutions Strategy 2018-2020”
- UNDAF (2018). “2018_2020”
 UNDAF (2021). “Plan-cadre de coopération des nations unies pour le développement durable au Cameroun : 2022-2026”
- UNDP (2020). “Rapport national sur le développement humain 2019 : croissance inclusive, inégalités et exclusions”
- UNDRR (2019). “CAMEROON Disaster Country Risk profile”
- UNHCR (2021). “Yaounde Map Jan - refs + asylum seekers”
 UNHCR (2021). “Cameroon: Douala - Map of urban refugees and asylum seekers by area of residence-January 2021”
 UNHCR (2021). “Cameroon: Douala - Map of urban refugees and asylum seekers by area of residence-March 2021”
 UNHCR (2021). “Cameroun: statistiques des personnes relevant de la compétence du HCR, Janvier”
 UNHCR (2021). “Cameroun: statistiques des personnes relevant de la compétence du HCR, Février”
 UNHCR (2021). “Cameroun: statistiques des personnes relevant de la compétence du HCR, Mars”
 UNHCR (2021). “IDPs Rapid Needs Assessment_March 2021_Littoral Region”
- UN_JSC (2019). “Progress Review Cameroon”
- World Bank (2018-2020). “Cameroon Country Strategic Plan”
 World Bank (2017). “Country Partnership Framework Cameroon”
 WRI / Gates Foundation (2013). “Land Registration in Cameroon”
 World Bank (2021). “Etudes d’impact environnemental et social (EIES) en vue de la mise en œuvre d’un corridor pilote de « Bus Rapid Transit » dans la ville de Douala, Rapport provisoire, Volume 1”

NOTES DE FIN

- 1 <https://worldpopulationreview.com/countries/cameroon-population>
- 2 RGPH 2005
- 3 WB 2019
- 4 WB 2019
- 5 <https://worldpopulationreview.com/world-cities/douala-population> based on data from UNDESA
- 6 <https://worldpopulationreview.com/world-cities/douala-population> based on data from UNDESA
- 7 Graphics based <https://worldpopulationreview.com/countries/cameroon-population>
- 8 <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/CM/indicateurs-et-conjoncture>
- 9 BUCREP 2018
- 10 Its actions are framed by Law N°2004/003 of 21 April 2004, which sets out Cameroon's regulations on development and planning.
- 11 Law N°2011/008 of May 6, 2011 on the Orientation for the Planning and Sustainable Development of the Territory in Cameroon sets the general legal framework for the planning of the national territory in a sustainable development perspective
- 12 Ten critical interventions were identified that could ensure the successful formulation and implementation of the NUP
- 13 AFD, 2009
- 14 AFD, 2009
- 15 ordinances n°74-1 and 74-2 of July 6, 1974
- 16 IIED, 2020
- 17 UNDRR, Disaster Risk Profile Cameroon, 2019
- 18 CMR, National Climate Change Adaptation Plan 2015
- 19 UNDRR, Disaster Risk Profile Cameroon, 2019
- 20 Calculated as a percentage of the total 2016 population, UNDRR, Disaster Risk Profile Cameroon, 2019
- 21 UNDRR, Disaster Risk Profile Cameroon, 2019
- 22 <https://ceeac-eccas.org/en/uncategorized/workshop-to-validate-the-national-strategy-for-disaster-risk-reduction-drr-and-camerouns-action-plan-aligned-with-the-sendai-framework/>
- 23 1.5 million refugees estimated in the Central African subregion in mid-2020, UN DESA, 2020
- 24 Cameroon : 2021 Humanitarian Response Plan at a glance, OCHA 2021. <https://www.humanitarianresponse.info/en/operations/cameroon/document/cameroon-2021-humanitarian-response-plan-glance>
- 25 Cameroon : Locations of UNHCR Persons of Concern (September 2021), UNHCR 2021. <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/POCs%20September2021.pdf>
- 26 Cameroun Vision 2035 English Version, 2009, http://www.cameroon-embassy.nl/wp-content/uploads/2016/04/Cameroon_VISION_2035_English_Version.pdf
- 27 MINEPAT, World Bank Group, Recovery and Peace Consolidation Strategy for Northern and East Cameroon 2018 – 2022, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/245081527486919288/pdf/126613-WP-P160779-PUBLIC-cameroon-RPC-english-web-DISCLAIMER.pdf>
- 28 Cameroon – United Nations System Cooperation, 2016, United Nations Development Assistance Framework (UNDAF 2018-2020), <https://cameroon.un.org/sites/default/files/2019-12/UNDAF%20%20ENG%20.pdf>
- 29 OCHA, 2018, Cameroon : Humanitarian Response Plan 2017-2020, <https://reliefweb.int/report/cameroon/cameroon-humanitarian-response-plan-2017-2020-summary-january-2018>
- 30 World Bank, 2017, Country Partnership Framework for the Republic of Cameroon for the Period FY17-FY21, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/480711490925662402/pdf/CPF-CM-Board-vf-February-28-03062017.pdf>
- 31 Littoral Region Statistical Yearbook INS, 2019
- 32 The demographic projections of the 3rd RGPH carried out by BUCREP
- 33 Working age population (potentially active population): population aged 15 to 64 according to the ILO.
- 34 Littoral Region Statistical Yearbook INS, 2019
- 35 ILO activity rate : ratio of the population employed or actually looking for work to the population of working age
- 36 ILO unemployment rate: The ratio of the population that did not work (even for one hour) in the 7 days prior to the survey, but was actively looking for work and available for any job opportunity that arose, to the labor force.
- 37 PDU Horizon 2025
- 38 <https://worldpopulationreview.com/world-cities/douala-population>
- 39 PDU 2025

- 40 <https://worldpopulationreview.com/world-cities/douala-population>
- 41 IOM, Buea Office, « IOM Analysis_For_Sharing_MSNA_Round5_NWSW_11102021 », October 2021
- 42 UNHCR, Douala Map_Urban Refugees_Asymylum Seekers, March 2021
- 43 IOM, Buea Office, « IOM Analysis_For_Sharing_MSNA_Round5_NWSW_11102021 », October 2021
- 44 IOM, Buea Office, « IOM Analysis_For_Sharing_MSNA_Round5_NWSW_11102021 », October 2021
- 45 OCHA MIRA West et Littoral, October 2019
- 46 OCHA MIRA West et Littoral, October 2019
- 47 Data provided by the Subdivision of Douala 4
- 48 PDU 2025 Douala
- 49 Deliberative organ composed of the Mayors of Subdivisions and their Municipal Councillors
- 50 <https://www.minddevel.gov.cm/index.php/2020/03/05/loi-n2019-024-du-24-decembre-2019-portant-code-general-des-collectivites-territoriales-decentralisees/>
- 51 calculation of the 2021 population/area projection.
- 52 <https://fr.scribd.com/document/470010985/Annuaire-Statistique-du-Littoral-edition-2019>
- 53 <https://worldpopulaaationreview.com/world-cities/douala-population>
- 54 PDU 2025
- 55 PDU 2025
- 56 The New Humanitarian | COP21 : Climate change and conflict meet in Cameroon
- 57 Amanejieu, Amelie, 2018
- 58 From WB CPF 2017 pp. 12-13
- 59 Frederic Happi's concept note for "Projet de sauvegarde et de valorisation de la rivière Dibamba à Douala" (written by Horcel SOKENG, Architecte-Urbaniste, Chef Service Planification Urbaine Communauté Urbaine de Douala, 01/07/2017
- 60 <https://www.afd.fr/fr/carte-des-projets/construction-du-deuxieme-pont-sur-le-wouri-douala>
- 61 <https://fr.wikipedia.org/wiki/Wouri>
- 62 MINH DU-CUD: TECHNICAL AND ECONOMIC STUDIES FOR THE IMPLEMENTATION OF A PILOT RAPID TRANSIT BUS CORRIDOR IN THE CITY OF DOUALA, provisional report of the study on the choice of the service offer, financed by the World Bank
- 63 UPIMC
- 64 PDU Douala horizon 2025
- 65 PDU Douala Horizon 2025
- 66 PDU Douala Horizon 2025
- 67 PDU Douala Horizon 2025
- 68 <https://www.journaldunet.com/business/salaire/cameroun/pays-cmr>
- 69 Littoral Region Statistical Yearbook 2019, INS & UPIMC
- 70 According to the World Bank report https://databank.worldbank.org/data/download/poverty/33EF03BB-9722-4AE2-ABC7-AA2972D68AFE/Global_POVEQ_CMR.pdf

HS Number : HS/080/17F



ONU-HABITAT

United Nations Human Settlements Programme
P.O. Box 30030, GPO Nairobi 00100, Kenya

Bureau Pays
B.P 836 Yaoundé, Cameroun
Rue Mpondo Akwa
Telephone: +237-222 232 795
www.unhabitat.org

Contact information

Christian Bedangue
Coordinateur Cameroun :
christian.bedangue@un.org

Princesse Samba
Coordinatrice UPIMC Cameroun :
princesse.samba@un.org