

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

I. DIAGNOSTIC URBAIN 2

- 1.1. Présentation générale
- 1.2. État initial de l'environnement
- 1.3. Développement et fonctionnement urbain
- 1.4. Analyse démographique
- 1.5. Économie – Emploi – Revenus
- 1.6. Habitat et foncier
- 1.7. Transport et déplacements
- 1.8. Équipements publics
- 1.9. Réseaux techniques

II. LE PLAN DIRECTEUR D'URBANISME 3

- 2.1. Problématiques et enjeux 4
- 2.2. Les orientations d'aménagement et les objectifs du PDU 5
 - 2.2.1. Les orientations stratégiques d'aménagement 5
 - 2.2.2. Les grands objectifs du PDU 5
- 2.3. Le projet d'aménagement et de développement durable 8
 - 2.3.1. Une nouvelle stratégie 8
 - 2.3.2. L'approche thématique 10
- 2.4. Les schémas directeurs d'organisation 30
 - 2.4.1. PDU Horizon 2015 30
 - 2.4.2. PDU Horizon 2022 30

III. LES DISPOSITIONS STRATEGIQUES 31

- 3.1. Valeur juridique et opérationnelle du PDU 32
 - 3.1.1. Stratégie urbaine du Gouvernement 32
 - 3.1.2. Approbation et mise en œuvre 33
 - 3.1.3. Dispositifs transitoires 33
 - 3.1.4. Périmètre opérationnel 33
- 3.2. Les Plans d'Occupation des Sols 34
 - 3.2.1. Contenu et valeur juridique 34
 - 3.2.2. Délimitation des POS 34
- 3.3. Outils opérationnels d'aménagement 35
 - 3.3.1. Le Plan de Transports urbains 35
 - 3.3.2. Le Programme Local de l'Habitat 35
 - 3.3.3. Le Plan de Prévention des Risques 36
 - 3.3.4. Le Plan Local de l'Environnement 36
 - 3.3.5. Le Plan des réseaux urbains 37
 - 3.3.6. Le Schéma de développement économique 39
- 3.4. Cadre institutionnel 40
 - 3.4.1. Gestion urbaine 40
 - 3.4.2. Problématique foncière 41
- 3.5. La programmation 42
 - 3.5.1. Principes et planification 42
 - 3.5.2. Récapitulatif des actions à engager 43

SIGLES 45



DIAGNOSTIC URBAIN

Cf. Rapport d'Audit Urbanistique



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME

2.1. Problématiques et enjeux	4
2.2. Les orientations d'aménagement et objectifs du PDU	5
2.2.1. Les orientations stratégique d'aménagement	5
2.2.2. Les grands objectifs du PDU	5
2.3. Le Projet d'aménagement et de développement durable	8
2.3.1. Une nouvelle stratégie	8
2.3.2. L'approche thématique	10
THEME 1 : Le renforcement de la Centralité et de la structuration de la vocation administrative	10
THEME 2 : La promotion d'une politique de l'habitat social et d'un développement urbain assumé	12
THEME 3 : Le développement de la vocation économique	16
THEME 4 : L'instauration d'un plan de transport et déplacement	20
THEME 5 : La valorisation de l'environnement et du cadre de vie	27
2.4. Les schémas directeurs d'organisation	30
2.4.1. PDU Horizon 2015	30
2.4.2. PDU Horizon 2022	30

2.1. PROBLEMATIQUE ET ENJEUX

Les conclusions du diagnostic mettent l'accent sur un accroissement démographique et économique spectaculaire qui a induit un développement urbain spontané et souvent anarchique, dans des secteurs quelques fois à risques, qu'il convient de maîtriser impérativement si l'on veut concevoir un aménagement durable de l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine de LIMBE.

Plusieurs problématiques résultent de l'approche urbanistique et définissent des enjeux importants auxquels il faudra apporter des réponses adaptées et circonstanciées.

En effet :

- Comment assurer et renforcer l'attractivité de LIMBE, Chef lieu du département du FAKO connaissant un développement économique moteur, sans nuire à une activité touristique en plein essor ?
- Quels types de réponses apporter aux besoins et aspirations d'une population qui s'accroît, en matière d'équipements d'infrastructures et de superstructures, de services, d'habitat et de déplacements ?
- Enfin, comment préserver la biodiversité et protéger efficacement les sites naturels, les sites à risques industriels et technologiques, ainsi que les zones inondables ?

A ces interpellations, il a été apporté des réponses par le comité de pilotage prenant tout d'abord la forme d'orientations stratégiques d'aménagements et de grands objectifs, puis d'un projet d'aménagement et de développement durable, préalable à l'établissement du Plan Directeur d'Urbanisme à l'horizon 2015 et 2022, accompagné de dispositions stratégiques à mettre en œuvre.

2.2. LES ORIENTATION STRATEGIQUE D'AMENAGEMENT ET LES GRANDS OBJECTIFS DU PDU

2.2.1. Les Orientations stratégiques d'Aménagement

Pour répondre aux problématiques exposées dans le chapitre précédent, le groupe de pilotage rassemblant élus de la Communauté Urbaine de LIMBE, représentant des ministères concernés, et des associations, a entériné le principe d'une vision stratégique de l'aménagement urbain, prônant :

LE RESPECT

- Des grands équilibres entre les espaces urbanisés, à urbaniser et les espaces naturels agricoles ou forestiers
- Des objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et donc à la construction de logements diversifiés répondant aux besoins des populations
- Des contraintes résultant de l'étude GRINP déjà évoquées dans le diagnostic ainsi que la prise en compte des risques technologiques et industriels.

L'ORGANISATION

- De la mobilité des personnes en instaurant une politique de déplacements doux complémentaires à des transports publics à développer en application d'un Plan de Transports Urbain (PTU).

L'URBANISATION

- Dans le prolongement et autour des pôles existants pouvant être aisément desservis par la voirie et les réseaux divers.
- Dans des quartiers à forte densité qui nécessitent une restructuration urbaine

LA RESERVATION

- D'espaces nécessaires aux équipements publics, au développement des activités économiques et touristiques.

2.2.2. Les grands objectifs du PDU

Les objectifs du PDU 2022 résultent du bilan diagnostic soumis au groupe de pilotage, et des orientations stratégiques d'aménagement retenues.

En tout premier lieu et dans le cadre d'une démarche de développement durable et de bonne gouvernance, il convient de :

REMEDIER

aux dysfonctionnements constatés et en priorité, le développement spontané et souvent anarchique de l'urbanisation.

RATTRAPER

les retards en matière de :

- Constructions de logements, notamment à caractère social
- Réalisation d'équipements d'infrastructures et de superstructures.

REAFFIRMER et RENFORCER

les vocations économiques : agroalimentaires, industrielles, portuaires et touristiques exercées par cette ville et les fonctions administratives remplies par la préfecture du département de FAKO et la communauté urbaine de LIMBE composées de trois arrondissements.

RESPECTER

les conclusions de l'étude GRINP et les recommandations du plan de protection des risques naturels et industriels qui seront prochainement présentées aux élus par la Direction à la protection civile par le bureau d'études ECTA.

S'INSCRIRE

dans une démarche d'aménagement du territoire faisant une large place à la préservation du cadre de vie et à l'environnement.

Pour atteindre ces 5 grands objectifs fondamentaux, il a été retenu l'application de quatre concepts au traitement de l'aménagement du territoire de la Communauté Urbaine de LIMBE. Il s'agit à long terme de la rendre :

- ⇒ plus attrayante
- ⇒ plus accueillante et agréable à vivre
- ⇒ mieux organisée et plus équilibrée
- ⇒ plus accessible

LIMBE, une ville en essor, plus attrayante

Une stratégie d'accueil et d'accompagnement conduisant la Communauté Urbaine de LIMBE, avec les partenaires institutionnels et privés, à définir une stratégie foncière d'acquisition et de reconquête, attractive pour les entreprises et les aménageurs et bénéfique pour la population.

Une stratégie de réalisation d'infrastructures de transports ciblée pour :

- Circuler mieux dans LIMBE et sur les axes la reliant aux autres pôles constitués par les deux nouveaux arrondissements de Mokundange et Bimbia
- Développer un réseau urbain de transport en commun en site propre

Une stratégie de modernisation des équipements de haut niveau et des bâtiments administratifs tels que : les sièges sociaux de grandes entreprises (SONARA, CDC, CNIC, etc.), la Préfecture, les Mairies et la construction de grands équipements tels qu'un Musée de l'Histoire et de la Mémoire, un Palais des Congrès, des gares multimodales, un stade de football et des pôles touristiques.

Une stratégie de développement de l'enseignement supérieur se traduisant par la création d'Instituts Universitaires Technologiques tels que ceux liés à la pêche, la pétrochimie, au bâtiment et travaux publics, ainsi qu'aux activités touristiques (École hôtelière par exemple), etc....

Une stratégie de développement économique axé sur :

- La création d'un port en eau profonde venant compléter l'infrastructure poly-industrielle existante
- L'extension de l'activité pétrochimique et de ses dérivés
- La mise en place de filières « Bâtiment Travaux Publics » et « Tourisme »

Une stratégie de communication pour mieux faire connaître les atouts de la Préfecture du FAKO ainsi que les opérations majeures à entreprendre d'ici 2022.

LIMBE, une ville plus accueillante et plus agréable à vivre

1. Reconquérir la ville

Le tissu urbain de LIMBE 1 doit regrouper en son sein les fonctions centrales et les services supérieurs

Une densification raisonnable du centre ancien et des secteurs situés de part et d'autre des grands axes structurants, doit être absolument envisagée.

Cette reconquête passe aussi par :

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

2. Protéger et valoriser le milieu naturel

La Communauté Urbaine de LIMBE, pour rattraper le retard en logements et répondre aux besoins des populations nouvelles, doit urbaniser 1 000 hectares environ et procéder à la réhabilitation des quartiers dégradés et à la suppression des taudis implantés dans les secteurs à risques.

En Ville et dans les nouveaux quartiers d'habitation sur LIMBE 1, 2 et 3, des parcs urbains à l'image du jardin botanique doivent être créés.

Sur le restant du territoire, la vocation rurale doit être rationalisée, voir protégée et les villages existants doivent pouvoir se développer.

**LIMBE,
une ville mieux organisée et rééquilibrée**

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

- Concevoir le centre urbain de POH comme un cœur de cité, capable d'accueillir des fonctions tertiaires de haut niveau.
- Créer deux centres d'arrondissements participant à la structuration et à l'identification des arrondissements 2 et 3.
- Prévoir une trame urbaine d'extension ordonnée sur BIMBIA, MOKUNDANGE et MILE TWO.
- Pratiquer une politique d'assainissement et de résorption de l'habitat insalubre, implanté principalement sur les sites à risques (risques d'effondrement ou inondables).
- Développer les activités économiques de voisinage ainsi que le traitement des espaces publics (marchés, places, parcs et jardins).

**LIMBE,
une ville plus accessible**

Ceci s'appuie sur la nécessité de concevoir un **Plan de Transport Urbain** (PTU) ou un **Schéma de Transport Urbain** (STU) :

- Préconisant la réalisation d'une voie de contournement Nord
- Réduisant la place de l'automobile dans le Centre Ville
- Favorisant les déplacements doux (marche à pied, vélos).
- Privilégiant les transports en communs en site propre

La stratégie et les objectifs du PDU sont développés dans le projet d'aménagement de développement durable qui met l'accent sur les actions à entreprendre.

2.3. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

2.3.1. Une Nouvelle Stratégie

Pour réussir le projet de PDU 2022 de LIMBE, il faut concevoir un projet de développement durable à long terme qui soit cohérent, réaliste et capable également de remédier aux dysfonctionnements constatés.

La stratégie qui soutient la démarche doit donc prendre en compte l'existant ainsi que le comportement des acteurs institutionnels et des citoyens. Elle doit aussi intégrer les mutations et les besoins décelés dans l'audit urbanistique.

De plus, la recherche d'une cohérence impose une stratégie de changement qui peut se concevoir à plusieurs niveaux :

CHANGEMENT DE LOGIQUE URBAINE

- Refaire de la ville sur la ville **en tenant compte du passé et de la tradition et en luttant contre le mitage des espaces périphériques et l'implantation anarchique des constructions.**
- Ouvrir à l'urbanisation des espaces disponibles, **en mettant sur le marché des terrains pour lesquels le coût d'équipement sera le plus faible et en recherchant des aménageurs publics et privés ayant pour objectifs la restructuration du tissu urbain, l'aménagement de grandes trames urbaines, la production de terrains constructibles pour accueillir décentement de nouvelles populations**
- Tenir compte du redécoupage administratif de la Communauté Urbaine en trois arrondissements et composer avec les villes voisines de BUEA capitale de la région du Sud-Ouest et DOUALA capitale économique du Cameroun

CHANGEMENT DE LOGIQUE ECONOMIQUE

Pour créer les conditions de développement économique adapté au contexte local, il faut s'appuyer sur :

- L'installation des centres d'arrondissements de LIMBE 2 et LIMBE 3 et le renforcement du centre actuel de LIMBE 1, qui seront le moteur de création de nouveaux emplois à dominante tertiaire : administratif, enseignement, activités commerciale et touristique
- Le développement des pôles d'activités agro-industrielle, portuaire, pétrochimique et touristique autour des activités déjà existantes (SONARA, CDC, CNIC, nouvelle cimenterie etc.)
- Le renforcement du secteur universitaire par l'implantation d'unités de recherche liées à l'activité maritime (pêche), la pétrochimie, l'agro-alimentaire et le tourisme
- La volonté de créer une filière bâtiments et travaux publics en lien avec la nouvelle cimenterie de NGEME, et en prévision de l'effort de construction de logements et d'équipements de superstructures et d'infrastructures à entreprendre d'ici 2022.

CHANGEMENT DE METHODOLOGIE

En dépit d'une progression démographique importante qui s'est concrétisée par un développement urbain souvent anarchique, il est nécessaire d'appliquer une méthode réaliste et sélective :

- **Concentrant** les ressources financières pour la réalisation de choix prioritaires, résultant du projet urbain de développement durable (PUDD)
- **Impliquant** un partenariat fort avec :
 - le secteur public : État, CUL, Mairie d'arrondissement
Institutions internationales : AFD, Banque mondiale, FMI, ONUDI et Coopération bilatérale.
 - le secteur privé : Aménageur et promoteurs privés camerounais et/ou étrangers y compris pour la réalisation d'infrastructures lourdes et d'opérations immobilières, s'inspirant des recherches entreprises en Afrique Centrale.

LIMBE MASTER PLAN - Projet d'Aménagement et de Développement Durable



REPUBLIC OF CAMEROON

LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



PROMOTION DE L'HABITAT SOCIAL ET DU DEVELOPPEMENT URBAIN

- Zones urbanisées, dont certaines zones d'habitat sont à réhabiliter/restructurer
- Zones d'extension urbaine projetée
- Fronts d'urbanisation
- Villages à conforter

DEVELOPPEMENT DE LA VOCATION ECONOMIQUE

- Zones d'activités économiques
- Front d'extension des activités économiques à proximité des axes de circulation majeurs et en bordure de littoral
- Port en eau profonde pouvant accueillir des portes-conteneurs
- Port à conforter pour les liaisons maritimes à vocation touristique
- Développement d'un pôle touristique (village de vacances, base nautique)
- Aménagement de la Baie
- Circuits pédestre verts
- Valoriser les points de vue sur la Baie

STRUCTURATION DE LA VOCATION ADMINISTRATIVE ET RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE

- Centre administratif à conforter
- Centres administratifs secondaires à créer pour une meilleure répartition des fonctions

GRANDS EQUIPEMENTS

- Musée de l'histoire
- Palais des Congrès
- Ecole de pêche
- Institut Universitaire Technologique
- Institut Universitaire du Tourisme
- Musée Maritime
- Palais des Sports
- Ecole de musique
- Nouveaux centres Bancaires

INSTAURATION D'UN PLAN DE TRANSPORT ET DEPLACEMENT REpondant AUX BESOINS DE MOBILITE

- Routes à recalibrer et/ou à bitumer assurant une desserte de proximité
- Voie de contournement à créer
- Routes 2x2 voies à recalibrer ou à créer
- Routes secondaires 1x2 voies à créer pour renforcer la desserte de proximité
- Echangeurs / Giratoires
- Gares routières à créer
- Gare multimodale à créer
- Entrées de ville

VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

- Réseau hydrographique
- Coulée verte
- Plantation agro-industrielle
- Agriculture péri-urbaine rurale
- Forêt dense
- Espaces verts urbains
- Parcs urbains à créer
- Mangrove
- Savane montagnarde

Mars 2009

RENFORCEMENT DE LA CENTRALITÉ ET STRUCTURATION DE LA VOCATION ADMINISTRATIVE

2.3.2. L'Approche Thématique

Le projet d'aménagement et de développement durable expose les objectifs des politiques publiques, de la collectivité en matière d'urbanisme et préfigure le projet du Plan Directeur d'Urbanisme de LIMBE.

Il a été retenu le principe **d'une approche thématique** fondée sur :

- ⇒ **Le renforcement de la Centralité et la structuration de la vocation administrative,**
- ⇒ **La promotion d'une politique de l'habitat social et d'un développement urbain assumé**
- ⇒ **Le développement de la vocation économique**
- ⇒ **L'instauration d'un plan de transport et déplacements**
- ⇒ **La valorisation de l'environnement et du cadre de vie**

Le développement urbain récent se caractérise par une intensification de la péri urbanisation, s'exprimant par un étalement urbain souvent spontané et anarchique et provoquant corrélativement une remise en cause de la notion de centralité urbaine.

Les deux actes présidentiels signés le 23 Avril 2007 divisent le territoire de la Commune Urbaine de Limbe en 3 arrondissements.

Cette décision de réorganisation administrative doit logiquement se traduire par :

- Le **renforcement** du pôle administratif de LIMBE 1, ayant pour Chef lieu POH
- La **création** de deux nouveaux centres administratifs sur :
 - LIMBE 2 avec pour Chef lieu MOKUNDANGE
 - LIMBE 3 avec pour Chef lieu BIMBIA

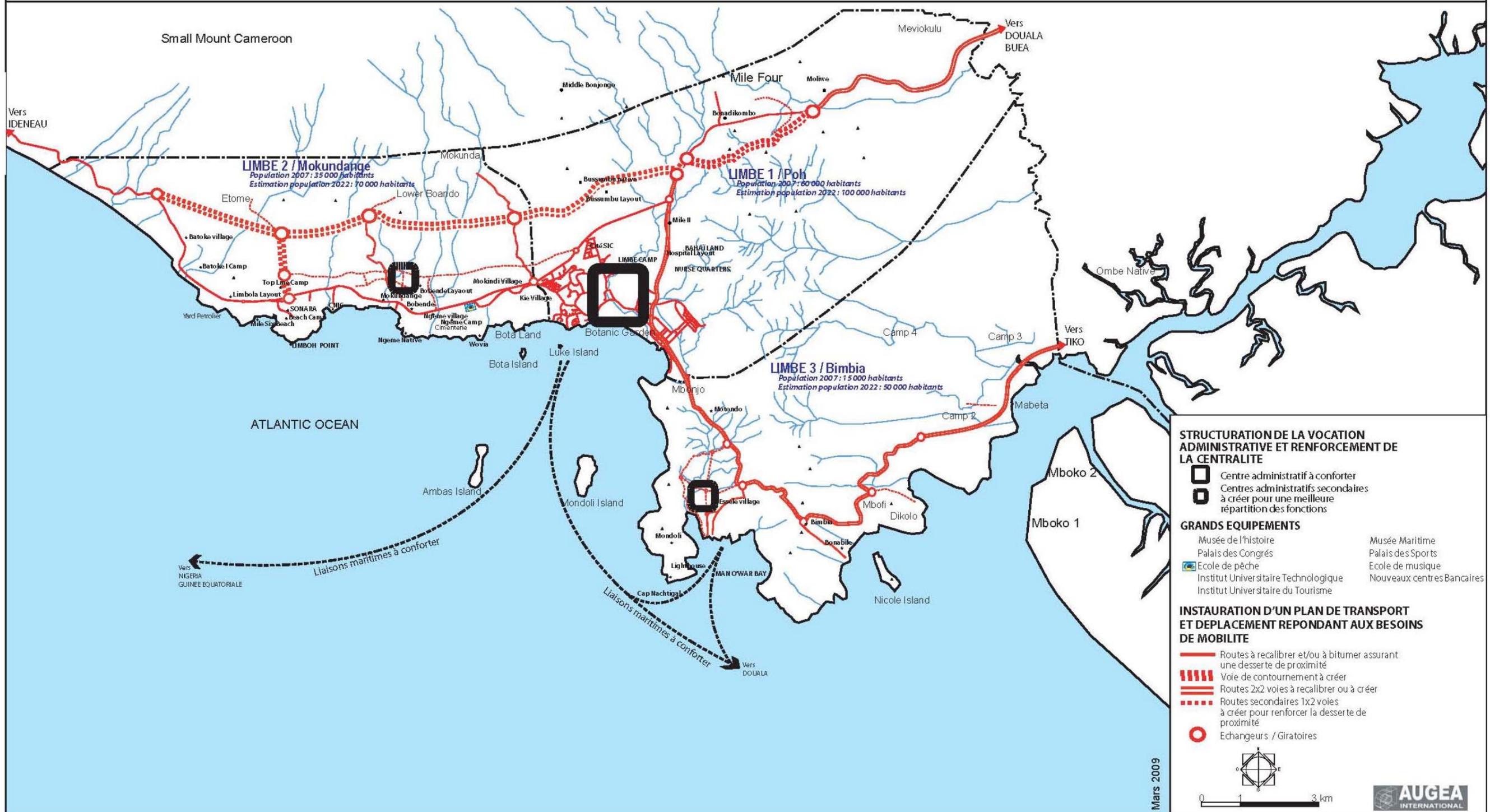
Afin d'affirmer la notion de centralité, il faudra :

- **Réaliser** de nouveaux équipements tels que : marchés, écoles, terrains de jeux et de sport, édifices socio-culturels, dans les deux nouveaux centres administratifs LIMBE 2 et LIMBE 3.
- **Concevoir** l'agrandissement ou la reconstruction des équipements existants de LIMBE 1 (Mairie, Préfecture, Bâtiments administratifs, ...) l'ensemble correspondant à un doublement des équipements recensés dans le diagnostic.
- **Promouvoir** la construction de grands équipements dans chaque arrondissement, comme par exemples :
 - Musée de l'Histoire et Palais des Congrès sur LIMBE 1
 - École de la pêche et Institut universitaire technologique sur LIMBE 1 et 2
 - Musée maritime et Institut universitaire du tourisme sur LIMBE 3
 - École de Musique
 - Palais des sports
 - Nouveaux centres bancaires

LIMBE MASTER PLAN - Administration et centralité

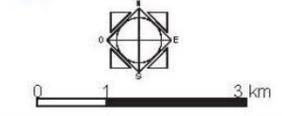


LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



- STRUCTURATION DE LA VOCATION ADMINISTRATIVE ET RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE**
- Centre administratif à conforter
 - Centres administratifs secondaires à créer pour une meilleure répartition des fonctions
- GRANDS EQUIPEMENTS**
- Musée de l'histoire
 - Palais des Congrès
 - Ecole de pêche
 - Institut Universitaire Technologique
 - Institut Universitaire du Tourisme
 - Musée Maritime
 - Palais des Sports
 - Ecole de musique
 - Nouveaux centres Bancaires
- INSTAURATION D'UN PLAN DE TRANSPORT ET DEPLACEMENT REpondant AUX BESOINS DE MOBILITE**
- Routes à recalibrer et/ou à bitumer assurant une desserte de proximité
 - Voie de contournement à créer
 - Routes 2x2 voies à recalibrer ou à créer
 - Routes secondaires 1x2 voies à créer pour renforcer la desserte de proximité
 - Echangeurs / Giratoires

Mars 2009



PROMOTION D'UNE POLITIQUE DE L'HABITAT SOCIAL ET D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ASSUME

A. Accompagner le développement de la Communauté urbaine de Limbé

Le PDU doit accompagner le développement de la Communauté urbaine ainsi que son attractivité en proposant une offre résidentielle suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins et aspirations des habitants actuels et futurs.

⇒ Le scénario retenu à l'Horizon 2022 entérine une progression démographique de **220 000 habitants** correspondant à un doublement par rapport aux estimations de 2007. Il implique un effort de construction soutenu, d'autant plus qu'il est constaté en 2007 un déficit de 9130 unités tous standings confondus.

⇒ Il y a donc urgence à relancer la production de logements neufs pour le plus grand nombre et notamment des logements sociaux.

⇒ Le scénario retenu prévoit la construction d'environ **24 000 logements** dont :

- **10 500 sur LIMBE 1 soit 420 ha environ à raison de 25 logements/ha**
- **6 750 sur LIMBE 2 soit 270 ha environ à raison de 25 logements/ha**
- **6 750 sur LIMBE 3 soit 270 ha environ à raison de 25 logements/ha**

Soit une production moyenne de 1 600 logements par an.

Logements qui pourraient être répartis entre logements sociaux (70%) et logements en accession (30%).

B. Anticiper les nouveaux modes de vie et les nouveaux rapports sociaux

L'objectif est d'orienter la politique de développement résidentiel dans un principe d'équilibre territorial sur les 3 arrondissements en rupture avec les tendances lourdes d'étalement urbain constatées depuis les dernières décennies.

Il est donc préconisé :

- Un renforcement de l'Habitat des secteurs déjà urbanisés, et des villages et ce à l'intérieur des emprises actuelles soit par réhabilitation ou rénovation, soit par construction de nouveaux bâtiments.
- Une recherche de formes urbaines moins consommatrices d'espace, avec une densité moyenne de 25/30 logements à l'hectare.
- Le développement de l'Habitat dans les secteurs présentant de bonnes possibilités de dessertes : réseau de voirie, abords des gares, lignes de transports en commun, en relation avec les plans de réseau urbain (PRU) et le plan de transport urbain (PTU) ou le schéma de transport urbain (SDU).
- La mise en place d'un Programme Local de l'Habitat (PLH) permettant de définir l'effort à entreprendre pour la décennie à venir.

C. Accompagner la mise en œuvre d'une politique foncière

Les objectifs à atteindre nécessitent la mise en place d'une politique foncière, s'inscrivant dans une stratégie de maîtrise des terrains et des coûts, permettant notamment la construction de logements sociaux.

Ceci implique par exemple la constitution d'un **Établissement Public Foncier** rassemblant l'État et les Ministères concernés du domaine foncier, la région du Sud-Ouest, le département du FAKO et la Ville de LIMBE.

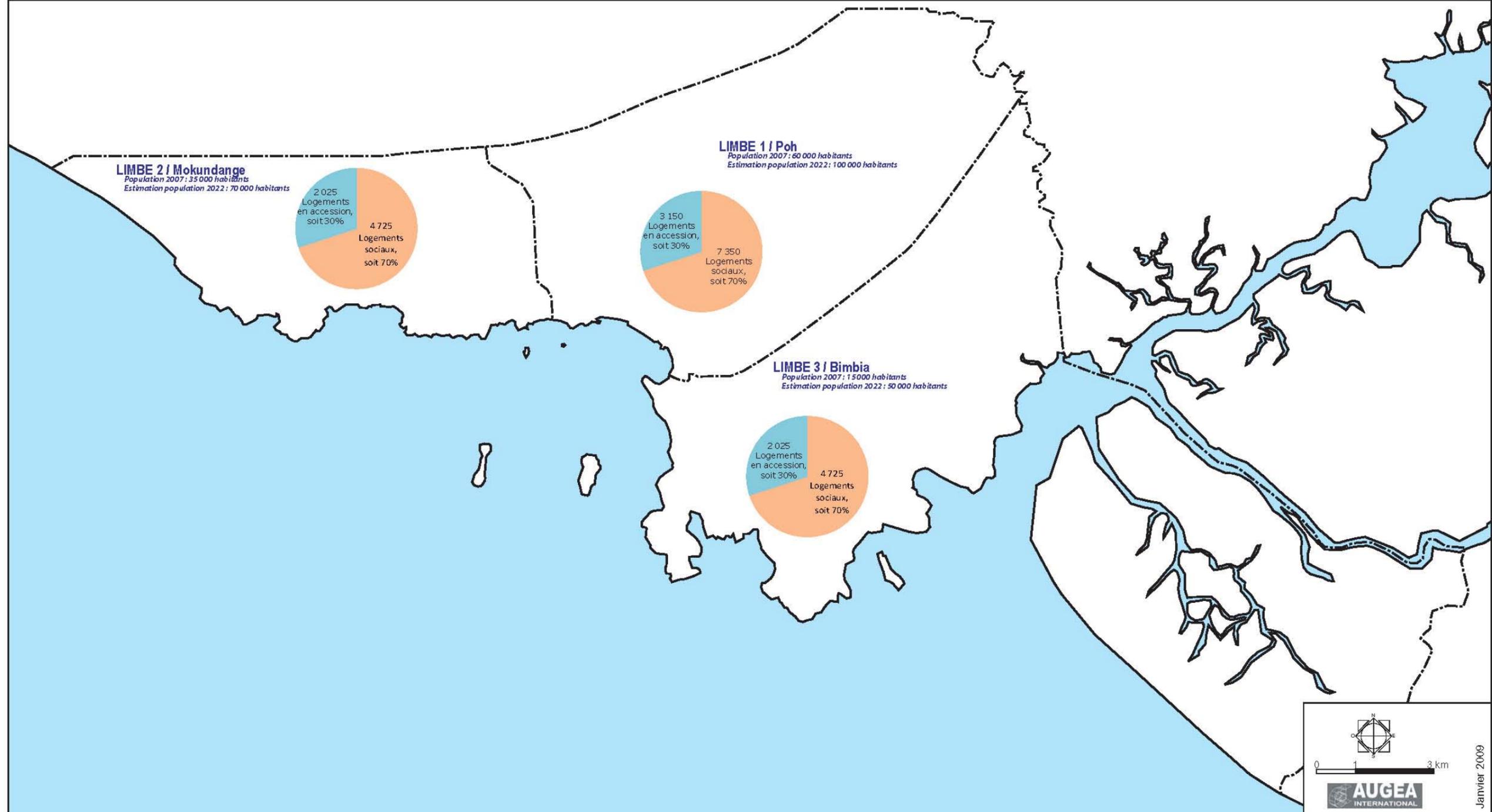
Cet établissement aura pour objectif d'acquérir les terrains devant être urbanisés à moyen ou long terme qui couvrent:

- environ 1 300 hectares pour accueillir les nouvelles populations et équipements d'accompagnement;
- plus de 400 hectares pour les activités industrialo-portuaire et touristique;
- 25 970 hectares environ pour le restant du territoire étant principalement affecté à l'activité agro-alimentaire ou vivrière ainsi qu'aux zones naturelles protégées (forêt dense, mangroves, agriculture péri urbaine).

LIMBE MASTER PLAN - Répartition des futurs logements



LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



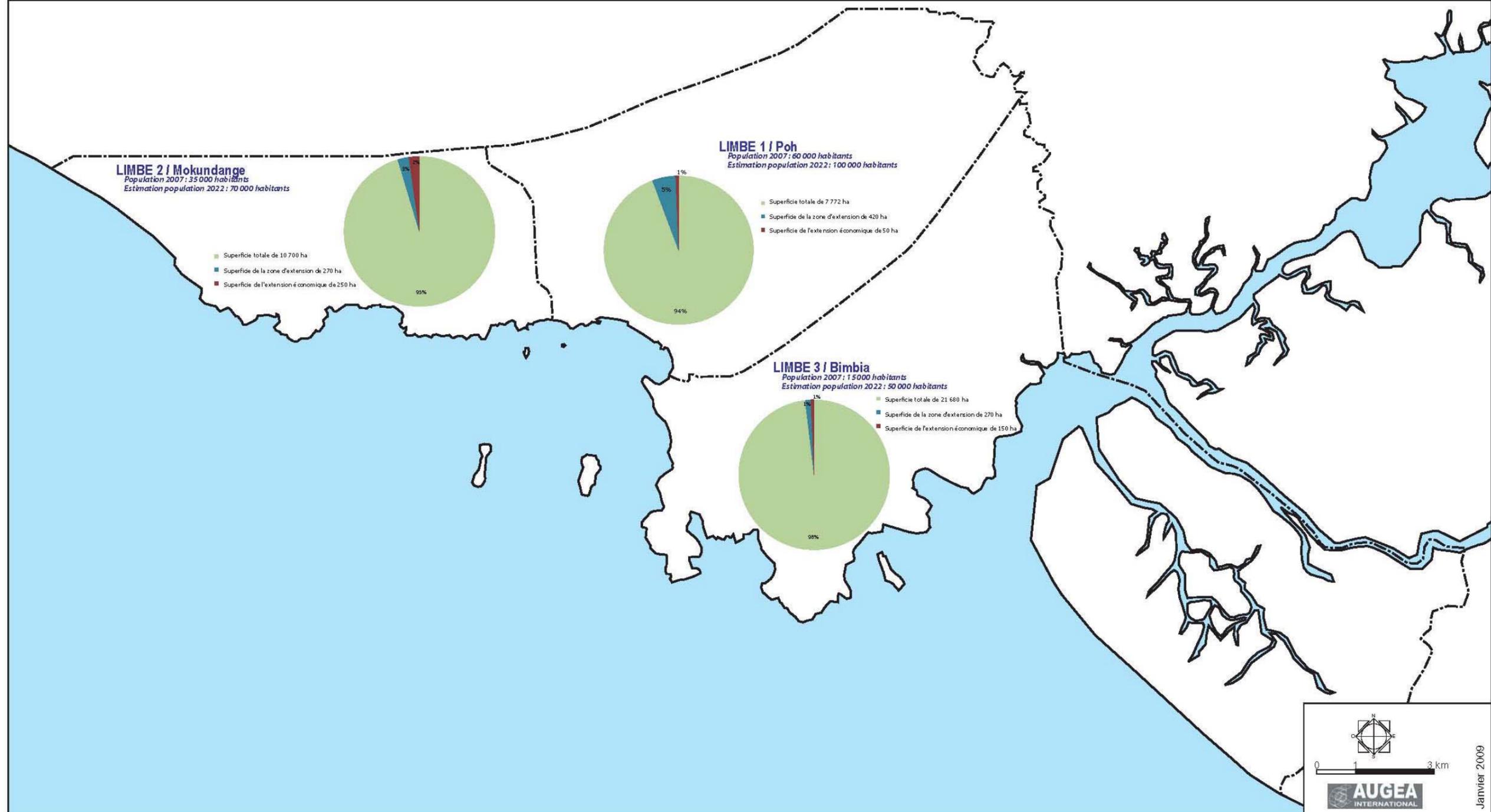
AUGEA INTERNATIONAL

Janvier 2009

LIMBE MASTER PLAN - Superficie des zones d'extension



LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING

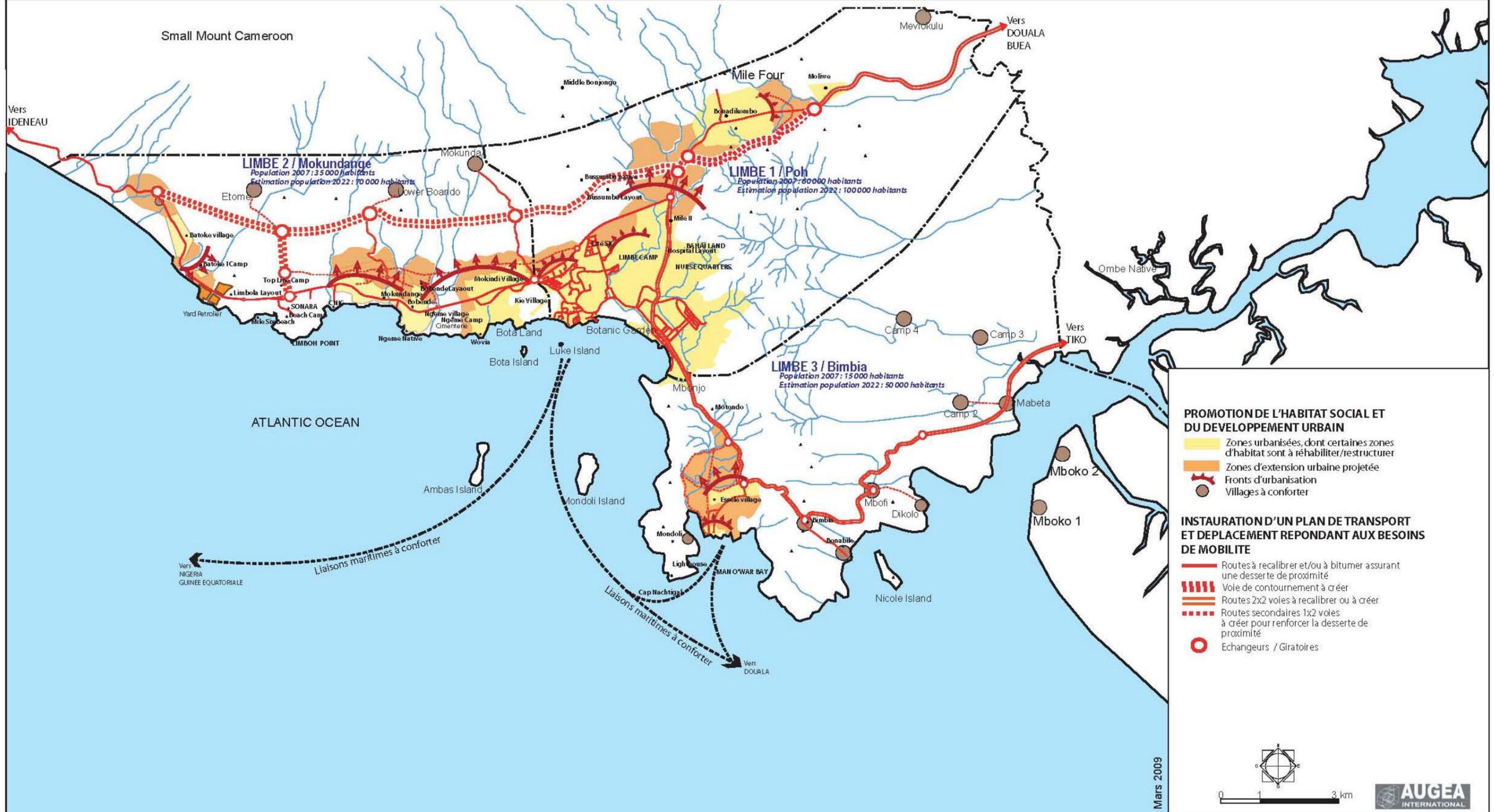


LIMBE MASTER PLAN - Développement urbain



REPUBLIC OF CAMEROON

LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



DEVELOPPEMENT DE LA VOCATION ECONOMIQUE

La communauté urbaine de LIMBE offre une densité d'activités économiques exceptionnelles qui sont réparties sur l'ensemble du territoire avec des vocations différentes, et qu'il convient d'affirmer.

A. L'activité portuaire

Elle repose sur 3 entités exerçant des vocations diverses mais complémentaires :

- **Le port autonome de commerce de Limbé** doit se développer afin de faciliter les échanges avec Douala mais également le Nigéria, ce qui nécessite une amélioration de sa desserte et de ses infrastructures stratégiques.
Mais il serait opportun d'envisager **un port de transbordement (porte-conteneur)** en eau profonde à proximité du port pétrolier et du chantier de réparation navale afin de compléter les fonctions portuaires de Douala et permettre ainsi au Cameroun de renforcer son activité maritime.
- **Le projet de construction d'un Yard pétrolier** sur Limbé 2 favorisera le développement d'un complexe pétrochimique.
- Enfin sur Limbé 3, il est proposé l'implantation d'**un port de plaisance** donnant sur le golfe de Guinée, ainsi que l'installation d'équipement touristique tels que des villages de vacances au bord de l'Atlantique.

B. La sauvegarde de l'activité hauturière

Le diagnostic a mis l'accent sur l'activité hauturière qui mobilise beaucoup de petits pêcheurs locaux et des pêcheurs professionnels. Elle constitue un élément non négligeable qui demande des soutiens tant sur le plan économique que sur celui de la formation.

Pour ce faire, il est retenu l'implantation de l'**École de la pêche sur Limbé 2** qui aurait pour mission de former à tous les métiers maritimes liés à la pêche, du simple matelot au commandant de bateaux. L'institut offrira également des stages de recyclage aux pêcheurs en activité.

Ce projet est en voie de réalisation, un comité a été créé en vue de déterminer les besoins et les types de formation à dispenser, le niveaux de recrutement des élèves, le profil des enseignants. La coopération espagnole participera à la formation dès la première année d'ouverture de l'établissement.

C. Une organisation rationnelle de l'activité agro-alimentaire

L'activité économique exercée par la CDC est importante, mais se trouve quelque fois en conflit avec la présence d'activité pétrochimique et une urbanisation galopante.

⇒ L'agro-industrie

C'est la principale activité industrielle de la région du Sud-Ouest.

La Ville de LIMBE abrite le siège et la Direction générale – Deuxième employeur après la fonction publique, elle emploie **13 000 salariés**.

La CDC qui produit du thé, de l'huile de palme, occupe une place importante dans l'économie de la région du Sud-Ouest.

Le projet d'aménagement durable doit prendre en compte cette activité et propose sa rationalisation en favorisant les regroupements au sein des 3 arrondissements et principalement sur l'arrondissement 3 de BIMBIA.

⇒ La pérennisation de l'activité agricole

La richesse des sols volcaniques favorise l'exercice d'une culture vivrière et de rentes ; mais celle-ci est relativement peu développée et est pratiquée autour des habitations en zone urbaine et dans de petites exploitations en zone rurale.

Il est proposé le développement de l'activité vivrière mais aussi de rentes comme les plantations de palmiers à huile, de café par des producteurs moyens sur de plus grandes surfaces, venant d'une part compléter ainsi l'activité de la CDC et d'autre part préserver le caractère agreste.

D. Un renforcement significatif des activités industrielles

⇒ Les hydrocarbures

La société nationale de raffinage est la plus grande entreprise industrielle installée à LIMBE.

Sa présence a profondément marqué le développement de la Ville qui s'est étendue vers l'Ouest et a induit une multitude d'autres activités, notamment commerciales et financières.

La SONARA souhaite pouvoir agrandir son périmètre, et le projet d'aménagement et de développement durable envisage une extension de l'activité au Nord de la route, **sur environ 75 hectares**, destinée à des activités non assujetties aux contraintes SEVESO, ainsi qu'à l'Ouest pour y implanter des activités SEVESO, ce qui implique un périmètre de protection de 400 mètres minimum autour de ces installations.

Ce projet, ainsi que la réalisation de la cimenterie à l'Est, et d'un port en eau profonde pour les chantiers navals, participera à la réalisation **d'un complexe poly-industriel dépassant largement l'échelle camerounaise**.

⇒ Le chantier naval

Le yard pétrolier de Limbé est une structure industrielle du chantier naval et industriel du Cameroun (CNIC) destiné à la réhabilitation et la réparation des plateformes pétrolières.

La première phase de ce projet est en cours de réalisation.

Situé sur un site de 60 hectares dont 15 conquis sur la mer, l'exploitation a démarré et en année de croisière, emploiera, d'ici 10 ans, directement plus de **3 000 personnes**.

⇒ Les matières plastiques

En relation avec la SONARA, la Métropolitainn Plast participe à la fabrication de plastique. Le programme d'aménagement considère cette activité comme complémentaire de l'activité de la SONARA.

⇒ La Cimenterie

Le projet de construction d'une Cimenterie à Limbé est bien avancé et le site de cette usine est déjà déblayé à Ngeme. Avec une production de 1 million de tonnes, cet équipement participera à l'amélioration de l'offre en ciment et confortera le complexe d'activité économique sur Limbé 2. Le projet d'aménagement prend en compte cette installation qui pourrait être soumise aux contraintes **SEVESO**. La directive dite SEVESO est une Directive européenne mise en place pour la prévention des risques industriels majeurs. Elle impose aux États d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et prendre les mesures pour y faire face, comme la mise en œuvre par l'exploitant d'un système de gestion et d'une organisation proportionnées aux risques inhérents aux installations.

⇒ Les autres activités

Le tissu des petites et moyennes entreprises de création récente, et les activités du bâtiment et des travaux publics sont en expansion et devraient progresser eu égard la réalisation des grands projets prévus par le PDU. En effet, **la construction d'environ 1 600 logements/an** et l'amélioration de la voirie, ainsi que la réalisation de la voie de contournement Nord, justifie la création d'une filière Bâtiments et Travaux Publics, pourvoyeuse d'emplois nouveaux.

Au contraire, l'Artisanat souffre comme partout ailleurs dans le Cameroun de l'insuffisance notamment des structures de financement locaux. Il est recommandé de créer **un véritable pôle de développement de l'artisanat**, utilisant plus intensivement les structures d'encadrement des artisans, mises en place par le Ministère des Petites et Moyennes entreprise, de l'Économie sociale et de l'Artisanat, du Ministère de l'emploi et de la Formation professionnelle de la Chambre de Commerce, d'Industrie et des Mines, du Fond National de l'emploi, qui sont représentées à LIMBE.

A noter également l'installation par les pouvoirs publics de plusieurs projets relevant du secteur informel et qui pourraient être engagés à titre expérimental sur LIMBE. Il s'agit du :

- **PIAASI** : Projet Intégré d'Appui aux Acteurs du Secteur Informel
- **PAJERU** : Programme d'Appui à la Jeunesse Rurale et Urbaine, qui a pour but la promotion de l'insertion socio-économique des jeunes non scolarisés et déscolarisés
- **PIFMAS** : Projet d'insertion des jeunes par la création des micro-entreprises de fabrication du matériel sportif

⇒ Les activités commerciales

La Ville de LIMBE se présente comme l'un des plus grands centres commerciaux de la province du Sud-ouest. Le projet d'aménagement envisage le renforcement autour du Port et un doublement des équipements commerciaux, dont des nouveaux marchés sur chaque arrondissement et principalement autour des nouvelles gares routières afin de répondre à la prévision d'augmentation de la population.

⇒ Les activités financières

Il résulte du diagnostic que LIMBE est aussi une importante place financière, favorisé par la présence de la SONARA et de la CDC, AES-Sonel ... etc. Celles-ci devraient se développer en relation avec le renforcement du Complexe Maritime Industriel (CMI) et aussi du développement de l'activité touristique.

Il est envisagé une délocalisation des entreprises bancaires de l'Avenue des banques, ainsi que la Préfecture vers le nouveau centre administratif. Enfin, il convient d'intégrer le projet de construction de la Banque des États d'Afrique Centrale en cours.

⇒ Les activités touristiques

Les potentialités touristiques de LIMBE, à la fois naturelles et culturelles, en font un pôle touristique où peut encore se développer :

- Le tourisme balnéaire
- Le tourisme écologique avec la forêt communale de BIMBIA
- Un tourisme de montagne avec la proximité du Mont Cameroun

Pour répondre aux aspirations des touristes, il est projeté :

- Un doublement des établissements hôteliers (+33)
- La création d'un pôle touristique sur l'arrondissement 3 avec des établissements d'accueil (camping, villages de vacances, hôtels) localisé sur la côte
- Le renforcement des circuits touristiques
- La construction d'un Musée de l'Histoire et d'un Palais des Congrès sur LIMBE 1 et d'un Musée de la Marine sur LIMBE 3

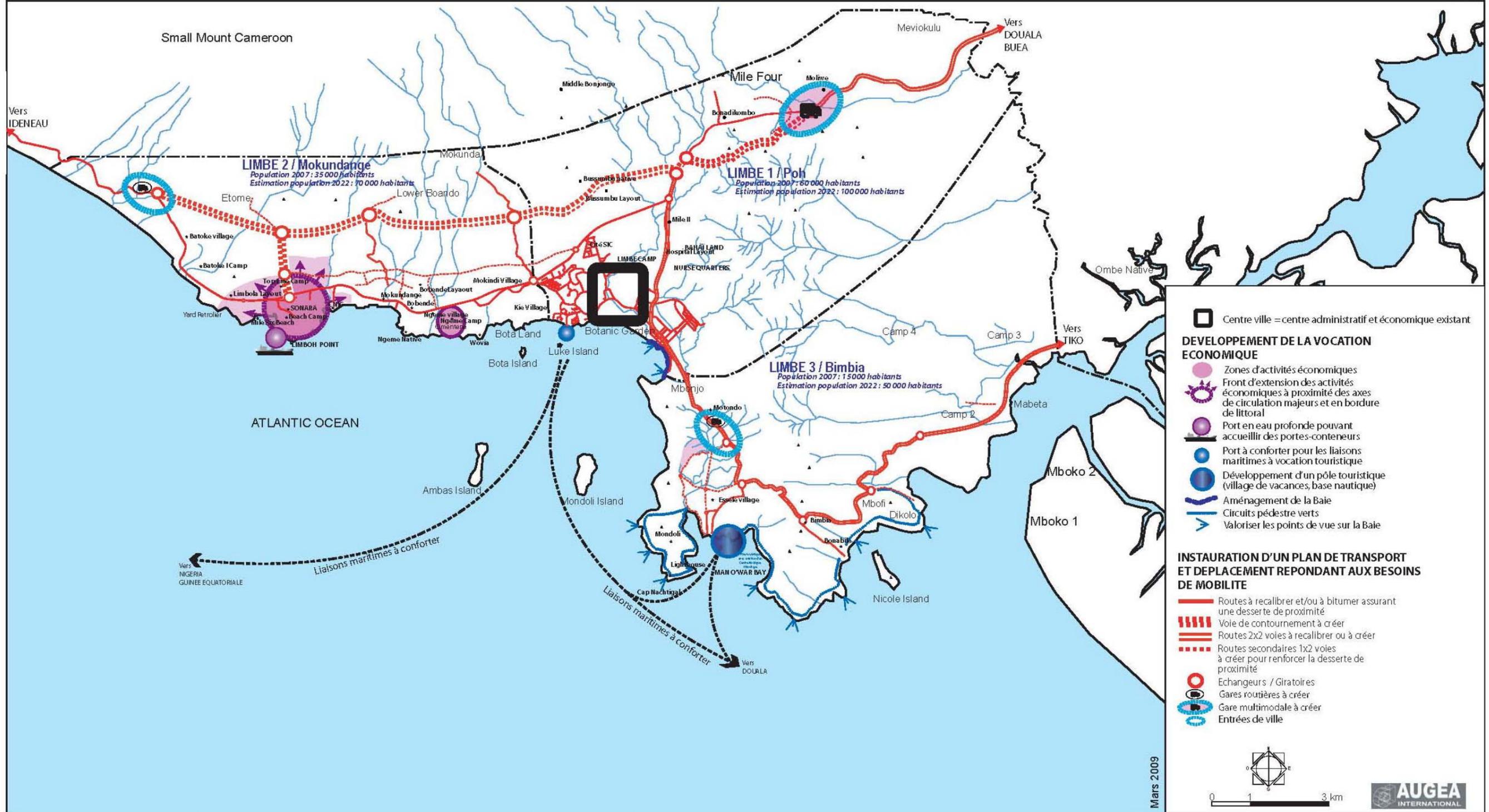
La ville devra veiller à ce que de grands hôtels de vacances (4 étoiles) se réalisent. Une stratégie doit être mise en place en vue d'attirer des investisseurs potentiels.

En conclusion, il est proposé l'établissement d'un Schéma de Développement Économique (SDE) ayant pour objectif d'encadrer le développement de la ville en garantissant les grands équilibres économiques et démographiques.

LIMBE MASTER PLAN - Activités économiques



LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



INSTAURATION D'UN PLAN DE TRANSPORT ET DEPLACEMENTS REpondant AUX BESOINS DE MOBILITÉ

La Ville de LIMBE jouit d'une accessibilité relativement bonne qu'il convient néanmoins d'améliorer et de structurer.

A. Développer les transports

Le projet d'aménagement et de développement durable retient le principe d'une amélioration du système de transport en commun existant, se concrétisant par :

- Un renforcement des dessertes bus, utilisant des voiries adaptées (couloir) et la construction de nouvelles gares et stations aux entrées de villes
- La promotion des modes de déplacements doux (piétons, vélos)
- La multiplication des services à la demande (taxis, taxis collectifs, minibus ...) et la simplification de l'utilisation des transports publics
- Le renforcement des infrastructures portuaires existantes pour mieux desservir Douala et les pays frontaliers
- Le creusement d'un port en eau profonde sur la côte et proche du port pétrolier, pouvant accueillir les portes conteneurs

B. Hiérarchiser le réseau routier

La voie primaire existante en grande partie bitumée doit être élargie, notamment en direction de LIMBE 1 et LIMBE 2 et doit passer de 1 fois deux voies à 2 fois deux voies à long terme

La route desservant BIMBIA BONABILE, qui n'est pas actuellement bitumée, doit l'être ainsi que son recalibrage dans un premier temps et passer ensuite à 2 fois deux voies à plus long terme, compte tenu de la création du Centre d'arrondissement avec un nouveau quartier d'habitation, la construction d'un Musée maritime et l'aménagement d'un pôle touristique.

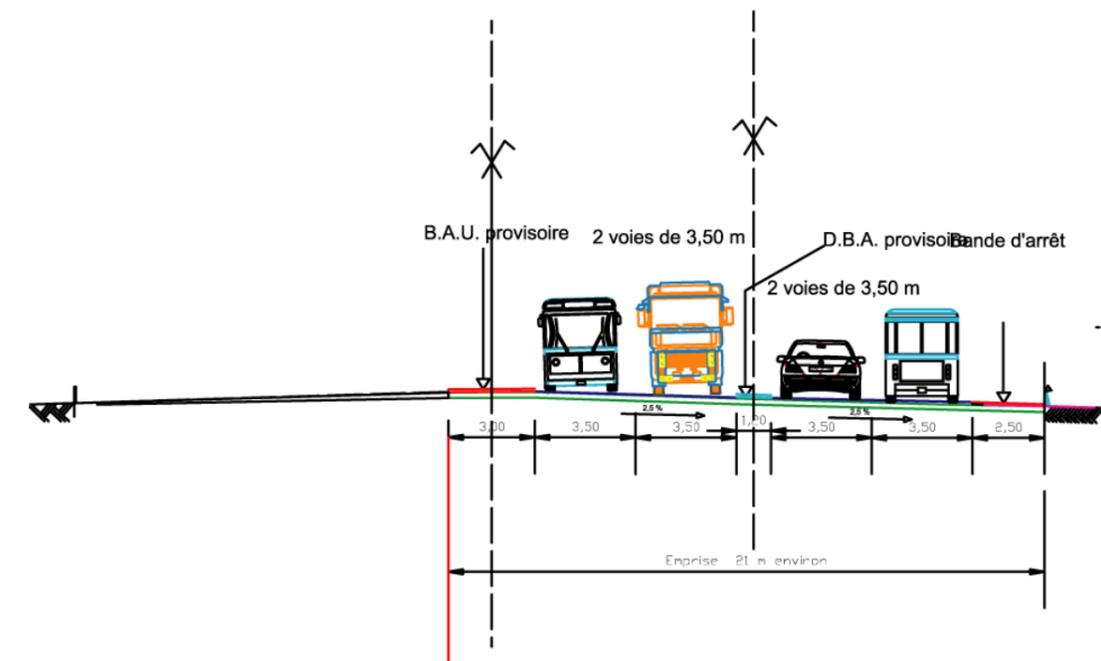
Le réaménagement des voiries secondaires existantes non bitumées et la création de nouvelles voiries dans les secteurs d'extension doivent être également envisagés.

Enfin la réalisation d'un « axe lourd » contournant au Nord LIMBE et desservant notamment : la SONARA, le CNIC, le Port en eau profonde ainsi que la future Cimenterie, s'avère nécessaire.

Des études précisant le tracé de ce nouvel axe, ainsi que l'institution d'un Plan de Transport Urbain devra être entrepris pour réguler et organiser les déplacements.

« Axe lourd » contournant LIMBE au Nord,

(Phase provisoire) 2 x 2 voies



Ajouter profil de voies

C. Création de pôles multimodaux

⇒ Définition des « entrées de ville »

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

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

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

Les infrastructures de transport...

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

... et leurs abords.

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

Objectifs des entrées de ville :

Un axe d'entrée de ville repoussera le visiteur, l'investisseur ou le résident si celui-ci ne perçoit qu'une série de constatations négatives comme:

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

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

⇒ **Les Directives de la gare multimodale**

Globalement, la gare concourra à un développement urbain équilibré entre les nécessités économiques et les besoins des habitants.

Ce projet de développement s'appuiera sur :

- Le renforcement des capacités d'interventions des acteurs liés à la filière transport ;
- Une approche concertée, favorisant le dialogue entre la municipalité, les syndicats professionnels, les chambres consulaires et les Ministères concernés, les investisseurs.
- La mise en place d'une structure ad hoc garantissant une gestion transparente de cet équipement.

Et pourra induire :

- La réduction de la pauvreté à travers le développement économique de plusieurs filières : transporteurs, commerçants, hôteliers...et dans l'existence de structures de transport (voyageurs et marchandises) fiables et efficaces.
- L'augmentation du nombre d'emplois et les besoins en compétences de plus en plus pointus permettant la mise en place de formations professionnelles, en particulier grâce au NTIC.

Les motifs liés au développement économique et à la situation géographique

L'absence d'un réseau ferré fait que l'ensemble des déplacements, de proximité et lointains, à partir et en direction se font par les voies routières et maritimes.

Le développement du parc automobile camerounais et l'urbanisation rapide entraîne une augmentation forte des échanges routiers, passagers et marchandises.

Ceci est vrai pour toutes les grandes agglomérations. Mais Limbé est confronté à des besoins supplémentaires du fait de sa situation géographique.

En effet, la ville est située au bord de la Mer et possède un potentiel de développement touristique et industriel qui doit s'accroître.

L'existence de voies de communications performantes est une condition indispensable à la croissance. A l'inverse les voies de communication déficientes non seulement freinent le développement mais souvent le bloquent totalement.

De nombreux pays d'Afrique sont aujourd'hui confrontés à une situation inédite dans l'histoire : fort développement des communications téléphoniques (portables, internet, ..) et absence parfois totale de routes permettant des transferts rapides et faciles des hommes et des marchandises.

Conscient de cet impératif, un des axes de développement fixés par les autorités camerounaises est l'accroissement des échanges routiers.

L'intérêt de la mise en place d'un lieu d'échange est donc triple :

- Amélioration de la circulation dans la ville ;
- Création d'un nouveau « centre commercial », source de développement économique ;
- Mise en place d'équipements permettant d'améliorer les conditions d'hygiène urbaine.

Cinq groupes d'acteurs sont concernés par la création d'une gare routière :

- Les utilisateurs des transports en commun ;
- Les agences de voyage ;
- Les transporteurs routiers et leur personnel ;
- Les commerçants locaux ;
- Les collectivités locales.

LES UTILISATEURS DE TRANSPORTS EN COMMUN

Trois catégories :

- Les utilisateurs des « mini » bus, particulièrement dans un rayon limité autour de LIMBE ;
- Les voyageurs « longue distance » (intra Cameroun ou international) à destination ou de Limbé, utilisant avant ou après les transports locaux ;
- Les voyageurs en transit entre deux lignes « longue distance ».

Les besoins sont différents selon les catégories, surtout en ce qui concerne les services que peut offrir un pôle d'échange.

- **Les agences de voyage et leur personnel**

La centralisation en un seul lieu des échanges ne peut qu'être un atout en termes de facilités d'exploitation et de gestion, surtout pour celles possédant plusieurs lignes.

La création de services réservés aux chauffeurs (sanitaires, chambres, ..) pourra permettre à ceux-ci d'avoir des meilleures conditions de travail, sources d'amélioration de la sécurité pour leurs passagers et pour eux-mêmes.

- **Les transporteurs routiers et leur personnel**

Si la « gare routière » est aussi une gare « marchandises », les sociétés de transports seront également concernées par le regroupement de leurs différents services. Comme pour les chauffeurs de car, les chauffeurs « marchandises » verront leurs conditions de repos et de sécurité améliorées.

- **Les commerçants locaux**

Pour cette catégorie, l'évolution vers un centre routier est porteuse d'impacts négatifs pour certains d'entre eux mais aussi d'un fort potentiel de développement pour d'autres.

En effet, autour des gares actuelles existent * des commerces qui dépendent probablement en grande partie de ces gares. Si les nombreux commerçants ambulants pourront se déplacer facilement vers une nouvelle localisation, ce ne sera pas le cas des commerces « fixes », qui risquent donc des graves difficultés.

En revanche, la création d'un « centre commercial » dans la gare routière permettra le développement d'activités traditionnelles (restauration, téléphone, ...) ou l'émergence de nouveaux services.

- **Les collectivités locales**

Hygiène et sécurité, contrôles des moyens de transports, semblent être des domaines où le regroupement ne peut que favoriser et diminuer les coûts de la mise en place de ces diverses activités.

COMPOSITION DE LA GARE

Comme nous l'avons déjà indiqué, le développement économique s'accompagnera automatiquement d'une augmentation du trafic marchandises. L'examen de la situation de nombreuses villes montre qu'il faut le plus vite possible limiter au maximum l'accès au centre ville des camions, réservant le trafic interne aux fourgons ou camionnettes.

Ceci pour deux raisons : éviter les embouteillages et réduire au maximum les nuisances sonores et sanitaires.

De plus, tout montre qu'il est beaucoup plus difficile de revenir en arrière que de prendre des décisions anticipant le développement routier.

Limbé a donc intérêt à utiliser la dynamique née de la création de la gare routière passagers pour envisager une extension à une gare marchandises. De toutes manières, la mise en place d'un équipement intégrant toutes les activités liées aux transports nécessitera la création des activités décrites ci-dessous.

Activités liées aux passagers

- *Accueil centralisé ;*
- *Agences de voyage avec billetterie ou billetterie centralisée ;*
- *Station de taxis : motos, individuels, collectifs ;*
- *Hôtellerie, restauration, services divers ;*
- *Station service, garages pour les bus, ...*
- *Postes de sécurité : police, premier secours, gardiennage, ...*

Activités fret

En plus des services communs, il pourrait être envisagé la mise en place de :

- *Bureaux de contrôles des poids lourds ;*
- *Bureaux de la douane.*

Interlocuteurs

- *Les agences de voyages (si une association existe, les responsables) ;*
- *Les sociétés de transports (comme pour agences de voyage) ;*
- *Les personnes intéressées par le transfert ou la création d'activités ;*
- *Les représentants des administrations concernées*
- *Les services de distribution d'énergie : carburants, lubrifiants, garage, gaz....*

Des besoins quantifiés :

- Bus : 50 places de stationnements
- Bus de 18 places : 100 places
- Taxi : 50 places
- Motos : 100 places
- Parking poids lourd : 100 places
- Commerces : 50 boutiques, 3 restaurants/bars, 2 surfaces commerciales
- Hôtel 1* : 30 à 50 chambres.
- 1 station d'essence avec services annexes (Garage, boutiques...)
- Des services publics : postes de police, douane, toilette,...

Surface estimée : 5ha au départ, 10 ha à termes

LA GESTION DES GARES MULTIMODALES

Les collectivités locales ont la responsabilité de la gestion des gares routières et des stations des transports en commun. Deux phases sont indispensables pour la mise en œuvre à savoir :

Étude de faisabilité

Cette étape qui constitue un préliminaire essentiel à la détermination du mode de gestion, comporte plusieurs études : une première étude de diagnostic quantitatif et qualitatif à partir des données existantes et actualisées au besoin puis, sur la base des résultats du diagnostic, des études de faisabilité technique et de gestion des équipements existants ou à aménager. Pour la construction des infrastructures, une recherche de financement sera engagée aussi bien au niveau des ressources nationales que locales ou extérieures : partenaires au développement, partenariat public/privé.

Mise en place d'un mode de gestion?

Compte tenu de la multiplicité des intervenants et du poids des organisations de transporteurs, il est vivement recommandé d'adopter une approche concertée et consensuelle tout au long du processus en vue de déterminer le mode de gestion de la gare routière. Les organisations professionnelles doivent être au cœur du processus. Le niveau d'implication de chaque intervenant dans la gestion des gares (ville, syndicats, opérateurs économiques etc.) doit être clairement défini à travers une convention. Deux types de gestions sont préconisés :

- La gestion partagée entre la collectivité et les opérateurs de la filière qui peut se faire à travers une SEM
- La gestion concédée qui consiste à confier à un groupement d'opérateurs à travers un cahier de charge concerté.

Il n'est pas du tout conseillé une gestion directe par la municipalité.

D. Les déplacements doux

Le PDU doit prendre une **option fondamentale** pour :

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

⇒ Marche à pieds

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

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

⇒ Vélos et cycles

Le vélo et les divers transports cyclables sont marginalisés et localisés du fait des longues distances. Cependant ce mode de transport à vocation ludique pourrait être favorisé par :

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

⇒ Personnes à mobilité réduite

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

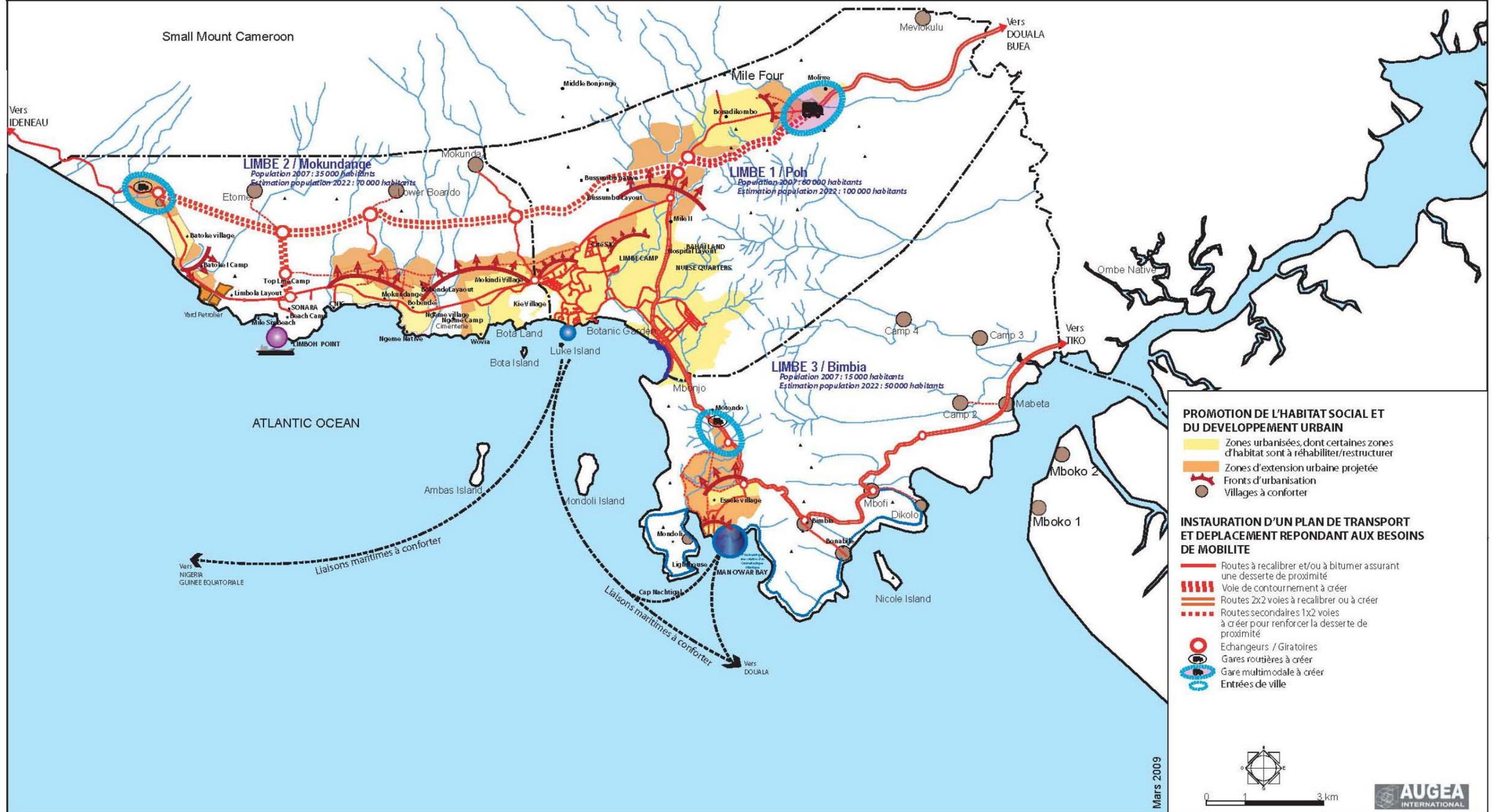
- La mise en œuvre d'une réglementation prescrivant des normes d'accessibilité et de séjour aux principaux points et sites urbains
- L'engagement d'une charte de solidarité urbaine en centre-ville prévoyant la possibilité « d'itinéraires lisses » pour atténuer la nature accidentée du site
- La promotion par tout moyen éducatif d'une culture urbaine prenant en compte la mobilité de tous
- La dotation d'engins motorisés aux handicapés moteurs
- La création de trottoirs au moins le long des grands axes

LIMBE MASTER PLAN - Transports et déplacements



REPUBLIC OF CAMEROON

LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



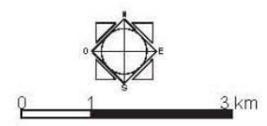
PROMOTION DE L'HABITAT SOCIAL ET DU DEVELOPPEMENT URBAIN

- Zones urbanisées, dont certaines zones d'habitat sont à réhabiliter/restructurer
- Zones d'extension urbaine projetée
- Fronts d'urbanisation
- Villages à conforter

INSTAURATION D'UN PLAN DE TRANSPORT ET DEPLACEMENT REpondant AUX BESOINS DE MOBILITE

- Routes à recalibrer et/ou à bitumer assurant une desserte de proximité
- Voie de contournement à créer
- Routes 2x2 voies à recalibrer ou à créer
- Routes secondaires 1x2 voies à créer pour renforcer la desserte de proximité
- Echangeurs / Giratoires
- Gares routières à créer
- Gare multimodale à créer
- Entrées de ville

Mars 2009



VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

A. La considération transversale de l'environnement urbain

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

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

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

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

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

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

Ainsi, Le projet de PDU doit s'attacher à :

- **Préserver la richesse du patrimoine naturel**
- **Promouvoir la qualité des paysages**
- **Contribuer à la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre**
- **Concilier environnement et développement**

B. Pratiquer une politique de prévention de l'environnement et du cadre de vie

Pour protéger la biodiversité, il faut impérativement :

⇒ **Préserver l'équilibre des nombreux cours d'eau et milieux humides**, en instituant des secteurs protégés où toute construction nouvelle serait interdite (35m de part et d'autre des cours d'eau et classement en zone naturelles des milieux humides).

⇒ **Préserver les espaces naturels tels que forêts et mangroves**, en instituant une protection type « site protégé » tout en encourageant les mesures visant à permettre un entretien de ces espaces

⇒ **Mettre en place un plan de prévention** des risques technologiques intégrant notamment les conclusions de l'étude GRINP et du PPRI en cours d'élaboration.

⇒ **Protéger les paysages naturels quotidiens de la pression urbaine en :**

- Assurant le maintien des activités agricoles vivrières et de rentes,
- S'opposant au défrichage systématique,
- Concevant des coupures vertes agricoles et en limitant les extensions urbaines.

⇒ **Contribuer à la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre**

Plusieurs actions seront développées :

⇒ **En matière d'organisation urbaine :**

- Favoriser une organisation de la Communauté Urbaine de LIMBE autour et dans le prolongement des trois centres d'arrondissement.
- Lutter contre l'étalement urbain qui engendre des déplacements automobiles.
- Renforcer les liens entre transports collectifs et urbanisation.

⇒ **En matière de déplacements :**

- Offrir toutes les alternatives aux déplacements routiers de personnes en développant les transports collectifs et leur complémentarité : les modes « doux » ;
- Favoriser les alternatives aux transports de marchandises par la route, en développant des transports maritimes

⇒ **En matière de construction :**

- Encourager un habitat et des constructions utilisant les matériaux du pays et en développant les quartiers nouveaux plus écologiques.
- Créer une filière bâtiments pourvoyeuse d'emploi.

⇒ **En matière de production d'énergies renouvelables :**

- Utiliser des énergies renouvelables : solaire, éolienne, hydraulique et éventuellement marémotrice.
- Améliorer les parcs publics existants et en créer d'autres dans les secteurs d'extension
- Requalifier les réseaux en :
 - Améliorant qualitativement le réseau d'eau potable,
 - Assurant la protection des zones de captage,
 - Réalisant un réseau d'assainissement adapté,
 - Assurant une meilleure gestion des déchets aménagés et assimilés.

Ce qui nécessite un **plan d'élimination des déchets** préconisant :

- La mise en place des mesures visant à réduire les déchets.
- Le traitement des déchets ultimes dans le respect de l'environnement naturel et humain, conduisant à de nouveaux sites de stockages, de plates-formes de transfert, de traitement des mâchefers ...

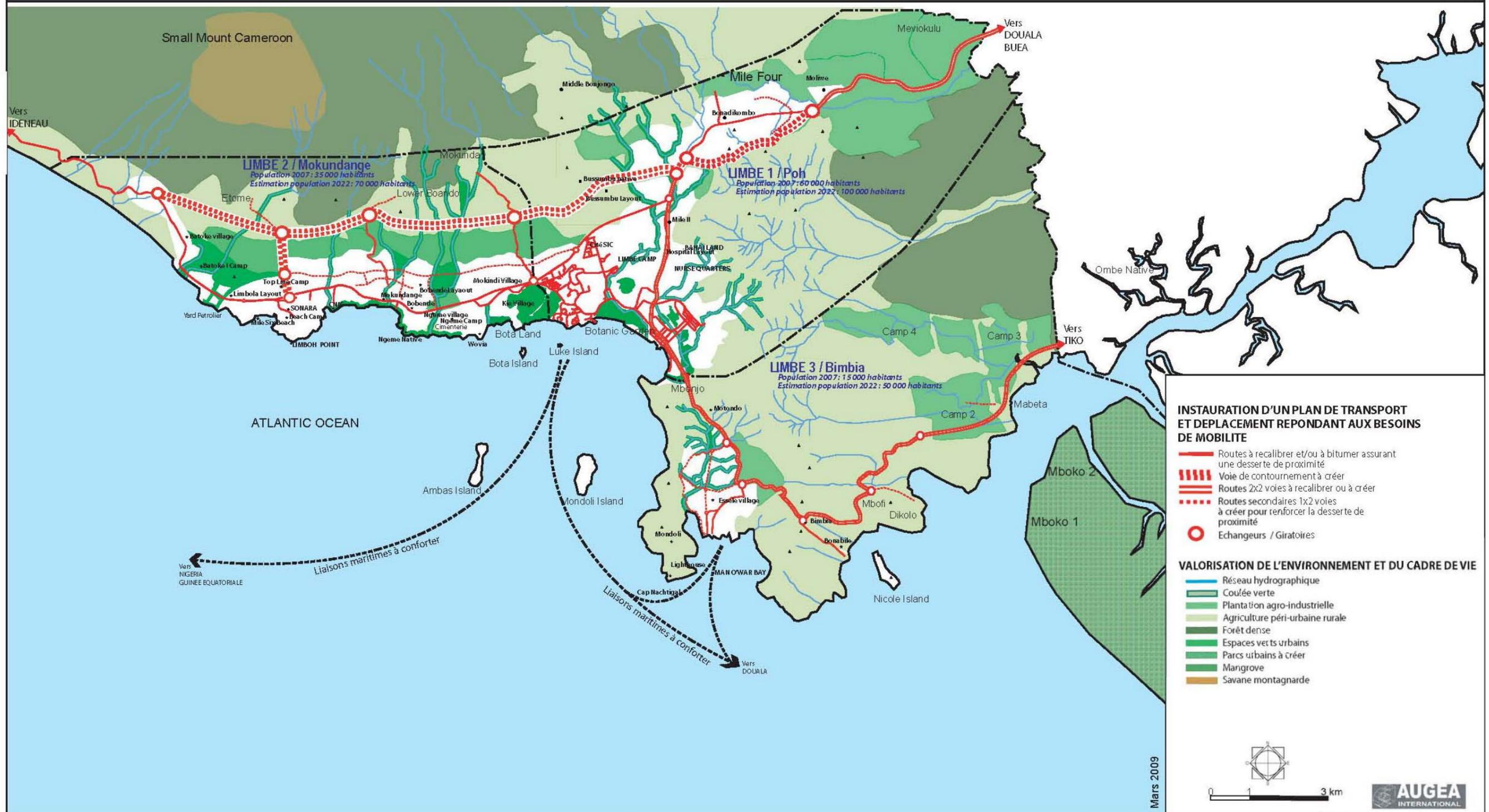
C. Établissement d'un Plan Local de l'Environnement

Dans le prolongement des principes édictés par le Plan Directeur d'Urbanisme, il est recommandé la mise en place d'un outil opérationnel : Le **Plan Local de l'Environnement** (voir Dispositions stratégiques : chapitre 3.3.4.)

LIMBE MASTER PLAN - Environnement et cadre de vie



LIMBE URBAN COUNCIL
MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING



2.4. LES SCHEMAS D'ORGANISATION A MOYEN ET LONG TERME (PDU)

Il a été établi deux documents à l'échelle du 1/25 000^{ème}, visualisant à moyen terme (2015) et à long terme (2022) les orientations d'aménagement du territoire de la Communauté Urbaine de LIMBE.

2.4.1. Le PDU Horizon 2015

Il s'agit à partir d'une vision d'aménagement à long terme, de préciser les actions à engager à moyen terme, pour enclencher un **processus d'aménagement raisonné**, tenant compte des réalités.

En tout premier lieu, l'effort portera sur :

- ⇒ L'amélioration des infrastructures routières existantes et le recalibrage de la route conduisant à BIMBIA
- ⇒ Le lancement d'une politique d'aménagement axée sur :
 - La **réhabilitation** du tissu urbain.
 - Une extension dans le prolongement du pôle urbain de LIMBE 1, et le renforcement des principaux villages.
 - Une action volontariste se concrétisant par un début de réalisation des **nouveaux pôles d'arrondissement** de LIMBE 2 à Mokundange et de LIMBE 3 à Bimbria, comportant bâtiments administratifs : mairie, postes, marchés, dispensaires, écoles maternelles et primaires, de construction de quartier d'habitations avec équipements communaux de première nécessité.
 - La poursuite des travaux d'aménagement industrialo-portuaire, et d'équipements touristiques (Hôtels, Villages de vacances) sur LIMBE 2 et l'implantation d'activités touristiques sur LIMBE 3 (Villages de vacances).
 - La mise en place d'**outils réglementaires de programmation et de réalisation** : POS – Plan de Transport Urbain – Programme Local d'Habitat – Déclaration d'Utilité Publique – Zone d'Aménagement Différé – Zone d'Aménagement Concerté – Étude d'impact. Ainsi que la création d'une Agence d'Urbanisme pour assurer le suivi et la coordination et la programmation des actions.

2.4.2. Le PDU Horizon 2022

Ce document graphique s'appuie sur les orientations générales et reprend, en les prolongeant, les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Il définit la stratégie d'aménagement du territoire et délimite les secteurs à vocation agricole, forestière, industrialo-portuaire, touristique et urbaine, ainsi que les secteurs à protéger impérativement : forêts, mangroves, cours d'eau, zones humides, secteurs à risque élevé.

De plus il fixe les orientations d'aménagement en matière de protection, de réalisation d'infrastructures (routes et réseaux divers), de superstructures, implantation de grands équipements publics, administratifs, industrialo-portuaires, et touristiques.

Il recommande :

- La confortation du pôle d'arrondissement de LIMBE 1 et la création de deux centres d'arrondissement sur LIMBE 2 et LIMBE 3 à Mokundange et Bimbria.
- Le développement de l'activité industrialo portuaire principalement sur LIMBE 2.
- L'affirmation de la vocation touristique sur LIMBE 1 et 2, et la création sur LIMBE 3 de nouvelles activités touristiques en lien avec l'océan et l'arrière pays planté de forêts.
- Le renforcement de l'activité agricole sur LIMBE 3 et sa rationalisation sur LIMBE 1 et 2.
- Une urbanisation tripolaire plus contrôlée dans le prolongement des pôles existants et des villages qui devront faire l'objet d'une réhabilitation et d'expansion mesurée.
- L'amélioration des infrastructures routières et des réseaux divers.
- La création d'un axe lourd dans le prolongement de la route de DOUALA et desservant par le Nord les pôles industrialo portuaires en eau profonde de la Sonara, ainsi que la nouvelle cimenterie.
- La protection des cours d'eau, des zones humides et des sites répertoriés à risque.



DISPOSITIONS STRATÉGIQUES

3.1. Valeur juridique et opérationnelle du PDU	32	3.4. Cadre institutionnel	40
3.1.1. Stratégie urbaine du Gouvernement	32	3.4.1. Gestion urbaine	40
3.1.2. Approbation et mise en œuvre	32	3.4.2. Problématique foncière	41
3.1.3. Dispositifs transitoires	33		
3.1.4. Périmètre opérationnel	33	3.5. Programmation	42
3.2. Les Plans d'Occupation des Sols	34	3.5.1. Principes et planification	42
3.2.1. Contenu et valeur juridique	34	3.5.2. Récapitulatif des actions à engager	43
3.2.2. Délimitation des POS	34		
3.3. Outils opérationnels d'aménagement	35		
3.3.1. Le Schéma de Déplacements Urbains	35		
3.3.2. Le Programme Local de l'Habitat	35		
3.3.3. Le Plan de Prévention des Risques	36		
3.3.4. Le Plan Local de l'Environnement	36		
3.3.5. Le Plan des Réseaux Urbains	37		
3.3.6. Le Schéma de Développement Économique	39		

3.1. VALEUR JURIDIQUE ET OPERATIONNELLE DU PDU

3.1.1. Stratégie urbaine du gouvernement

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

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

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

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

3.1.2. Approbation et mise en œuvre

Sur la base des textes en vigueur parmi lesquels :

⇒ **Le décret N° 2004 / 230 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, modifié et complété par le décret N° 2007 / 268 du 07 septembre 2007.**

⇒ **Le décret N° 2005 / 190 du 03 juin 2005 portant organisation du ministère du développement urbain et de l'habitat.**

⇒ **La loi N° 2004 / 17 du 22 juillet 2004 d'orientation de la décentralisation notamment l'article 70 alinéa 2** : « *les plans régionaux et communaux de développement et d'aménagement du territoire sont élaborés en tenant compte, autant que possible, des plans de développement et d'aménagement nationaux. Ils sont, en conséquence, soumis préalablement à leur adoption au visa du représentant de l'État* ».

⇒ **La loi N° 2004 / 18 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes notamment le Titre V sur le régime spécial applicable aux agglomérations urbaines dont l'article 110 qui précise les compétences de la communauté urbaine :**

- *Urbanisme et aménagement* : « *la planification urbaine, les plans et schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu* » et « *les opérations d'aménagement d'intérêt communautaire* »
- *Équipements et infrastructures d'intérêt communautaire*
- *Voirie communautaire primaire et secondaire*
- *Circulation, transports et déplacements*
- *Coordination des réseaux urbains*
- *Parcs et jardins communautaires*
- *Lacs et rivières d'intérêt communautaire*
- *Environnement*
- *Hygiène et salubrité*

⇒ **La loi N° 2004 / 003 du 21 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun.**

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

Le Plan Directeur d'Urbanisme est un document qui a pour objectif d'articuler et mettre en cohérence l'ensemble des politiques publiques mises en œuvre sur l'espace de la Communauté Urbaine de LIMBE.

3.1.3. Dispositifs transitoires

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

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

- Le Plan ou Schéma de Transports Urbains (PTU ou STU)
- Le Programme Local l'Habitat (PLH)
- Le Plan de Prévention des risques naturels et industriels (PPRNI)
- Le Plan Local de l'Environnement (PLE)
- Le Plan des Réseaux Urbains (PRU)
- Le Schéma de Développement Économique (SDE)

La mise en cohérence de la législation et de la réglementation

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

Renforcement du pôle opérationnel

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

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

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

3.1.4. Périmètre opérationnel

Le périmètre d'application du PDU recouvre l'ensemble du territoire défini par le décret n° 2008/025 du 17 janvier 2008 portant création de 3 arrondissements :

- **POH (LIMBE 1)**
- **MOKUNDANGE (LIMBE 2)**
- **BIMBIA (LIMBE 3)**



3.2. LES PLANS D'OCCUPATION DES SOLS

La nouvelle loi sur l'Urbanisme prévoit des documents plus détaillés appelés Plan d'Occupation des Sols (POS) qui définissent, d'une manière plus précise, l'organisation de l'espace, et la réglementation applicable.

Trois Plans d'Occupation des Sols sont lancés et viendront compléter le PDU.

3.2.1. Contenu et valeur juridique

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2. Délimitation des POS

Le découpage repose sur un ensemble de critères parmi lesquels :

- **La logique urbanistique** reposant sur des déterminants géographiques (superficie, morphologie, démographie, dynamique socio-économique, niveau d'équipement, déplacements...).
- **La stratégie de développement** adoptée par le PDU pour la cohérence spatiale à l'échelle de la Communauté Urbaine.
- **Le processus d'approbation** dans un contexte de redéfinition des prérogatives et compétences des différents acteurs publics afin de faciliter les procédures et de garantir la démarche participative.
- **La perspective de mise en œuvre** dans ce même contexte de décentralisation où les collectivités locales sont appelées à jouer un rôle décisif au côté des structures d'État pour l'impulsion, la réalisation et le suivi permanent des POS.

A l'horizon 2022, afin de faciliter les démarches d'approbation et de mise en œuvre, le découpage envisagé correspondra aux 3 arrondissements, de LIMBE 1, LIMBE 2 et LIMBE 3.

3.3. OUTILS OPERATIONNELS D'AMENAGEMENT

3.3.1. Le Schéma de Déplacements Urbains (SDU) ou Plan de Transports Urbains (PTU)

La croissance de la ville implique l'élaboration d'un **Schéma de Déplacements Urbains (SDU)** ou **Plan de Transports Urbains (PTU)** qui devra :

- Dégager une évaluation sectorielle pour améliorer l'infrastructure existante.
- Proposer des choix structurels en matière de transports urbains.
- Mettre en cohérence les différentes composantes du territoire et gérer l'interdépendance opératoire des domaines de la voirie, des transports publics, de l'urbanisme, de l'environnement, de l'économie et de l'action socio culturelle.
- Moderniser les différentes réglementations en matière de circulation, de stationnements, d'itinéraires, de signalisation, de transports de matières dangereuses etc.
- Programmer les actions et opérations d'aménagement, d'exploitation d'équipements et de communication.
- Renforcer le positionnement de LIMBE au sein du département du FAKO.

Le Schéma de Déplacements Urbains ou Plans de Transports Urbains devra répondre aux besoins de mobilité tout en préservant la qualité environnementale, l'activité économique et la solidarité spatiale

Son élaboration nécessitera une démarche partenariale impliquant tous les acteurs et porteurs de projets concernés :

- L'État et ses services techniques et ou territorialement compétents
- Les collectivités locales
- Les concessionnaires des services de transports collectifs
- Les organisations professionnelles et civiles intéressées

Le caractère participatif et volontariste de l'élaboration du SDU en fera un document de référence, qui complétera toutes les directives du PDU et les dispositions des POS.

3.3.2. Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Compte tenu du nombre de logements à réaliser, il apparaît nécessaire d'établir un programme local de l'habitat pour les dix années à venir.

Ce document devra élaborer un programme d'actions visant à :

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

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

Les **POS** à l'échelle communale prévoient des dispositifs de structures et de trames d'accueil concernant le logement et la cohésion de proximité. Compte tenu du déficit cumulé et de la difficulté à le combler, le **PDU** admet le principe d'aménagement sommaire et progressif qui doit être remplacé ultérieurement par un aménagement complet et de standing.

Les grandes opérations d'habitat précisées dans le PDU (BIMBIA, MOKONDANGE, POH) seront intégré dans une trame définie au niveau du POS de la zone concernée dans un cadre d'aménagement concerté (procédure ZAC, opérations groupées, lotissements).

Ce qui nécessite, pour chaque secteur, la mise en place d'une étude de définition ou d'un plan guide préalables. Le conseil a déjà choisi ce secteur d'urbanisation prioritaire : le quartier d'Isokolo où il est prévu :

- Un nouveau centre administratif intégrant le secteur bancaire
- Une zone d'habitation pouvant accueillir plus de 2000 logements entre 2010 - 2015.

3.3.3. Plan de Prévention des Risques Naturels et Industriels (PPRNI)

Ce plan doit s'inscrire dans le prolongement de l'étude GRINP et préciser les secteurs à protéger, du fait des risques naturels recensés et des contraintes dites SEVESO à respecter.

En tout état de cause, le PDU doit prendre en compte les conclusions de l'étude PPRNI lancée fin 2007, début 2008 et qui, bien que dépassant le périmètre de la Communauté Urbaine, la concerne entièrement.

3.3.4. Plan Local de l'Environnement (PLE)

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

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

POLLUTIONS ET NUISANCES

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

RESSOURCES NATURELLES ET PAYSAGES

- Traitement des zones humides vouées à l'eutrophisation pour protéger la biodiversité.
- Protection de la ressource souterraine en eau consommée par une grande partie de la population.
- Prévention de la dégradation biologique et mécanique des sols, source de nombreux éboulements et phénomènes érosifs.
- Contrôle de la pression humaine sur les zones sensibles (espaces agricoles péri urbain, mangroves, forêts)
- Maîtrise de la dégradation du cordon forestier sujet aux prélèvements énergétiques et à une occupation désordonnée.

SECURITE ET RISQUES DIVERS

- Prévention des risques naturels inhérents à l'activité humaine notamment les nombreux glissements de terrain dus aux pratiques de remblai / déblai, aux terrassements ou à l'érosion des nombreuses crêtes.
- Aménagement des zones inondables de bas fonds et amélioration du drainage et du ruissellement.
- Maîtrise des risques technologiques et industriels et contrôle de zones d'exposition.
- Application de la réglementation sur le transport, le stockage et la distribution des matières dangereuses.

ECOLOGIE ET PATRIMOINE

- Protection et reconquête des paysages dégradés.
- Réhabilitation et embellissement des milieux aquatiques (ruisseaux et rivières).
- Mise en valeur de la baie et du littoral.

CADRE DE VIE

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

3.3.5. Plan des réseaux urbains (PRU)

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

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

DIMENSION OPERATIONNELLE

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

DIMENSION PROSPECTIVE ET TECHNOLOGIQUE

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

- Arrêter une politique des réseaux en sous-sol et proposer, si besoin est, des éléments réglementaires en lien avec :
 - l'action sur l'environnement
 - les conduites d'eau potable
 - les conduites d'assainissement
 - les canalisations diverses
 - l'enfouissement d'une partie du transport électrique moyenne tension
- Définir une politique des réseaux en aérien, visible ou atmosphérique. La question du transport du câble est tranchée.
- Établir une cartographie des zones sensibles et proposer un schéma de déploiement de l'ensemble des installations à caractère dangereux (notamment les transformateurs haute tension actuellement en zone hyper dense).
- Arrêter les choix énergétiques notamment le système de distribution de gaz sachant que le PDU n'a pas programmé un tel investissement avant 2022.
- Développer la téléphonie fixe par une extension sélective et ajuster les investissements des autres modes de communication.
- Privilégier l'apport des NTIC et autres systèmes permettant de limiter les investissements et le réaménagement des réseaux enterrés.
- Prospector et expérimenter de nouveaux dispositifs d'ingénierie urbaine.

DIMENSION JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

Transcription des recommandations en terme de réglementation dans les POS.

3.3.6. Schéma de développement économique (SDE)

Le **SDE** a pour objectif d'encadrer le développement de la ville en **garantissant les grands équilibres économiques et démographiques**.

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

Néanmoins, il conviendra de concilier les activités touristiques ainsi que celles des activités poly-industrielles et agro-alimentaires qui constituent un élément fort participant à la dynamique de la Communauté Urbaine de Limbe.

EN MATIERE DE STRATEGIE GLOBALE

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

EN MATIERE DE REPARTITION GENERALE DE L'ACTIVITE

- Maintien de la **mixité intégrant habitat et services** de proximité.
- Encadrement du secteur productif informel tentaculaire et contrôle de l'occupation spontanée.
- Réglementation des sites industriels situés en zone dense.
- Organisation des activités commerciales et artisanales en relation avec les POS qui définissent les zones susceptibles de les recevoir.
- Extension des pôles d'échanges vers la périphérie (centre multimodal autour des gares).

EN MATIERE D'URBANISME COMMERCIAL

- Équilibre entre les différents modes de distribution et intégration du petit commerce de détail.
- Modernisation de l'appareil commercial en entrée de ville et dans les 3 centres d'arrondissement.
- Aménagement de zones d'animation dans les parcs anciens (jardins botaniques) et dans les futurs quartiers d'habitation.
- Équilibre commercial entre le centre-ville de Limbé 1 et les centres d'arrondissement de Limbé 2 et Limbé 3.
- Accessibilité des marchés parallèles appelés à durer.
- Organisation des transports collectifs et amélioration des déplacements « doux ».

3.4. LE CADRE INSTITUTIONNEL

3.4.1. Gestion urbaine

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

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

LA COMMUNAUTE URBAINE DE LIMBE COORDINATION OPERATIONNELLE

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

ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION URBAINE - PROSPECTION ET PLANIFICATION

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

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

⇒ Mise en place d'une Agence Urbaine ou Atelier d'Urbanisme

Pour mener à bien le suivi et la coordination des aménagements projetés, il est proposé la mise en place d'une Agence ou Atelier d'Urbanisme, avec une équipe pluridisciplinaire, rassemblant urbaniste, architecte, paysagiste, sociologue, économiste, juriste, ingénieur, ...

Cette équipe sera en charge de :

- La collecte et de l'analyse des données urbaines, en liaisons avec les organismes compétents du MINDUH, MINDAT, ...
- La coordination des études,
- L'évaluation des politiques urbaines et la planification.

3.4.2. Problématique foncière

Les propositions d'actions de la stratégie urbaine du gouvernement constituent une base d'assainissement de la situation foncière. Pour assurer leur application il conviendrait de :

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

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

SUR LE PLAN INSTITUTIONNEL

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

SUR LE PLAN OPERATIONNEL

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

3.5. LA PROGRAMMATION

3.5.1. Principes et Planification

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

PRINCIPES

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

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

PRESCRIPTIONS ET SUIVI

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

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

PRESCRIPTIONS ET SUIVI

La prospective se heurte à des difficultés techniques liées au contexte d'imprécision sur l'évolution des niveaux de coûts (surtout de réalisation) dans divers secteurs d'ici l'horizon 2022. Cette estimation sera avancée dans les outils opérationnels recommandés et encadrée dans le phasage retenu.

- **2007/2015**
- **2015/2022**

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

3.5.2. Récapitulatifs des actions à engager

STRATEGIE GLOBALE

Établissement de plans de modernisation et d'équipement

Documents prescrits	Échéance de démarrage	Échéance d'achèvement	Coût des études Fcfa
PLH	2008 / 2009	2010	30 Millions
SDU / PTU	2008 / 2009	2010	50 Millions
PRU	2008 / 2009	2010	30 Millions
PLE	2008 / 2009	2010	30 Millions
SDE	2008 / 2009	2010	30 Millions
Études de définition Schéma de secteur	2008 / 2009	2010	2 x 100 Millions
3 Entrées de ville	2009	2010	75 Millions (3)

Réorganisation du cadre institutionnel

Structuration recommandée	Échéance de mise en place	Contexte
EPCU (Création d'un Établissement Public de Coopération Urbaine ayant en son sein un atelier d'urbanisme)	2011	Plate-forme MINDUH - MINEPAT-MINATD - MINDAF - CUL
Action recommandée	Dès 2008	
Renforcement technique, juridique et financier de la CUL, du MINDUH et du MINDAF Mise en place d'un atelier d'urbanisme	2010	Plate-forme MINDUH - MINEPAT-MINATD - MINDAF - CUL

Législation et réglementation

Actions prescrites	Échéance diagnostic	Échéance mise en œuvre
Outils d'application de la stratégie urbaine du gouvernement	2009/2010	2011
Simplification et complément de la législation en matières foncière et domaniale	2009/2010	2011
Charte des concessions des services urbains	2009/2010	2011
Programme de mise en conformité	2009/2010	2011

Grands équipements

Centres administratifs Limbe 2 et Limbe 3	Surface	Échéance	Coût Fcfa
Préfecture, Mairie, Police, ...	2 500 m ²	2010 / 2012	1 Milliards
Stade 20 000 places	5 ha		5 Milliards
Musée de l'histoire	1 500 m ²	2009	300 Millions
Centre artisanal	400 m ²	2010	100 Millions
Palais de Congrès	2 000 m ²	2010 / 2012	500 Millions
Gare multimodale	5 ha	2010 / 2012	2 Milliards

ACTIONS SECTORIELLES

Habitat

Opérations prescrites	Échéance études de faisabilité	Échéance réalisation	Coût Fcfa
Restructuration des quartiers péricentraux et anciens	Étalement des opérations pour 12 000 logements	800 logements en moyenne par an	120 Milliards
Équipement des quartiers périphériques	2010	2022	1 Milliards
Résorption de l'occupation et de l'extension spontanées	2010	2015	1 Milliards
Aménagement de la zone rurale	2010	2015	

Déplacements et réseaux urbains

Opérations prescrites	Échéance études de faisabilité	Échéance réalisation	Coût Fcfa
Renforcement des axes "entrées de ville" existants	2010	2022	1 Milliard
Recalibrage voirie : BIMBIA	2010	2022	1 Milliard
Contournement Ville	2010	2022	3 Milliard
3 Gares routières de rabattement	2010	2022	2 Milliard
Renforcement de l'accès à l'infrastructure industrialo-portuaire	2010	2015	1 Milliard
Aménagement des espaces de déplacements doux	2010	2015	1 Milliard
Programme de couverture en télécommunications	2010	2015 pour téléphonie 2022 pour NTIC et satellite	1 Milliard
Modernisation et extension des réseaux d'énergie et d'eau potable	2010	Planification	1 Milliard

Environnement

Opérations prescrites	Échéance études de faisabilité	Échéance réalisation
Actualisation et application du Schéma Directeur d'Assainissement	2010/2012	Planification sur 10 ans
Programme de sauvegarde des espaces naturels	2010/2012	Planification sur 10 ans
Programme d'aménagement des bassins versants et cours d'eau	2010/2012	Planification sur 10 ans
Programme d'embellissement et d'espaces verts	2010/2012	Planification sur 10 ans

Économie et équipements

Opérations prescrites	Échéance études de faisabilité	Échéance réalisation
Programme d'équipements socio-culturels	2010/2012	Planification sur 10 ans
Programme d'équipement marchand et industriel	2010/2012	Planification sur 10 ans

SIGLES

A	AES SONEL	Société Nationale d'électricité du Cameroun
C	CA CDC CFC CIPRE CNIC CR CRTV CUL	Commune d'Arrondissement Cameroon Developpement Corporation Crédit Foncier du Cameroun Centre International de Promotion de la Récupération Chantier Naval et Industriel du Cameroun Commune Rurale Cameroon Radio TéléVision Communauté Urbaine de Limbé
E	EPCU	Établissement Public de Coopération Urbaine
F	FEICOM	Fonds d'Équipement et d'Intervention Intercommunal
M	MINADER MAETUR MAGZI MINATD MINDAF MINDUH MINEE MINEPAT MINEPN MINFI MINTOUR MINTP	Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural Mission d'Aménagement et d'Équipement des Terrains Urbains et Ruraux Mission d'Aménagement et de Gestion des Zones Industrielles Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation Ministère des Domaines et des Affaires Foncières Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat Ministère de l'Énergie et de l'Eau Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature Ministère des Finances Ministère du Tourisme Ministère des Travaux Publics

P	PDU PLH POS PRU PTU (ou SDU)	Plan Directeur d'Urbanisme Programme Local de l'Habitat Plan d'Occupation des sols Plan des Réseaux Urbains Plan de Transports Urbains (ou Schéma de Déplacements Urbains)
S	SDU (ou PTU) SIC SNEC SONARA	Schéma de Déplacements Urbains (ou Plan de Transports Urbains) Société Immobilière du Cameroun Société Nationale des Eaux du Cameroun Société Nationale de Raffineries
T	TCSP	Transport Collectif en Site Propre