

SEMINAIRE INTERNATIONAL SUR LES TRANSPORTS ET LA RECHERCHE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

LOMÉ 10, 11 ET 12 SEPT 2025

ANALYSES DES ATTENTES DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE YAOUNDÉ (CUY)

Présenté par Cédric Fandio

Chercheur en aménagement et urbanisme à
l'UMR Territoires (Univ Clermont Auvergne -
France)



SOMMAIRE

I. CONTEXTE SCIENTIFIQUE

II. CONTEXTE SOCIÉTAL

III. ENJEU DÉMOGRAPHIQUE

IV. PARTS MODALES

**V. INITIATIVES DE MOBILITÉ
URBAINE EXISTANTES**

VI. ENJEU SPATIAL

**VII. ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET DE
PERFORMANCE DU RÉSEAU**

VIII. ENJEU INSTITUTIONNEL

IX. PROBLÉMATIQUE ET HYPOTHÈSE

X. UNE DÉMARCHÉ QUALITATIVE

**XI. UNE ANALYSE PAR L'APPROCHE DE LA
GOUVERNANCE MULTINIVEAUX**

XII. RÉSULTATS

XIII. DISCUSSION ET RECOMMANDATIONS

XIV. BIBLIOGRAPHIE

I. CONTEXTE SCIENTIFIQUE : BRÈVE REVUE BIBLIOGRAPHIE

- ❖ Une offre de transport dans plusieurs villes d'Afrique sub-saharienne **qui peine à satisfaire aux besoins des populations en forte croissance urbaine**, reposant en grande partie sur **le transport artisanal** (Diaz Olvera et al., 2019; Mfoulou, 2017; Giraud, 2008; Kaffo et al., 2006)
- ❖ Des problématiques **d'aménagement urbain, d'articulation urbanisme – transport, et d'accessibilité territoriale** présentes dans la littérature scientifique (Bogaert et al., 2015; Batono, 2016)
- ❖ Des problématiques **environnementaux, de dynamisme économique, et de performance du réseau** également fortement prégnantes (Allaire et al., 2015 ; Diaz Olvera et al., 2015; Gervais-Lambony et al., 2008).
- ❖ De plus, diverses initiatives concrètes de mobilité urbaine dans certaines villes africaines : **TER (Dakar–Diamniadio)** inaugurée le 27 déc. 2021, travaux en cours du **Métro ligne 1 d'Abidjan**, Montée en puissance **des motos électriques à Kigali**

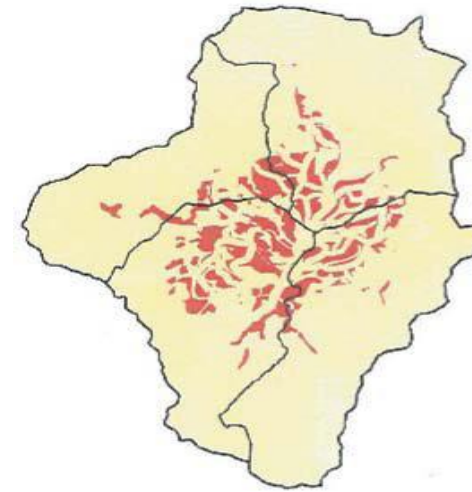
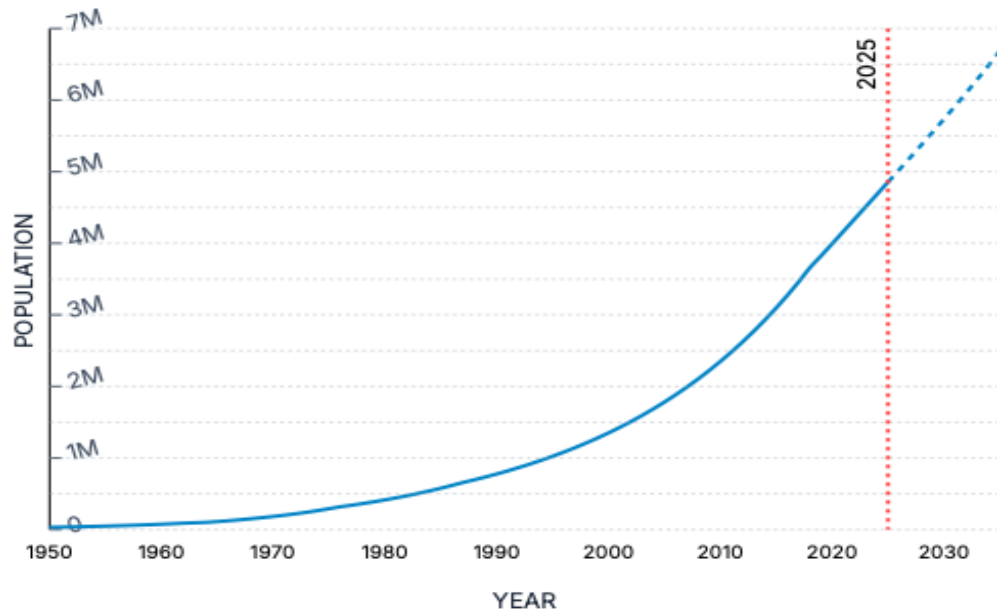
II. CONTEXTE SOCIÉTAL CAMEROUNAIS

- ❖ Accord de Paris sur le climat issu de la COP 21 de 2015 **signé** par le Cameroun **le 22 avril 2016** et **ratifié le 29 juillet 2016**.
- ❖ Objectif affiché : **réduire de 35 % des émissions de GES d'ici 2030** ($\approx 71 \text{ MtCO}_2$)
Engagements dépendant largement **de l'appui international** (≈ 32 milliards USD d'ici 2030)
- ❖ **Secteurs prioritaires** : Forêt et usage des terres, Énergie, Agriculture, et **Transports (mobilité urbaine durable et réduction des émissions)**.

III. CONTEXTE DÉMOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE YAOUNDÉ

- ❖ Forte croissance démographique, estimée à **+3,4%** annuels sur la période **2010-2018**.
- ❖ La **population de la ville de Yaoundé ou CUY** (7 arrondissements urbains) **est d'environ 3 millions d'habitants** aujourd'hui
- ❖ **L'aire métropolitaine de Yaoundé** est ainsi passée de 3 200 000 habitants en 2017 à environ **4,85 millions en 2025** (Word population Review), et passerait à **6,7 millions en 2035**.

Yaounde Population



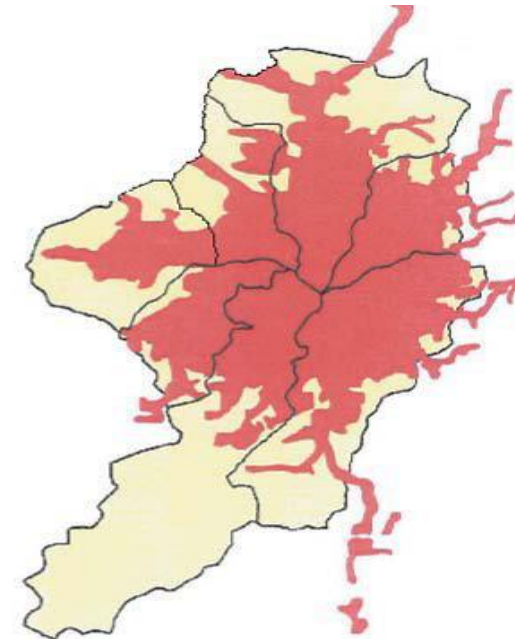
1980



TISSU URBAIN
Superficie : 38,07 km² soit 3 807 ha



LIMITE DE LA CUY
Superficie : 240,98 km² soit 24 098 ha



2001



TISSU URBAIN
Superficie : 159,19 km² soit 15 919 ha



LIMITE DE LA CUY
Superficie : 287,98 km² soit 28 798 ha

Source : CUY (2010)

IV. PARTS MODALES

Mode de déplacement	Yaoundé (%)
Marche à pied*	32
Taxi collectif**	39
Mototaxi	12
Transport public formel (Bus Stecy)	3
Véhicule particulier	10
Moto personnelle	2
Autres (minibus/transport combiné)	2

❖ **Taxis collectifs : mode majoritaire** avec plus de 2 millions de déplacements quotidiens

❖ **La marche est le deuxième mode** de déplacement le plus utilisé

❖ **L'offre de transport public conventionnel reste marginale**

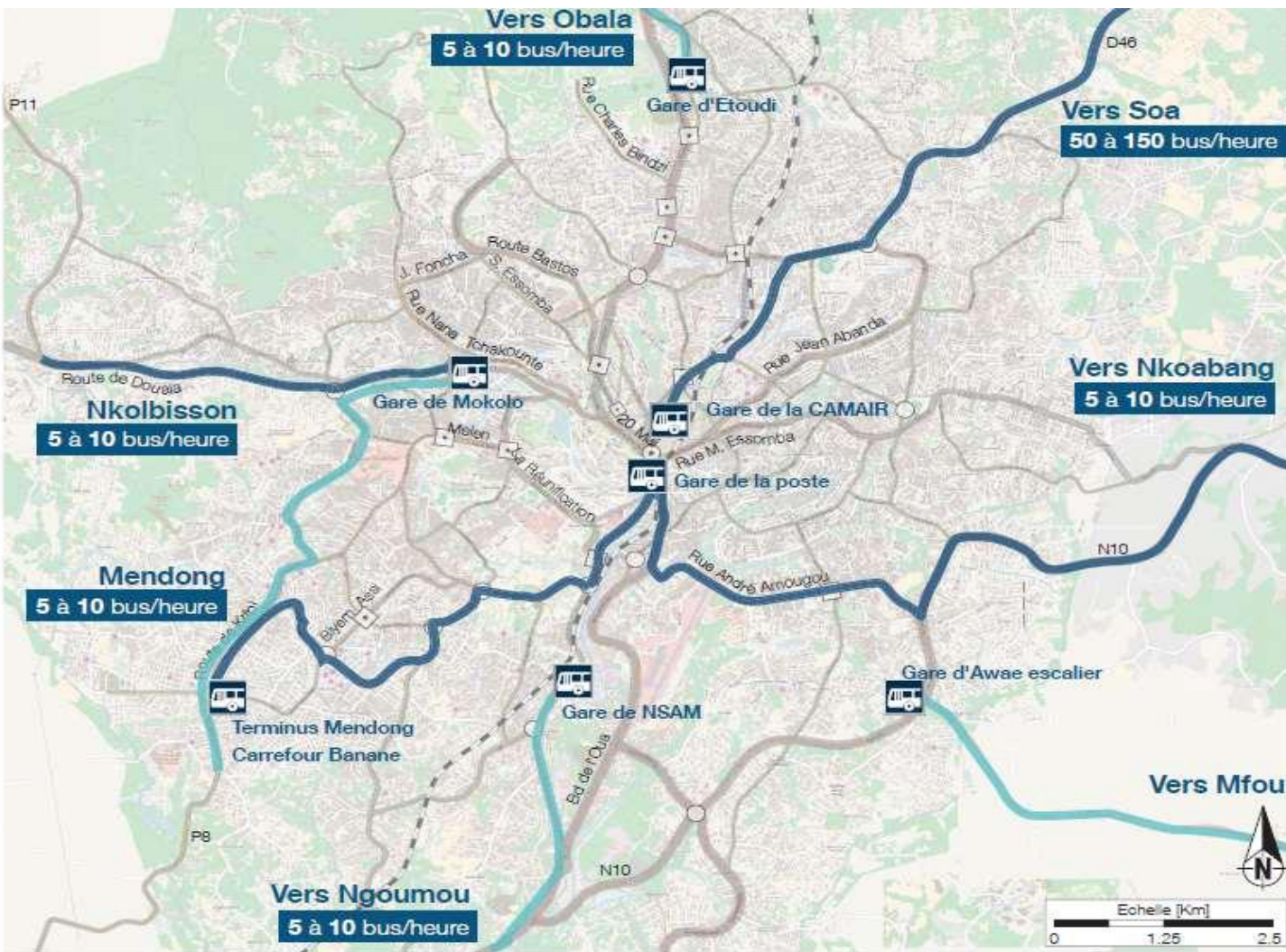
Tableau 1: Parts modales de la CUY
(Sources : Enquêtes ménage-déplacement réalisées pour les PMUS de Yaoundé et Douala (2018))

V. PLUSIEURS INITIATIVES DE MOBILITÉ URBAINE AU SEIN DE LA CUY

❖ **Ainsi, plusieurs projets de mobilité urbaine durable initiés**, notamment au niveau local au sein de l'agglomération de Yaoundé, et **soutenus par les bailleurs de fonds internationaux**

- Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (**PMUS**) établi en 2019
- Projet « **Mobilité Verte Yaoundé** » (MVY)
- Projet de **Développement de Villes Inclusives et Résilientes** (PDVIR)
- Projet « **Yaoundé Cœur de ville** »
- Projet « **TransYaoundé** » (**réseau de BHNS sur site propre**)
- Projet de mise en place d'une **autorité organisatrice** des mobilités et d'une **agence d'urbanisme**
- Projet de « **Mise en place d'outils de lutte contre la pollution atmosphérique à Yaoundé** »

VI. ENJEU SPATIAL OU D'ACCESSIBILITÉ TERRITORIALE



Légende :

— Lignes minibus
🚌 Gare routière

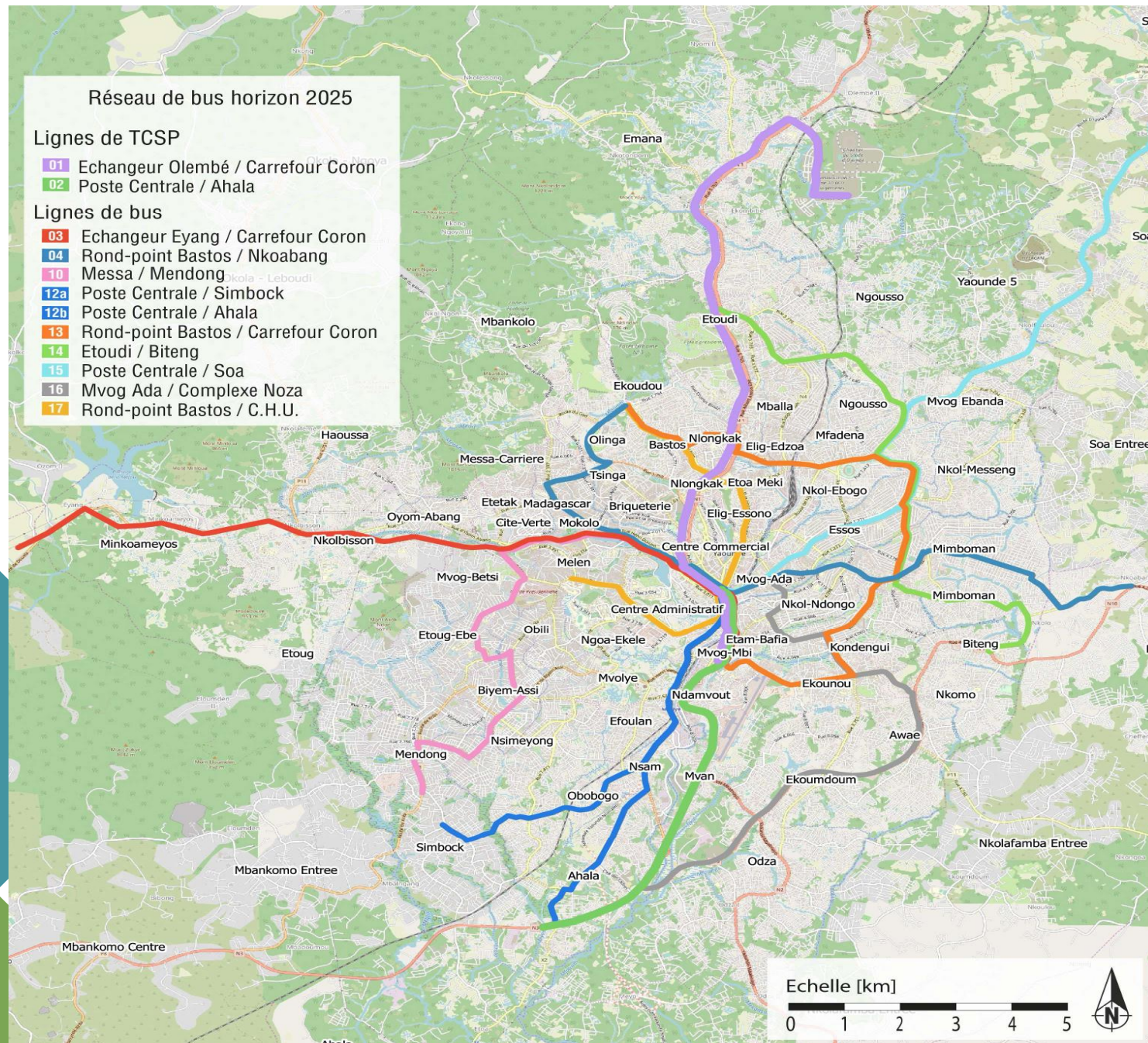
□ Carrefour à feux
○ Giratoire à feux
○ Giratoire
— Axe routier
— Voie ferrée

- 8 lignes, dont 5 qui partent du centre de Yaoundé
- Une circulation sur les principaux axes routiers
- Une desserte très importante de la ligne de Soa

- ❖ Huit lignes de minibus actuellement en service
- ❖ Dont la principale relie le centre de Yaoundé à la ville de Soa où se trouve un important pôle universitaire.

Figure 2 : Exploitation de services dits « périurbains » par les minibus

VII. ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET DE PERFORMANCE DU RÉSEAU



❖ Deux corridors nord-sud (violet et vert)

❖ 24,2 km d'infrastructures d'ici 2025 pour un coût de 55,7 millions d'euros, soit 36 milliards de FCFA

Figure 3 : BHNS à horizon 2025 (Source : PMUS 2019)

VIII. ENJEU INSTITUTIONNEL



❖ Compétences précisées par le **décret N°2015/4209/PM du 24 novembre 2015, décret d'application de la loi de la décentralisation 2004/018 du 22 juillet 2004**

- **Planification et organisation des réseaux** de transport public urbain
- **Régulation et le contrôle de l'exploitation** des services de transport.
- Promotion et l'animation des actions de **prévention** et de **sécurité routières**
- **Gestion des infrastructures** liées aux transports publics.

Figure 4 : Ville de Yaoundé (7 communes d'arrondissement) et son aire métropolitaine

IX. PROBLÉMATIQUE ET HYPOTHÈSE

- ❖ **Problématique** : Quel regard ou perception les acteurs de mobilité urbaine rencontrés au sein de la CUY ont-ils du système de mobilité urbaine ?
- ❖ **Hypothèse** : Les acteurs interrogés au sein de la CUY ont pour cadre référentiel d'analyse des politiques de mobilités urbaines le PMUS définie en 2019, dont la mise en œuvre fait face à de nombreux défis institutionnels et de gouvernance.

X. UNE DÉMARCHE QUALITATIVE

❖ DES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS AVEC DES ATEURS DE MOBILITÉ URBAINE DE LA CUY AU COURS DES MOIS DE JUIN ET JUILLET 2025 PAR VISIO

1° **Expert** en transport et mobilité urbain, Docteur en économie de transport

2° **Conseiller technique** à la CUY

3° **Ingénieurs-Conseils** TRANSITEC

4° Agent du Service au programme C2D urbain capitale régionale Yaoundé du MINH DU

5° Membre de l'**association** des moto-taximen réunis du Cameroun en abrégé MOTARECAM

❖ GUIDE D'ENTRETIEN EN 3 PRINCIPALES PHASES

1° Une première phase sur **la perception qu'a l'enquêté** du système de mobilité urbaine et de sa gouvernance

2° Une deuxième phase plus spécifique sur **les actions phares mises en place, les moyens disponibles** (humains, financier...) et **les relations avec les BF**

3° Enfin, une troisième et dernière phase sur la **coopération entre niveau national et local** ainsi que les **solutions** susceptibles d'améliorer le système de mobilité de la CUY

XI. UNE ANALYSE PAR L'APPROCHE DE GOUVERNANCE MULTINIVEAUX

❖ **APPROCHE DE LA GOUVERNANCE MULTINIVEAUX (POUPEAU, F., 2017. ANALYSER LA GOUVERNANCE MULTINIVEAUX. PRESSES UNIVERSITAIRES DE GRENOBLE)**

1° Approche inter-organisationnelle: identification des **jeux d'acteurs**, **interactions** entre les parties prenantes, **intérêts** poursuivis et **perception** de leur rôle)

2° Approche par les instruments : analyse de **documents de planification** tels que le **PMUS**, des documents stratégiques tels que la **Vision nationale pour la mobilité à horizon 2030**, les **textes juridiques** (loi sur la décentralisation et décrets d'application)

XII. RÉSULTATS

RESPONSABILITES PRINCIPALES DANS LE DOMAINE DE MOBILITE	ENTITES COMPETENTES	PRISE EN CHARGE SUR LE TERRAIN/CAPACITES	VERBATIMS DES ACTEURS
Formulation de la stratégie pour l'agglomération (Création d'équipements d'intérêt commun, terminaux, stations de bus, dépôts, etc. ; Suivi et planification des modes de transport non-motorisés ; Perception de taxes et redevances)	- Communauté Urbaine (CU) et Commune d'arrondissement - MINHDU - Bailleurs de fonds (AFD, UE, Banque mondiale, GIZ...)	- Problème de ciblage des investissements dont les ressources sont insuffisamment orientées vers les besoins prioritaires tels que définis par le PMUS (Moyens importants comparés aux villes africaines de même taille mais utilisés de manière peu efficiente) - Un accompagnement soutenu des BF malgré leurs marges de manœuvre limitées, entraînant parfois des divergences de priorités avec les locaux - un PMUS qui n'a pas permis de structurer et d'organiser une offre de transport en commun formel efficiente	« Je dois dire que lorsqu'on était en train de faire le PMUS, effectivement on avait quelques divergences de points de vue et de priorités. Les problèmes liés au changement climatique, ou à la baisse des émissions de gaz à effet de serre étaient parfois la priorité des bailleurs de fonds, alors que la priorité qu'on avait chez nous était la fluidité de la circulation, et les aménagements. »

XII. RÉSULTATS

RESPONSABILITES PRINCIPALES DANS LE DOMAINE DE MOBILITE	ENTITES COMPETENTES	PRISE EN CHARGE SUR LE TERRAIN/CAPACITES	VERBATIMS DES ACTEURS
Organisation et planification des transports collectifs	- Communauté Urbaine et Commune d'arrondissement - MINH DU - MINT pour la tarification des transports collectifs, éventuellement négociée avec les syndicats d'opérateurs - Syndicats de mini bus et des mototaxis qui s'auto-organisent (ligne de Soa par exemple)	- Capacité embryonnaire de la CUY - Croissance urbaine forte nécessitant une concertation à l'échelle de l'aire métropolitaine, mais autonomie de chaque commune et difficulté lors du changement de majorité politique - Difficulté de coordination entre les acteurs bien qu'il existe des initiatives dans ce sens (comité de pilotage géré par le MINH DU au niveau national, « Mobilize Your City » ou conférence des bailleurs au niveau des BF) - Mise en place récente d'une cellule transport et mobilité douce, et un comité trafic présidé par le super maire	« Entre le ministère du transport et le MINH DU, mes responsabilités dans le secteur des transports ne sont pas nettement établies, c'est ainsi qu'il y a des actes de transport qu'on pense que la CUY doit délivrer, que le ministère des transports délivre encore, donc ça se met en œuvre progressivement. »

XII. RÉSULTATS

RESPONSABILITES PRINCIPALES DANS LE DOMAINE DE MOBILITE	ENTITES COMPETENTES	PRISE EN CHARGE SUR LE TERRAIN/CAPACITES	VERBATIMS DES ACTEURS
Formulation et exécution des programmes d'investissement dans les infrastructures	-Communauté Urbaine et Commune d'arrondissement -MINEPAT/MINH DU -MINTP (pour les traversées urbaines de route d'intérêt national)	- Plusieurs initiatives menées essentiellement dans la construction et l'entretien des voiries ; - Peu d'offre de transport formel de masse (faillite de l'opérateur de transport) ; - Mesures du PMUS peu implémentées et pas d'instance de suivi et d'évaluation - Ressource humaine insuffisante : forte exigence des BF sur le montage technique des dossiers (environnemental, social) → retard de mise en œuvre	« Les choses peinent encore à se concrétiser réellement sur le terrain à l'image du projet de BRT, ou d'une autorité organisatrice, à l'exception des projets d'aménagements de voiries et carrefours au travers des projets comme PDVIR, ou « Yaoundé cœur de ville ».

XIII. DISCUSSION ET RECOMMANDATIONS

ANALYSE PAR LA GOUVERNANCE MULTINIVEAUX	RECOMMANDATIONS SUR LA BASE DES PROPOSITIONS DES ACTEURS
Le PMUS est instrument technique d'ingénierie de projet porteur d'une vision transformatrice de la société, suivant un référentiel d'une mobilité durable de la société en phase avec les enjeux climatiques et de baisse des émissions de GES fortement défendus par les BF	Mettre en place un pot commun où tous les financements des projets de mobilité des BF seront collectés, et ensuite des programmes d'investissements seront priorisés sur l'ensemble de l'aire métropolitaine
Le PMUS est donc également un instrument social et politique dont les mesures planifiées sont issues du compromis entre les intérêts de différents acteurs nationaux, locaux et internationaux, dont l'objectif est d'agir sur les « <i>habitus</i> » de mobilité des populations de la CUY	Délimiter et rappeler clairement les compétences de chaque acteur du secteur telles que définies par les textes juridiques s'y rapportant, et si nécessaire réglementer afin d'en éclaircir les points d'ombre, et mettre en place une instance de gouvernance (AOM et agence d'urbanisme) qui assura le suivi de la mise en œuvre des priorités dégagées
Cependant, ce compromis établis en 2019 lors de l'élaboration de ce PMUS entre les différentes parties prenantes n'a pas été suivi de réalisations significatives sur le terrain, du fait de diverses raisons dont l'insuffisance de coordination entre les acteurs, le manque d'un suivi/évaluation du plan, et d'un défaut de priorisation dans les investissements effectués	Effectuer une évaluation (à mi-parcours) de la mise en œuvre du PMUS, et déterminer 1 ou 2 priorités sur lesquelles investir pour les prochaines années, par exemple le BRT, et autour desquelles viendront se greffer tous les autres projets de mobilité

XIV. BIBLIOGRAPHIE

Allaire J., Martinie M., Tomasoni L., Hoyez M., Souirgi R., (2015). La mobilité urbaine émettrice des solutions contre le dérèglement climatique, AFD/CODATU, 76 p.

Batono L., H., (2016). Articulation urbanisme-transport : Quelle démarche pour améliorer les performances des réseaux en Afrique ? Le cas du futur réseau de transport public urbain de Yaoundé. Mémoire de Master. Master II Transport et mobilité durable dans les villes africaines. Lomé, Togo. 2016.

Bonnafous A., (2004). Le choix entre voiture et transport collectif in Institut des Villes (éd.) Ville et économie, Paris, La Documentation française, coll. « Ville et société », ISBN 2-11-005569-3, p. 185-206.

Diaz Olvera, L., Plat, D., Pochet, P., (2019). Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities. Journal of Transport Geography. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>

Mfoulou Olugu J.P. (2017). Dysfonctionnements de l'offre de transport en Afrique : cas de Yaoundé, Série de documents de travail N° 262, Banque africaine de développement, Abidjan, Côte d'Ivoire.

Mobilize Your City – Politique nationale de la mobilité urbaine - Diagnostic, vision nationale et mesures stratégiques pour sa réalisation », République du Cameroun, Mai 2019.

Sitrass, 2004. Poverty and Urban Mobility in Douala. SSATP Report No 09/04/DIa, World Bank, 143p.
<http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala_en.pdf> (04.08.10).



Merci



Cédric Fandio
Chercheur en aménagement et
mobilités durables

Avec la collaboration de

Epok Christian
Doctorant Université de Douala

Et de

Atembo'o Vianney
Consultant Ubuntu Development
Group



ÉGALITÉ



ÉQUITÉ