

*Appel à candidatures en vue de la sélection des 21 participants internationaux
pour un atelier de production collective de stratégies et projets de développement urbain*

Douala, « ville assemblée »



Comment l'activité informelle et l'activité formelle
peuvent-elles partager l'espace urbain
et se féconder réciproquement ?



Préambule

La ville de Douala, capitale économique du Cameroun est confrontée à deux questions d'urbanisme ; comment améliorer les conditions de vie des habitants dans la ville existante et comment accueillir les nouvelles populations à court et moyen terme.

L'arrivée de 100 000 nouveaux habitants tous les ans, avec pour horizon un accroissement de 1,5 millions d'habitants d'ici 15 ans, fera en effet passer la Communauté Urbaine de 2,5 millions d'habitants en 2012 à 4 millions aux environs de 2025.

Cette croissance démographique sans précédent a lieu dans un contexte de crise qui recouvre plusieurs dimensions :

- économique : une perte de compétitivité et d'attractivité dans un contexte de redéploiement industriel régional ;
- environnementale : une dégradation du site et une persistance des risques industriels ;
- fonctionnelle : une forte congestion urbaine liée à l'augmentation des déplacements ;
- sociale : des problèmes d'accès à l'emploi et au logement ;
- identitaire : un amenuisement du lien entre la ville et son Estuaire.

En lien avec cette croissance démographique, de nouvelles questions émergent :

- celles créées par la réponse du secteur informel à cet afflux de population et qui touche tous les aspects de la vie économique du logement des transports ;
- et celle aussi du débordement des espaces publics qui pèse sur l'attractivité générale de la ville de Douala.

Ces deux questions ne sont pas sans liens. Elles sont étroitement dépendantes de la crise économique mais peuvent aussi, si elles sont bien prises en compte, offrir à la ville de Douala des leviers pour permettre aux activités informelles de participer à l'économie urbaine et de pérenniser le rôle de Douala comme capitale économique du Cameroun.

L'objet de la présente note, qui vient après le premier rapport remis à l'issue de la mission exploratoire du 11 au 17 février 2012 effectuée par les « Ateliers » à la demande de l'Ambassade de France, est de proposer un sujet qui réponde à ces questions. La mission exploratoire avait permis de faire émerger un certain nombre de questionnements parmi lesquels celui de l'intégration de l'informalité et celui de l'amélioration de la vie quotidienne avaient particulièrement retenu l'attention du Délégué du Gouvernement et des services de la CUD.

La présente note présente les éléments d'une problématique spécifique, celle de l'intégration des activités économiques informelles à l'espace urbain, sur laquelle il nous a semblé que les « Ateliers » pouvaient apporter une contribution originale. Elle se propose également de faire tester ces thèmes par les équipes sur un territoire d'application choisi en fonction de la nouvelle hiérarchie urbaine qui est en train de s'installer à l'échelle de l'agglomération.

En préalable à l'exposé de la problématique, la présente note dresse un rapide état des lieux de la ville concernant le cadre économique et résidentiel de la ville. Elle rappelle également les orientations urbaines du plan directeur d'urbanisme qui définissent les actions à engager pour organiser le développement économique et démographique dans l'espace urbain de Douala à l'horizon 2030.

PRESENTATION ET CREDITS

Présentation des Ateliers

Association à but non lucratif créée en 1982 à l'initiative des urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité collective. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions illustrées sur la stratégie territoriale et les projets d'aménagement urbain. Ils sont aussi, par la confrontation des métiers et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

Les Ateliers proposent chaque année trois ateliers pour étudiants et jeunes professionnels, à Irkoutsk, Porto-Novo et Cergy-Pontoise, sur des sujets d'aménagement local ou métropolitain. Sont également organisés de manière ponctuelle, à la demande d'autorités locales et de leurs partenaires, des ateliers internationaux de professionnels, en France, en Asie, en Méditerranée, et plus récemment en Afrique de l'Ouest et en Amérique Latine.

Ce document présente le sujet de l'atelier. Il est envoyé aux partenaires et à l'ensemble du réseau international des Ateliers, dans le but de mobiliser les candidatures de professionnels.

Rédaction : Christophe Bayle et Marion Talagrand (pilotes)
avec Jean Grébert, Ning Liu, Joseph Ndi Ndjali, Eric Noir (participants à la mission exploratoire), Claire Vigé Hélie et Nicolas Détrie (Les Ateliers)

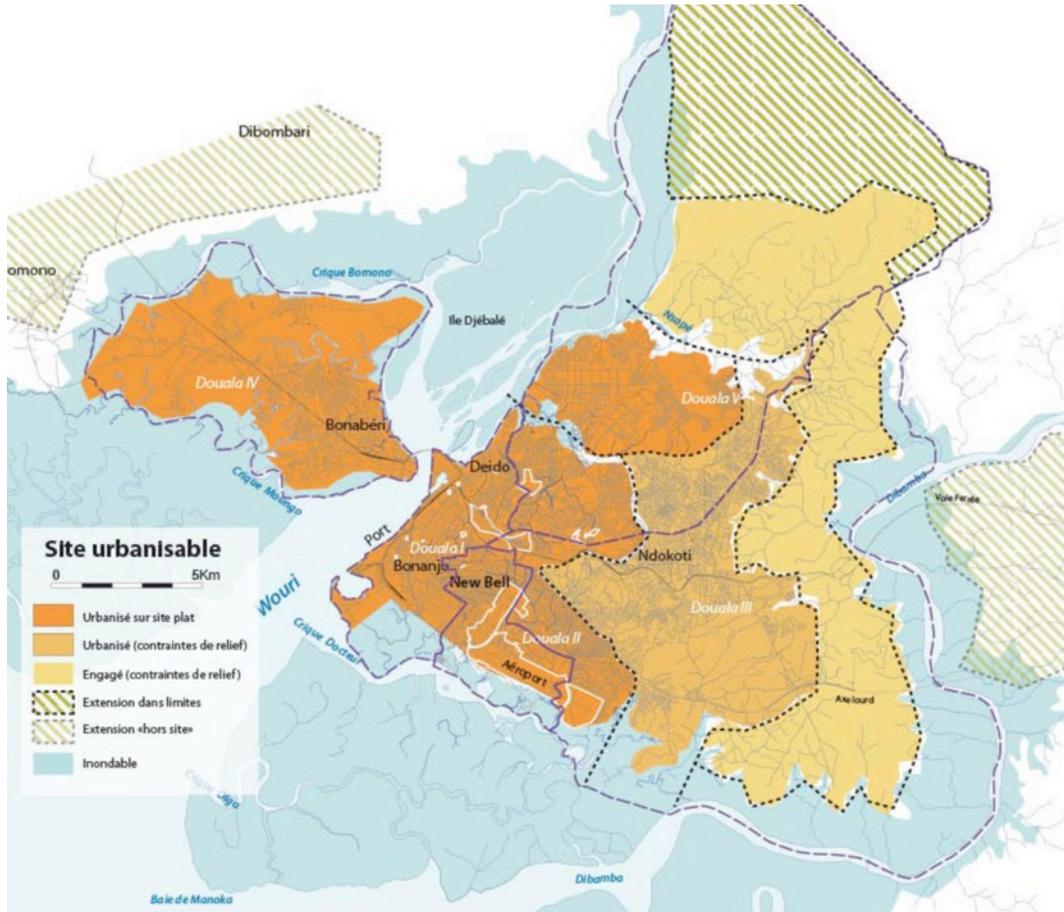
Sur la base des échanges qui ont eu lieu lors de la mission de préparation en février 2012 avec :

- M. Fritz Ntoné Ntoné, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala
- Direction des Etudes, de la Planification Urbaine et du Développement Durable (DEPUDD) : Jean Yango, Directeur de la DEPUDD, Gabriel Njocke, Chef du Pôle Economie et statistiques, Christine Nelle, Chargée d'étude pour le pôle planification urbaine, habitat et foncier, Arlette Wondje, Pôle transport et mobilité, Aymard Meteke, Pôle Développement durable et Richard Ebongom Njoké, Directeur adjoint de la DEPUDD.
- Doual'art - Marilyn Douala Bell, Présidente et Didier Schaub, Directeur Artistique
- Cabinet d'architecture Diwoutta - Danièle Diwouta-Kotto, architecte
- Atelier d'architecture Danielle Moudeke - Danielle Moudeke, architecte-urbaniste
- Cabinet d'architecture N.B. - Isabelle Black
- Association Mieux-Etre – Blandine Tchamou, responsable
- Marcelin Ndoumbé, Directeur Régional de la Mission d'Aménagement et d'Equipement des Terrains Urbains et Ruraux (MAETUR)
- Kaoussou Bodian, Responsable de l'association Enda RUP:
- Hysacam (collecte et gestion des déchets) – Jean-Pierre Hymelé, directeur de l'agence de Douala
- IRCOD – Philippe Naegel, représentant à Yaoundé et Paulin Tchuenbou, représentant à Douala et Limbé
- Délégation régionale du MINH DU (Ministère de l'habitat et du développement urbain) – Ahmadou Sardaouna, Délégué
- MINH DU – Max Rodriguez, conseiller technique du Ministre
- ONUC (Ordre National des Urbanistes du Cameroun) – Théophile Moyo, Président
- AFD (Agence Française de Développement) – Gilles Chausse, directeur AFD Cameroun, et Franck Leroy, chargé de mission Développement urbain-infrastructures
- PAD (Port Autonome de Douala) – Moïse Nyemeck, Directeur technique et de l'aménagement, Henry Bongwa, Chef du département Gestion domaniale et activités concédées, et Théodore Binyam, Chef du service Gestion domaniale
- SAD (Société d'aménagement de Douala) – Manfred Mbassa, Directeur général
- Fondation Paul Ango Ela – Stéphane Akoa, chercheur, et Jean-Claude Edjo'o, responsable administratif

- Direction des Collectivités Locales Décentralisées – MINAT (Ministère de l’administration territoriale) – Etienne Owono Owono, Directeur, et Corine Marcien, conseillère technique
- ASSOAL (Actions Solidaires de Soutien aux Organisations et d’Appui aux Libertés) – Jules Dumas Nguebou, Président, et Achille Nouveau, responsable du budget participatif
- Un Monde Avenir (formation des associations dans les quartiers) – Jean-Philippe Nanga, Directeur, et Philippe Nguessong, chargé de mission
- Réseau Urbain des Habitants de Douala (coopérative d’habitat) – Victor Folso et Eric Kuate
- Jonas Houvounsadi, architecte au Ministère des Travaux publics

Avec les conseils des membres du Comité Scientifique des Ateliers.

Ce document existe en version française et en version anglaise, en téléchargement libre sur www.ateliers.org
Date d’édition : mars 2013



Extrait du PDU / POS de Douala / Horizon 2025 / CU de Douala / Groupe Huit / Novembre 2011



Aménagement national (court terme et long terme) / Extrait de la Stratégie de développement de la ville de Douala et de son aire métropolitaine / CU de Douala / Urba Plan / Décembre 2009

2 - DOUALA ETAT DES LIEUX

2.1 – DOUALA, « LA BOUCHE DU CAMEROUN »

« Douala , capitale économique du Cameroun », « A Douala on fait de l'argent » , « Douala , ville fonctionnelle » ... autant d'expressions qui révèlent l'identité et la position de Douala au Cameroun.



Vue sur le Port situé de part et d'autre de l'embouchure du Wouri



Vue sur les quartiers centraux

UNE VILLE INDUSTRIELLE ET PRODUCTIVE

L'économie de la ville s'est développée autour du Port dont l'hinterland s'étend à une grande partie de l'Afrique centrale (Tchad / Centrafrique / Cameroun). Douala réalise 33% du PIB du Cameroun qui lui-même réalise 50% du PIB de l'Afrique centrale.

Le Port est principalement un port d'importation. Les importations sont principalement des biens de consommation qui irriguent les marchés urbains. Et les exportations des matières premières ou des produits intermédiaires (grumes).

Les établissements industriels liés au port sont : huileries, savonneries, brasseries, établissements textiles. Le secteur agro-alimentaire (transformation du café / cacao / palme / coton) est important. Il y a aussi d'importants dépôts et zones de stockage (port sec) notamment d'hydrocarbures et de bois. Ces grands établissements sont implantés dans des zones industrielles situées autour du Port sur le littoral et desservies par la voie ferrée. Ces zones sont aujourd'hui enclavées dans des tissus résidentiels du fait de l'expansion de la ville et elles fonctionnent mal.



Emprises industrielles implantées le long du littoral et de l'axe ferroviaire (zone de Bassa)

MAIS UN SECTEUR INFORMEL RECENT HYPERTROPHIE

Pourtant le secteur informel domine le secteur formel. Ce secteur pourvoit principalement aux besoins des ménages (économie dite résidentielle). Cette économie est composée de toutes petites unités (indépendantes) dans le domaine du commerce, des transports, des services à la personne ou le petit artisanat.

On observe des dynamiques spontanées de concentration le long des voies, dispersées dans le tissu urbain ou à proximité de certaines zones industrielles pourvoyeuses de matières premières : regroupements d'activités (vannerie /production de parpaings...). Il y a une vive concurrence pour l'occupation de l'espace disponible.

Le secteur informel est perçu comme très problématique par les autorités urbaines. Il représente en effet un manque à gagner fiscal et induit une très forte congestion urbaine. Pour autant, il est la seule opportunité d'emploi pour beaucoup de nouveaux urbains et pourvoit aux besoins quotidiens de la population.



Petites unités artisanales et petits commerces le long des axes de circulations de la ville et en rive de sites industriels

L'AVENIR INCERTAIN DU PORT ...

Le Port de Douala est un port d'estuaire difficile d'accès et en perte de compétitivité. Il fonctionne en complémentarité avec le port en eaux profondes de Limbe, et demain en trinôme avec le port de Kribi et Limbe.

Une recomposition des activités industrielles et portuaires est en cours dans la région du Littoral :

- Transfert des activités de gros de Douala vers Limbé ou Kribi. Les chantiers navals ont été ainsi transférés à Limbe au début des années 2000 et le transfert du port de bois vers Kribi est annoncé. Les matières premières brutes ou transformées seront directement exportées depuis Kribi.
- Maintien à Douala des activités d'importation de marchandises principalement à destination du marché urbain.

A long terme la conteneurisation pourrait également se délocaliser vers le port de Kribi avec la création d'un port d'éclatement des conteneurs permettant un acheminement plus direct vers l'hinterland camerounais et la CEMAC.

Ces transformations impliquent une adaptation de la chaîne logistique et productive de Douala tant en ce qui concerne la localisation des emprises industrielles que la performance des infrastructures de transport (routier et ferré). Elles supposent également une anticipation de la puissance publique pour la maîtrise du foncier.



Transport de grumes et transformation du bois avant exportation le long des grands axes routiers

DU CBD A L'UNIVERSITE : QUELLES VISIONS ECONOMIQUES POUR DEMAIN ?

Douala contribue à près d'1/3 du PIB national. Le maintien de l'activité économique à Douala et l'amélioration de la position concurrentielle de la ville sont des éléments vitaux pour le Cameroun. Le développement d'un CBD (Central Business District) s'inscrit dans une stratégie de gain de visibilité et d'attractivité sur la scène internationale. Actuellement, les investissements économiques privés sont dispersés. Le CBD a vocation à créer un cadre urbain de qualité pour accueillir sièges d'entreprises, établissements bancaires ainsi que les services liés à l'activité économique (hôtel, centre de congrès etc.). A travers ce projet se joue le renouvellement du moteur économique de la ville.

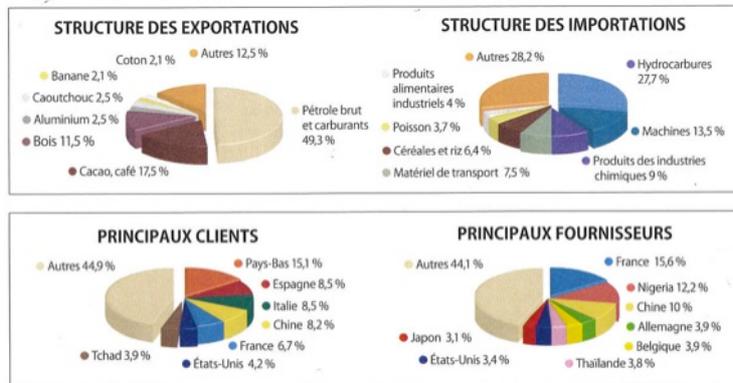
L'extension de l'université au nord de la ville s'inscrit aussi dans une stratégie d'excellence, d'attractivité et de visibilité. L'université existante est ceinturée de quartiers informels et disposant de peu de terrains d'expansion. Le nouveau site dispose d'un foncier important. En revanche, il est très excentré, ne favorisant pas les interactions avec la ville et le tissu économique.



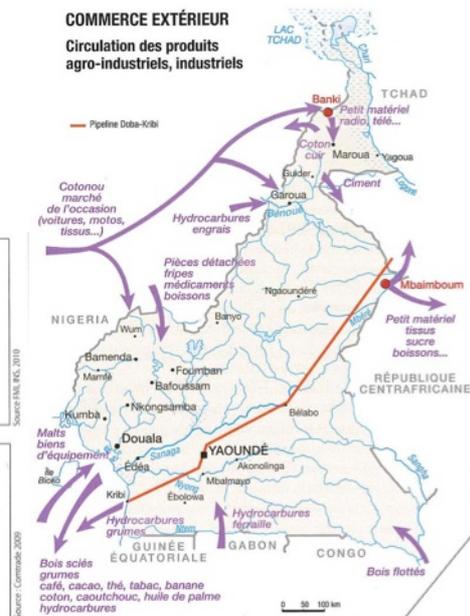
Dynamiques immobilières en centre ville /// Extension de l'université en construction au Nord de la Ville

ENJEUX :

- L'identification de la vocation du Port de Douala dans un système en recomposition sur la façade littorale;
- L'adaptation de l'appareil infrastructurel de la ville (hérité de planifications anciennes) pour gagner en performance et compétitivité / maîtriser les risques industriels ;
- L'intégration de l'économie informelle à la ville :
 - o Comment augmenter la génération de revenus (activités créatrices de plus de valeur)
 - o Comment organiser l'informel pour ne pas congestionner le système urbain
- La captation d'investissements économiques à Douala (problématique camerounaise taux d'investissement / PIB faible) et l'augmentation de la visibilité régionale voire internationale de Douala.



Extrait Jeune Afrique / Doing Business in Africa / Cameroun 2012



Extrait Atlas d'Afrique / Ed. Jaguar

2.2 – DOUALA, VILLE PROLIFÉRANTE

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE, SITE GEOGRAPHIQUE ET LIMITES ADMINISTRATIVES

La croissance actuelle de la ville est estimée à 100 000 habitants / an et 1,5 millions d'habitants supplémentaires sont attendus d'ici 2025 (soit 4 millions contre 2,5 actuels).

La vitesse de croissance démographique n'est pas maîtrisée. Elle déborde les capacités des institutions urbaines à « faire » la ville. La croissance de la ville prend majoritairement la forme de l'étalement urbain. Elle questionne la capacité du site à recevoir la ville de 4 millions d'habitants attendue en 2025 et l'aménagement des limites de la ville de demain. Elle interroge les modèles de fabrication de la ville.

La ville s'est développée de part et d'autre du Wouri mais majoritairement sur sa rive gauche. On peut considérer que l'étendue délimitée par les estuaires du Wouri et de la Dibamba constitue le « site naturel » de la ville. Il correspond à peu près aux limites administratives de Douala et présente encore de grandes réserves foncières permettant son développement. La contrainte géographique du double estuaire implique un éloignement accru des limites de la ville par rapport à son centre et un déplacement du centre de gravité de la ville (par contraste avec un développement radioconcentrique uniforme). Le rapport de la ville à la centralité Doulaïse historique devient de plus en plus ténu et difficile.

Les formes de renouvellement et de densification existent mais sont marginales. Elles semblent être le fait d'initiatives privées et isolées. Des immeubles se construisent en centre-ville mais beaucoup restent inoccupés. L'offre ne rencontre pas la demande.



Extensions urbaines spontanées et planifiées au nord de la ville

UNE FORME DE VILLE DUALE

On observe un processus d'expansion multiforme avec des initiatives à différents niveaux qui révèle une structure des pouvoirs complexe :

- Des quartiers planifiés et développés par le gouvernement et des sociétés d'aménagement parapubliques, depuis les années 80 ;
- Des quartiers développés par les communautés autochtones qui lotissent leurs terrains avec un minimum d'infrastructures mais sans cohérence avec le niveau d'agglomération ;
- Des quartiers spontanés avec des occupations illégales, dépourvus de services de base.

Le flou foncier entretient un processus de chassé-croisé où chacun défend des prétentions territoriales relatives à des droits antagonistes (droit coutumier et droit moderne).

La forme de ville qui résulte de cette croissance sans précédent est duelle avec :

- des quartiers organisés, équipés avec des logements sociaux et en accession. Ces quartiers sont accessibles aux « classes moyennes » c.à.d. les personnes ayant un emploi dans le secteur formel et surtout le secteur public.

Ces quartiers sont le plus souvent situés en périphérie dans des zones dont la puissance publique détient les titres foncier, ou bien où elle a la possibilité de les acquérir ou de les négocier.

- des quartiers désorganisés dépourvus de tout service de base et où il est très difficile d'intervenir après coup pour apporter équipements et infrastructures tant au regard du coût de l'opération que des impacts sociaux.

Ces quartiers sont le plus souvent localisés en contact direct avec les tissus anciens de la ville puisque ces nouveaux arrivants cherchent à saisir les opportunités offertes par l'intensité urbaine existante.

LES MODES DE VIE DANS LES QUARTIERS / LES QUOTIDIENS DOUALAIS

Les modes de vie dans les quartiers spontanés sont mal connus (on ne dispose pas d'études ni de statistiques). Pour autant, il ressort des entretiens que nous avons eus que les habitants sortent très peu des quartiers où ils vivent. Ils conservent des habitudes villageoises avec des liens sociaux de proximité. Les déplacements hors du quartier sont occasionnels et sont motivés par l'accès à des services vitaux (santé / administration) ou bien par des affiliations sociales qui dépassent le cadre du quartier (église). Les marges des quartiers sont des espaces très fréquentés : bords de route ou bords

de drains (cours d'eau) constituent des espaces de respiration offrant des opportunités diverses de rencontre et d'échange. L'activité informelle s'y déploie spontanément.

A l'inverse, les quartiers planifiés fonctionnent comme des cités dortoirs. Les emplois formels étant concentrés dans le centre-ville (administrations, établissements industriels etc.) ou dans des zones spécialisées, les habitants s'y déplacent quotidiennement. Ces quartiers sont bien pourvus en établissements scolaires et il est frappant de voir combien ces quartiers ne sont fréquentés que par la jeunesse dans la journée.



Quartier de Douala Nord (Mission d'Aménagement et d'Équipement des terrains Urbains et Ruraux – MAETUR)



Quartier informel de Ndogpassi avec la borne fontaine mise en place avec le soutien de Doual'Art

DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DESTABILISATEURS

L'urbanisation débordant le cadre de la planification et dépassant les capacités de gestion de la puissance publique, des dysfonctionnements majeurs apparaissent.

Hydrologie, espaces naturels et qualité environnementale :

Douala est développée sur un site collinaire parcouru de cours d'eaux ramifiés. Les implantations originelles préservent l'équilibre entre des espaces bâtis sur les hauteurs et des espaces non bâtis dans les thalwegs. Le non contrôle de la croissance urbaine a conduit à la réduction des espaces naturels et l'asphyxie des cours d'eau. En l'absence de traitement systématique des effluents, les problèmes sanitaires et environnementaux sont accrus.



Drain traversant le quartier de Bessengue entre les collines d'Akwa et Deïdo /// Autre drain

Mobilité, transport et congestion urbaine :

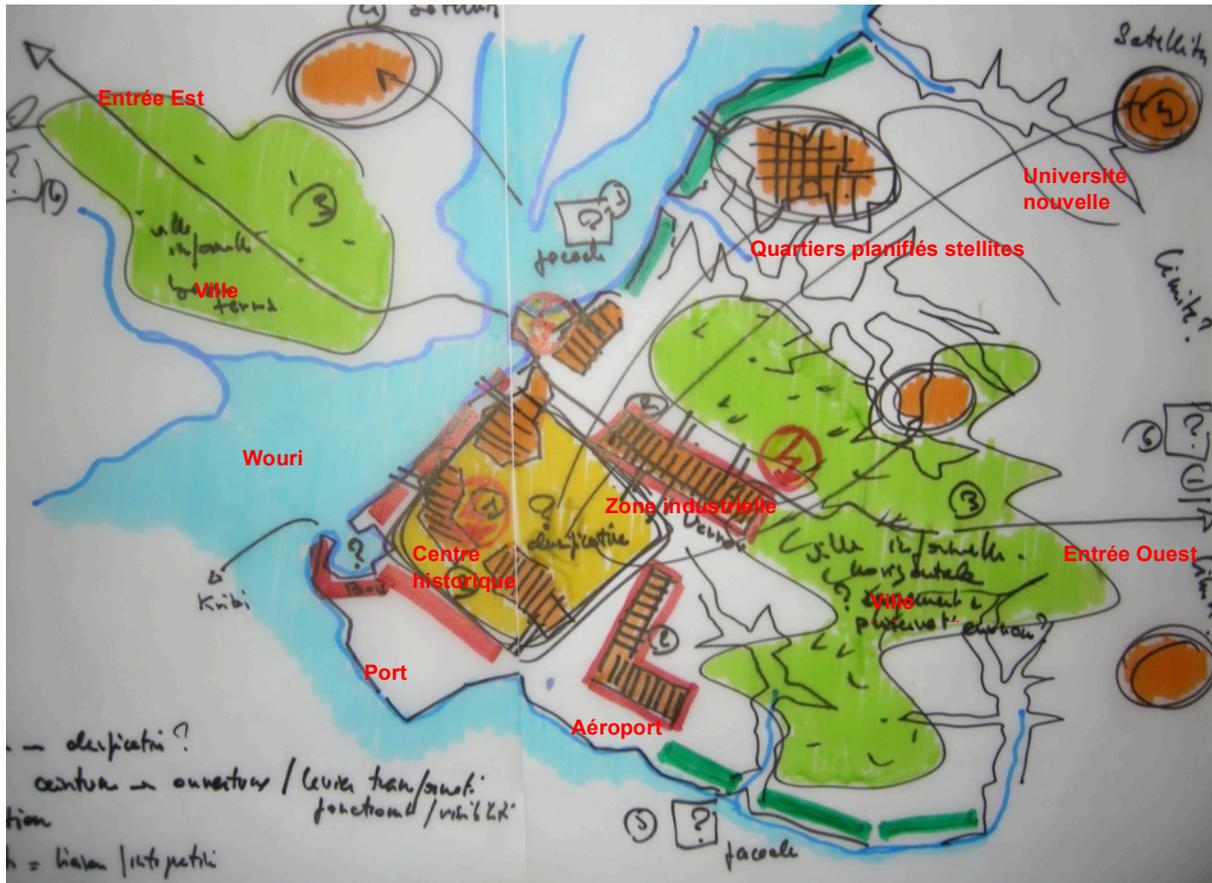
L'expansion urbaine n'a pas été accompagnée par la création d'un système de transport performant, tant en ce qui concerne l'infrastructure que les services. La ville souffre actuellement d'une très forte congestion face à laquelle les autorités sont démunies. L'émergence fulgurante des bendskinners dans l'espace public et leur interdiction en zone centrale révèlent à la fois l'insuffisance des moyens et les difficultés de gestion.



Rond Point de Ndokoti point de convergence des pénétrantes routières /// Activités en bord de N3 (entrée est)

ENJEUX :

- L'introduction des services de base dans les quartiers informels (voirie / eau / équipements scolaires) ;
- L'ouverture sur la ville de ces quartiers : accès à l'emploi, au logement et à la mobilité ;
- Les modèles de la croissance démographique : étalement versus densification : quels coûts à court et long terme et quelles formes urbaines (horizontal ou vertical) ?
- L'adaptation du système urbain à la dimension de la ville récente : c'est l'enjeu principal, il consiste à imaginer des centralités relais qui commenceraient par l'instauration de micros-centralités à l'échelle des quartiers, voire des rues commerçantes, mais en relation avec un maillage à plus grande échelle ;
- L'adaptation de la gestion urbaine (mobilité / infrastructures / égouts / eau pluviale / déchets)



Analyse urbaine / Mission exploratoire des Ateliers / « Douala état des lieux : comment faire sens avec l'existant ? »

3 - LES ORIENTATION CLAIRES DU PLAN DIRECTEUR D'URBANISME



3.1 LE CADRE DE LA PLANIFICATION

Le plan directeur d'urbanisme validé en 2012 vient après plusieurs schémas directeurs non validés, c'est dire son importance. Rappelons que le précédent plan directeur date de 1959 (Plan Dorian), le SDAU de 1983 n'étant jamais rentré en vigueur. Ce plan directeur a été élaboré dans le prolongement du CDS (City Development Strategy) validé en 2009. Il établit un cadre de référence à l'horizon 2025. Le PDU et le CDS sont sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Douala (CUD). La CUD est une Collectivité Publique territoriale décentralisée et elle est placée sous l'autorité du Délégué du Gouvernement. Elle se compose de 5 communes urbaines et 1 commune rurale dont les Maires sont élus au suffrage indirect. Les limites territoriales de la CUD sont celles du département du Wouri.

Le PDU prévoit de répartir la population nouvelle comme suit :

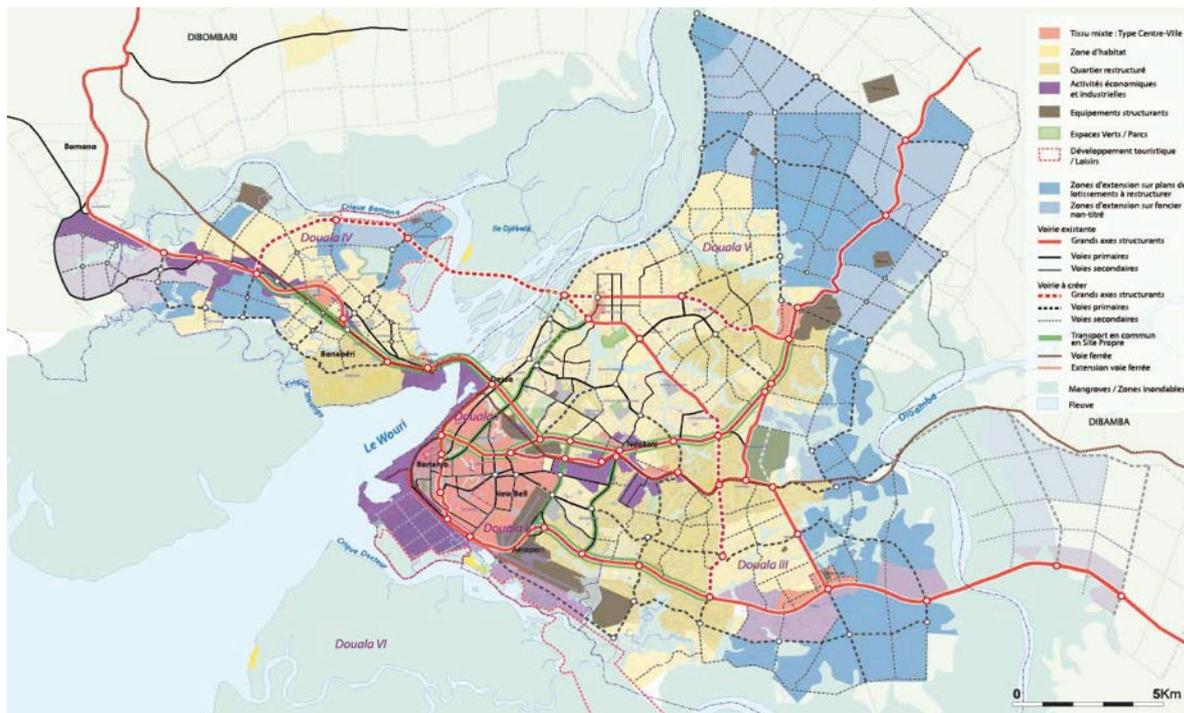
- 200 000 habitants à l'est, sur la route d'Edéa en raison de la facilité d'accès, de l'importante disponibilité foncière et de la rénovation du pont existant ;
- 1 180 000 habitants à l'ouest et au nord de façon radio concentrique ;
- 200 000 habitants dans la zone tampon par densification du tissu urbain de la zone tampon existante.

Le PDU fait le diagnostic du manque de foncier dans la zone industrielle : l'accès au port est difficile tant par la mer (chenal coûteux à draguer) que par la route, les voies d'accès sont saturées par le trafic. Il diagnostique également le manque d'espace économique de qualité pour l'accueil de fonctions tertiaires.

Le PDU note que les quartiers construits sans délais, de façon spontanée, pour répondre à une poussée démographique sans précédent, sont enclavés, mal desservis par les transports en communs, et sont sans espace public matérialisé.



Extrait du SDAU de 1984



Extrait du PDU / POS de Douala / Horizon 2025 / CU de Douala / Groupe Huit / Novembre 2011

3.2 ESPACE ET ATTRACTIVITE

Le PDU souligne que la place résiduelle accordée à la question du cadre de vie, dans une ville réduite à sa seule fonction économique –portuaire, était liée à l'état d'abandon du patrimoine architectural, au positionnement de la ville qui tourne le dos à la mer et à la saturation des voiries par la circulation. L'ensemble de ces dysfonctionnements, dus au départ à la vitesse inouïe de l'accroissement démographique, font que la ville de Douala est en risque de décrochage. D'ici 2025, la santé de son

économie reposerait autant sur le bon fonctionnement des activités d'une population quadri millionnaire et plus seulement sur les activités portuaires, qui resteront néanmoins indispensables. Le PDU a identifié plusieurs secteurs à potentiels notamment :

- la zone du plateau Joss (Bonanjo), où une fonction de CBD (Central Business District) s'insérerait dans les interstices du patrimoine préservé (à la façon d'une ville comme Singapour qui a su jouer des contrastes entre les vestiges de la ville coloniale et la ville moderne pour attirer à la fois sièges sociaux et commerces, mais aussi les touristes). Ce projet a pour objectif de permettre la transition de l'économie vers des activités tertiaires et de commandement.
- la zone littorale et son port arrière situé entre le port actuel, l'aéroport et le Bois des Singes. C'est un projet en soi qui comprend la réalisation d'une zone logistique (de près de 200 ha) et d'un axe lourd financé par l'AFD permettant à terme la liaison entre le port de Douala et celui de Kribi. Ce projet pourrait aussi inclure une certaine dose de mixité de logement et d'emplois – comme l'a anticipé le quartier de Youpwe en s'intercalant entre zone industrielle et portuaire. Ce projet a pour objectif de confirmer et maintenir la fonction logistique de la capitale économique en offrant aux entreprises un cadre plus compétitif.

3.3 CONDITIONS DE VIE

L'amélioration des conditions de vie est essentielle, elle est inscrite au programme des investissements public du PDU comme point d'interaction des objectifs environnementaux, économiques et sociaux. Si toutes ces actions semblent prioritaires, la compétition pour le foncier est telle que peu de terrains sont réellement mobilisables. Le programme distingue trois domaines : les équipements d'agglomération, les équipements de proximité et l'infrastructure et services de transport.

Quelques rares terrains car appartenant à l'Etat, situés en ville et sous-exploités ont été identifiés et permettent d'envisager l'implantation de grands équipements d'agglomération (équipement de santé, d'enseignement, de sport, marchés et gares routières).

La planification des services de proximité propose d'organiser la ville selon une « maille » de 1 km X 1 km (1 km² ou 100 ha) comme outil de cohérence et d'action.

Quant aux transports, le programme mise à la fois sur l'aménagement du réseau structurant et le développement de services de bus pour le transport de masse en cohérence avec la « maille » de 1 km X 1 km.

Reste à inventer les projets urbains, et les programmes de régénération urbaine qui fonctionnent en synergie avec cette « maille » structurante et créent des poches de développement fonctionnelles cohérentes.

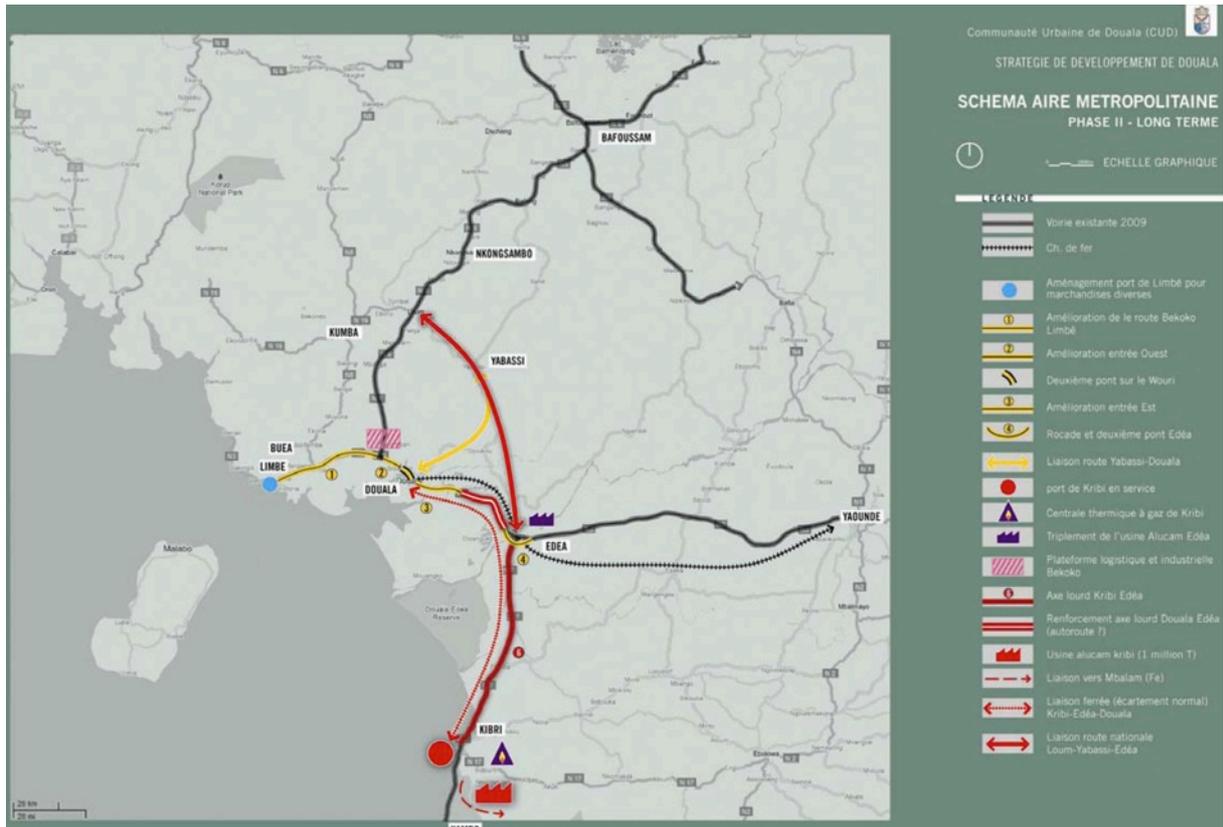


Schéma de développement de l'aire métropolitaine sur le long terme / Extrait de la Stratégie de développement de la ville de Douala et de son aire métropolitaine / CU de Douala / Urba Plan / Décembre 2009



Schéma de développement de la ville de Douala sur le long terme / Extrait de la Stratégie de développement de la ville de Douala et de son aire métropolitaine / CU de Douala / Urba Plan / Décembre 2009

4 – LE SUJET DE L'ATELIER

4.1 RISQUES D'UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE PRENANT LE PAS SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE :

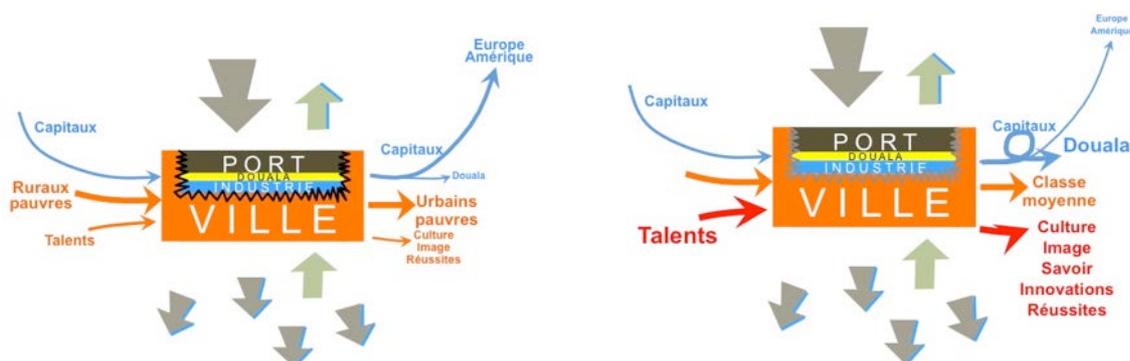
La dégradation de la qualité de vie dans l'agglomération Doualaise fait ressortir un certain nombre de risques pour la ville :

- Perte de compétitivité de l'économie productive Doualaise à cause de la congestion du système urbain ;
- Fuite des industries vers d'autres environnements (concurrence de Kribi) et incapacité à attirer des nouveaux investissements (concurrence régionale) ;
- Dualité exacerbée entre centre et périphérie (éloignement de plus en plus marqué entre quartiers résidentiels et pôles d'emplois / accroissement des inégalités) ;
- Croissance démographique, stagnation économique et enlèvement de la ville dans l'informel

4.2 DEFIS D'INCLUSION SOCIALE ET D'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE

La ville fait face à deux enjeux majeurs – auxquels elle doit répondre pour garder son rang de capitale économique :

- **Premier défi : d'inclusion sociale et économique** (intégrer les populations venues depuis 30 ans et celles qui vont continuer d'affluer) :
 - o offre de services de base (intervention dans les quartiers pour une mise à niveau des services) ;
 - o offre de logements (densification et renouvellement des tissus existants / organisation de l'extension) ;
 - o mais aussi accès à l'emploi (promotion d'un modèle auto-entrepreneurial ? multiplication des opportunités économiques / structuration douce de l'informel...)
- **Deuxième défi : de renforcement de l'attractivité et de la visibilité régionale de Douala** (attirer des talents et des investissements) :
 - o Performance et compétitivité de l'environnement économique (création de services aux entreprises / amélioration de la chaîne logistique / amélioration de la mobilité urbaine...)
 - o Image de la ville renouvelée (cadre de vie attractif pour des élites) notamment en valorisant son site naturel et sa relation à l'eau.



Analyse de la dynamique urbaine / Mission exploratoire des Ateliers / Le scénario proposé : « une ville qui devienne davantage attractive, par ses aspects urbains et non seulement industriels, une ville qui crée une culture urbaine forte et développe une image, une ville qui soit vécue et connue comme un centre d'innovation, pourvue de bonnes universités, une ville qui révèle son site fluvial, une ville où l'on s'enrichit, et une ville qui réussisse à traiter les traditionnels problèmes des grandes villes émergentes ».

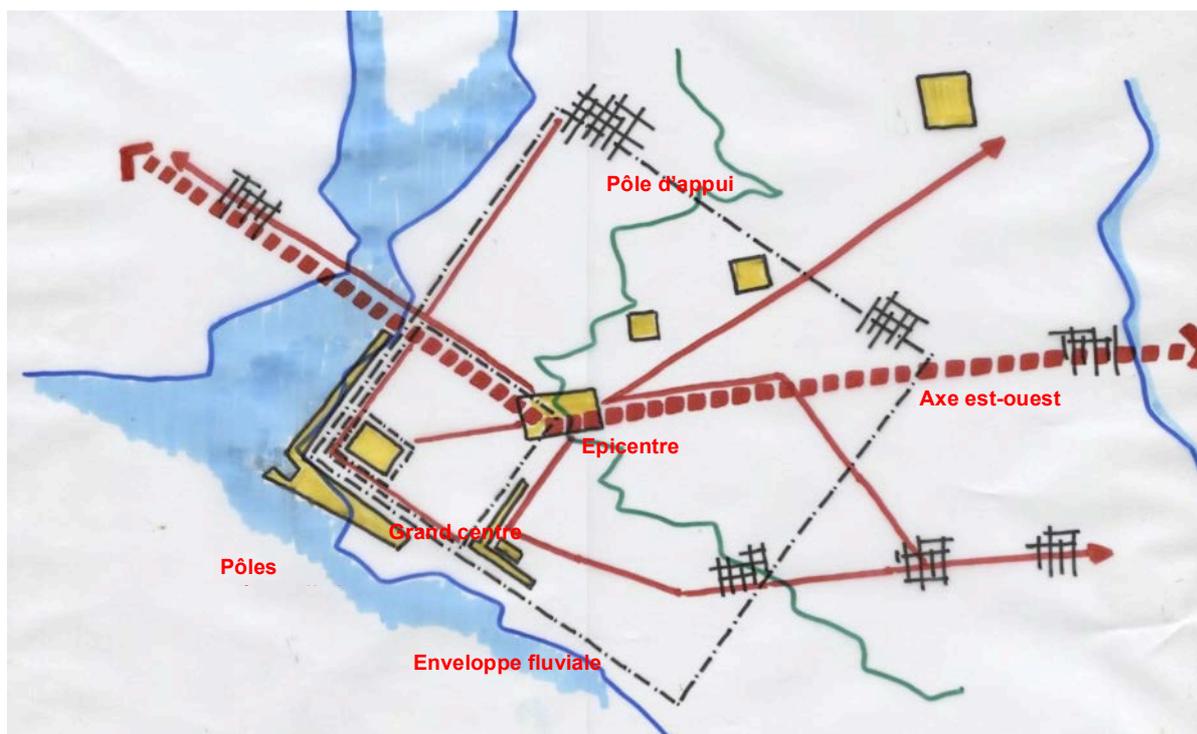
4.3 IMPLICATIONS URBANISTIQUES :

Ces deux défis interrogent la structure de la ville actuelle :

UNE FIGURE URBAINE EN REDEPLOIEMENT

D'une part, l'échelle urbaine – issue du Plan Dorian et réévalué par les projets de SDAU successifs – n'était plus à la mesure de la ville contemporaine. C'est la raison pour laquelle le PDU essaye de faire ce rattrapage. La croissance non prévue dans le plan initial a débordé le plan de la ville. La relation entre l'estuaire, le port et la ville a été estompée et le site relégué en arrière-plan. Les polarités ne structurent qu'une partie de l'espace urbanisé ; l'appareil structurel paraît atrophié et obsolète. Pour autant, une nouvelle figure urbaine se dessine à l'échelle du Douala d'aujourd'hui. Les éléments clefs de ce système urbain en gestation sont les suivants:

- Une nouvelle enveloppe géographique s'offre à la mesure de la ville contemporaine. Ce n'est plus les rives du Wouri mais l'espace délimité par le double estuaire du Wouri et de la Dibamba. Ces rives offrent des accès différenciés au fleuve et pénètrent la ville par le biais des petites vallées affluentes.
- Un « grand centre » se dessine. Ce ne sont plus les villages primitifs mais l'ensemble des quartiers mixtes de la ville moderne des années 60. Ces quartiers anciens sont agglomérés mais conservent leur identité historique et culturelle.
- L'axe est-ouest reliant aux villes d'Edéa et Limbé ne marque plus la limite nord de la ville. Débordé par la ville, il est désormais positionné à l'interface de ce « grand centre » et de la ville informelle. Il a un potentiel de desserte interne et d'accueil de fonctions urbaines supérieures.
- Les quartiers planifiés localisés en périphérie de la ville deviennent des pôles d'appui pour structurer la ville informelle. Ils émergent comme des centralités secondaires dans l'espace Doualais.



Analyse urbaine / Mission exploratoire des Ateliers / une nouvelle figure urbaine émerge en lien avec la nouvelle échelle de la ville (enveloppe fluviale, axe Est-Ouest, Grand Centre, pôles métropolitains et pôles d'appui) / Essai de représentation.

La session de travail permettra d'approfondir la compréhension de cette mutation du système urbain et d'identifier les lieux stratégiques qui en émergent.

UNE FIGURE URBAINE CONTESTEE PAR L'INFORMEL

D'autre part, les pratiques informelles contestent la forme de la ville planifiée des années 60. L'« informel » confisque les espaces de respiration et comble le moindre vide. L'activité se cristallise en des points où elle n'était pas attendue et esquisse une nouvelle hiérarchie des lieux d'échanges, tandis que la périphérie trouve ses dynamiques indépendamment du centre.

Cette situation urbaine « effilochée » sur laquelle se plaquent des réseaux de mobilité et d'activités offre une opportunité pour constituer un maillage hiérarchisé canalisant les flux et les faisant converger vers des lieux fonctionnels ponctuant l'espace urbain.

L'approche de l'informel en tant que révélateur des énergies et des dynamiques plutôt que comme obstacle au développement est le pari que fait la session dans l'objectif d'ouvrir des pistes d'actions concrètes pour mieux intégrer les activités économiques informelles et répondre aux problèmes de saturation de l'espace. Cela passe par la valorisation de situations existantes, d'activités et de savoir-faire connus à travers des actions, visant à fluidifier les déplacements et structurer plus fortement l'espace urbain.

Les activités de l'informel recouvrent un large spectre d'activités liés aux services à la personne et s'inscrivant aussi dans des chaînes de production artisanales ou même industrielles :

- procédés constructifs et savoir-faire traditionnels : valorisation et optimisation en intégrant les notions de durabilité ou de recyclage des matériaux ;
- cultures locales : continuité et amplification d'initiatives engagées du type de celles menées par Doual'art ;
- mobilité : hiérarchisation de l'usage des modes de transports pour permettre une meilleure accessibilité aux zones denses : inter modalité entre marche à pied - mototaxis (benskins) – minibus (cargos) – bus – transports en site propre (BRT) ;

Les situations urbaines sont également diverses :

- bords et carrefours routiers : requalification de lieux et de points d'étape pour les marcheurs du quotidien, constitution de Landmark pour la ville ;
- marges de quartiers ou délaissés fonciers : accompagnement du développement d'opérations immobilières ; contenu sémantique à développer pour donner du sens à des délaissés.



Analyse urbaine / Mission exploratoire des Ateliers / Les pratiques de l'informel contestent la forme de la ville planifiée / Essai de représentation.

4.4 LE SUJET DE LA SESSION 2013 ET LE PERIMETRE

LE SUJET

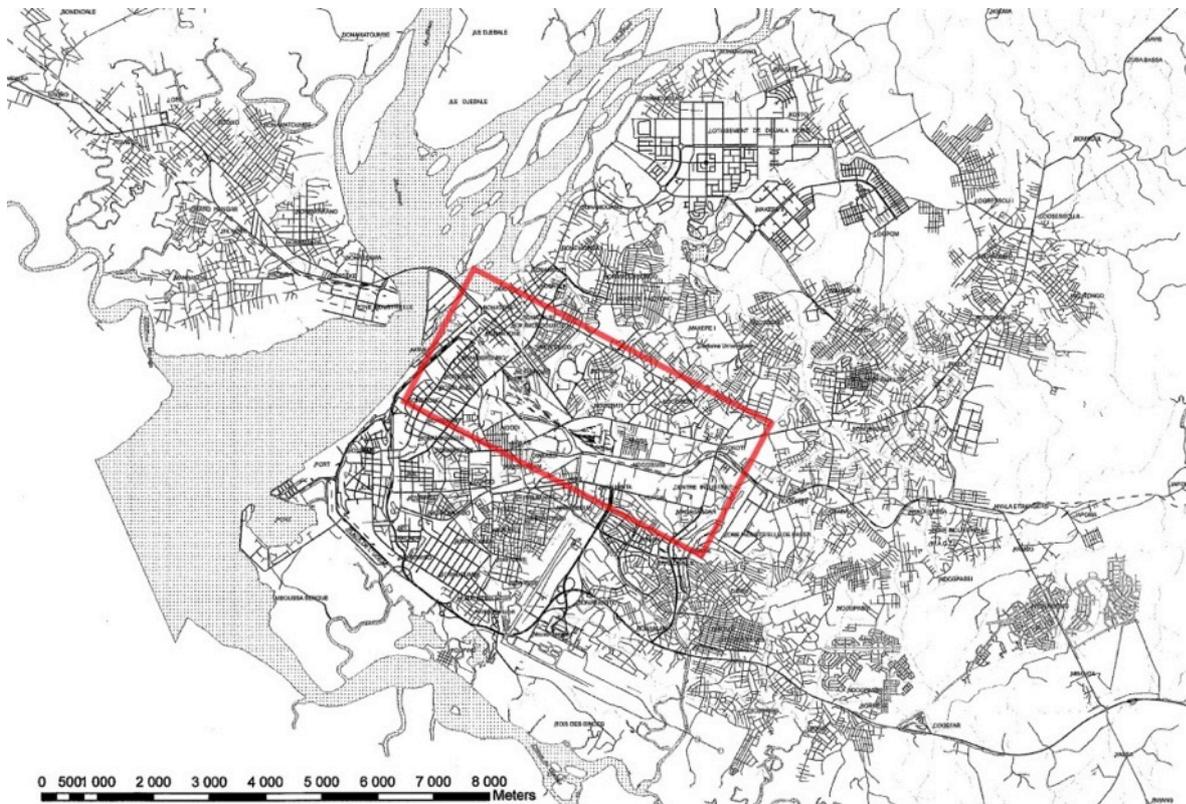
L'hypothèse de l'Atelier est que les questions liées à la ville planifiée et la ville spontanée ne s'opposent pas nécessairement. Que ces deux formes d'organisation peuvent s'ajuster l'une à l'autre sans s'exclure. L'activité informelle et l'activité formelle peuvent partager l'espace urbain et se féconder réciproquement.

Le travail des ateliers portera sur l'identification des structures et des dispositifs permettant de créer des passerelles de l'une à l'autre. Qu'il s'agisse des espaces publics, des modèles de l'habitat, de l'innovation économique, de l'organisation de la mobilité urbaine, des outils de gestion des espaces naturels urbains. Ce faisant, les ateliers interrogeront le système urbain de Douala dans une démarche ascendante (bottom up) de l'échelle du quartier et de la rue à celle de la ville dans son ensemble et inversement descendante (top down).

LE PERIMETRE

Un site spécifique est proposé comme terrain d'expérimentation et d'investigation. Il s'agit d'un quadrilatère long d'environ 7 km, du Pont sur le Wouri jusqu'au rond-point de N'dokoti et de près de 3 km de large de part et d'autre du faisceau est-ouest (environ 2 km²).

L'intérêt porté à ce site tient au fait que c'est un lieu où l'on observe un frottement intense entre l'activité formelle et informelle, et qu'il occupe une position de centre de gravité stratégique pour le devenir de Douala.





Terrains de jeux et de jardins le long du faisceau ferré et proche de la gare de Bessengue



La voie ferrée



Le Boulevard de l'Unité – Pont franchissant le faisceau ferroviaire et au second plan le site des hydrocarbures



A l'approche du Rond Point de N'Dogoti : commerces et cafés en bord de voie



L'avenue Japoma en limite nord de la zone industrielle : artisanat en bord de voie



Le boulevard de l'Unité – Pont franchissant le faisceau ferroviaire



Le Marché de New-Bell



Zone industrielle de Bassa



Concessionnaires automobiles proches du Boulevard des Nations Unies (quartier de New-Bell)

Le développement de l'espace urbain contenu dans ce périmètre résulte dans sa structure et sa fonction des partis pris de la planification urbaine des années 50. Il a en effet été confirmé comme espace économique par les différents schémas directeurs. C'est un organe économique qui fonctionne

aujourd'hui en lien avec le Port comme site de stockage et de production mais aussi avec le reste de la ville et de l'agglomération. Il est innervé par le faisceau ferré Doualais et les principales voies routières qui relient Douala à l'espace régional (Limbé/Nkongsamba et Edéa/Yaoundé). La gare de Bessengue, aujourd'hui sous-utilisée, y est située. Enfin sa localisation dans l'axe du pont du Youri et sa proximité avec le centre-ville au sud, le port à l'est et l'aéroport au sud, le destinent à jouer un rôle dans la recomposition et la mutation nécessaires des hiérarchies urbaines héritées des années 1960.

Autrefois en position périphérique, ce site est désormais en position d'interface entre la ville consolidée et la ville informelle. Les grands tènements fonciers et le faisceau ferré forment un verrou urbain entre la ville « ancienne » et la ville « récemment constituée ». De ce fait une activité informelle intense s'y cristallise notamment à ses marges et à l'endroit des nœuds urbains. Ce qui se passe au rond-point de N'dokoti illustre bien cette dynamique interne et indique que les problèmes de congestion qu'elle entraîne ne doivent pas être traités uniquement au niveau de la circulation mais dans toutes leurs dimensions urbaines.

C'est un secteur stratégique car, on l'a vu, situé sur un des centres de gravité de l'agglomération actuelle. Il recèle à ce titre un potentiel de transformation majeur. A moyen et long terme, la réorganisation de la chaîne logistique (ouverture de Kribi) entraînera une translation partielle de certaines activités vers l'est de la ville. Le potentiel de mutation du site invite donc à anticiper les rééquilibres urbains à venir. Le faisceau ferré et routier servant principalement la desserte régionale pourrait également prendre un nouveau rôle dans la desserte urbaine future, ceci en lien avec des projets de contournement de l'agglomération

La force de ce site est partout racontée par la haute intensité d'activités informelles qu'il mobilise. Le projet urbain pourrait se donner pour objectif d'accompagner le passage de ces activités d'un stade informel à un stade plus formalisé : c'est ce qui s'appelle une mutation.

Dès lors l'objectif de la session et le sujet sur lequel travailleraient les équipes d'urbanistes et de développeurs devraient permettre :

- **d'une part, d'asseoir et de positionner le rayonnement urbain, économique, fonctionnel et symbolique de ce périmètre à fort potentiel, dans l'agglomération de Douala ;**
- **d'autre part, de rallier et de drainer les forces, les activités, et les populations des espaces périphériques qui l'entourent, qu'elles soient informelles ou stabilisées.**

Ce processus se proposant de jouer à la fois sur la composition urbaine d'un « projet majuscule » d'un grand espace à un horizon de moyen terme, et sur le déploiement de « projets minuscules (ou micros) » sur une multitude d'espaces, à court terme.

5 -ANNEXES

5.1 CARTE DU CAMEROUN



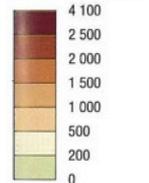
Les environs de Pitoa sur la route de Garoua.



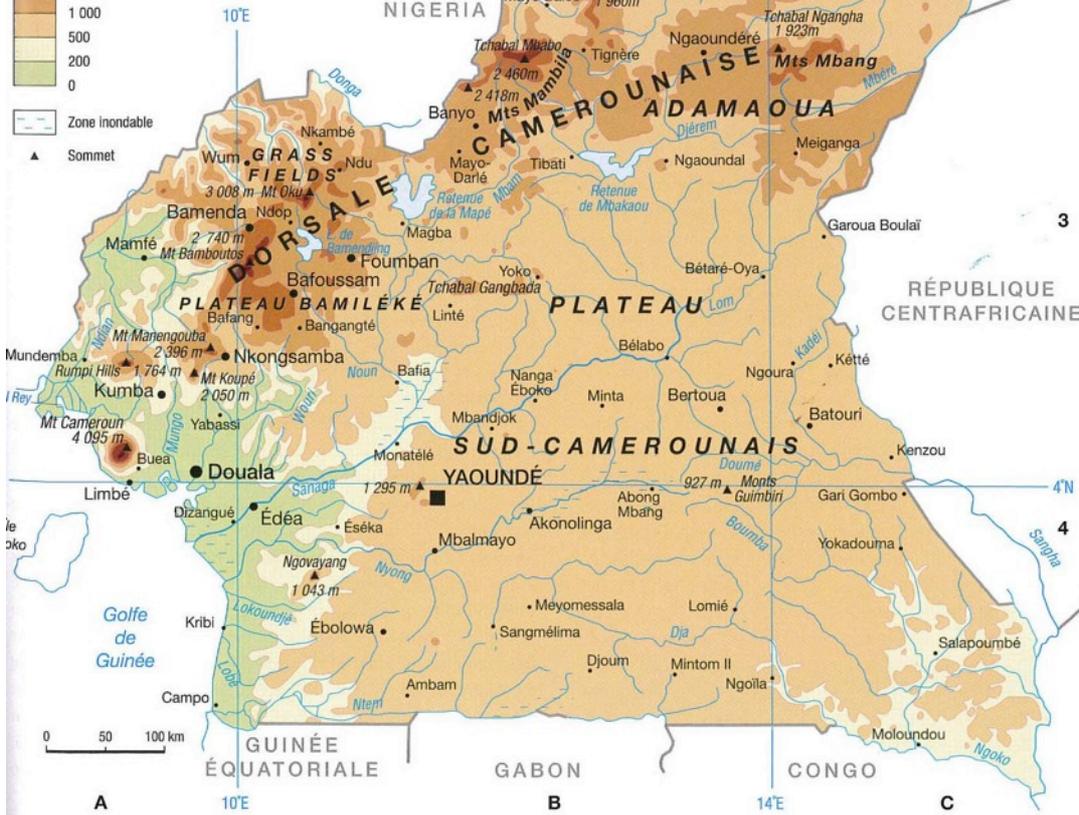
Les chutes d'Ekoum Nkam dans l'ouest du pays.

RELIEF ET HYDROGRAPHIE

Altitudes en mètres



Zone inondable
▲ Sommet



Extrait de l'Atlas d'Afrique / Editions du Jaguar

5.2 QUELQUES REPERES SUR L'HISTOIRE DE LA VILLE

1 – La ville des Doualas :

La ville est à son origine une succession de villages de l'ethnie douala implantés en rive de fleuve et orientés vers lui (économie de la pêche et commerces avec l'extérieur dès le 19^{ème} siècle.

2 – La ville coloniale :

Le port est créé par les Allemands alors que le Cameroun est un Protectorat avant de passer sous administration française à l'issue du traité de Versailles. La ville coloniale s'établit sur les premières collines longeant le fleuve au prix de l'expropriation des villages littoraux et du recasement des indigènes dans des villages situés au-delà d'une ceinture verte de protection.

3 – La ville de l'indépendance :

L'indépendance du Cameroun est proclamée le 1^{er} janvier 1960 après une lutte d'indépendance de plusieurs années. La ville industrialo-portuaire se développe selon le schéma du Plan Dorian (1959). Les zones industrielles sont développées autour des infrastructures ferroviaires et portuaires. Elles encadrent la ville habitée constituée de quartiers qui sont autant d'anciens villages (villages littoraux et nouveaux villages liés à l'urbanisme colonial).

4 – La ville multi- millionnaire (en habitants):

A partir des années 80 la ville spontanée déborde la ville planifiée. Une dualité forte entre centre et périphérie s'instaure. La crise de 1988 n'entame pas cette dynamique d'expansion qui annexe des villages éloignés de l'ethnie bassa (Ndogpassi, Ndogmbe...).

5.3 DOMAINES DE COMPETENCES DE LA CUD

Domaines de compétences	Communauté Urbaine	Commune d'Arrondissement
Développement économique	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Construction et gestion des marchés, gares routières et abattoirs 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promotion des activités agricoles, artisanales et touristiques
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Développement des espaces verts ➤ Gestion des ordures ménagères 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entretien des voies de niveau communal ➤ Reboisement ➤ Lutte contre l'insalubrité et la pollution
Planification, Aménagement du territoire, Urbanisme et Habitat	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Opération d'aménagement d'intérêt communautaire. ➤ Constitution de réserves foncières d'intérêt communautaire. ➤ planification urbaine, plans et schémas directeurs d'occupation des sols, documents d'urbanisme et des procédures d'aménagement. Avis sur le projet régional d'aménagement du territoire. ➤ Réalisation des plans d'investissement communaux. ➤ Création et entretien des voies d'intérêt communautaire. ➤ Organisation des transports urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Opérations d'aménagement d'intérêt communal ➤ Délivrance des permis de construire et certificats d'urbanisme
Développement éducatif, sportif et culturel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Création et gestion des équipements sportifs. ➤ Création et gestion de centres culturels. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Création et gestion des écoles primaires et maternelles ➤ Promotion des activités sportives et de jeunesse
Autres compétences	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La constitution de réserves foncières d'intérêt communautaire ➤ La création et la gestion des équipements communautaires d'assainissement. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Etat civil ➤ Création et gestion des centres de santé ➤ Gestion de centres de réinsertion.

6- FORMAT ET CALENDRIER DE L'ATELIER

L'atelier sera organisé selon la méthode originale des Ateliers, qui consiste à réunir pendant deux semaines 21 professionnels de pays et métiers différents, qui sont répartis en trois équipes de sept participants, avec dans chacune deux professionnels locaux, dont l'un travaillant dans les services techniques du District ou des communes.

Les premiers jours sont consacrés à des rencontres et des visites. Au cours de la cérémonie d'ouverture, les autorités locales ont l'occasion d'exprimer directement aux participants leur appréhension du sujet et leurs attentes particulières. Ensuite l'équipe de pilotage annonce la composition des équipes, qui commencent les travaux de groupe, sans ordinateurs. Au bout de trois jours a lieu le forum d'échange, moment essentiel de l'atelier, pendant lequel les équipes présentent leurs analyses et premiers éléments de projets aux autres équipes et à un comité local qui réagit librement aux exposés. La deuxième semaine, les équipes finalisent leur production, avec ordinateurs cette fois, en vue de leur production écrite et de la présentation finale au jury international.

Composé de dix représentants locaux, dix représentants d'autres pays africains et dix autres non-africains, tous choisis en concertation avec Les Ateliers, la Communauté Urbaine de Douala et ses partenaires, le jury de l'atelier fait figure de « quatrième équipe ». En effet, il n'a pas pour fonction de classer les équipes, mais de rebondir sur les propositions faites par les trois équipes, et d'identifier au sein de cette production les éléments d'analyse et de projet les plus pertinents à utiliser et mettre en œuvre par les autorités locales. L'atelier n'est donc pas un concours, puisqu'il n'y a ni prix, ni marché à gagner. Ce qui compte est la capacité à produire collectivement, équipes puis jury, des analyses, des représentations nouvelles, et des pistes d'action facilement appropriables pour le développement durable de Douala.

PROGRAMME DE TRAVAIL PREVISIONNEL

Ce programme est indicatif. Il pourra être adapté en fonction du calendrier local.

Samedi 22 juin	Arrivée des participants étrangers à Douala. Visite du centre et dîner de bienvenue.
Dimanche 23 juin	Conférences d'introduction et visites de la ville.
Lundi 24 juin	Conférences thématiques. Cérémonie d'ouverture.
Du mardi 25 au jeudi 27 juin	Conférences thématiques, puis constitution des équipes. Travail en ateliers (sans ordinateurs).
Vendredi 28 juin	Forum d'échange avec les acteurs locaux.
Samedi 29 juin	Journée libre. Excursion proposée.
Du dimanche 30 juin au mardi 2 juillet	Travail en ateliers.
Mercredi 3 juillet	Rendu des travaux écrits (8pages A4 + plan A1). <i>Accueil des membres du jury. Dîner de bienvenue.</i>
Jeudi 4 juillet	Finalisation et répétition des présentations orales. <i>Jury : Visite et conférence. Réunion avec le comité des partenaires et les pilotes.</i>
Vendredi 5 juillet	Jury international. Présentation des équipes, débat, puis délibération privée du jury. Soirée finale avec annonce des résultats et remise des prix.
Samedi 6 juillet	Possibilités de groupes thématiques de travail le matin, mêlant services de la ville, jury et participants. Départ le soir ou le lendemain.

POUR PARTICIPER

ETRE PARTICIPANT DE L'ATELIER – DU 22 JUIN AU 6 JUILLET 2013

Cet atelier s'adresse aux professionnels de tout âge et de toute nationalité, pratiquant un métier ou ayant une expérience en lien avec l'aménagement urbain. Toutes les disciplines sont bienvenues : architectes, sociologue, géographes, paysagistes, ingénieurs, économistes, artistes. Il est indispensable de bien maîtriser le français et/ou l'anglais.

Les participants seront hébergés à Douala et travailleront dans des locaux mis à disposition. Un document présentant le contexte et les projets en cours est en cours d'élaboration, ainsi qu'un fonds documentaire avec les cartes nécessaires.

Les participants ne sont pas rémunérés, mais les frais suivants sont pris en charge : frais de voyage (dans une limite raisonnable), hébergement en chambres individuelles, restauration, interprétariat, visites et matériel de travail.

La sélection des 21 participants est faite par l'équipe de pilotage de l'atelier sur la base des capacités professionnelles des candidats, de leur expérience de thèmes similaires, de leur approche du sujet, de leurs facilités à communiquer (langues, expressions graphiques) et de leur motivation !

Pour présenter votre candidature, merci d'envoyer par email **au plus tard le 22 avril** à l'adresse douala@ateliers.org les éléments suivants :

- Fiche de candidature complétée (à télécharger sur www.ateliers.org). Nom du fichier : NOM_prenom
- CV en 1 page. Nom du fichier : NOM_prenom_CV
- Note d'une ou deux pages dans laquelle vous expliquez la nature de votre intérêt à participer, et les compétences/expériences que vous pouvez mettre à profit. Nom du fichier : NOM_prenom_Note.

Les résultats de la sélection seront annoncés environ deux semaines plus tard.

PARTICIPER AU JURY – DU 3 AU 6 JUIN 2013

Les 30 membres du jury sont choisis conjointement par Les Ateliers, la Communauté Urbaine de Douala et les partenaires de l'atelier. Nous privilégions les personnalités compétentes sur le sujet – élus, techniciens bailleurs et chercheurs - , ainsi que celles qui seront un relais pour l'organisation de futurs ateliers.

Pilotes : Christophe Bayle, architecte-urbaniste et Marion Talagrand, paysagiste-urbaniste.

Assistants-pilotes : Hamadou Yalcouye et Réana Tahélary

Référents Ateliers : Claire Vigé Hélie, Léa Morfoisse.

www.ateliers.org