

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine



Cahier de session - 2ème édition

DOUALA, VILLE ASSEMBLEE

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

Du 22 juin au 6 juillet 2013



PREAMBULE

Les Ateliers ont effectué une première mission à Douala en février 2012 grâce au soutien de l'Ambassade de France au Cameroun afin de définir, avec la Communauté Urbaine de Douala, le sujet de l'atelier.

Cela a donné lieu au lancement d'un appel à candidature en vue de sélectionner 21 participants professionnels internationaux de disciplines et d'origines variées.

Deux assistants-pilotes se sont installés à Douala pendant trois mois afin de préparer la tenue de l'atelier - cette préparation incluait notamment la tenue début mai 2013 d'une réunion du Comité des partenaires de l'atelier (acteurs institutionnels, économiques, et de la société civile) à qui le principe et la thématique de l'atelier ont été présentés, ainsi que la production d'un document de contexte donnant aux participants des éléments précieux sur la problématique de l'atelier.

Ce nouveau document, le cahier de session, conclut l'atelier lui-même qui s'est déroulé pendant deux semaines à Douala, en présentant les travaux des 3 équipes internationales.

Les Ateliers Internationaux
de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine

Le Verger,
Rue de la Gare
BP 90 047
95 020 Cergy-Pontoise Cedex

Tel : +33 1 34 41 93 91
contact@ateliers.org
www.ateliers.org

L'équipe de pilotage de l'atelier de Douala 2013 (de gauche à droite) :

Christophe BAYLE	Pilote de l'atelier - Architecte-Urbaniste
Christine MOLLE NELLE	Chef de département planification et développement urbain, DEPIDD, CUD - Urbaniste
Nadège NGOUEGNI	Staff Atelier - Communicatrice sociale
Réana TAHERALY	Assistante-pilote - Urbaniste
Christine MOUDIKI	Chef de développement urbain de l'information géographique, adressage et cadastre, DEPIDD
Claire VIGE HELIE	Directrice des Ateliers de Cergy
Marion TALAGRAND	Pilote de l'atelier - Paysagiste-Urbaniste
Hamadou B. YALCOUYE	Assistant-pilote - Architecte
Léa MORFOISSE	Directrice adjointe des Ateliers de Cergy
Jean YANGO	Directeur des études, de la planification, des investissements et du développement durable, CUD



LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'OEUVRE URBAINE

Association à but non lucratif, 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'oeuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité.

En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Île-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les Ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), puis ont diversifié leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique (Bénin, Sénégal, Mali, Cameroun) et Amérique Latine (Brésil, Mexique).

SOMMAIRE

Introduction	4
Le sujet revu par les pilotes	6
Enjeux principaux	10
Conférences et visites	16
Travaux par équipes	26
Projet A	28
Projet B	42
Projet C	54
Jury et Synthèse	68
Annexes	80



INTRODUCTION



LE SUJET REVU PAR LES PILOTES

Les défis de Douala, métropole économique et commerciale du Cameroun

L'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine s'inscrit en continuité des démarches engagées par la Communauté Urbaine de Douala et le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain et portées à travers la Stratégie de Développement et le Plan directeur d'urbanisme validés respectivement en 2009 et 2012.

Le constat partagé est que la ville de Douala, capitale économique du Cameroun, fait face à un avenir incertain. Deux facteurs influencent fortement son devenir. D'une part, la recomposition du système portuaire à l'échelle régionale questionne le rôle et la puissance futurs du port de Douala. D'autre part, la croissance urbaine sans précédent interroge la capacité des autorités urbaines à encadrer le développement d'activités informelles qu'elle a engendrées. Les craintes exprimées sont celles d'une perte de compétitivité, d'une stagnation économique et d'un enlèvement de la ville dans l'informel.

Parmi les différents objectifs et défis identifiés par les documents stratégiques et de planification,

deux touchent au rapport entre activité économique et espace urbain : la redynamisation d'un secteur économique moderne affaibli et la régulation d'une activité informelle débordante.

Or, ces deux questions ne sont pas sans lien. En effet, si le secteur informel est une réponse aux besoins d'une population nouvelle tant en emplois qu'en services, c'est aussi l'ensemble de ces activités qui congestionnent l'espace urbain et grippent la machine économique moderne.

Une approche nouvelle : l'intégration de l'activité informelle à l'espace urbain

Les différentes approches économiques de l'activité informelle ont longtemps pensé que celle-ci serait progressivement résorbée par le secteur moderne. Mais l'observation démontre la persistance de ces activités. Si bien qu'aujourd'hui, les économistes s'accordent pour dire que le passage d'un secteur à l'autre est résiduel et que leur coexistence va perdurer longtemps.

A Douala, les autorités urbaines ont également pris acte du fait que les activités informelles étaient

une réalité persistante de leur ville et qu'il était nécessaire de leur donner un cadre. Mais elles ont aussi exprimé une vision forte à savoir qu'une meilleure intégration de ces activités pouvait contribuer au renouveau économique et social de la ville : « le défi d'une cohabitation économique entre l'économie formelle et l'activité informelle constitue désormais le socle durable de la Ville de Douala » (Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala).

Si la coexistence est acceptée, elle ne saurait être subie et c'est pourquoi l'organisation de la cohabitation spatiale entre activités formelles et informelles est un enjeu fort et concret. C'est la problématique à laquelle l'Atelier se propose de contribuer : « comment l'activité formelle et l'activité informelle peuvent-elles partager l'espace urbain et se féconder réciproquement ? ». Au delà du slogan, il s'agira de proposer des aménagements de l'espace public, des offres de service regroupés ou de nouvelles dispositions foncières pour permettre une meilleure cohabitation entre ces activités et pour accompagner la mutation des activités informelles vers un stade plus formalisé.

Une structure urbaine en mutation

L'interrelation et la mixité entre activités formelles et informelles interroge la structure de la ville actuelle. Celle-ci est en effet l'héritage direct du modèle fonctionnaliste promu par le Plan Dorian de 1959 et reconduit par le SDAU de 1983 (rappelons que celui-ci n'a jamais été validé mais qu'il a néanmoins constitué un repère pour le développement de la ville). Ce plan conçu pour une ville de moins d'1 million d'habitants n'est plus à la mesure de la ville contemporaine de près de 2,5 millions d'habitants. Les quartiers spontanés et les quartiers tramés des années 1990-2000 s'étendent aujourd'hui bien au-delà de des limites définies par le Plan Dorian et en deçà desquelles se loge la ville des années 1970-1980.

Le Plan directeur d'urbanisme de 2012 – dans la continuité de la Stratégie de développement – prend acte de ce décalage et définit les modalités de structuration des périphéries résidentielles récente et à venir. Il définit les modalités de relocalisation de l'appareil économique de la ville en cohérence avec la recomposition de la façade portuaire régionale et l'émergence des pôles

de Kribi et de Limbé, selon une vision de long terme.

Cette mutation en gestation de la structure urbaine questionne de façon implicite un périmètre d'enjeu situé au cœur de la ville actuelle, le long de l'axe ferroviaire et de l'ancienne RN3 à l'interface de la ville consolidée et de la ville spontanée, du pont du Wouri jusqu'au rond-point de Ndokoti.

Une très forte tension entre activités formelles et activités informelles s'exprime dans ce secteur de la ville. C'est en effet le lieu d'accueil des équipements économiques modernes (Gare ferroviaire et Centre industriel, extensions récentes du Port) reliés aux infrastructures de transport majeures. C'est aussi le réceptacle des activités spontanées engendrées par la croissance de la périphérie qui se cristallisent en des points inattendus et esquissent une hiérarchie nouvelle des lieux d'échange (marchés, points de rassemblement des baskinners, artisanat le long des voies). Cette tension s'exprime de façon aiguë en des lieux singuliers comme le rond-point Deïdo ou le carrefour Ndokoti. C'est donc ce territoire qui est

*Avenue Roger Milla
en direction du carrefour Ndokoti*



Carrefour Ndokoti



proposé comme terrain de projet pour les Ateliers.

Un processus de renouvellement urbain offrant des solutions de court terme et des perspectives d'avenir

En franchissant un seuil démographique et spatial, Douala est en train de connaître une mutation. Si la gestion de l'expansion spatiale et l'accueil des populations nouvelles est un enjeu important, l'adaptation du système urbain à cette nouvelle taille de ville l'est tout autant.

La structuration de la croissance urbaine a été jusqu'à aujourd'hui la préoccupation première des autorités urbaines de Douala et les quartiers tramés anciens ou plus récents ont été plutôt bien conçus. Aujourd'hui, il est urgent d'intervenir sur la ville existante, dans une logique de renouvellement des tissus et d'adaptation des infrastructures à la nouvelle taille de la ville. De nouvelles modalités d'action doivent être définies pour une démarche d'autant plus difficile que ces espaces sont eutrophisés par les activités informelles.

Cette mutation urbaine prendra du temps car elle nécessite des actions lourdes sur les infrastructures urbaines, qu'il s'agisse des transports, des services urbains, de l'appareil économique. Mais des actions immédiates sont aussi possibles pour apporter des améliorations concrètes dans la vie quotidienne des Doualais et préparer les transformations futures.

Le chantier du pont du Wouri qui a démarré entre le temps de la mission préparatoire (février 2012) et la tenue de l'Atelier (juin 2013) offre l'opportunité d'inscrire des projets ciblés le long de l'axe du boulevard de la Réunification et jusqu'au carrefour Ndokoti pour favoriser un meilleur partage de l'espace public.

Des propositions ambitieuses sont aussi à imaginer pour que les différentes parties de la ville s'assemblent autour de cet axe majeur de la ville qui a longtemps joué comme ligne de séparation mais peut devenir un vecteur de cohésion économique, sociale et urbaine.

Les pilotes de l'atelier
Marion Talagrand, paysagiste-urbaniste et
Christophe Bayle, architecte-urbaniste

Pont sur le Wouri



Boulevard de la Réunification



Par Christophe Bayle, Architecte-Urbaniste, Chef de projet à la Société d'Etudes, de Maîtrise d'ouvrage et d'Aménagement Parisienne (SEMAPA), avec Marion Talagrand - Pilote de l'atelier

Douala longtemps appelée... le petit Paris

L'activité informelle a commencé avec la naissance des villes. Pour le montrer, je commencerai par observer l'avenue de la Réunification. C'est une avenue très importante ; elle relie les deux rives du Wouri, elle reprend un axe qui a permis les grandes migrations qui ont traversé l'Afrique centrale depuis des temps remontant avant même la construction du pont. Son trafic est intense : c'est une artère, elle transporte.

Elle fait penser à une avenue parisienne bien connue : le boulevard Sébastopol le long duquel les commerces ne cessent de se renouveler, de s'essayer. C'est l'ancienne route qui traverse Paris. Et qui reste malgré tout, un lieu fréquenté, trop fréquenté, le long duquel on ne s'arrête pas, où on ne prend pas plaisir à se promener, à rester, prendre un café, ou alors par nécessité. Par contre, en arrière, quand on entre un peu dans la profondeur des quartiers qui bordent ce boulevard, il y a des petits quartiers, des passages, des commerces, le marais des boutiques. Tout un tissu qui s'est construit au cours des siècles, tissus d'ailleurs très résistants.

Ce boulevard nous raconte en effet quelque chose du rapport entre le formel et l'informel ; on pourra faire tout ce que l'on veut, ce boulevard restera ce qu'il est : une route de passage pour les nouveaux entrants.

Mais cette route, il va lui arriver quelque chose, au moment où elle va rencontrer un espace qui n'est pas une route, et qui raconte une toute autre histoire. Cet espace, c'est la rue de Rivoli, l'axe qui raconte l'histoire de Paris, mais aussi l'histoire de France, celles des rois, du Louvre, de l'Empire, de

l'Arc de Triomphe, de la Cinquième République, de La Défense. Cette histoire est ancienne, elle s'est accumulée au cours du temps en places et en monuments somptueux, elle forme une figure, un axe stabilisé, par opposition à l'axe des nouveaux entrants du boulevard Sébastopol.

La rencontre de ces deux axes, l'axe stabilisé et l'axe des nouveaux entrants, se fait en un point ; et va susciter de ce fait l'édification d'une place, la place du Châtelet. Point symbolique de rencontre entre deux histoires, l'une immédiate et informelle, l'autre quasi politique et institutionnelle. Mais ce qui en fait l'urbanité symbolique est qu'elle est partagée par ceux qui arrivent et ceux qui sont déjà là. Elle est l'aboutissement des deux trajectoires formelle et informelle, et elle raconte que la ville naît de leur fécondation réciproque.

A Douala, cette figure se retrouve à l'identique dans la ville existante.

Le long du Wouri on retrouve cette histoire sous-jacente de l'occupation des berges par un, deux, trois villages fondateurs, cet axe qui parcourt l'histoire des origines, c'est l'Avenue de la Liberté. On y rencontre les plus grands hôtels, les édifices marquants et même des arcades comme dans la rue de Rivoli. Cet axe prend sa source au plateau de Joss. Cet axe rencontre l'axe des nouveaux entrants au rond-point Deïdo, qui pour le moment est encore un rond-point mais pourrait jouer à Douala le rôle que la place du Châtelet joue à Paris. Et cela, dans le contexte des transformations urbaines qui seront apportées d'ici 2016-2017 par le débouché du nouveau pont.



Boulevard de la Liberté



Rond-point Deïdo



Boulevard de la Réunification

ENJEUX PRINCIPAUX

Les grandes étapes de l'évolution de la ville

Originellement, la rive gauche du territoire actuel de Douala était occupée, le long du fleuve Wouri, par trois villages : Bonanjo, Akwa et Deïdo. La ville et le port ont été développés pendant la période coloniale. Pour prendre possession des rives, les colons ont recasé de force la population, au-delà d'une zone verte (« *freie Zone* »).

Jusque dans les années 1960, la ville s'est globalement organisée selon le cadre de la planification (plan Dorian - 1959).

Depuis, l'extension urbaine à Douala est un processus plus multiforme, fruit des extensions planifiées ou administrées, par des lotissements privés et coutumiers ou des extensions spontanées sans aucun plan de lotissement.

Alors qu'initialement les plateaux étaient les seuls espaces urbanisés, la décennie 1960, marquée par l'aménagement de nouvelles infrastructures (doublement de la capacité du port, boulevard maritime, pont sur le Wouri), a amorcé l'extension de la ville.

Dans les années 1970, l'occupation de l'espace urbain s'est éclaté et s'est étalé suivant toutes les directions. Les limites matérielles (l'aéroport et le centre industriel) qui constituaient la périphérie de Douala ont vite été dépassées.

Les années 1970 ayant marqué le lancement de grands projets d'habitat de l'Etat (Plans Quinquennaux, grandes zones d'habitat à Douala Nord, restructuration du quartier Nylon), la Ville de

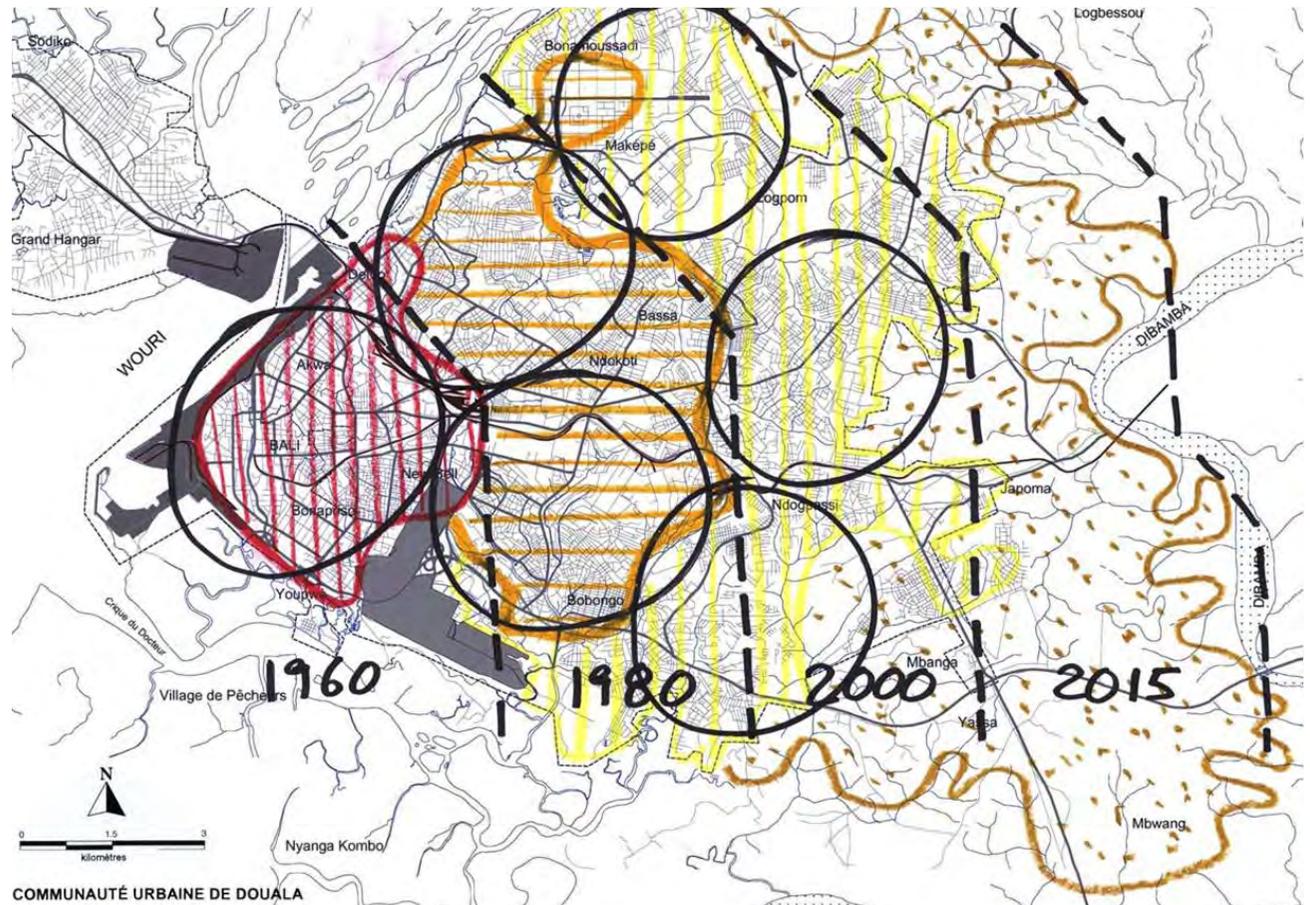
L'urbanification est un phénomène planifié qui peut se définir par l'aménagement d'un territoire suivant les principes de l'urbanisme, qui s'opère à partir d'un document de planification.

L'urbanisation est un phénomène démographique se traduisant par une tendance de la concentration de la population dans les villes. La construction de la ville est alors l'oeuvre de la population (auto-construction).

Douala a alors connu un processus d'urbanification très important. La population plus défavorisée a quant à elle poursuivi son effort d'urbanisation, occupant des espaces de moins en moins adaptés (marécages et cours d'eau).

Après des années de crises économiques (depuis les années 1980) et sociopolitiques, l'expansion de la ville a échappé aux pouvoirs publics.

L'urbanisation de la ville devance depuis lors l'urbanification.



COMMUNAUTÉ URBAINE DE DOUALA

Source : Direction des Etudes, de la Planification, des Investissements et du Développement Durable, Communauté Urbaine de Douala

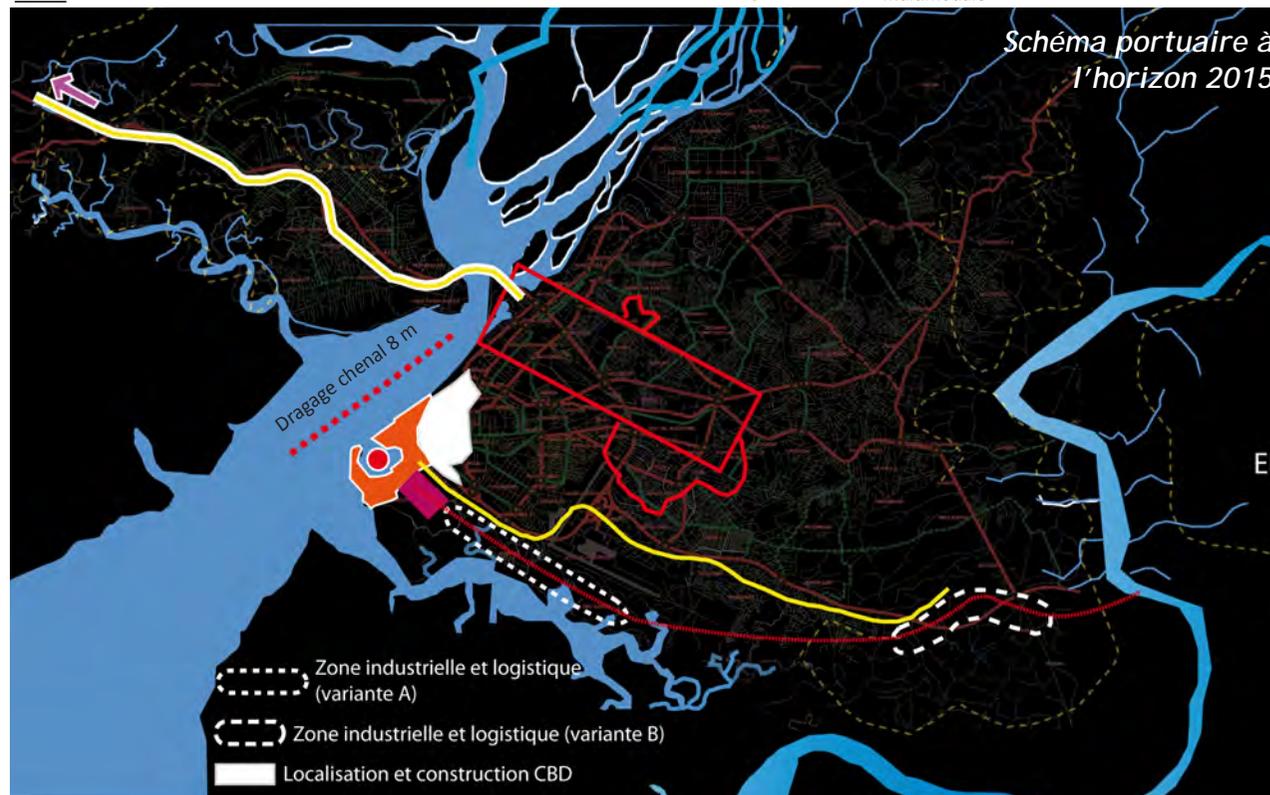
Le système portuaire et son évolution



Comme le montre le schéma à l'horizon 2015, le dragage doit être poursuivi à au moins 8 m car actuellement le chenal d'accès limite l'accès du port aux bateaux de moins de 20 000 tonnes. De plus, le port devra nécessairement développer la conteneurisation (35 % du tonnage actuel).

Les services offerts par le port de Douala devront être optimisés. L'un des projets phares du Port est le futur aménagement d'une zone logistique et plateforme multimodale prévue sur

les emprises portuaires au sud de la côte. Le développement futur du port est intimement lié à l'aménagement des infrastructures lourdes de la ville et du pays : l'aménagement des sorties Est et Ouest, la construction de l'autoroute entre Douala et Yaoundé, la mise en place de la voie de chemin de fer entre Edéa, Kribi et Yaoundé, la construction du deuxième pont sur le Wouri à l'horizon 2015. Ces projets d'aménagement structurants devraient permettre au port d'améliorer ses résultats économiques.



D'une capacité de 10.5 millions de tonnes environ, le port est constitué de 1000 ha de réserves foncières. Non desservi par les grands navires, le trafic du port reste modeste : 9.5 millions de tonnes par an (6.9 millions de tonnes d'importations et 2.6 millions de tonnes d'exportations). 30 % du budget actuel du port est utilisé pour le dragage.

Le scénario retenu par le Schéma directeur portuaire comporte le développement de complexes portuaires à Kribi - cabotage, pêche artisanale, plaisance, tourisme balnéaire, pêche industrielle, marina, industriel et commercial, base naval, appointement pour le transfert du minerai de fer - et à Limbé - commerce, cabotage de transport de personnes, terminal pétrolier chantier naval et industriel. Avec le développement des ports de Kribi et Limbé, de nombreuses activités du port de Douala ont été, ou vont être, transférées ; l'activité d'importation restera donc l'activité principale à Douala.

L'activité informelle

Depuis la période de crise des années 1980-1990, on observe à Douala une montée en puissance du secteur informel. Celui-ci occupe aujourd'hui près de trois travailleurs sur quatre à Douala, dont une grande partie dans le commerce de détail.

A Douala, l'informel désigne les processus, les activités, les potentiels qui échappent à tout contrôle des autorités. Il s'agit d'un phénomène dont la non reconnaissance et la non maîtrise remettent en question toute logique habituelle et qui trouble la pensée cartésienne.

L'informel ne concerne pas uniquement les vendeurs eux-mêmes, mais également l'ensemble de la population, dont les pratiques (achats de ces produits à moindre coûts) entretiennent et encouragent le déploiement de l'activité informelle.

« Le secteur informel est une éponge sociale »
 « Le secteur informel est une salle d'attente »
 « Informel ou formel, la notion de bien-être reste inchangée »

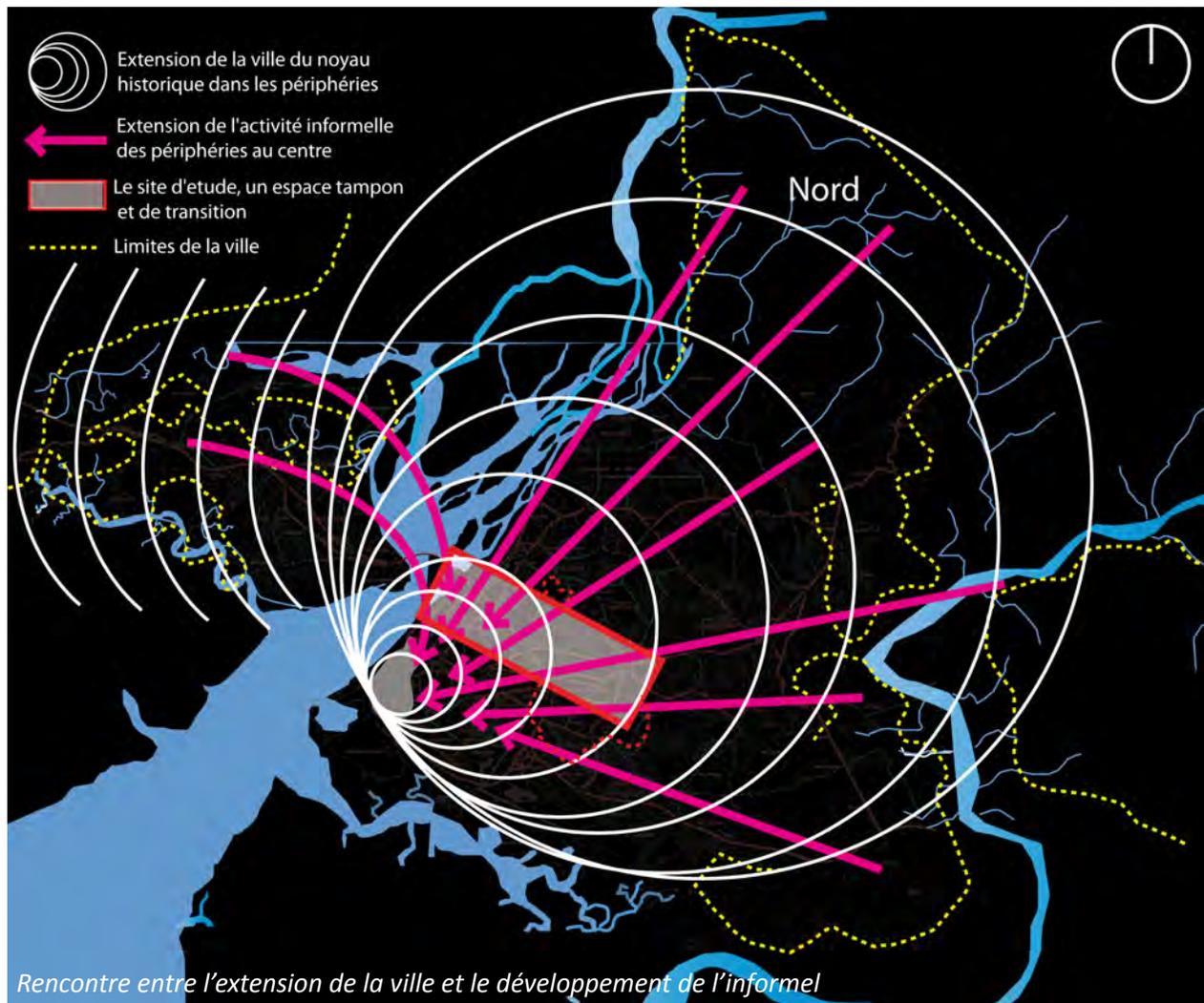
Dr Fritz NTONE NTONE, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala

Le secteur informel est une réponse à l'afflux d'une population nouvelle, tant en termes de services que d'emplois. Il est au service de la population. La question est de savoir quelle place lui donner dans l'espace urbain et comment faire en sorte qu'il contribue au développement économique de la ville.

A mesure que la ville croît, et s'étend, les acteurs de l'activité informelle semblent « remonter » vers le centre historique de la ville. Pour faire face à une concurrence accrue, ils veulent se rapprocher de la clientèle et des points stratégiques (carrefours passants...).

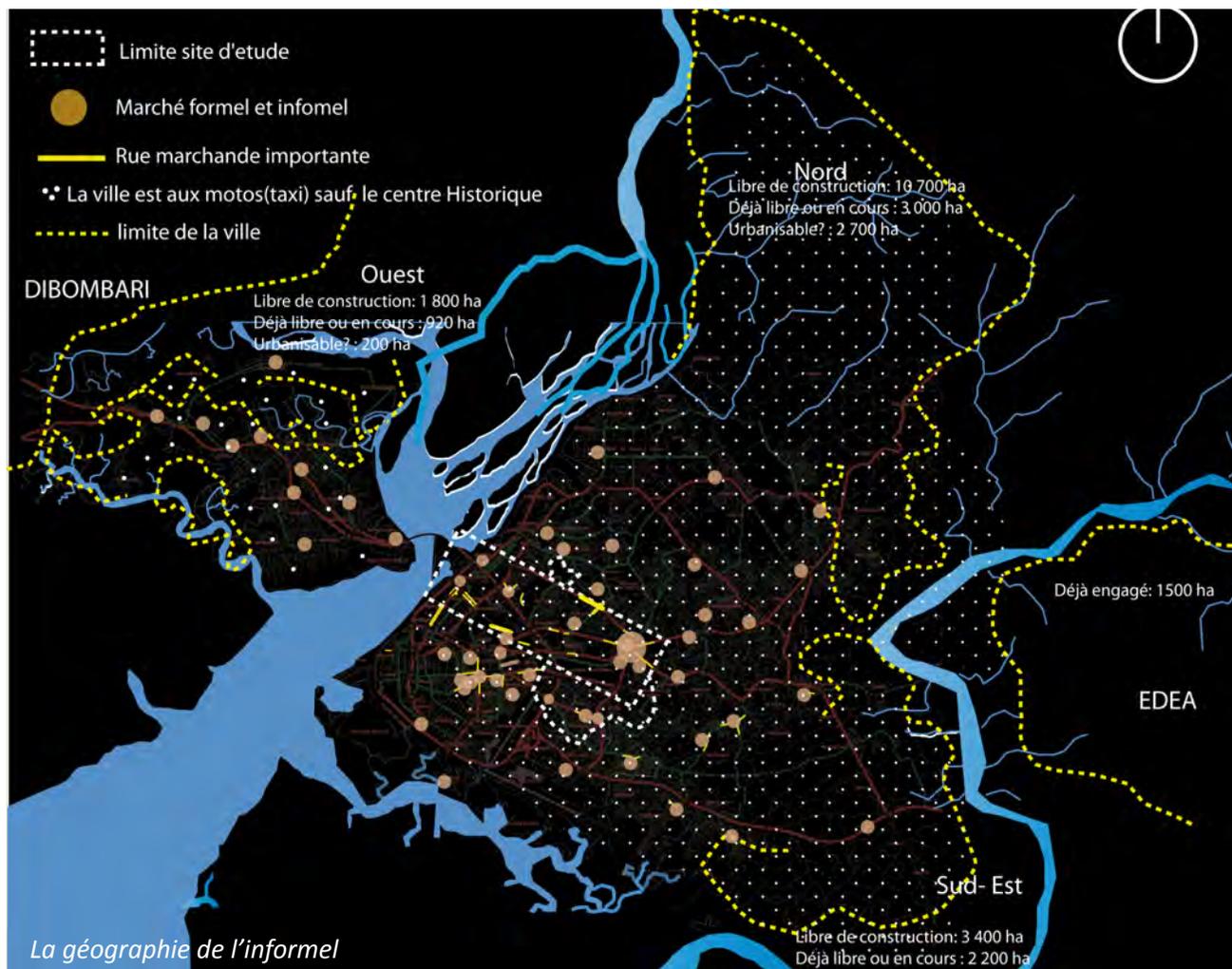
Les activités informelles dans l'espace urbain

L'évolution et la croissance de chaque marché à Douala relèvent de l'informel. Ces activités informelles prolifèrent le long des routes, sur toute l'emprise accessible. Les carrefours et point de ralentissement des flux sont des espaces convoités pour développer un commerce. La route est la clé de voute de toute activité formelle mais surtout des activités informelles.



Dans le paysage urbain de Douala, les activités qualifiées d'informelles sont diverses : les vendeurs ambulants (fruits et légumes, appareils électroniques, boissons, articles divers ; utilisant kiosques, trottoirs, tables, interstices), les motos-taxis, les concessions automobiles (occasion) dans les rues. Le système de maison commerçante (maison qui prend la fonction de commerce

selon les périodes) se développe le long des rues, particulièrement dans les « Rues de la joie » et dans les rues à trafic intense. Les activités artisanales (vannerie, menuiserie, briquetterie) se développent en marge des activités industrielles et à proximité des chantiers.



Acteur d'une activité formelle	Avantages	Inconvénients
 Siège social stable et fixe	<ul style="list-style-type: none"> - Reconnu ; - Répertoire ; - Bonne qualité de service (après-vente) ; - Assurance employés ; - Possibilité d'accès à de grands marchés ; - Accès au crédit bancaire ; - Comptabilité régulière (bilan, projection) ; - Taille ; - Sécurité... 	<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilités ; - Formalités ; - Charges d'exploitation ; - Taxes - impôts ; - Contraintes juridiques...
 Siège social mobile, aléatoire, semi-mobile	<ul style="list-style-type: none"> - Propriété personnelle ou familiale ; - Non répertorié ; pas de fiscalité ; - Facilité d'entrée (pas de qualification exigée) ; - Marché de concurrence non réglementé ; - Responsabilité ; - Charges d'exploitation moins coûteuses ; - Utilisation des ressources locales ; - Technologie adaptée à une forte intensité de travail ; - Faible chiffre d'affaires mais fort taux de rentabilité... 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de garantie ; - Non reconnu ; - Système D ; - Manque de professionnalisme (manque de reconnaissance, pas de fidélisation...) ; - Economie invisible ; - Valeur sous-estimée ; - Impossibilité de recours aux crédits bancaires ; - Taille réduite ; - Absence de tenue de comptabilité ; - Possibilité d'évolution très faible...
Pour une ville comme Douala	L'activité formelle : 10% de l'emploi	L'activité informelle : 90% de l'emploi
	<ul style="list-style-type: none"> - Contribue à l'économie urbaine ; - Participe au développement ; - Facilite la mise en oeuvre de la stratégie urbaine ; - Participe à l'ordre urbain ; - Peut se comptabiliser (disponibilité de données statistiques) ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Apaise la tension sociale ; - Offre des services de proximité ; - Développe le sous-emploi ; - Participe au désordre urbain ; - Favorise les installations précaires ; - Ne favorise pas le passage au formel - Majorité des citoyens de la ville ; - Constitue une défense à la portée de tous contre la pauvreté ;

L'activité informelle est déjà au service de la population ; Comment la mettre au service de la ville ?



A Douala, la différence entre l'espace public et l'espace privé est floue. Les activités commerciales occupent les trottoirs et obligent les piétons à emprunter la route. Quant aux motos-taxis, elles occupent toute la chaussée, même le terre-plein central, et stationnent sur les trottoirs.

Le site d'étude

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 Ndokoti et de près de 3 km de large de part et d'autre du faisceau est-ouest (environ 2 km²).

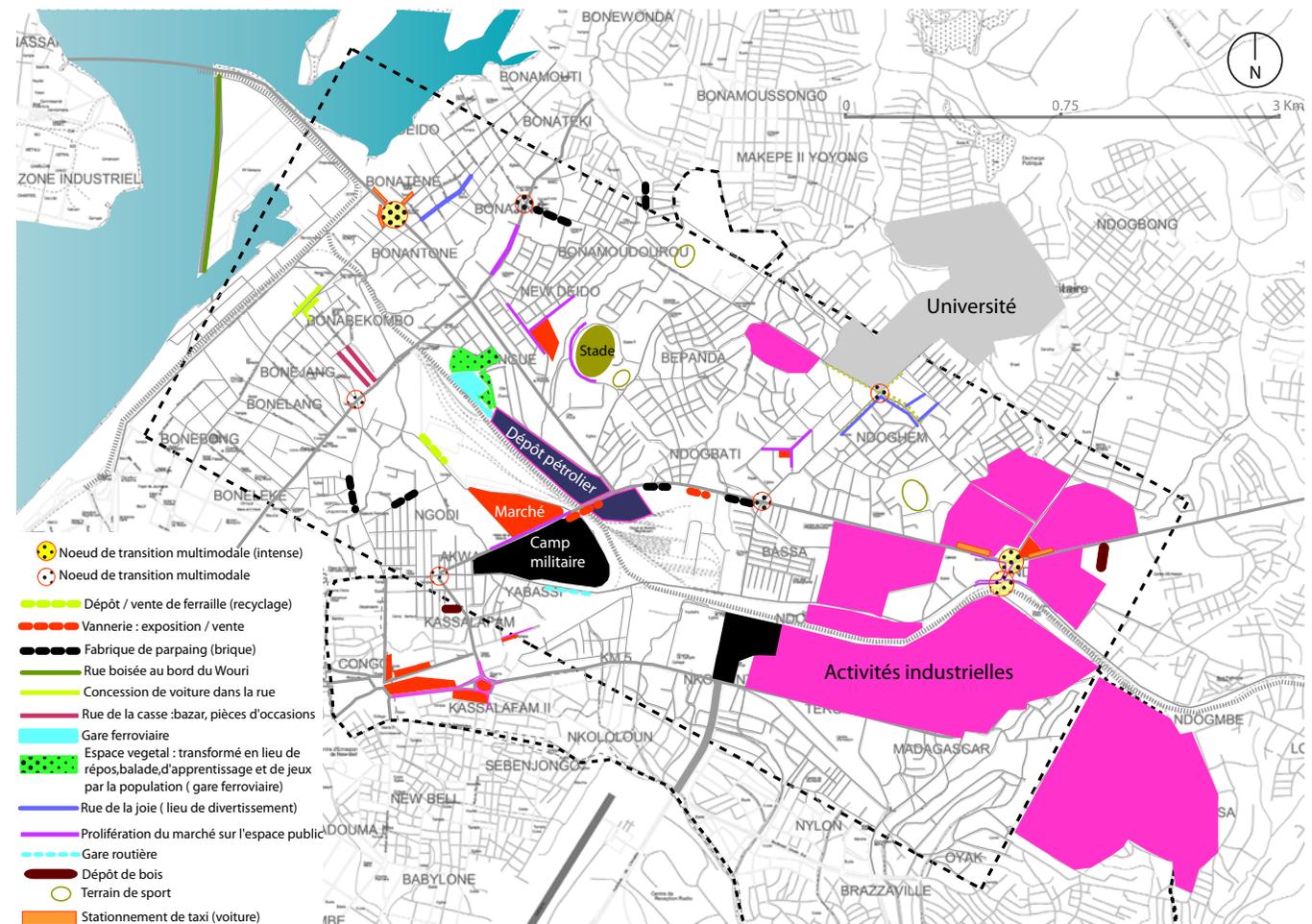
L'intérêt porté à ce site tient au fait que c'est un lieu où l'on observe un frottement intense entre l'activité formelle et informelle, et qu'il occupe une position de centre de gravité stratégique pour le devenir de Douala.

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 Wouri 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 en ses marges et à l'endroit des nœuds urbains. Ce qui se passe au rond-point de Ndokoti 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.



Carte de synthèse et des enjeux

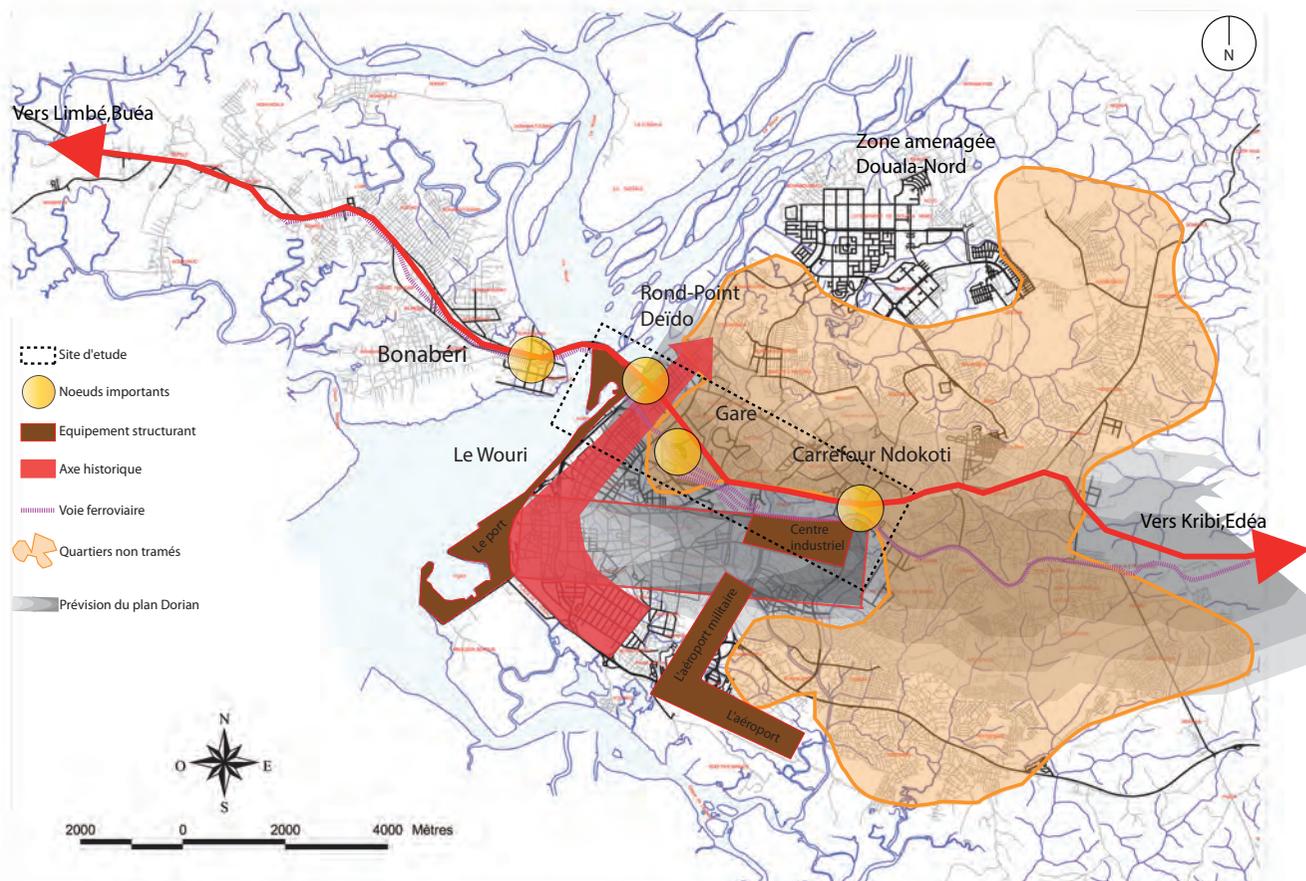
C'est un secteur stratégique car situé sur l'un des centres de gravité de l'agglomération actuelle. Il recèle à ce titre un potentiel de transformation majeur. A moyen et long terme, la réorganisation de la chaîne logistique (due notamment à l'ouverture de Kribi et à l'aménagement de l'entrée Est de Douala) entrainera 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.

Le foncier

Le statut du foncier est très complexe à Douala et particulièrement sur le site d'étude. Mais néanmoins, de grandes emprises existent avec un statut plus ou moins défini. Cette problématique s'explique par le passé de la Ville de Douala et les conflits autour du foncier entre autochtones, Allemands, Britanniques et Français.

Les activités informelles et formelles

La localisation des activités informelles est délicate dans la mesure où une bonne partie s'inscrit dans une mobilité de fréquence constante ou aléatoire. Cependant, les regroupements d'activités informelles sont spatialisés, donc représentés sur l'espace urbain. Quant aux activités formelles, leurs limites sont claires et bien définies.



Le site d'étude est une zone de rencontres, d'activités et de flux de mobilité de l'échelle nationale à l'échelle de Douala. Il relie à travers le Pont sur le Wouri le nord-est et le sud-est du Cameroun, via la route nationale N3 et le chemin de fer inter-urbain. Cet espace de 21 km² est contrasté par : la prévision du Plan Dorian (partie tramée) et la partie non-tramée de la ville. C'est aussi le point de rencontre

entre le passé et le présent à travers l'axe historique (tramé), le centre industriel et l'aéroport aujourd'hui encerclés par l'urbanisation. Le site a cette particularité d'être à cheval entre deux bassins versants, sur la ligne de partage des eaux qui lui donne l'avantage d'être sur un dénivelé important. La mixité et la diversité des fonctions et activités font de ce site le nouveau centre de gravité de Douala.

Assistants-pilotes de l'Atelier, Hamadou B. Yalcouyé et Réana Taherly

CONFERENCES

La planification urbaine et stratégie de développement à Douala

Justification et cohérence des instruments

Par Jean Yango, Directeur des Etudes, de la Planification, des investissements et du Développement Durable - DEPIDD

Après avoir posé la question de la nature de la croissance urbaine qui a vu se concentrer en quelques années 30 % de la population du Cameroun dans les villes, et qui suscite un urbanisme de l'urgence comme il existe une médecine de l'urgence, le directeur de la DEPIDD a rappelé que 60 % du tissu urbain de Douala est habité par des populations pauvres dont le revenu avoisine les 20 € par mois.

Les plans d'urbanisme qui se sont succédé, en 1958 Plan Dorian, en 1983 SDAU (non approuvé) et en 2012 le Plan Directeur d'urbanisme, restent marqués par les conséquences drastiques du plan d'ajustement structurel de



Alice Maguedjio



Jean Yango

1988 qui a vu un fort désengagement de l'Etat. La stratégie adoptée aujourd'hui par la Communauté Urbaine de Douala reprend trois objectifs majeurs : améliorer la compétitivité économique, améliorer l'efficacité de l'action publique et améliorer les conditions de vie des habitants. Dans ce contexte, améliorer les conditions de fonctionnement des commerces, des marchés et des transports nécessite une observation attentive de ce qui existe, l'activité informelle. Cette attention qui ne se trouve pas nécessairement dans les documents d'urbanisme permettra de construire une vision partagée et de proposer des compromis qui améliorent la vie quotidienne des habitants.

Marchés, commerces et secteurs informels

Par Alice Maguedjio, Présidente des commerçants détaillants du Wouri

La forte explosion de la population n'a pas été suivie d'un accroissement des équipements. Trente marchés ont ainsi vu le jour dont une vingtaine de façon spontanée durant les années 2000. Il existe des marchés de statuts différents : étatiques, privés, et des marchés public construits sur terrains privés, enfin des marchés spontanés. Ces marchés se distinguent par leur spécialisation, aux oignons, aux fleurs, aux chèvres, de gros, de détail, etc. Le problème est que la vente de détail informelle aux abords de ces marchés a tendance à diluer leur spécificité et donc leur attractivité, en plus de gêner leur fonctionnement.

Cérémonie d'ouverture - Lundi 22 juin 2013



Interview du Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain



Fritz Ntoné Ntoné, Marion Séjourné, Claire Vigé Helie

Au rythme actuel de la croissance démographique (5 % par an), la population de Douala aura triplé en 2035 par rapport à 2013. Déjà sous-dimensionnés, les marchés sont en outre encombrés par des installations et des motos qui empêchent l'accès et posent la question de l'absence de territoires d'expansion disponibles pour faire diminuer la pression spatiale. Les commerçants, explique Alice Maguedjio, attendent de la collectivité qu'elle les soulage de la pression qui fait de plus en plus de la ville de Douala « un grand marché à ciel ouvert ». Sans attendre, certains d'entre eux (64 commerçants exactement) ont, suite à un incendie, reconstruit le marché Mboppi, avec l'aide technique de la DEPIDD, et ont réussi à doubler sa surface en ajoutant un étage. Un exemple à signaler pour d'autres marchés toujours en attente de leur reconstruction.

Valère Epée



L'histoire de Douala

Par Valère Epée, professeur des universités, historien

La ville de Douala manque de monuments repères qui actualisent dans l'espace la trace, la présence symbolique des deux ou trois villages fondateurs le long de l'embouchure du Wouri, car, explique Valère Epée, il ne faut pas faire partir l'histoire de Douala de celle du contact Euro-Africain. L'histoire de cette Ville remonte en effet aux vagues migratoires venues d'Egypte en 30 ap. JC. Migration récompensée par la découverte d'une véritable « manne », la crevette surabondante du Wouri et de qui, Kamerun tirera son nom, Cameroun, traduction que les navigateurs Portugais et Hollandais donneront au pays lorsqu'ils redécouvrirent à leur tour cette « manne ».

Le bras de fer avec les colonisateurs, allemands puis français pour le contrôle de l'accès aux rives du Wouri, pour en faire un port, se ressent encore aujourd'hui dans l'histoire de la formation de la ville, faite de déplacement et de « déguerpissement » de populations, d'apartheid, et de séparation de la ville blanche et de la ville noire par une frontière verte large de 1Km que l'on peut difficilement lire aujourd'hui dans les plans. De cette histoire il reste des espaces en attente de définition autant que de développement. La création du pont du Wouri en 1915 (par Coste Fleuret), reliant désormais, en 1983 les deux rives et bientôt les deux Cameroun,

Forum d'échanges - Jeudi 28 juin 2013



Mot du Délégué, Forum d'échanges



l'anglophone, et francophone vingt ans après l'indépendance, par l'Avenue de la Réunification. Les travaux de reconstruction du pont Wouri intégrant une voie ferrée, commencés en 2013, coïncident avec l'anniversaire de l'Indépendance.

Les questions foncières dans la ville de Douala

Par Olivier Priso, Directeur adjoint de la DEPIDD

La ville de Douala se caractérise par une insuffisance des infrastructures et des équipements, et par une activité économique dominée par le secteur informel, ainsi que par une absence de réserve foncière au profit de la collectivité locale.

Le droit des sols se caractérise par la juxtaposition de deux régimes fonciers : un droit moderne validé par la tenue d'un cadastre, et un droit coutumier, hérité de la propriété collective des villages, géré par l'intermédiaire de chefs coutumiers ; ce qui rend les situations compliquées et parfois confuses. En effet, le droit coutumier

après avoir calculé ses besoins sur plusieurs générations fait valoir ses emprises et spéculé de façon à se rendre incontournable. Par ailleurs le domaine national regroupe toutes les terres non immatriculées qu'elles soient vierges ou non. D'une façon générale, l'Etat est le principal acteur foncier, même s'il ne parvient pas à assurer une offre foncière suffisante. Certains acteurs privés réussissent à obtenir des titres fonciers pour développer des lotissements modernes. L'administration d'Etat a d'un côté développé un secteur formel géré par des organismes d'aménagement comme la Maetur, et d'un autre côté, a contribué elle-même à développer le secteur informel de l'offre foncière en distribuant des autorisations d'occuper aux habitants des quartiers traditionnels, sur des emprises sans lien avec sa propre réflexion urbanistique. La faiblesse de l'offre foncière et la forte croissance démographique entraînent une pression foncière qui se caractérise par des situations de conflits entre institutions et usagers, liée à des occupations illégales et à des immatriculations multiples de terrains.

L'intégration des activités du secteur informel dans l'aménagement

Par Benoît Mougoue, Professeur

L'économie informelle reste encore sous le feu de deux regards contradictoires : économie parasitaire pour les uns, salvatrice pour les autres... Elle est devenue de fait un secteur de survie après le boom démographique des années 1980 qui a été en Afrique inversement proportionnel à la croissance économique. Avec un revenu per

Quartiers historiques, quartiers centraux



Place du Gouvernement - Quartier Bonanjo



Quartier Akwa - Port



Rond-Point Deido - Quartier Deïdo



Olivier Priso



Benoît Mougoue

capita inférieur à 1 000 dollars, les pays du continent ont franchi le cap de 24% de croissance démographique par an, alors que l'accroissement des emplois offerts dans le secteur formel ou secteur moderne ne représentait que 2%.

Ces activités qui ne sont pas déclarées aux autorités du fisc – la plupart du temps, ni le promoteur, ni les apprentis, ni les employés ne sont enregistrés à la Caisse Nationale de Prévoyance sociale – concernent la quasi-totalité des catégories sociales.

Elles regroupent les catégories suivantes :

- **Les métiers de l'artisanat** : on les trouve dans plus de 80 % de la ville. Ce sont entre autres les métiers de vannerie, vitrerie, couture, bijouterie, menuiserie métallique, menuiserie de bois, sculpture, fonderie, etc.
- **Les métiers du commerce** : aux abords des équipements collectifs, gares routières, hôpitaux, écoles, marchés.
- **Le commerce de surface** : il suffit qu'une chambre ait pignon sur rue pour qu'on la transforme au mo-

-ment opportun en échoppe.

- **Les métiers de service** : en bordure des rues ou légèrement en retrait. Il s'agit des mécaniciens, de vente des pièces détachées neuves ou d'occasion. des cordonniers, des regarnisseurs, des horlogers, des réparateurs d'ustensiles de cuisine, des colleurs de pneumatique, des réparateurs d'appareils électroménagers et informatiques ou autres gadgets bien connus.
- **Le transport** : très prisé par les jeunes, certaines destinations de la ville possèdent des gares de chargement bien connues des habitués. Le métier de motos-taxis, en fait de «benskineurs» a connu un essor remarquable au Cameroun avec l'introduction des motos de marque chinoise vendues moins cher que les Yamaha.
- **Les métiers résiduels de la ville** : l'agriculture intra-urbaine et l'élevage sur les espaces vagues, en bordure des voies, la mendicité.

Pour dépasser l'opposition du regard sur le secteur informel entre :

- Celui pour qui ce secteur occupe dans l'anarchie les rues, les placettes vides ou vagues, entre en conflit avec les commerçants qui exercent leurs activités en se conformant à la réglementation, abrite des ventes de produits interdits et conduit à préconiser la répression des vendeurs en vue de déstructurer ces activités.

- Et, celui pour qui il représente une importante source de revenus pour les laissés-pour-compte et constitue le principal moteur de la construction des villes et de l'animation de la vie urbaine.

Quelques exemples d'activités informelles



Moto-taxi, transport informel, Bd de la Liberté



Vendeur de briques, activité informelle, Rue de l'Université



Marché New-Bell



Claire Vigé Helie, Marion Talagrand, Christophe Bayle



Danielle Moudeke, Référente - Conférence

Benoît Mougoue propose de développer des stratégies d'intégration permettant de réintégrer progressivement le secteur informel sans actions d'éclat qui créeraient des chocs.

Pour cela, il semble logique de créer des plateformes de concertation et de dialogue avec les différents acteurs impliqués dans les activités du secteur informel, et d'adopter des politiques et des stratégies d'humanisation avec pour but avoué de l'encadrer et non de l'organiser.

Ces stratégies consisteraient à :

- créer des zones de pépinières d'entreprises dans les quartiers précaires lors des opérations d'aménagement où les activités informelles qui s'y développent seront pendant une période donnée exonérées de taxes diverses.
- mettre en place des incubateurs d'entreprises pour encadrer et former les petits promoteurs des activités génératrices de revenus afin qu'ils évoluent du secteur informel au secteur formel.
 - regrouper les activités du secteur informel par secteur (primaire, secondaire ou tertiaire).
 - créer des parcs d'entreprises informelles spécialisés en marchés de nuit ou du jour.
 - créer les *juniors entreprises* qui sont comme des centres de formation pratique où l'on apprend le montage des projets pour permettre d'évoluer vers le secteur formel.

Le transport informel à Douala

Par Arlette Wondje, économiste des transports, logisticienne des échanges,

Chargée d'études à la DEPIDD.

La prolifération du transport informel remonte à la crise économique des années 1980, aux licenciements massifs par l'Etat et à l'absence de création d'emplois, avec son corollaire d'accroissement du chômage et de baisse de revenus des ménages. Douala c'est 2,4 millions d'habitants et 3, 7 à 4,9 millions d'habitants d'ici 2025 avec un secteur informel qui occupe trois travailleurs sur quatre. Le secteur artisanal apparaît comme un acteur majeur avec plus de 80 % de part modale. La question est donc de savoir comment améliorer ce qui peut l'être. Notamment par des procédures simplifiées d'inscriptions, d'accès au crédit, mais aussi d'aménagement d'infrastructures adaptées et de répartition spatiale de la voirie. La perspective de faire avec l'informel doit combiner l'emploi, la protection sociale, le droit et le dialogue social.

Arlette Wondje



Le transport formel à Douala

Par Stéphane Mbountcha, Ingénieur, expert en efficacité énergétique,

Chef du département des études des équipements des réseaux et de la mobilité, DEPIDD.

Le transport formel est l'activité déclarée visant à offrir les moyens de déplacements d'un point à un autre à des usagers. Il n'existe pas d'Autorité Organisatrice des Transports qui intègre tous les modes de transports entre eux. La mise en œuvre de toutes les recommandations du PDU permettrait aux transports de Douala d'effectuer un saut qualitatif important. Notamment en terme de coordination de voiries, d'abribus, de tête de ligne, de gares routières, de parking. Une charte des obligations associées à chaque mode de transport a ainsi été rédigée par mode, taxi, motos-taxis, minibus, bus de la SOCATUR. La mise en place de moyens pour faire respecter cette charte, et l'organisation de la complémentarité entre ces modes, ainsi que l'accompagnement des usagers sont les perspectives propres aux transports formels.

Conférence



Stéphane Mbountcha



VISITES

Samedi 22 juin > Visite du centre historique, du port et des quartiers centraux

Visite du plateau Joss

Dans le car de la Communauté Urbaine, les vingt et un participants ont escaladé le plateau, laissant de côté, cachée derrière une pancarte publicitaire, la villa que le footballeur Eto'o, originaire de Douala, vient d'acheter. Là, sur une trentaine d'hectares, l'ancien quartier colonial, dont une partie devrait relever des Monuments Historiques, paraît en attente d'une mise en valeur touristique.

Les premiers bâtiments sont solides et cossus, d'autres sont dans un état de délabrement avancé ; comme les personnages d'un casting ils sont en attente d'un scénario qui pourrait prendre l'allure d'un concours d'idée. Le palais présidentiel masqué derrière un grand parc, la Place du Gouvernement, le palais de justice des années 1930, l'ancien siège du gouverneur allemand ont leur avenir en suspens. Seule la pagode, étrange superposition de toitures emboîtées abrite le centre d'art de Doual'art . Il fait penser au Lieu Unique de Nantes, à la différence près qu'il est dirigé par Marilyn Douala Bell, petite fille du roi Bell, exécuté par les Allemands sur cette même place. Des balises, sortes de portiques en forme de ruban de Möbius ponctuent le parcours historique que le centre d'art a initié et essaimé sur toute la ville. Il reste de nombreuses maisons à RDC sur de grands jardins occupés par des services de l'Etat dont on peut penser que ce n'est pas la vocation à terme. Le quartier que la ville voudrait transformer en centre d'affaires et touristique est en attente d'un projet et d'un opérateur.



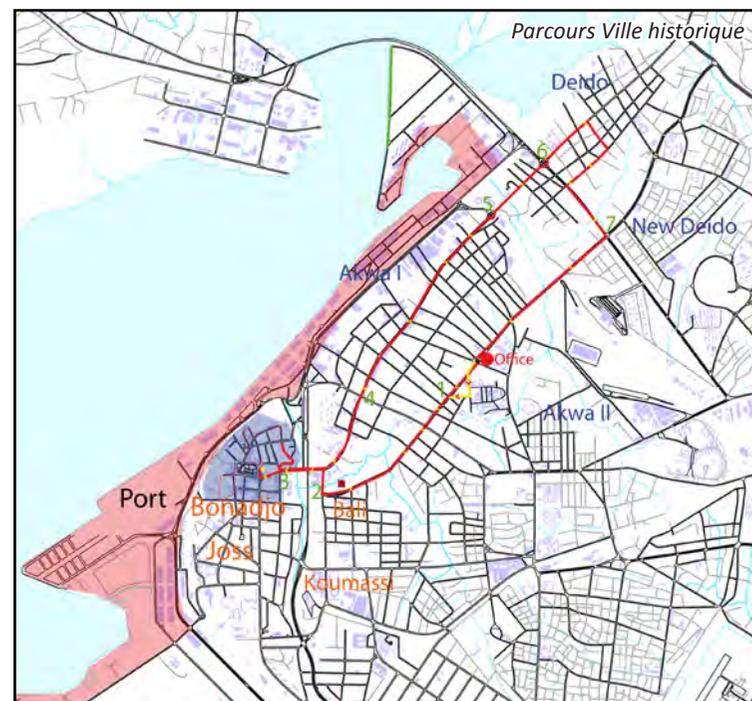
Place du Gouvernement



Villa Mandési Bell



Palais de justice



Parcours Ville historique



La Pagode

Visite du port

Impossible d'entrer dans le port ! Malgré toutes les autorisations, les gardes n'ont pas ouvert la barrière de la zone sous douane. Il n'y a pas qu'en France que le port est un état dans l'Etat. Les participants ont attendu de voir passer un troupeau de zébus qui paissait l'herbe des voies ferrées pour faire demi-tour. Le car a contourné le port, c'est-à-dire la ville entière, pour remonter au niveau du pont de franchissement du Wouri construit en 1958 (et dont les travaux de doublement ont commencé). Ils ont remonté à pied les quelques centaines de mètres de la seule promenade que le port a laissé à la ville (Base Elf), et découvert le fleuve limoneux du Wouri sur lequel nagent des îles en jacinthes d'eau. Partout ailleurs, la ville est coupée totalement du fleuve. Cette priorité donnée au port fait que nombreux sont ceux qui s'interrogent sur l'avenir de Douala le jour où les ports en eaux profondes de Limbe et de Kribi -en construction- seront totalement opérationnels, et que la monoculture du port sera remise en question.



Berges du Wouri (Base Elf)



Port - Vue depuis le plateau Joss



Dimanche 23 juin > Visite des extensions de la Ville

Visite de la périphérie Sud et Est

Après la traversée du pont sur le Wouri et de la presqu'île de Bonabéri, le car nous emmène le long de la nouvelle RN3 et nous conduit presque jusqu'à la Dibamba, fleuve moins connu que le Wouri mais qui dessine l'enveloppe naturelle du grand Douala. La voie est jalonnée de quartiers spontanés et de quartiers tramés. Elle est large et sur ses abords se greffent toutes sortes d'activités, de marchés, d'artisanat de construction... et aussi de grands établissements industriels. La transformation du bois est bien présente et les camions chargés de grumes s'acheminant vers le port sont nombreux. C'est le long de cet axe qui relie le port de Douala à celui de Kribi sans passer par le centre de la ville que la CUD prévoit le développement de nouvelles activités économiques. Les participants comprennent l'échelle de la ville et des recompositions fonctionnelles à l'œuvre dans ce grand territoire.

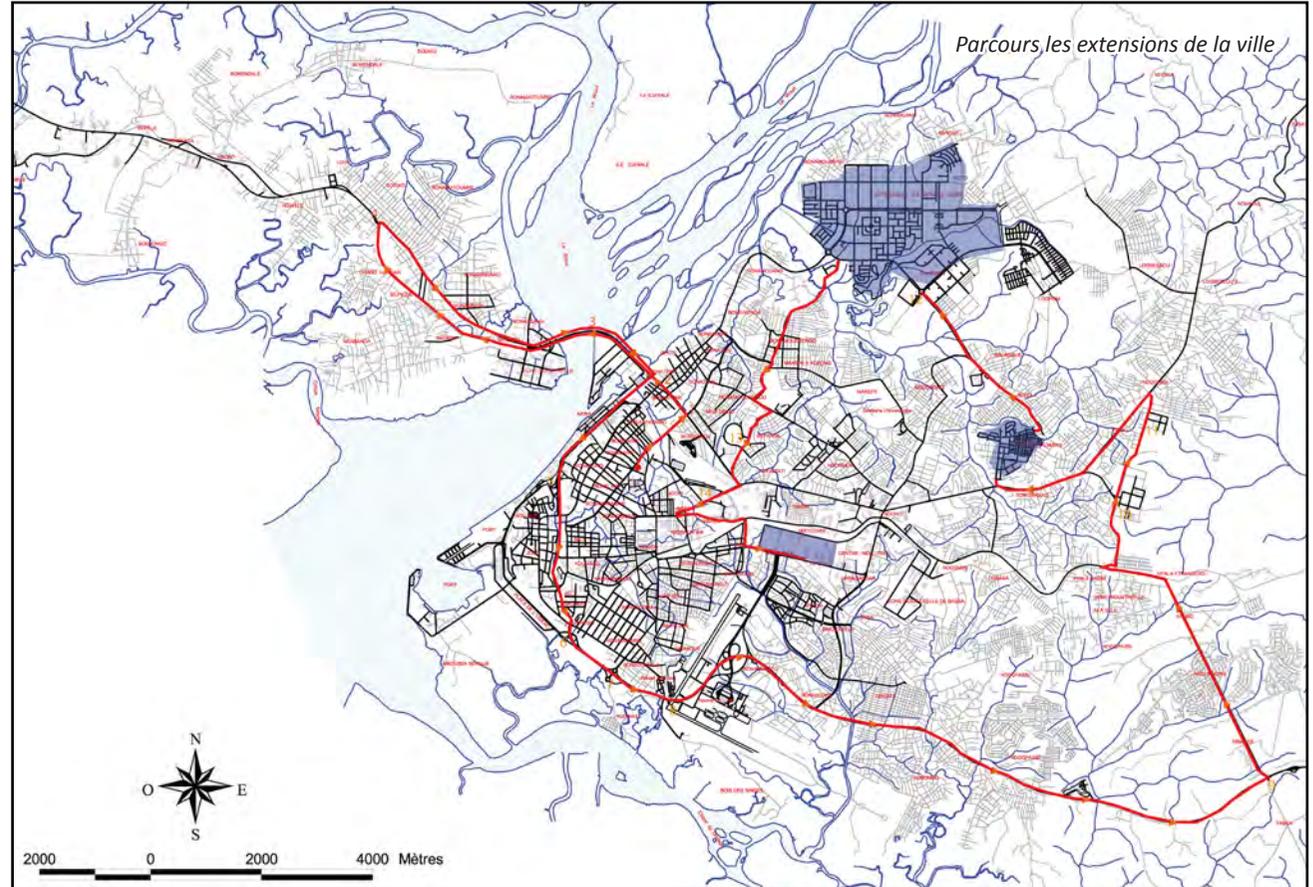
Visite du quartier planifié de Douala Nord

Situé très au nord de la ville, il faut compter une petite heure en car pour s'y rendre, et en revenir, ce quartier a été la réponse de l'Etat via une société, la Maetur, Mission d'aménagement et d'équipement des terrains urbains, à l'explosion démographique. Il montre comment l'Etat s'est donné les moyens d'agir sur des terrains vierges en mêlant habitat social et habitat privé, équipement public type école et centre sociaux, église, habitats collectifs et individuels maintenus par une trame de voies orthogonales largement dimen-



Logements collectifs - Douala Nord

sionnées. La diversification des programmes se fait à l'échelle des parcelles progressivement re-densifiées de façon inventive par leurs propriétaires. La seule chose qui manque à ce quartier mixte socialement, moderne et aéré, ce sont les emplois : d'où les migrations intenses entre le centre et la périphérie et la compréhension par les participants du rôle que le site d'étude situé à mi-chemin du centre et du quartier nord pourrait jouer à terme. Après cette visite, les participants comprennent qu'ils auront à travailler dans un contexte urbain existant.



Visite du quartier spontané de Tractafric

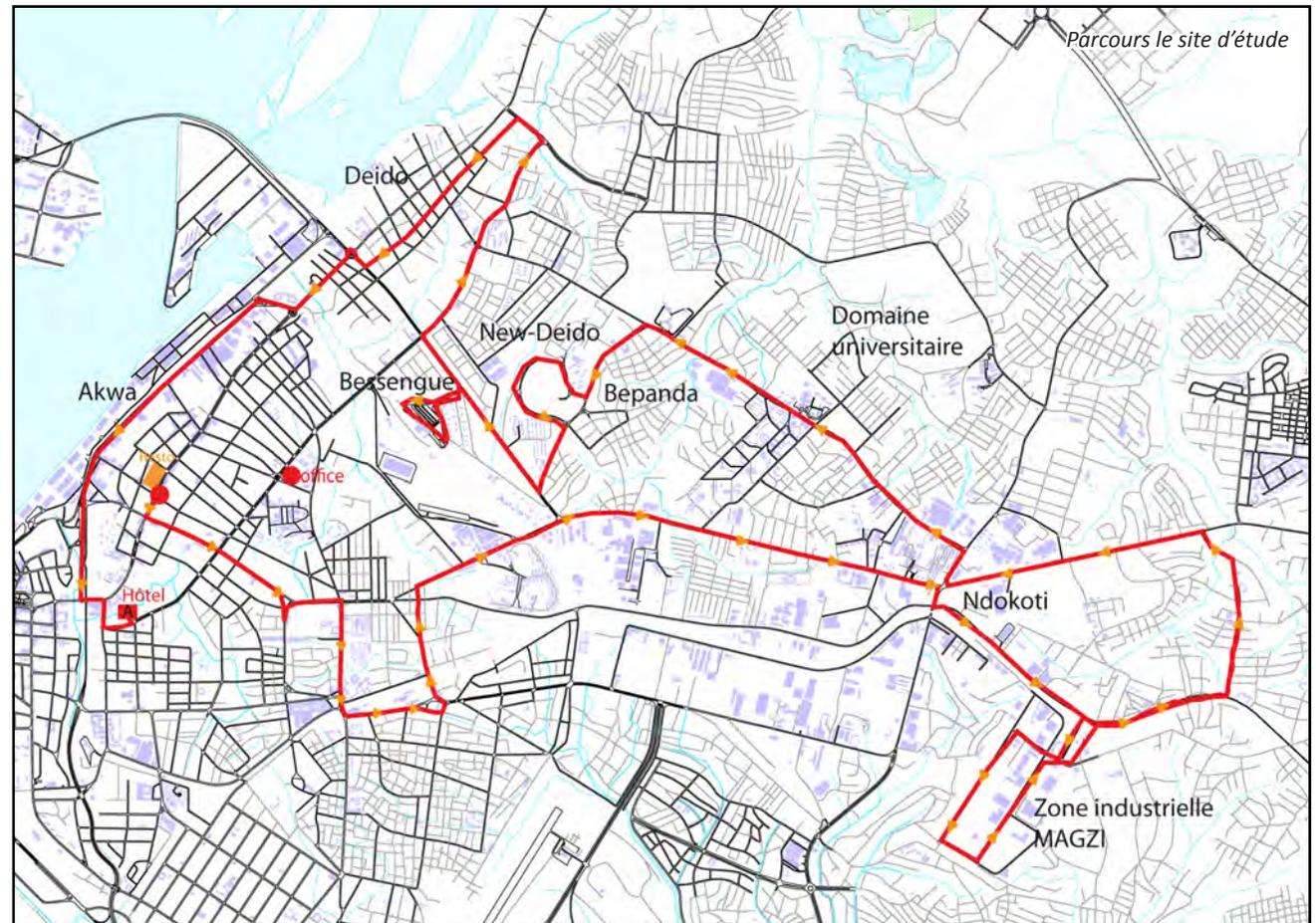
C'est à pied, et sans bottes malgré les eaux stagnantes, que les participants sont allés à la rencontre des habitants de la cité spontanée de Tractafric qui cumule tous les inconvénients des quartiers spontanés. Situés dans un point bas de la ville, donc inondable, il est construit à cheval sur ce que l'on appelle les « drains ». L'amélioration ponctuelle apportée par l'installation de puisards individuels peine à elle seule à palier

les défauts de l'auto-construction, du manque d'espace public et d'assainissement collectif, et les contraintes de la promiscuité et des latrines collectives. Etrangement, certains qui occupent les parcelles privilégiées en franges du quartier arrivent à valoriser leur maison de façon convaincante.

Quartier Tractrafric



Lundi 24 juin > Visite du périmètre d'étude



Visite des marchés Congo et Mboppi

Ces deux marchés ont un point commun. Ils ont brûlé partiellement. L'un public, a été reconstruit en provisoire sur l'emprise de la rue ainsi piétonnisée, ce qui est très agréable et facilite son parcours en attendant sa reconstruction. L'autre est déjà reconstruit partiellement sur deux niveaux sur une parcelle privée. Signe de la compétition montante entre le secteur privé et le secteur public.

Le marché Congo est spécialisé dans les tissus dont les espèces débordent dans les allées et le marché Mboppi est envahi par les vendeurs ambulants qui se postent aux entrées. Ailleurs, les ordures forment un tas de plusieurs mètres et les cendres d'un incendie récent dans le marché au bois fument encore ; tout autour les motos-taxis surchargées de passagers forment une barrière

sonore et infranchissable. Au sol, l'eau a du mal à s'évacuer. Conclusion de la visite : les marchés sont des lieux à projets qui devraient trouver les moyens de se restructurer par eux-mêmes.

Visite de la zone industrielle

La deuxième partie de la visite est consacrée à la zone industrielle proprement dite. Il y a d'abord la remontée de l'avenue Japoma, congestionnée entre les propriétés vides d'occupants, mais pas de titre, appartenant à la compagnie ferroviaire ou à l'armée. Elles apportent de l'oxygène et les enfants les investissent en catimini pour faire du sport.

Depuis le pont, la ville s'offre pour la première fois à la vue sur 360°, à la faveur des emprises ferroviaires laissées libres avec au loin le clocher de la gare. Puis, l'on rejoint la voie ferrée devenue plus qu'un fil conducteur entre ces territoires, une véritable promenade à ciel ouvert dans un environnement vert, au calme, appropriée par les amoureux. On s'échappe de la zone par le carrefour Ndokoti qui – oh surprise – est fluide aujourd'hui.

Marché Congo

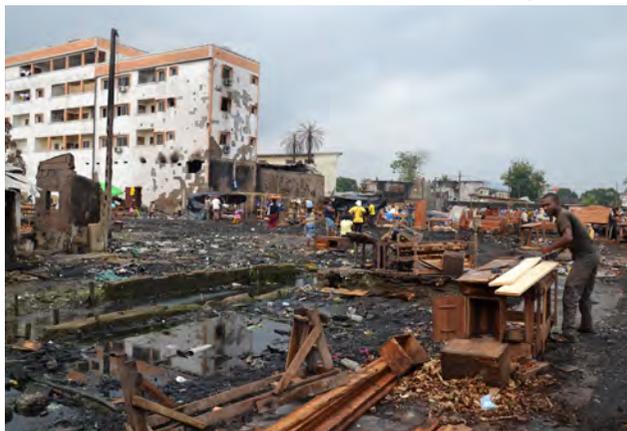


Des travaux sur certaines voies laissent à penser que les véhicules auraient emprunté le grand contournement de la ville. Situé précisément au centre de la ville, point de jonction unique sur près de 5 km entre le Nord et le Sud, le carrefour Ndkokoti retient habituellement 1 heure le passager.

Visite du stade de la Réunification

La visite se terminera par les abords d'un des points haut de la ville de Douala : le grand stade ; lui aussi pourvu d'un glacis végétal généré des propriétés de l'Etat : seul espace libre, il est devenu un des espaces de rassemblement invisible de la ville. Les « Benskinneurs » s'y regroupent pour prendre en charge les habitants qui veulent se rendre au centre-ville. C'est la raison pour laquelle ils ont expliqué aux participants qu'ils y souhaiteraient la construction d'un espace de service et d'apprentissage du code de la route, d'entretien de motos et d'inscription administrative. Une façon d'accepter de passer de l'informel au formel ?

Marché Congo incendié



Boulevard de l'Unité



Emprises ferroviaires



TRAVAUX PAR EQUIPES







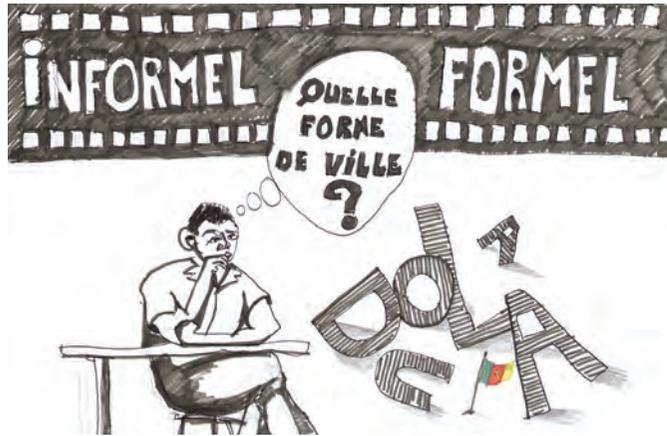
Equipe A : Mundi Mwa Jemea o bolo « DOUALA, LA VILLE ENTREPRENANTE »

Nom	Prénom	Spécialité	Nationalité
ALGIS	Rémi	Paysagiste	France
DEAN	Corinna	Architecte, Chercheur	Royaume-Uni
ELLI	Alessandro	Géographe, Urbaniste, Economiste	Italie
SALVADOR	Rubén	Architecte	Espagne
BADJI	Placide	Ingénieur, Doctorant-Urbaniste	Bénin
LHOPITAL	Louis	Architecte-consultant	France
TANKEU	Carole	Environnementaliste-consultante	Cameroun

EQUIPE A



DOUALA, DONNER UNE FORME À SA RÉALITÉ



 20 M habitants

 12 % Cameroun



+ 50% ont < 25 ans



- 3% ont > 65 ans

Dotée d'une situation particulièrement avantageuse, à l'embouche du Wouri, Douala bénéficie d'un site naturel privilégié. Le site se développe sur un relief doucement mouvementé, doté d'un dense réseau hydrographique. Riche d'un patrimoine historique et culturel, Douala est à la fois la plus grande ville du Cameroun et la première ville de la zone CEMAC, à la fois en termes économiques et démographiques.

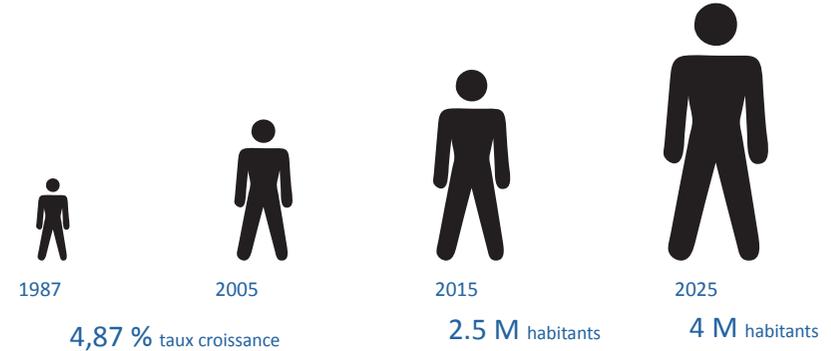
Pourtant, bien que tous les éléments qualifiant une ville y soient présents, il semble difficile aux yeux de plus d'un de parler de Douala en terme de ville, et ce du fait même que cette agglomération se caractérise par une très forte opposition entre les sphères formelle et informelle, se déclinant sous différentes formes, tant en termes d'habitat que d'économie, de structures et de formes urbaines. Cette opposition est d'ailleurs constamment renforcée par un dynamisme démographique soutenu, lié aux migrations rurales.

Pouvons-nous parler aujourd'hui de Douala en terme de ville ? Et, si oui, à travers quels langages et quelles formes ?

Afin de trouver ces mots et ces représentations, nous souhaitons dédramatiser, voire dépassionner le sujet car l'informel et le formel font souvent l'objet de débats contradictoires. Notre attitude est au contraire de les aborder de façon neutre, sans les opposer mais plutôt en prenant en compte des réalités objectives, sans qualification positive ou négative.

Par ailleurs, nous sommes dans la ville de Douala face à une mutation rapide, qui se traduit par une transformation de la ville dans ses formes, ses structures et ses contenus.

En tant qu'urbanistes, notre rôle est d'apporter des propositions qui accompagnent cette transformation. Il faut pour cela trouver des mots et des représentations qui parlent aux habitants de Douala, dans lesquels ils se retrouvent. Cette démarche révélera sans doute des aspects cachés de la ville, présents dans la tête des uns, ou oubliés chez d'autres, qu'il faudra rendre plus visibles et/ou lisibles. Nous nous attarderons ainsi à mettre en relation entre eux les imaginaires de gens qui relèvent plutôt du passé, avec ceux qui vivent le présent, en ouvrant enfin sur ceux qui rêvent du futur.



En somme, nous proposons au lecteur de nous suivre dans une réflexion se déclinant en trois thèmes, tous ancrés sur une forte base tant sociale qu'économique :

- rendre la ville plus accessible et plus fluide,
- reconquérir et requalifier des espaces,
- faire intégrer les gens et les activités pour faire émerger de lieux.

Ces thèmes se traduisent par des pistes d'actions explicitant une certaine forme d'organisation du système urbain.

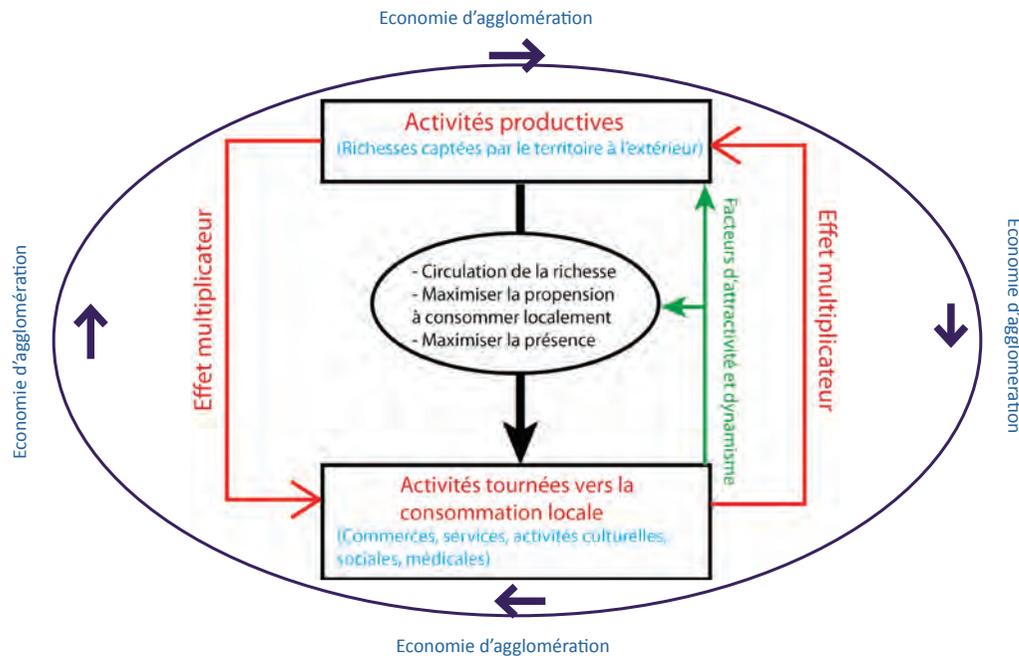
«Tumba la Mboa, epas'a muñua»

«La patrie est une pente de toit: ses eaux de pluie profitent en priorité aux calebasses alignées sous son déversoir».

Valere Epée

LE MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DE DOUALA

Production et consommation, les leviers du développement urbain



Aujourd'hui l'économie de Douala reste profondément liée à sa fonction de « porte d'entrée du Cameroun ». En terme d'emploi, cependant, ce portrait cache une structure économique très déséquilibrée, avec le secteur formel ne représentant que 37% de l'emploi de la ville ; les 73% restant étant essentiellement lié au secteur informel. Dans ce cadre, le projet de restructuration du port, par lequel 96% de marchandises directes dans la sous-région centre Africaine transitent, représente tant un risque majeur pour le développement économique de Douala qu'une opportunité.

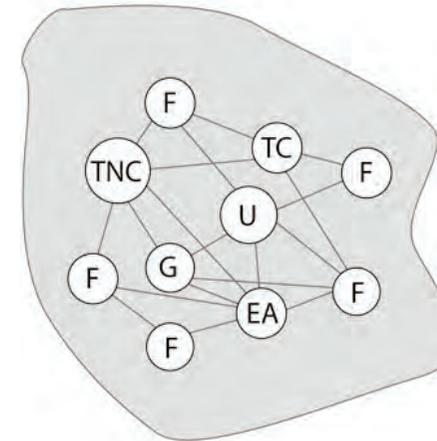
Vis-à-vis de ces enjeux de taille, Douala est amenée à se réinventer, tant du point de vue économique qu'urbain. La ville doit pouvoir accomplir sa transformation en s'appuyant sur ces ressources, humaines et infrastructurelles, et sur son positionnement historique de moteur du développement régional. **Il est ainsi nécessaire de créer les conditions indispensables tant à l'élargissement et à la transformation de sa base productive qu'à la consolidation de sa base domestique.** Il s'agit donc d'axer la stratégie de développement en agissant à la fois sur l'offre, en stimulant les activités productives qui per-

mettent de faire « rentrer » des revenus de l'extérieur, et sur la demande, accentuant la circulation monétaire à l'intérieur de la ville à travers des logiques de consommation.

A court terme d'abord, il s'agira d'entreprendre une **politique de valorisation foncière permettant de lever les obstacles au développement de la ville**, notamment à travers des opérations d'aménagement des terrains domaniaux et la mise en valeur du territoire et de ses paysages. En effet, aujourd'hui, une grande partie des terrains disponibles à proximité du centre ville sont occupés soit par des infrastructures (ex : plateforme ferroviaire), soit par des activités industrielles génératrices d'externalités négatives (ex : nuisances, trafic, pollution, risque industriel). Cela permettra d'**enclencher de puissants effets multiplicateurs permettant l'élargissement de la base économique et, de ce fait, la création de nouveaux emplois.**

A moyen et long terme ensuite, il s'agira de guider le développement économique à travers la création d'un **Système d'Innovation Régional (SRI)**. Le SRI fait référence à des

L'innovation comme le résultat d'un processus social et territorialisé



SYSTÈME D'INNOVATION RÉGIONAL (SRI)

concentrations spatiales d'entreprises et d'organismes publics et semi-publics produisant, sur la base de multiples interactions non-linéaires et au travers de processus d'apprentissage collectif, de l'innovation et donc, du développement économique. Le SRI est intimement lié à l'économie de la connaissance et à une conception de l'innovation comme le résultat d'un processus social et territorialisé. En effet, cette approche permet de voir et **utiliser le secteur informel et ses activités comme une ressource fondamentale pour la mise en place d'une dynamique d'innovation et de développement économique.**

D'ores et déjà, il nous semble que trois filières de récupération et de transformation présentes sur le territoire peuvent faire l'objet d'une politique de soutien et de développement. Elles sont :

- La filière Plastiques/Bois/Textiles.
- La filière des Métaux.
- La filière des déchets alimentaires.

RENDRE LE VILLE PLUS ACCESSIBLE ET PLUS FLUIDE, RECONQUÉRIR ET REQUALIFIER LES ESPACES

La ville entravée et hypercentralisée



Etats des lieux

Une macro-centralité hypertrophiée.
Une ville confisquée présentant des amorces urbaines.
Une compétition entre transport ne tirant pas de bénéfices des mobilités collaboratives.

Conséquences

Une accentuation et une concentration des problèmes de transport.
Une entrave au développement économique et spatial de la ville.

Opportunités

1. Une dorsale NO/SE pour la ville de demain.
2. Un redéploiement de la ville sur la ville.

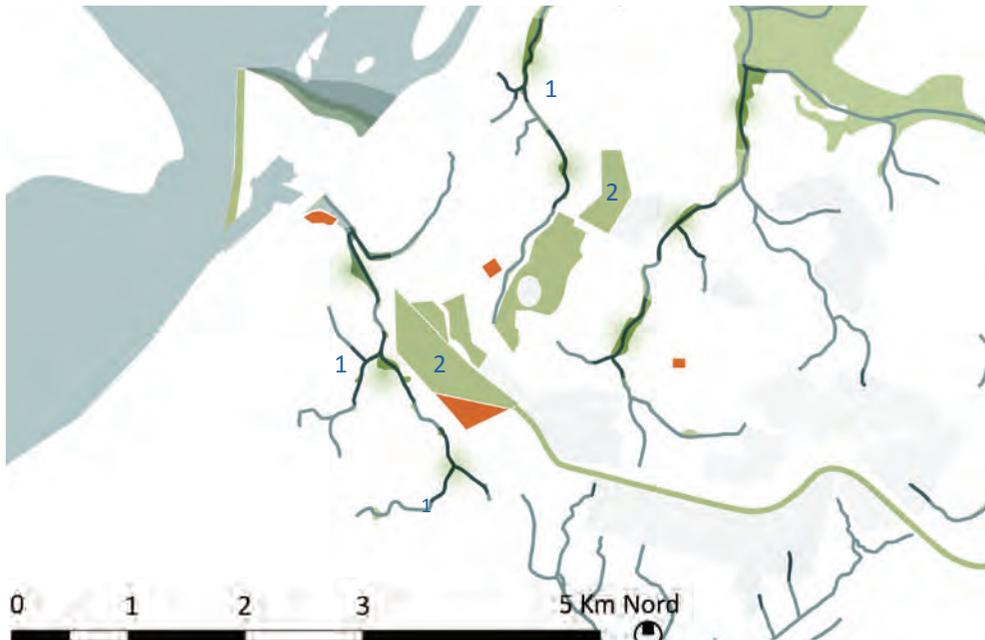


Nous avons abordé les trois thématiques à travers une approche territoriale établissant un état des lieux et ordonnant la recherche de solutions concrètes, pouvant être mise en place en exploitant les ressources présentes sur le territoire.

On observe aujourd'hui un déséquilibre manifeste des déplacements en faveur du centre historique, se traduisant tant en terme d'une meilleure accessibilité par rapport aux arrondissements périphériques de Douala III, IV et V qu'en terme d'une accentuation et d'une concentration des problèmes de transport dans certains points/quartiers de la ville. Cette situation représente une forte entrave au développement économique et spatial de la ville.

Parallèlement, un axe Nord-Ouest/Sud-Est constitue d'ores et déjà l'épine dorsale de la ville de demain. Sa réaffectation fonctionnelle permettrait de rendre la ville plus accessible et plus fluide tout en favorisant la circulation de personnes et de biens dans l'espace urbain, en diminuant le temps de transit. C'est d'ailleurs le long de cet axe que se localisent, d'un côté et de l'autre, de grands espaces stratégiques pouvant accueillir le redéploiement de la ville sur la ville. Ces importantes emprises foncières constituent aujourd'hui des points de blocage majeur à l'échelle de la ville, notamment du fait de leur imperméabilité. Leur localisation impacte directement la direction des flux de mobilité.

La ville économique cachée et introvertie



Etats des lieux

La récupération informelle des délaissés de la ville.
Un réseau irriguant la ville basse et la ville haute.

Conséquences

Des problèmes hydrauliques et sanitaires exponentiels.

Opportunités

1. Des thalwegs et rivières remis au service de la ville.
2. La reconquête de grandes emprises ouvertes sur la géographie de la ville.

En fait, le positionnement de ces espaces relève de l'existence d'une sorte de plateau central, légèrement incliné, qui constitue un élément structurant du système hydrographique. Trois bassins versants se déploient à partir de ce plateau, aujourd'hui occupés par un habitat informel exposé aux risques d'inondations, où se concentrent à la fois des problématiques sociales, économiques et environnementales. La reconquête et la requalification de ces ruisseaux constituent un enjeu clé pour la ville de Douala.

Cette représentation de la ville met ainsi l'accent sur l'existence de trois polarités en devenir, à savoir le quartier de la gare, le quartier de l'université et le carrefour Ndokoti / la zone industrielle de Bassa. C'est pourquoi nous vous proposons de faire interagir les gens et les activités afin de faire émerger ces lieux.

FAIRE INTERAGIR LES GENS ET LES ACTIVITÉS POUR FAIRE ÉMERGER DE LIEUX

Trois pôles reliés qui fabriquent la ville



1. LE PÔLE DE RÉCONCILIATION AVEC LE PASSÉ (DOUALA LA BELLE)



2. LE PÔLE D'INTELLIGENCE POUR INVENTER LA VILLE (UNIVERSITÉ)

3. LE PÔLE ARTISANAL POUR PRODUIRE LA VILLE (NDOKOTI ET BASSA)



Distribués par deux grands réseaux réorganisés...

LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE LA DORSALE NO/SE

... et déplaçant la centralité vers la ville nouvelle en générant de la richesse.

C'est sur ces trois pôles que des signaux fiables donnent à voir d'autres usages de l'espace urbain, d'autres modes de vie, en somme d'autres formes d'organisations sociales et spatiales qui se révèlent aux yeux des observateurs les plus attentifs.

Autour de la gare de Douala-Bessengué (1), les espaces verts et les emprises ferroviaires offrent des lieux de respiration pour les habitants qui les empruntent pour se balader d'un quartier à l'autre. Ils constituent une amorce au développement d'un futur réseau de mobilités douces inter-quartiers mais aussi une future trame verte pour Douala, articulant de vastes espaces publics à la situation exceptionnel, pour une ville plus belle et plus attractive.

L'université et ses quartiers environnants (2) bouillonnent de vie et d'idées. La vie étudiante se manifestant ici conduit les résidents à innover, à travers la recherche de nouvelles formes d'occupation du sol et d'activités répondant aux demandes liées à la vie universitaire. Ouvrir l'espace urbain à ces innovations permettrait de trouver un nouvel équilibre entre habitat et commerces, favorisant la rencontre entre étudiants et résidents.

Enfin, la zone industrielle de Bassa et le carrefour Ndokoti (3) concentrent des activités de récupération et de valorisation de matériaux. Situés à proximité du chemin de fer, ces actuelles enclaves offrent des atouts de taille pour accueillir un tissu urbain mixte et de nouvelles activités artisanales. Un renouvellement urbain permettrait à cette zone de se doter tant d'une nouvelle identité que d'une dimension de centralité aujourd'hui absente.

La transformation de ces trois macro-centralités passe indéniablement par une réorganisation des flux de mobilité, l'objectif étant de favoriser l'émergence d'un nouveau visage pour la ville de Douala. C'est en favorisant la rencontre entre habitants porteurs de différents types de connaissances et informations que des processus d'innovation et d'actions d'entrepreneuriat pourront voir le jour et favoriser le développement de nouvelles activités.

Trois pôles, trois visages, trois identités en devenir permettant à Douala de se réinventer tant du point économique qu'urbain.

RÉORGANISER ET DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DE LA VILLE DU 21^E SIÈCLE

De l'échelle de l'agglomération aux quartiers, des déplacements hiérarchisés et connectés

160 voyageurs =



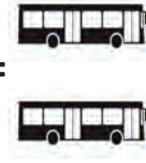
80 bendskiners



45 voitures



6 minibus



2 bus

UN NOMBRE LIMITÉ MAIS EFFICIENT DE TRANSPORT COLLECTIF

Actuellement, la stratégie d'investissements en matière de déplacement, portant essentiellement sur les grands axes de voirie, n'est pas optimale pour rendre efficient le système de transport urbain de la ville.

Douala bénéficie pourtant d'une grande diversité de transports, véritable atout permettant, en utilisant l'un puis l'autre, d'accéder avec facilité à l'ensemble des quartiers. Cependant, la situation extrêmement compétitive entre les transports ne permet pas de dégager une offre à la fois rapide, confortable et sécurisé pour un coût modéré.

Un rééquilibrage en faveur d'actions coordonnées et de long terme est nécessaire. Il sera axé sur des postures durables telles que l'aménagement des circulations piétonnes, la promotion des circuits de bus et d'une liaison ferroviaire urbaine, et la limitation de l'utilisation de la voiture particulière.



SERVICES DIRECTS



FEEDER TRUNK SERVICE



OBJECTIFS

- Rendre la ville plus fluide et plus accessible.
- Améliorer la mobilité urbaine.
- Assurer une meilleure articulation des moyens de transport.

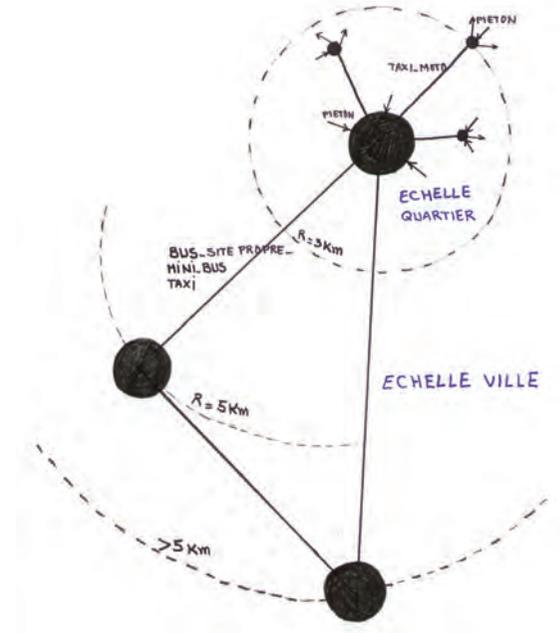
STRATÉGIES

• A court terme :

Aménager et améliorer la mobilité piétonne en s'appuyant, entre autres, sur le réseau de thalwegs.

• A moyen terme :

Mettre en place une première ligne de bus efficiente (site propre) sur la dorsale NO/SE.
Mettre en place des pôles échanges entre transport en commun d'agglomération (train, bus, minibus) et transport individuel interquartier (taxi, taxi-moto, marche).



DES PÔLES D'ÉCHANGES FAVORISANT L'ARTICULATION DES TRANSPORTS

• A long terme :

Développer le train urbain passager et le train de marchandise port / marché Mboppi.

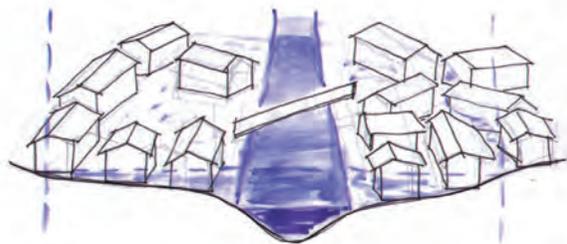
Nous proposons de hiérarchiser les usages pour mieux optimiser les transports dans la ville, soit un réseau fonctionnant en « hub and spoke » dans lequel les grandes lignes de transport en commun rendues efficientes et compétitives (tram-train et bus en site propre), desservent et sont desservies par les mini-bus, taxis et taxi-motos.

Dans ce sens, la réappropriation urbaine de Ndokoti et du futur pôle d'artisanat pourra s'accompagner de la mise en service dans sa périphérie de pôles d'échanges sur lesquels les usagers pourront prendre le taxi-moto ou autre mode pour rejoindre les zones/quartiers d'habitat.

RÉORGANISER ET DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DE LA VILLE DU 21E SIÈCLE

Un grand système piétonnier, paysager et hydraulique remis au service de la ville

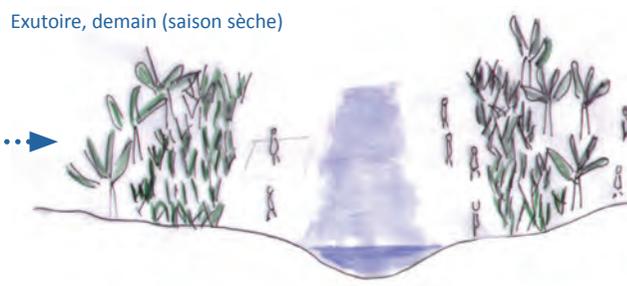
Exutoire, aujourd'hui



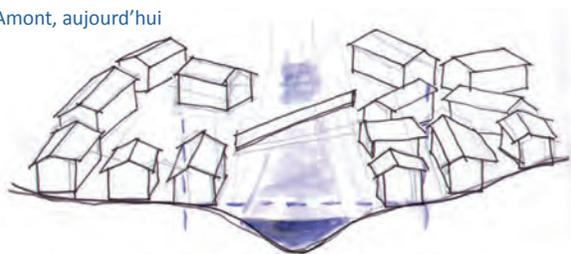
Exutoire, demain (saison des pluies)



Exutoire, demain (saison sèche)



Amont, aujourd'hui



Amont, demain



Amont, demain



LES EXUTOIRES DE RIVIÈRES / LIENS ENTRE LA VILLE ET LE WOURI

Les forts débits rendent les conditions d'habiter intenable en période de pluie. Il est souhaitable de reloger les habitants les plus touchés sur les terrains mutables de proximité identifiés. Ces exutoires renaturalisés seront l'amorce d'une reconquête des rives du Wouri pour la population.

LES AMONTS DE RIVIÈRES / DES PLACETTES FORMALISANT LES MICRO-CENTRALITÉS

Rivière Nguete, marché Mboppi / Rivière Mbanya, marché Deido. Les espaces en amont des rivières, à travers une requalification des talus et la libération ponctuelle d'une ou deux rangées de logements, sont la base d'une future mixité fonctionnelle à l'intérieur des quartiers.

Le chevelu de rivières constitue le principal réseau piétonnier de Douala. Ces rivières assurent pour de nombreux quartiers informels un axe structurant, support de micro-centralités (placettes et commerces) et permettant le rayonnement piétonnier au sein de ces quartiers. Elles offrent ainsi déjà des lieux de vie et de respiration paisibles et plantés au cœur des quartiers informels.

L'obstruction des cours d'eau (enrichissement, accumulation de flottants), les discontinuités piétonnes (manque d'entretien des sentes) nuisent aux déplacements et à la qualité de vie des habitants. Les maisons et les espaces limitrophes sont régulièrement inondés.

L'assainissement de certains thalwegs est urgent pour garantir des conditions d'hygiène élémentaire et constituent un enjeu majeur pour la régénération urbaine de Douala.

Une nouvelle approche des pouvoirs publics couplée à une participation des populations riveraines est à inventer pour garantir dans le temps l'efficacité hydraulique des ruisseaux et redonner de l'éclat à un paysage à l'abandon, support des déplacements piétonniers et écrin de lieux essentielles à la vie de quartier.

OBJECTIFS

- Favoriser l'écoulement des eaux de pluie à l'aide de systèmes hydrauliques paysagers efficaces, économes et appréciés pour la population.
- Améliorer le cadre de vie des populations des «bas-quartiers».
- Conforter les espaces de proximité et autres micro-centralités.

STRATÉGIES

- Nettoyer, défricher et reprofiler les ruisseaux de l'aval vers l'amont.
- Renaturaliser les exutoires des «bas-quartiers».
- Articuler les espaces en privilégiant la nature dans la ville.
- Embellir et pérenniser les espaces de proximité existants à travers des interventions ponctuelles (plantation d'arbre offrant de l'ombre, etc.)

En résumé, les actions recommandées doivent aller dans le sens d'une reconquête naturelle de ces espaces grâce à des structures végétales et une amélioration de l'habitat précaire.

LE PÔLE D'INTELLIGENCE POUR INVENTER LA VILLE

Le quartier de l'université, lieu de rencontre entre étudiants et résidents



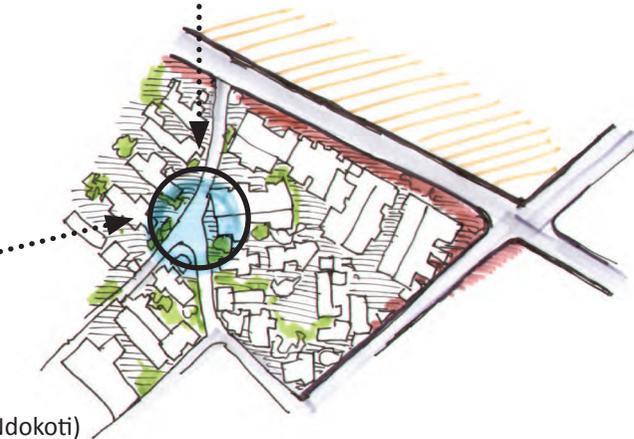
LE CARREFOUR ANGE RAPHAËL



L'entrée de l'université - carrefour «Ange Raphael» (1) - correspond à un point de congestion. Les «benskinneurs» qui sont le moyen de transport le plus apprécié des étudiants, stationnent au coin du carrefour. Les petits commerces de photocopies s'agglutinent le long des trottoirs. Très vite (à peine 100 mètres) à l'intérieur des quartiers, l'animation diminue.

Les quartiers résidentiels qui entourent l'université restent principalement centrés sur l'habitation. Les offres de locations par affiches témoignent d'une offre de logement qui est loin de répondre à la demande. Les logements comme les services dans l'enceinte de l'université sont limités.

Etudiants et résidents «cohabitent» sur ces territoires, mais se rencontrent peu. La location de chambres est un revenu d'appoint pour les propriétaires. Les coûts de location sont



UNE PLACETTE CITÉ SIC (À 200M DE L'UNIVERSITÉ)

très élevés (jusqu'à 30 000 CFA pour chambre).

Notre proposition serait de renverser une tendance au «repli sur soi» latente qui apparaît dans les comportements (relations étudiants, résidents de quartiers) mais aussi dans la physionomie des territoires et des lieux (re-fermeture des espaces sur eux mêmes). Des signes d'une mutation existent : cafés, petits restaurants pour étudiants. La densité relativement limitée des quartiers et la présence de réserves foncières à proximité offrent des opportunités d'un redéploiement d'activités dans ces quartiers résidentiels.

La réhabilitation de la «cité SIC» limitrophe à l'université pourrait être un exemple d'application. Construite dans les années 70 au sud de l'axe principal, la cité est un quartier moyennement dense, d'habitat aujourd'hui partiellement dégradé. C'est une zone paisible qui peut s'endormir sur elle



UNE BUVETTE, LIEU DE MIXITÉ ET DE RENCONTRE

même ou basculer vers un statut plus valorisant pour ses habitants.

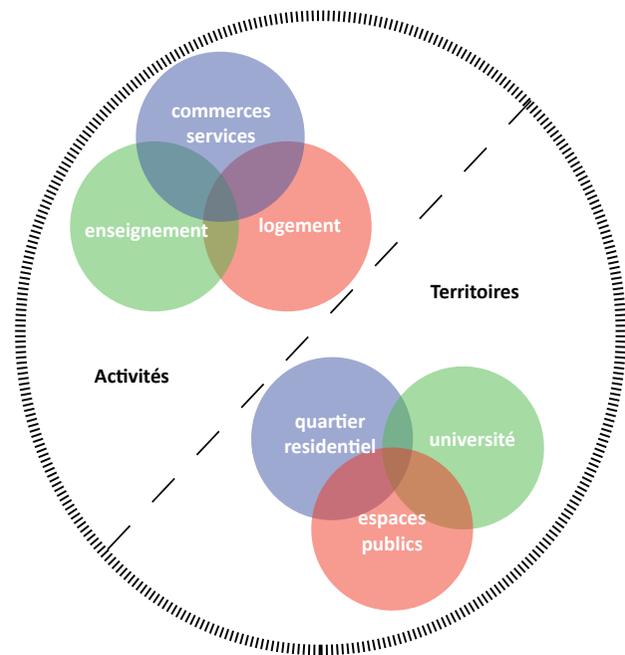
Activités commerciales, services, promotion de logement étudiant seraient les éléments moteurs d'une mutation. Pour être crédible, leur rentabilité économique doit être démontrée. Elle devra être accompagnée d'un travail de sensibilisation et d'une action de concertation entre pouvoirs publics et petits promoteurs privés.

OBJECTIFS

- Faire interagir les territoires et accompagner leurs mutations par une redistribution des activités économiques formelles et informelles.
- Renforcer la dynamique de changement par des actions d'aménagement, d'équipements ou d'appui.

LE PÔLE D'INTELLIGENCE POUR INVENTER LA VILLE

Une dynamique interactive



LES INTERACTIONS ET LES MUTATIONS DES TERRITOIRES

Principes de croisement des activités d'étude, de commerce et d'habitation et leur combinaison entre territoires

STRATÉGIES

- Aménager l'espace public (rues et places).
- Créer des boutiques, et diffuser dans le quartier les commerces (étudiants/quartier).
- Construire des logements étudiants et réhabiliter le bâti ancien.
- Assainir (un réseau de collecte d'eaux usées existe mais ne sert plus).

La concentration des activités informelles (photocopieuses – « benskinneurs ») est révélatrice d'un déséquilibre entre plusieurs territoires qui se rencontrent, comme dans le cas du carrefour « Ange Raphael » entre l'université et les quartiers résidentiels qui l'entourent. Le décongestionnement et la requalification des espaces (ou leur reconquête) passent par une **redistribution des activités dans l'espace**. Les quartiers



LA PRODUCTION DU BÂTI

Diversité des matériaux (bois, ciment, alu, fer).
Rationalisation des systèmes de construction.

environnant peuvent héberger des boutiques ou des petits commerces, des services ou des équipements et des logements soit pour un public étudiant soit pour les résidents. Ces activités mieux réparties dans l'espace, qui relèvent de l'économique (vente de produits ou de services, production de bâti, location...), modifient et valorisent les territoires.

L'exemple de la Cité SIC tente à montrer l'intérêt de connecter plus étroitement vie étudiante et vie résidentielle par le redéploiement des activités formelles et informelles dans un espace plus large. **Cette évolution vers une requalification des espaces peut être encouragée et renforcée par des initiatives publiques** dans différentes directions :

- Les services : l'assainissement -la réhabilitation d'un réseau collectif de collecte des eaux usées.
- La revalorisation de l'espace public – l'aménagement de

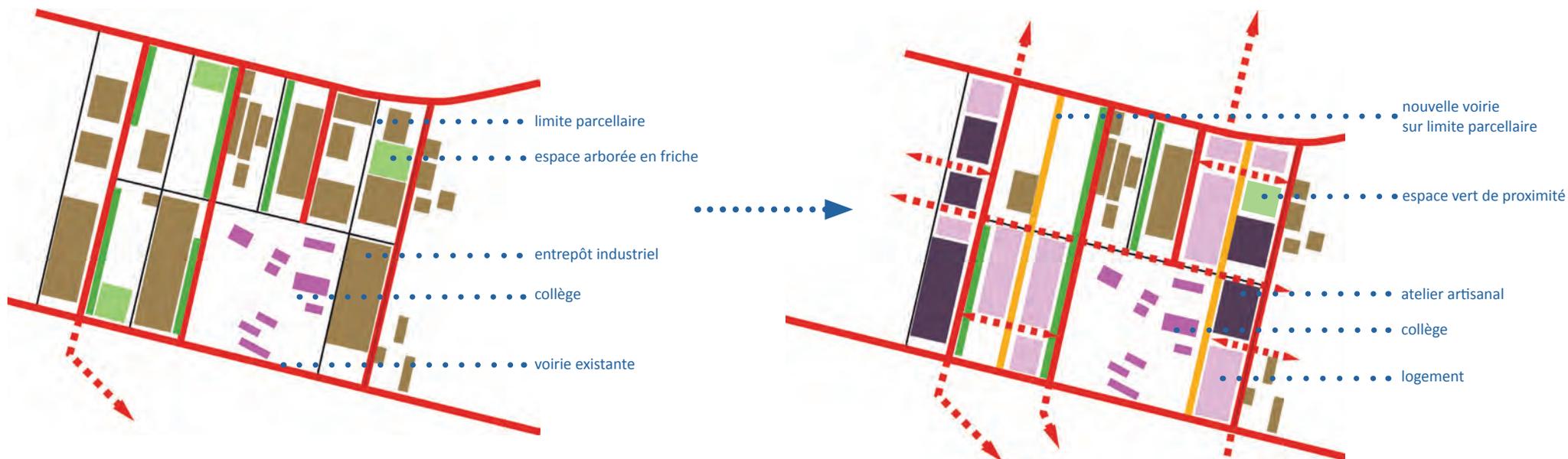
placettes pour installer des commerces .

- La création d'équipements sociaux ou des logements pour étudiants. Des bâtiments pilotes, utilisant la diversité des matériaux existant localement et rationalisant des systèmes constructifs encore très artisanaux pourraient être construits à titre démonstratif.

Certaines poches de territoires appartenant aux domaines de l'Etat, qui ont été clôturées et gelées dans les dernières décennies - comme par exemple l'espace de télécommunication de CAMTEL - pourrait être libérées et réaffectés à des fonctions réactualisées . Une des ambitions pour la ville pourrait être de créer sur ces espaces reconquis un pôle d'innovation pour jeunes entrepreneurs. L'université trouverait ainsi sa place dans ce périmètre et mettrait son intelligence au service de la ville.

LE PÔLE ARTISANAL POUR PRODUIRE LA VILLE

La zone industrielle de Bassa, vers un quartier mixte tourné vers l'artisanat innovant



PRINCIPES DE TRANSFORMATION PROGRESSIVE DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE BASSA VERS UN TISSU URBAIN MIXTE

La zone industrielle de Bassa présente l'avantage d'une trame simple de parcelles ordonnées, armature favorable à une transformation progressive du quartier. De nouvelles voiries pourront être construites sur les limites de parcelles, au grè de la libération des emprises. Les entrepôts, des ateliers, certains bâtiments pourront être reconvertis en bureaux ou habitations, les friches arborées en jardin de proximité. Les équipements de ville existants comme le collège seront maintenus, leur parcelle pourra être densifiée.

La zone industrielle de Bassa et les emprises agglomérées autour du carrefour Ndokoti sont aujourd'hui occupées par des activités industrielles lourdes et consommatrices d'espaces.

Leur implantation crée de dysfonctionnements importants, en entravant les déplacements N/S au sein de la ville, en mettant en circulation des poids lourds en milieu urbain et en participant de fait, à la concentration des flux de véhicules sur les axes principaux.

Ces emprises présentent par ailleurs sur leurs marges et dans des « brèches » des amorces de vie urbaine : équipements de ville et activités artisanales.

OBJECTIFS

- Reconquérir et requalifier les emprises industrielles.
- Faire intéragir les activités formelles et informelles à travers la création d'un lieu de partage de savoirs.

STRATÉGIES

- Accompagner la mutation graduelle du foncier industriel et du tissu productif vers un tissu urbain mixte.
- Favoriser la création d'un pôle d'innovation autour des métiers de l'artisanat.

Une graduelle relocalisation de l'industrie dans des zones périphériques permettrait de réaliser d'importantes économies liées à la diminution de coûts de transport, et ce notamment en lien avec la création d'une zone industrielle et logistique à

l'horizon 2015 à la sortie Est de la ville.

La libération des emprises foncières s'accompagnerait d'une transformation du tissu productif vers un tissu mixte hautement valorisable financièrement, mélangeant logements et activités plus légères, telles que la récupération et la transformation (ex : filière Plastique/Bois/Textiles ; filière des Métaux ; filière des déchets alimentaires) et des PME/PMI.

La création d'un pôle d'innovation artisanale couplé à l'université de Douala permettra la rencontre des artisans avec les étudiants et les chercheurs, constituant une chaîne de valeurs et de savoirs oeuvrant pour une reconnaissance et une valorisation des métiers de la récupération et de la transformation.

LE PÔLE DE RÉCONCILIATION AVEC LE PASSÉ

Un nouveau lieu de rassemblement

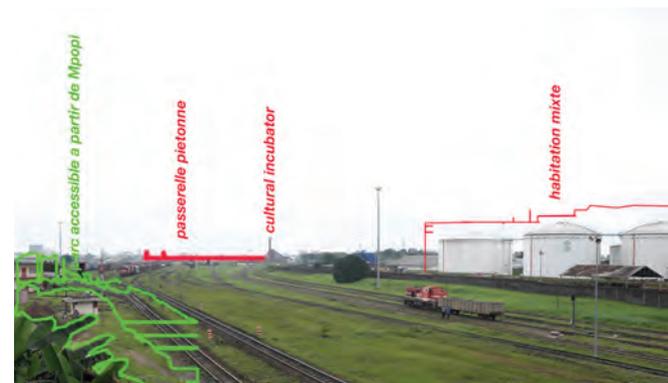
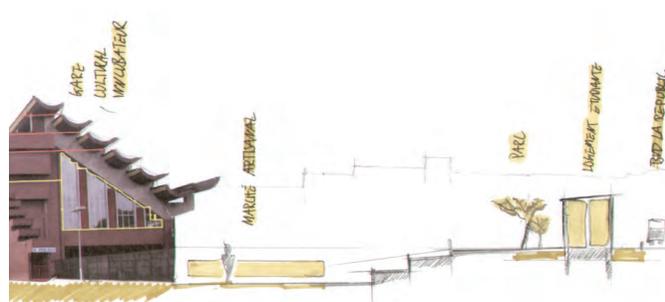


1. logement mixte en balcon sur le parc
2. logement étudiant
3. grand parc de ville
4. gare ferroviaire
5. passerelle existante piétonnisée
6. marché artisanal
7. marché en gros Mboppi relié à la voie ferrée
8. marché de détail Mboppi

Le quartier de la gare de Bessengue est un espace de respiration au cœur d'un tissu bâti dense.

La caractéristique centrale du site, l'existence de pôles d'attraction majeurs (marché Mboppi) ou en dormance (gare ferroviaire) associés à de grandes emprises valorisables (site du dépôt pétrolier en balcon sur un vaste plateau ferroviaire, espace vert ombragé et paisible devant la gare), offrent l'opportunité de créer un nouveau lieu de rassemblement pour la ville.

La gare elle-même, à la structure en très bon état, aujourd'hui largement sous utilisée, pourrait à terme abriter de multiples activités tout en maintenant sa capacité à accueillir des voyageurs dans un proche futur.



OBJECTIFS

- Réduire la pression sur le quartier habité.
- Se réappropriation des espaces urbains.
- Promouvoir des espaces verts de qualité.
- Réactiver et développer la voie ferrée.

STRATÉGIES

- Revitaliser l'aire de la gare avec un marché d'artisanat et un «hub» destiné à la création.
- Introduire un programme d'activité autour de la gare.
- Introduire un tissu mixte d'habitat et activités : de l'av. Roger Milla jusqu'à la gare.
- Créer une promenade plantée et un balcon sur la ville.

On relève trois éléments clés permettant d'assurer ce lien :

Une passerelle piétonne offrira un accès au nouveau site de parc adjacent au marché Mboppi. Un aménagement paysager de l'espace autour du site: la coulée verte proposée mènera les piétons vers l'Avenue Roger Milla. Des logements étudiants et terrains de sport.

Le programme d'activités dans la gare et aux alentours a pour objectif d'illustrer notre idée de Système Régionale d'Innovation (SRI). Ceci devrait permettre aux activités informelles d'accéder à la fois aux mécanismes d'appuis et à un espace permanent de travail afin d'aider le développement des petites entreprises.

La gare abriterait une salle d'exposition, un café, un centre d'informations avec des ordinateurs fournissant des informations relatives au métier de l'artisanat.

Enfin, son parvis abriterait un marché artisanal et des ateliers, pouvant être construit en utilisant des structures flexibles.

LES POLITIQUES D'APPUI AUX ACTIVITÉS PRODUCTRICES

Politique globale pour l'ensemble du secteur informel; vers une nouvelle approche de l'action publique

Problème	Objectif	Moyen d'appui	Instruments
Financier	Accroître la capacité d'investissement et de garantie de petits producteurs	Systèmes d'épargne et de crédit en vue des investissements productifs	Mutuelles d'épargne et de crédit, caisses populaires et banques artisanales
Technique et productif	Améliorer la capacité productive des unités économiques	Perfectionnement des compétences, R&D de produits et techniques	Ateliers d'appui proposant des services à la production
Commercial	Meilleure insertion des entreprises dans le marché	Diversification de l'offre, amélioration de la qualité, recherche et élargissement des débouchés	Systèmes associatifs d'approvisionnement et de commercialisation.
Organisationnel	Accroître la capacité collective de négociation des petits producteurs	Animation, programmation et évaluation participative visant l'organisation et l'action collective	Groupements, Associations par métier et fédérations socio-professionnelles

Dorénavant, les activités informelles jouent un rôle dynamique dans l'économie locale voire nationale. Elles sont un révélateur d'une transformation économique. Aussi semble-t-il indispensable d'intégrer l'économie informelle dans les politiques d'aménagement de la ville de Douala.

Le secteur informel s'avère rentable et productif, d'où l'idée de repenser le processus évolutif spécifique de ce secteur qui représente indéniablement un facteur de développement urbain. Dans cette ville en pleine mutation, ce secteur est venu en quelque sorte à la rescousse du modèle légal (formel), à la fois comme fournisseur d'emploi et prestataire de services collectifs.

LE RÔLE DE L'ÉTAT

La clé de la réussite repose sur la capacité des pouvoirs publics à la mutation du tissu économique qui a travers le soutien des activités innovantes et artisanales peuvent bénéficier des économies d'agglomération.

Un exemple de réussite des politiques d'appui aux activités informelles liée à la récupération artisanale des déchets

Principe de formalisation graduelle : multiplier cette action locale à l'échelle de la ville.



Ecochiffonnier : un revenu substantiel

A la décharge, le revenu mensuel moyen déclaré est d'environ **65.000 FCFA** par récupérateur, soit environ **140 millions de FCFA** de revenus directs par an pour les 180 récupérateurs.



Un potentiel économique important

Le potentiel économique de la décharge se situe autour de **500 millions de FCFA** de revenus tirés de la récupération avec un potentiel de plus 400 emplois permanents.

UN EXEMPLE DE RÉUSSITE :

Une catégorie de populations, pour faire face à une situation de précarité, s'est lancée dans les activités de récupération des déchets. Ces activités génératrices de revenus, indépendamment des risques pour la santé humaine et pour l'environnement, contribuent à la subsistance de plusieurs familles. La récupération artisanale se fait sur plusieurs sites dans la ville mais principalement autour de la décharge municipale de Nyalla pK10. Sur ce site, chaque jour, plus de 180 personnes, appelés écochiffonniers, récupèrent des déchets.

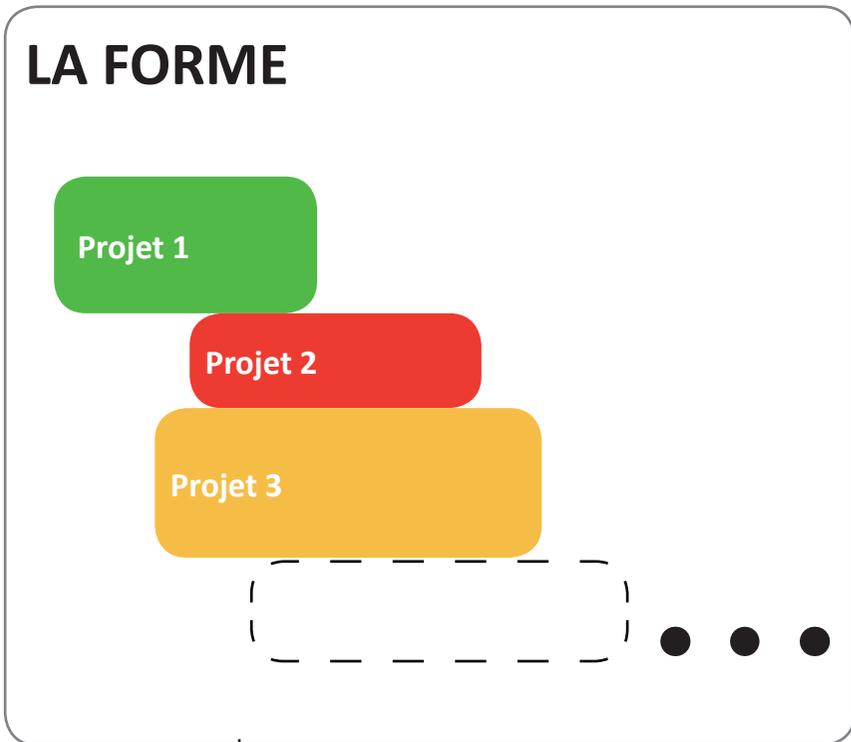
OBJECTIFS

- Participer à la réduction de la pauvreté et des déchets.
- Mettre en place des services innovants dans le cadre de la récupération artisanale des déchets.

STRATÉGIES

- Identifier les filières de recyclage, les réemployer et les valoriser par l'artisanat (études sectorielles).
- Structurer la récupération artisanale des déchets.
- Promouvoir et valoriser le statut de récupérateur.
- Renforcer la capacité et formation.
- Formaliser l'activité.

DOUALA

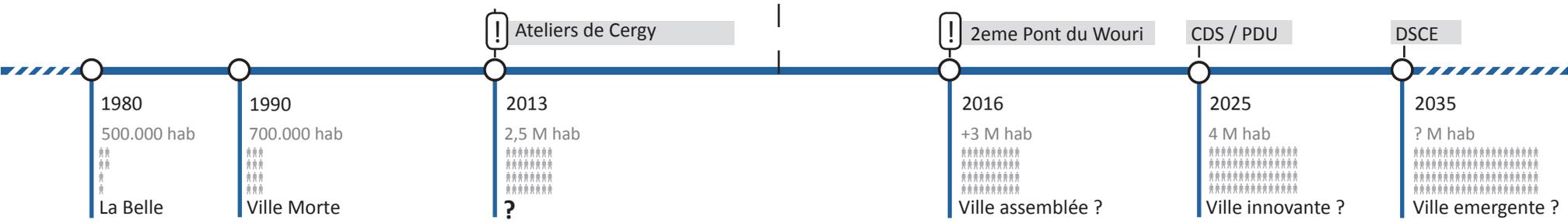


NOTRE VISION RÉSOLUMENT POSITIVE S'INSPIRE D'UNE BASE PRODUCTIVE EXISTANTE FAVORISANT LA CRÉATION DE RICHESSE.

EN D'AUTRES TERMES, IL S'AGIT DE FAVORISER L'ÉSSOR DES ACTIVITÉS INNOVANTES, PRODUIRE DE L'ACTIVITÉ (EX: DU BÂTI) ET METTRE EN RELATION DES ATELIERS DE FABRICATION DE LA VILLE (ARTISAN) ET L'INTELLIGENCE (UNIVERSITÉ).

AU REGARD DE CETTE NOUVELLE HIÉRARCHIE URBAINE ET DE L'ENSEMBLE DES ACTIONS PROPOSÉES, TOUTES LES CONDITIONS SEMBLENT RÉUNIES POUR ABOUTIR À L'ÉMERGENCE D'UNE VILLE ASSEMBLÉE.

Mesures d'accompagnement





Equipe B : Mbeyatowe

« LA VILLE PAR ET POUR LES HABITANTS »

Nom	Prénom	Spécialité	Nationalité
GUIGMA	Léandre	Architecte-urbaniste	Burkina-Faso
FERE	Cécile	Urbaniste	France
SYLLA	Abdoulaye	Urbaniste, Géographe	Sénégal
EL HUSSEINI	Nagi	Consultant-Aménagement	Liban
KOHLER	Gaëtan	Architecte, Artiste	France
BAPTISTE	Chrystelle	Architecte-urbaniste	Haïti
TOTINON	Merlin	Architecte, Socioéconomiste	Tchad



EQUIPE B

PARADOXES // L'INFORMEL, INDISPENSABLE ET INDESIRABLE

Alors que les frontières entre activités formelles, informelles et illégales sont parfois ténues, les activités informelles sont pointées du doigt et apparaissent à la fois indispensables et indésirables.

Indispensables, car elles constituent la principale source de revenus d'une large majorité des habitants de Douala et répondent à de réels besoins. Indésirables, car elles participent aux dysfonctionnements et au désordre urbains.

« Souvent le chat s'amuse avec la souris »*

Les activités informelles sont souvent définies en négatif par rapport aux activités formelles. Dans la réalité, les frontières apparaissent davantage ténues. Les travailleurs du secteur formel peuvent compléter leur activité par de l'informel. Les habitants recourent aux activités informelles au quotidien pour l'accès aux services ; la police les rançonne ; les institutions perçoivent également une partie des taxes liées à l'occupation de l'espace public par les commerces. Une partie des mototaxis (bendskinners) paient l'impôt libératoire auprès des mairies d'arrondissement. Des interactions fortes, apparaissent ainsi entre les activités formelles, informelles, voire artisanales, entre le légal, l'illégal et la corruption.



1- Les services de mobilité assurés par les mototaxis, les taxis, les cargos s'arrêtent souvent à proximité des principaux nœuds de communication, notamment les ronds-points, utilisant la voirie et les stations services

Des réponses à de réels besoins

L'activité informelle représente 90% de l'activité économique à Douala et constitue la principale source de revenus d'une très large majorité de la population.

Si les activités informelles sont dominées par des activités de commerce et de restauration, elles répondent également à des besoins auxquels les pouvoirs publics n'offrent parfois pas de réponse : mobilité (mototaxis, minibus), gestion des déchets (récupération et tri de la ferraille, des huiles de vidange, du verre), accès à l'eau (revendeurs d'eau) ou encore télécommunications.

Les activités informelles participent de la fabrique de la ville et de la gestion des services urbains, et jouent également un rôle de filet social dans l'économie. Ces activités, quoique souvent tolérées, ne sont ni reconnues ni légitimées pour les pouvoirs publics ou dans l'espace urbain.



comme points de charge et de décharge. Les activités indirectes de lavage, de réparation et de vente de pièces détachées sont souvent situées dans les rues adjacentes.

Des sources de dysfonctionnements urbains subis par tous

Localisées à proximité des marchés, des carrefours et le long des routes, les activités informelles sont source de dysfonctionnements urbains, en débordant sur les espaces publics, entraînant et profitant tout à la fois de la congestion et des ralentissements pour capter des clients.

Ces débordements, subis par tous, sont sources d'insécurité (accidents de bendskinners) et peuvent être à l'origine de catastrophes comme lors des incendies des marchés à Douala.



2- Le marché Congo après un incendie en juin 2013.

POSITIONNEMENT // POUR UNE VILLE PLUS AGREABLE A VIVRE ET INCLUSIVE

LA VILLE ORDINAIRE ET LE MÉTABOLISME URBAIN

Le parti pris a été de s'intéresser à la production de la ville ordinaire, celle des marchés, celle des bendskinners, celle des quartiers d'habitat spontanés dans les zones inondables. A travers une approche par le métabolisme urbain, nous nous sommes intéressés aux flux d'énergie, de matières, de personnes, de marchandises, mais aussi plus largement au rapport entre la ville et son environnement, à l'eau et au végétal.

FAVORISER LE BIEN-ÊTRE, FAIRE LA VILLE ENSEMBLE

L'objectif est de donner des pistes pour proposer un nouveau système fonctionnel au service de la ville, pour une ville moderne. Il ne s'agit pas de proposer une approche fonctionnaliste. Il ne s'agit pas non plus de proposer de grands espaces publics, aux coûts de gestion élevés.

L'enjeu est de faire émerger un nouveau rapport des habitants aux espaces publics, pour favoriser leur bien-être et redonner une image positive de la ville de Douala.

L'enjeu est également de permettre aux acteurs et usagers de la ville de sortir de la débrouillardise voire de la survie, pour favoriser le vivre ensemble. Il s'agit de sortir de la loi de la concurrence et du « premier arrivé, premier servi », et de promouvoir le « faire ensemble » en matière de fabrique de la ville et de gestion urbaine.

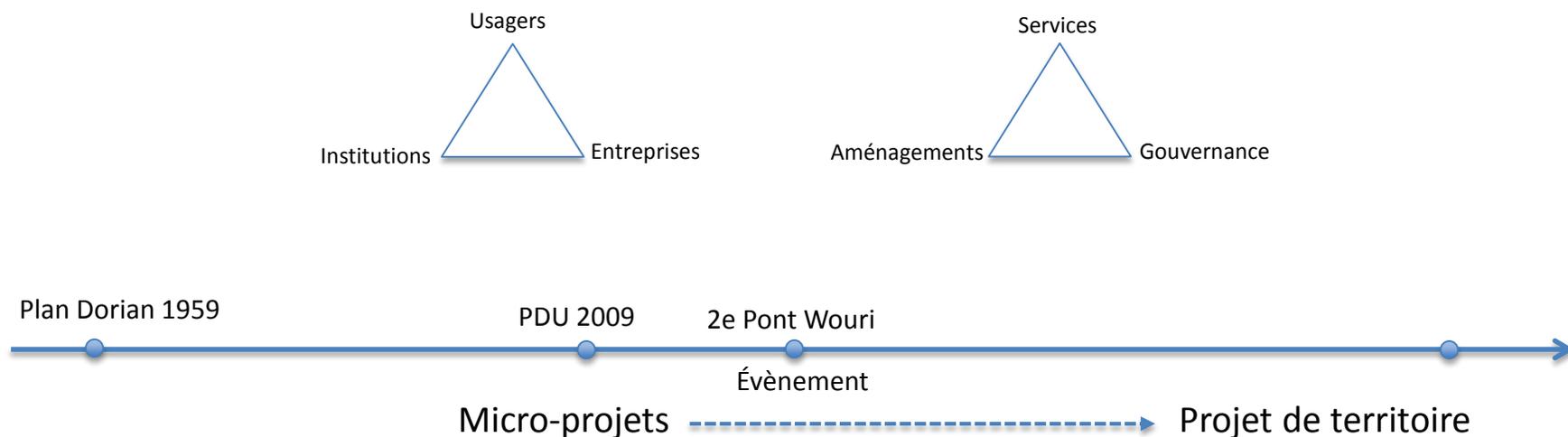
Pour repenser les espaces publics et leur gestion, les solutions sont nécessairement plurielles : des propositions concrètes d'aménagements, de nouveaux services et de nouvelles modalités de gouvernance et de gestion urbaine.

CONCILIER LES ECHELLES SPATIALES ET TEMPORELLES

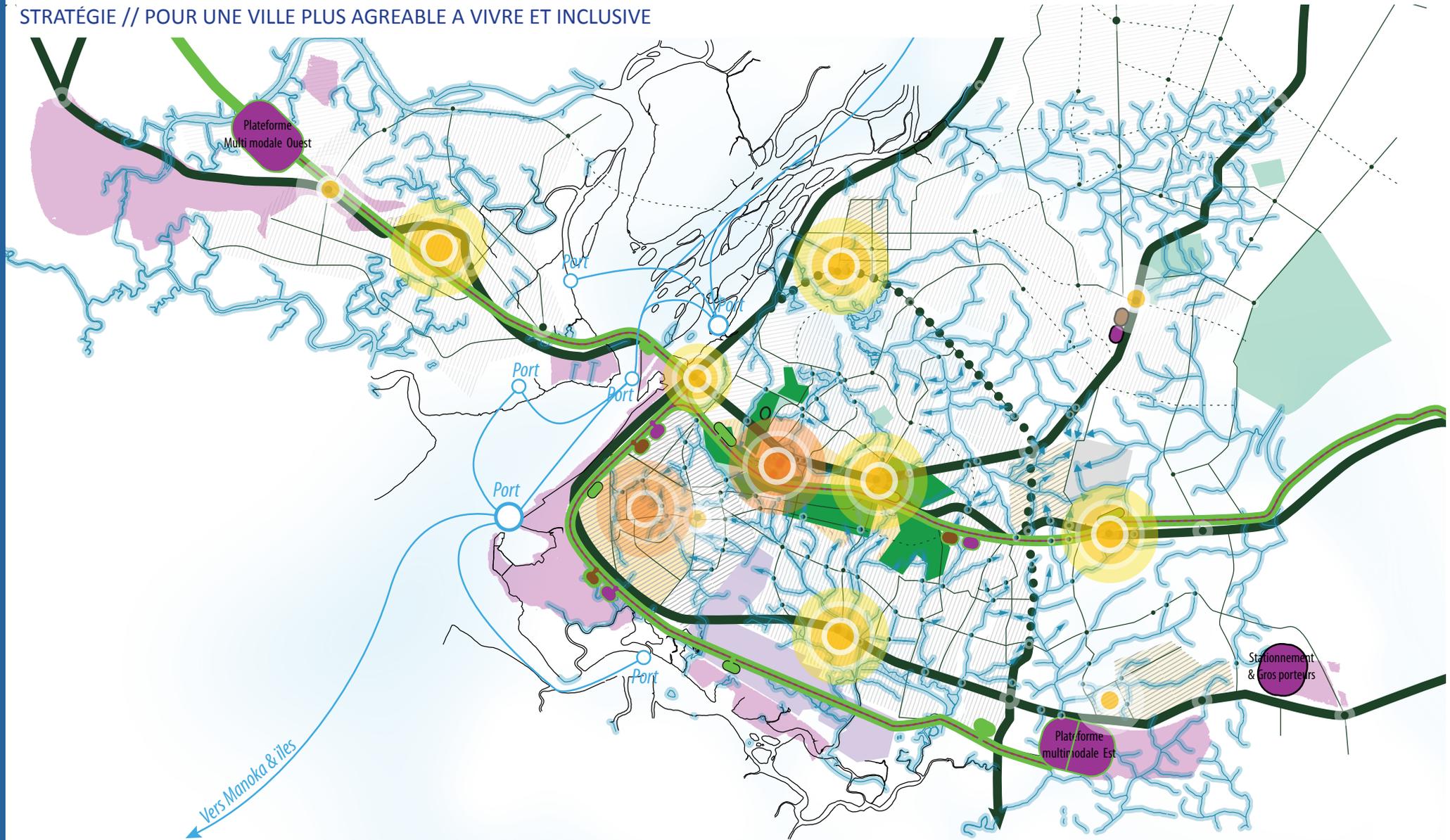
Des solutions concrètes et à court terme peuvent d'ores et déjà être proposées ou poursuivies, pour apaiser les frictions et les points de conflit dans le partage de l'espace public, en s'interrogeant sur les complémentarités et les modalités de coproduction possibles de services urbains, mais aussi les liens et les porosités à créer dans le tissu urbain.

Au-delà de ces petits gestes, la ville de Douala doit faire face à des enjeux majeurs à plus long terme. Les propositions doivent s'inscrire dans le temps long, à travers le renforcement de la stratégie territoriale énoncée dans le plan directeur d'urbanisme validé en 2009 et dont la mise en œuvre s'inscrit à l'horizon 2025.

Si ces propositions s'inscrivent dans la proximité, à la petite échelle, l'enjeu est que ces propositions fassent sens à l'échelle métropolitaine et participent de la fabrique de la ville de demain, celle d'une grande métropole de 4 à 5 millions d'habitants.



STRATÉGIE // POUR UNE VILLE PLUS AGREABLE A VIVRE ET INCLUSIVE



3 AXES D'INTERVENTION :

Conforter les micro-centralités / Créer des alternatives au « tout-routier » / Redonner la ville aux habitants

3 LEVIERS :

Optimiser le foncier existant / Optimiser le réseau ferroviaire pour l'organisation des services urbains / Retisser des liens urbains

LA PROLIFÉRATION DES ACTIVITÉS INFORMELLES DANS L'ESPACE PUBLIC, SELON UNE GÉOGRAPHIE CHAQUE JOUR RÉINVENTÉE DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE SOUTENUE (+ 100 000 HABITANTS / AN), CONSTITUE UN VÉRITABLE NŒUD GORDIEN POUR LES INSTITUTIONS. LES PROPOSITIONS ET IDÉES DE FAIRE RETENUES S'INSCRIVENT DANS UNE VISION STRATÉGIQUE QUI A POUR OBJECTIF DE « FAIRE SAUTER DES VEROUS » ET ENCLANCHER UNE DYNAMIQUE DE PROJET.

CONFORTER LES MICRO-CENTRALITES

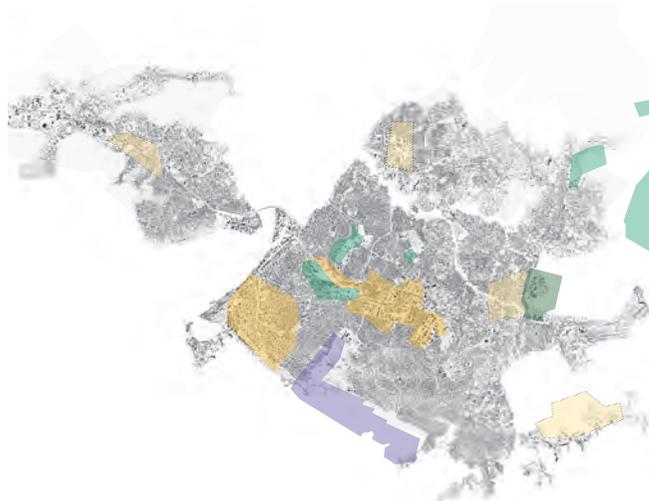
L'agglomération de Douala a connu une très forte croissance démographique, passant de 45 000 habitants en 1945 à plus de 2,5 millions d'habitants aujourd'hui. Le développement urbain s'est principalement fait selon un mode d'urbanisation extensif, avec un déplacement progressif du centre de gravité de la ville. De grandes réserves foncières sont encore disponibles à l'est et à l'ouest mais aussi au nord.

La ville de Douala ne peut aujourd'hui plus se satisfaire d'une seule centralité qui concentre les grandes fonctions métropolitaines.

Si l'autoconstruction est le mode privilégié de construction de l'habitat, la ville ne peut non plus se satisfaire d'un développement urbain extensif qui repousse sans cesse les limites de la ville.

L'enjeu est de conforter les micro-centralités existantes pour faire émerger de nouvelles centralités, caractérisées par une offre de services et d'équipements selon leur niveau d'importance (métropolitains, d'agglomération, de quartier).

Le premier levier est d'optimiser le foncier mutable existant dans les franges de la ville pour refaire la ville sur elle-même.



CREER DES ALTERNATIVES AU « TOUT-ROUTIER »

Les marchés, les carrefours et l'espace de la rue constituent les supports principaux de gestion des services urbains que ce soit pour les services de mobilité quotidienne, la collecte des déchets, les livraisons de marchandise en ville. Ces multiples activités créent des frottements, frictions et conflits dans les usages de l'espace public.

L'enjeu est de fluidifier les circulations et d'améliorer les conditions de déplacement, sans attendre la création de nouvelles infrastructures. Il s'agit de créer des alternatives au « tout-routier », pour l'organisation des mobilités quotidiennes, la livraison des marchandises en ville mais aussi la gestion des déchets. Le deuxième levier est d'optimiser le réseau ferroviaire, sous-exploité, pour améliorer la gestion des services urbains et apaiser les points de conflits dans l'espace urbain.



REDONNER LA VILLE AUX HABITANTS

Le territoire est marqué par d'importantes coupures urbaines, liées aux infrastructures mais aussi aux emprises industrielles. La ville est marquée par des ruptures fortes entre les quartiers planifiés et les poches d'habitat spontané. Malgré un site exceptionnel de double estuaire et un réseau hydrographique majeur, les rives et les berges sont peu accessibles, occupées par les industries et polluées par les effluents. La ville tournant le dos à son fleuve. Ces coupures contribuent à donner l'image d'une ville fragmentée. L'enjeu est de redonner la ville aux habitants, en retissant des liens entre les quartiers, les centralités et à l'échelle d'agglomération, pour permettre une réappropriation de la ville par et pour les habitants. Ces nouveaux liens peuvent être des liens de voirie, des liens piétons, ponctués de repères patrimoniaux marqueurs d'identité, d'espaces tampons ou de respiration aujourd'hui manquants, pour une ville plus proche de l'eau et de la nature.



DES SOLUTIONS CONCRETES //

MARCHE MBOPPI: AMENAGER LES ESPACES PUBLICS AUX ALENTOURS

Le marché Mboppi est un marché privé, construit par les commerçants sur un site appartenant aux pouvoirs publics. Initialement conçu pour 300 à 400 commerçants, il accueille aujourd'hui plus de 1500 commerçants officiellement déclarés.

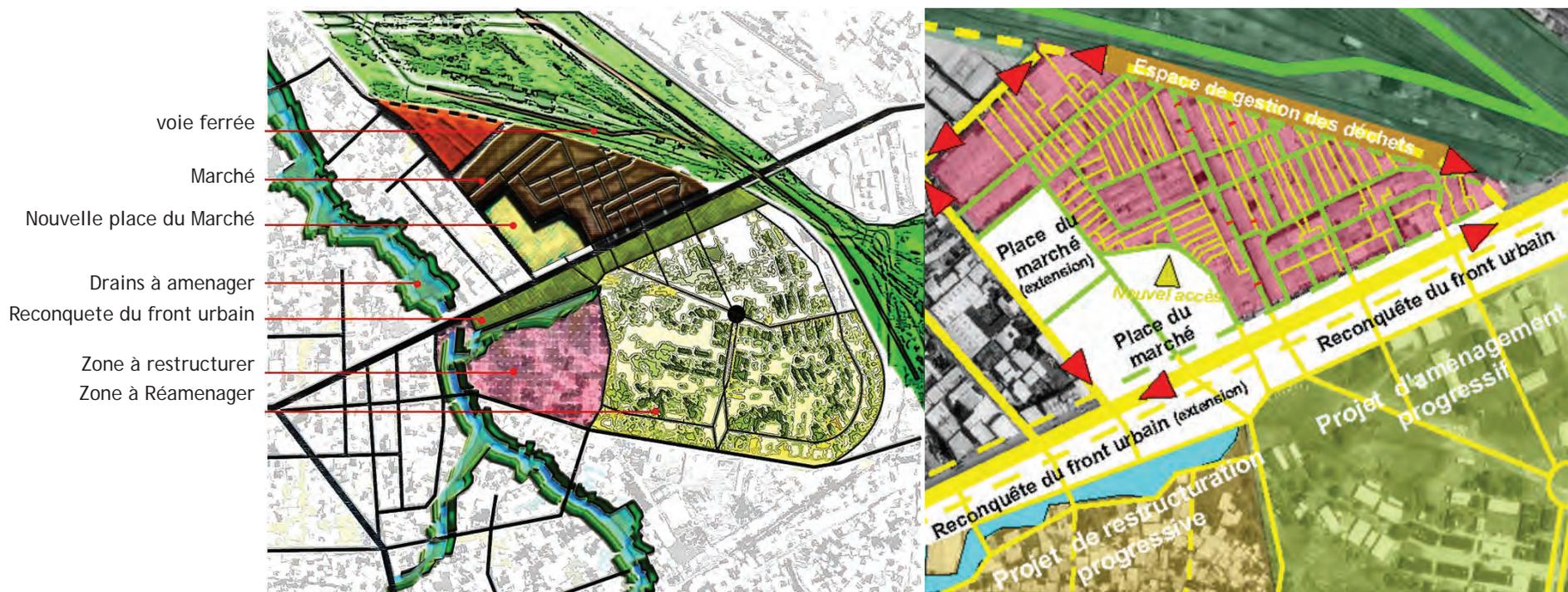
Il assure une activité de gros, demi-gros et de détail, avec une forte prégnance d'activités liées à la friperie, mais accueille aussi des commerces alimentaires, de papeterie, de cosmétiques, de quincaillerie et de produits divers (« warawra »).

L'espace intérieur est suroccupé, y compris dans les servitudes, posant d'importants problèmes de sécurité (incendie, évacuation). Les deux principales entrées du marché donnent sur le boulevard de l'Unité, débordant sur les trottoirs et la voirie.

Suite à un incendie, il a été partiellement reconstruit par les commerçants sur deux niveaux.

Les idées de faire portent à la fois sur la réorganisation des flux à l'intérieur et à l'extérieur du marché, en déplaçant notamment les entrées du marché, pour éviter qu'elles débordent sur le boulevard de l'Unité.

La conquête de nouveaux espaces publics doit permettre d'accueillir les activités informelles actuelles (vendeurs ambulants, benderskinners), en utilisant le foncier mutable situé à proximité du marché (camp militaire, terrain privé peu dense).



LES DRAINS, UN RÉSEAU STRUCTURANT DE LA VILLE POUR RETISSER DES LIENS

LE PROJET

Le réseau de drains est un réseau structurant de Douala sur lequel la Communauté Urbaine de Douala peut s'appuyer pour retisser des liens urbains, de nature et identitaires (les Sawa étant un « peuple de l'eau »).

UNE OPPORTUNITÉ

La Communauté Urbaine de Douala porte actuellement un projet de canalisation de 40 km de drains, financé par l'AFD. Ce projet constitue une opportunité, pour y intégrer un volet développement urbain, paysager et social. En l'absence de réseau d'assainissement, les drains servent à l'évacuation des eaux usées mais aussi de décharge, ce qui pose des problèmes sanitaires majeurs pour les populations des quartiers d'habitat spontanés.



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Requalifier les poches d'habitat spontané autour du réseau de drains:

- Aménager les entrées des poches d'habitat spontané autour des drains pour les désenclaver et créer des porosités entre le dedans et le dehors.
- Reconquérir les berges des drains, qui sont des espaces inondables, pour mieux gérer les risques et protéger ces espaces naturels, en relocalisant les habitants évincés.

Favoriser l'accès aux commerces et aux services urbains:

- Créer des espaces réservés pour les ruptures de charge entre taxis / mototaxis
- Favoriser la création de petits commerces, d'espaces récréatifs, de bornes fontaines pour accès à l'eau

Retisser des liens:

- Créer des espaces de sociabilité et de rencontres à proximité des drains, pour favoriser l'appropriation et la gestion de ces espaces par et pour les habitants.



L’AFFIRMATION D’UNE POLITIQUE DE TRANSPORT ALTERNATIVE AU TOUT-ROUTIER

Les embouteillages sont quotidiens à Douala, en particulier sur l’axe de la rue de la Réunification entre le pont du Wouri et le rond-point Ndokoti, qui supporte à la fois les circulations locales, régionales et nationales. La plupart des marchandises destinées à l’approvisionnement de la ville ou à la gestion des déchets sont acheminées par camion et traversent le centre-ville, contribuant à sa congestion. Voitures individuelles, minibus, taxis collectifs, cargos, clandos, mototaxis assurent 98% des déplacements. Le réseau de transport public urbain, constitué d’un parc de 70 bus gérés par la Socatur, est inefficace et insuffisant pour répondre à la demande de mobilité. Les benskippers ont envahi les rues de Douala, à l’instar des zemidjans à Cotonou et des mototaxis de Lomé. Ils sont devenus un des principaux modes de déplacement, permettent de desservir les quartiers d’habitat spontané. Ils génèrent également un nombre important d’emplois directs (chauffeurs) et indirects (réparation, pièces détachées), en particulier pour les jeunes sans emplois. Les benskippers sont cependant à l’origine de nombreux accidents de la route, souvent mortels.

Doter l’agglomération de réseaux de transports structurants:

Douala doit se doter d’un réseau de transport collectif structurant pour répondre aux besoins de mobilité de plus de 2,5 millions d’habitants aujourd’hui, et de 4 à 5 millions d’habitants demain.

L’optimisation du réseau ferroviaire existant peut permettre d’assurer le transport de masse de voyageurs et le transport de marchandises (gares de voyageurs existantes, gares de marchandises à créer).

L’affirmation d’une alternative au « tout-routier », tant pour le transport de voyageur que pour le transport de marchandises, peut contribuer à désaturer l’axe situé entre le pont du Wouri et le carrefour Ndokoti, sans attendre la création d’un contournement de la ville et la construction du 3e pont de Bonamoussandi.

Réorganiser le transport de marchandises:

Pour le transport de marchandises en ville, la solution proposée est de dissocier la distribution de gros de la distribution de demi-gros et de détail, en créant des pôles logistiques en périphérie et des espaces logistiques urbains en centre-ville, interconnectés au réseau ferroviaire et aux gares de marchandises.

Ces pôles et espaces logistiques peuvent être conçus pour intégrer l’approvisionnement et la distribution (entrée et sortie) mais aussi la gestion des déchets (évacuation), selon des temporalités et des espaces différenciés. Ces espaces pourraient s’appuyer sur les modes de transport informels existants et intégrer les activités de tri et de récupération.

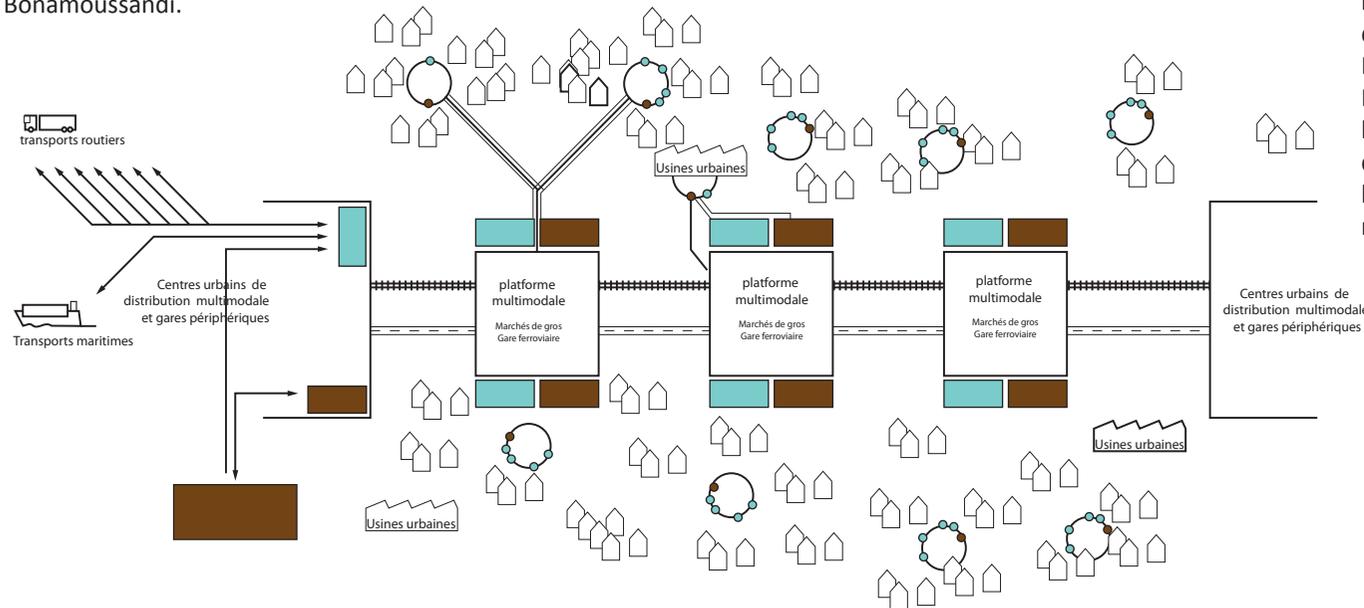
Hiérarchiser les différents modes de transport:

Pour améliorer les conditions de mobilité et l’accès à la ville, il s’agit également de conforter les complémentarités entre les modes de transport. Si les usagers combinent déjà dans leurs pratiques différents modes de transport (bus, minibus, cargos, mototaxis), ces services sont bien souvent concurrentiels.

Si les points de charge et de décharge sont souvent proches des ronds-points ou des stations-services, l’identification et la création de pôles d’échanges multimodaux peuvent permettre une meilleure hiérarchisation et une meilleure complémentarité entre ces différents modes de transport, selon leur rayon d’action.

Des aménagements de voirie et des espaces publics (végétalisation, mobilier urbain) peuvent permettre d’instaurer un meilleur partage de la voirie et d’apaiser les conflits, offrant davantage de place aux piétons.

La régulation des benskippers est une question épineuse. La poursuite des négociations entre les pouvoirs publics et les syndicats de mototaxis doit progressivement permettre de les recenser, d’améliorer la formation des conducteurs et la sécurité, en vue de conforter leur rôle pour les déplacements de proximité.



LA DORSALE DE DOUALA : L’AFFIRMATION D’UN PROJET DE TERRITOIRE

Réinterroger la vocation de ce site dans la stratégie territoriale du Plan directeur d’urbanisme validé en 2009 en affirmant une nouvelle centralité pour une métropole multipolaire



- Douala, une ville dense marquée par d’importants vides au cœur de la ville
- La Dorsale de Douala, une fracture dans le territoire urbain / paysage urbain (?)

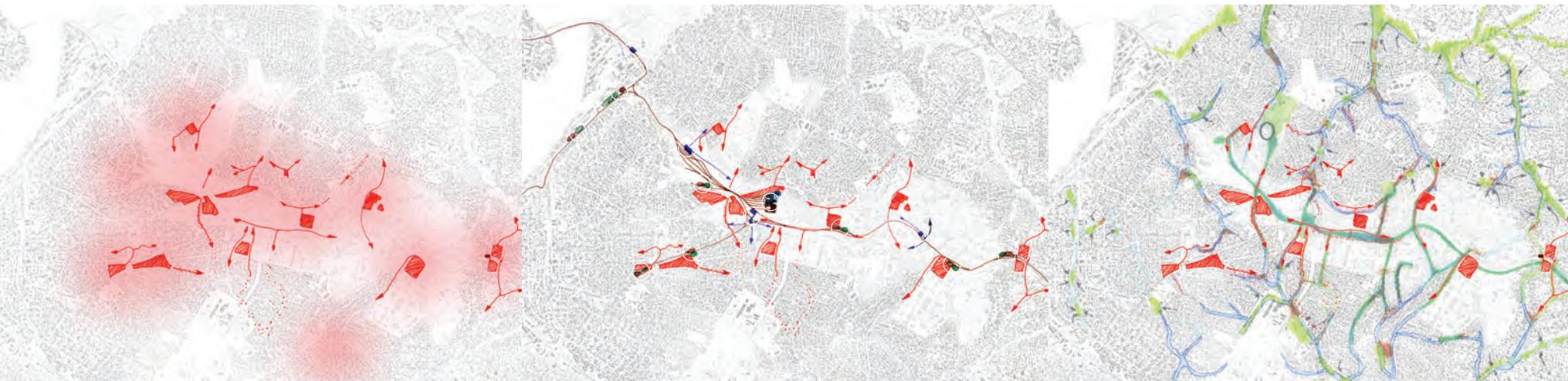


LA DORSALE DE DOUALA, UN SITE À LA CROISÉE D’AXES STRATÉGIQUES



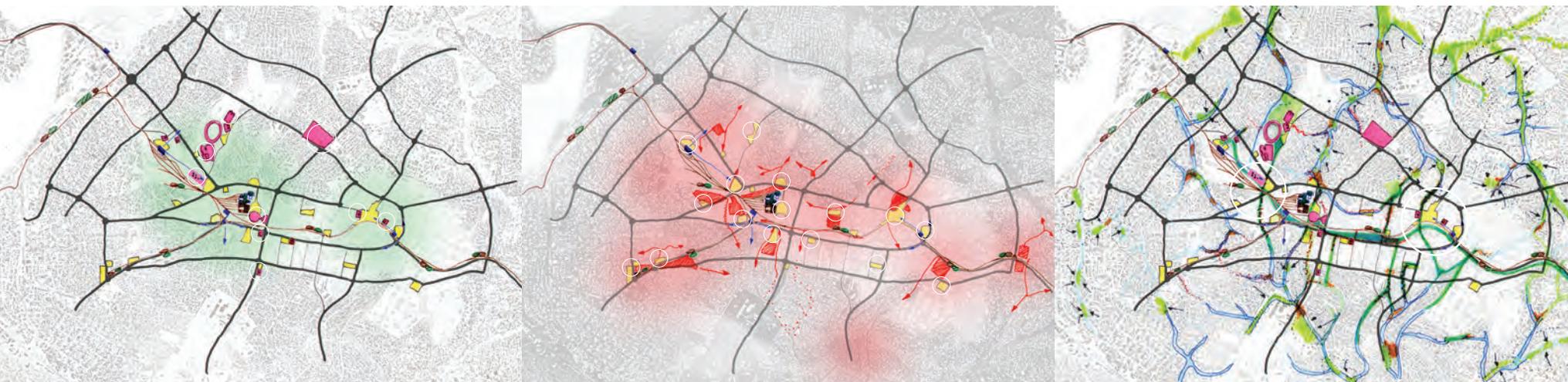
- De grandes emprises foncières situées sur des points hauts, liées aux activités portuaires et ferroviaires, militaires et industrielles
- Des activités commerciales à l’étroit, dispersées et qui débordent sur l’espace public
- Des frictions, des points de conflit et de congestion sur les voies structurantes et les espaces publics

RENFORCER LE TISSU ECONOMIQUE EXISTANT EN REORGANISANT LES SERVICES URBAINS ET EN CREATANT DE NOUVEAUX LIENS URBAINS



- Renforcer le tissu économique par la réorganisation et la création de nouveaux marchés spécialisés
- Relier ce tissu économique au réseau ferroviaire pour l'organisation des services urbains (livraisons, déchets)
- Relier le tissu économique au réseau de drains pour favoriser le développement de micro-activités (commerces, socio-culturel) au sein des quartiers d'habitat spontané
- Créer des porosités entre la ville centre et les quartiers d'habitat spontanée

TRANSFORMER L'IMAGE DE LA VILLE DE DOUALA POUR AMELIORER LE CADRE DE VIE ET FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE



- Créer des équipements culturels (centre culturel, halle d'exposition pour l'artisanat) et révéler le patrimoine historique et industriel de la ville de Douala (quartier Deido, site pétrolier)
- Créer des espaces publics « tampons » marqueurs d'identité et connectés au réseau viaire de la ville planifiée et au réseau de drain de la ville spontanée
- A court terme, conforter les micro-centralités autour de l'étoile de Mboppi et autour de Nkodoti



- *A plus long terme, faire émerger une nouvelle centralité autour de la dorsale de Douala pour réguler le métabolisme de la ville.*
- *Refaire la ville sur elle-même, en redessinant une nouvelle trame urbaine et de nouveaux îlots (activités artisanales au cœur et logements et commerces en rives)*



Equipe C : Double balle, Trois morts

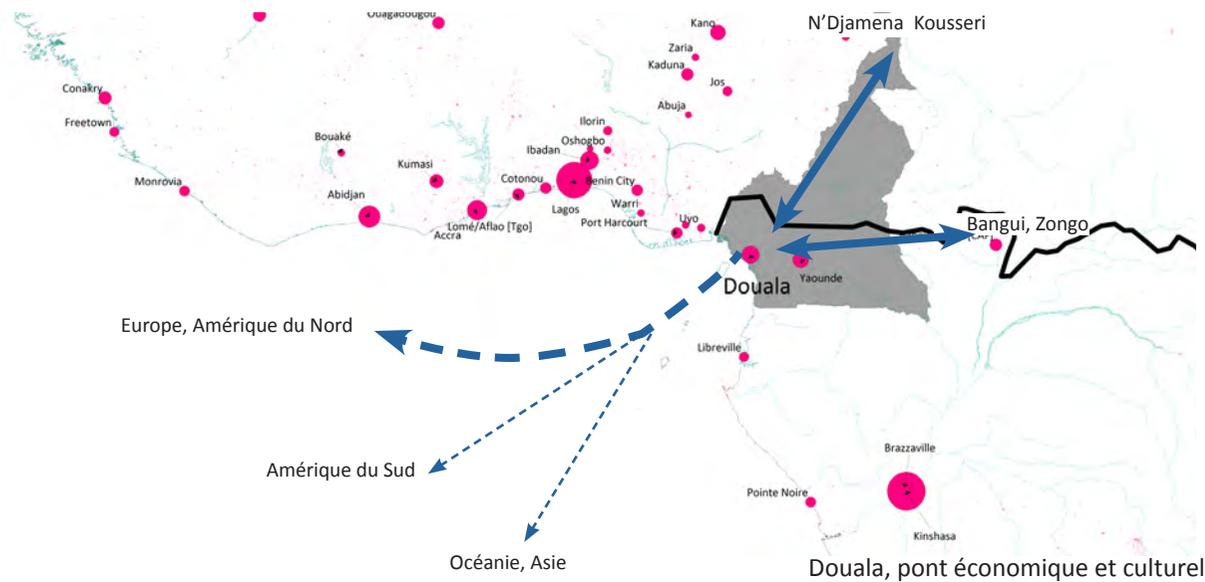
« LA VILLE PAR ELLE-MÊME »

Nom	Prénom	Spécialité	Nationalité
TCHAMOU	Blandine	Environnementaliste	Cameroun
GAGNEUX KEBE	Julie	Architecte-urbaniste	France/Guinée
GAZEL	Hervé	Géographe, Maître de conférences	France
PENDZEL	Thomas	Réalisateur, Ingénieur	France
SCHREPFER	Alexandre	Architecte	France
DEMET	Axel	Economiste, Chercheur	France
CASSE	Lamine Ousmane	Géographe, Urbaniste	Sénégal

EQUIPE C



AU COEUR DU PANAFRICANISME



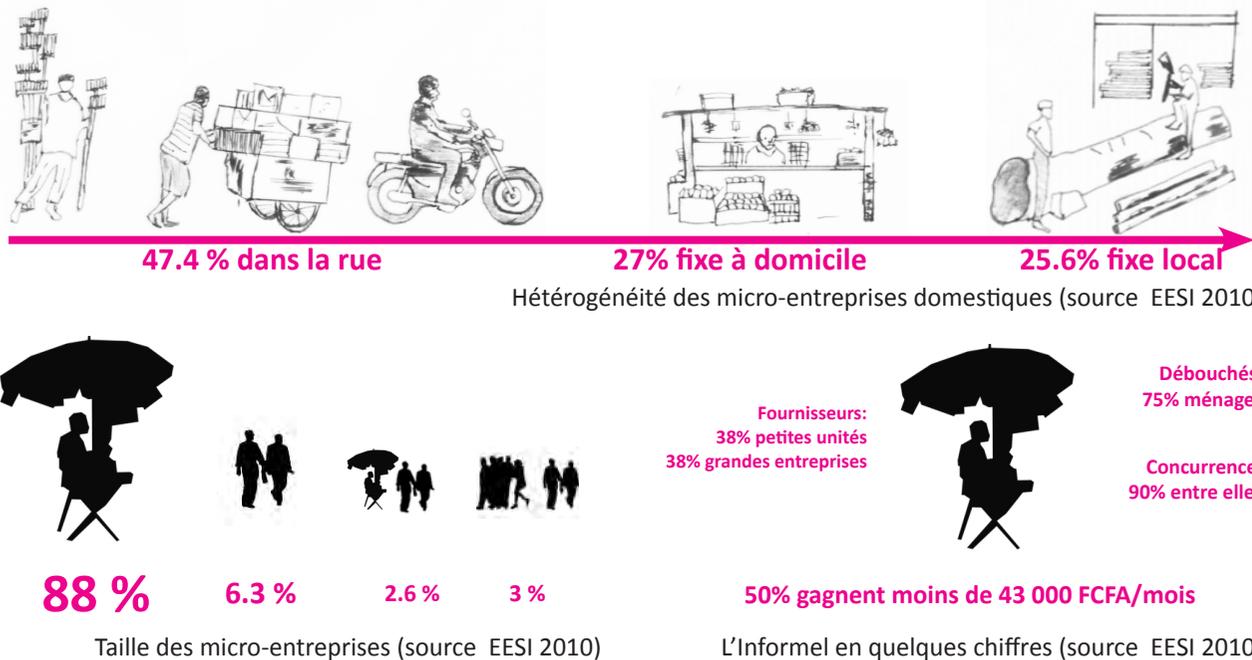
Douala, ville portuaire à l'embouchure du fleuve Wouri, possède un hinterland au-delà du Cameroun vers l'est en direction de Bangui et vers le nord en direction de Ndjama au Tchad. Elle a une place singulière dans le système des villes africaines régionales et peut revendiquer son panafricanisme : Lagos est la plus grande ville d'Afrique de l'ouest, Kinshasa-Brazzaville domine la hiérarchie de l'Afrique centrale — et Douala est un pont entre les mondes bantous centrafricains et les mondes d'Afrique de l'ouest.

Son développement est relayé par d'importantes villes régionales à la croissance rapide (6 d'entre elles ont entre 250 et 500 000 habitants) qui attirent beaucoup des nouveaux urbains, constituant un système de peuplement régional. La ville va continuer à croître mais à un rythme ralenti ; elle est à un moment clé de son développement.

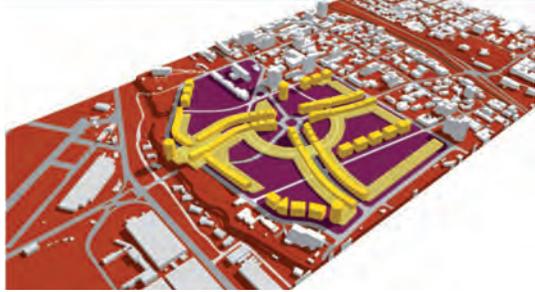
Un modèle de ville fonctionnelle à dépasser

Capitale économique, la ville est structurée par ses grandes infrastructures : port, voie ferroviaire, dépôts. Elle est assujettie à sa fonction de « porte de sortie » pour l'exportation de matières premières épuisables. Non seulement ces grands espaces mono-usages sont des coupures majeures dans l'espace, mais ils génèrent finalement peu d'emplois : entreprises publiques et privées confondues pèsent moins d'un quart du total. L'activité de l'écrasante majorité des Doualais (78%) s'exerce déjà dans les micro-entreprises domestiques. Elles opèrent à la fois dans les secteurs de l'industrie (26%), du commerce de détail (35%) et des services (41%). Malgré leur importance, elles sont largement ignorées des plans urbains et économiques.

Le modèle que nous proposons et déclinons consiste à partir des micro-activités et plus largement des micro-usages dans la conception des espaces. Il aboutit à une ville qui se réapproprie son centre et réaffirme son identité en faisant usage de toutes ses énergies sous-exploitées.



Nouveau modèle d'économie urbaine et de l'espace



Plan projet d'un «Central Business District»



Planification essentiellement routière
Élargissement routier des voiries 2025
extrait élaboration du PDU 2009

Une trajectoire de développement inévitable : s'appuyer sur la micro-activité

D'ici 2025, la population de la ville aura gagné 900 000 habitants nouveaux et devra créer 470 000 nouveaux emplois. En supposant que l'emploi dans les entreprises privées augmente au rythme effréné de 70% (i.e. créer 112 000 nouveaux postes), il représentera seulement 20% du total... De plus, un développement industriel rapide est d'autant moins crédible que la main d'œuvre est peu éduquée et peu qualifiée [45% ont un niveau école primaire ou inférieur à Douala et seulement 43% ont une formation professionnelle]. Autrement dit, quelle que soit la performance économique des années à venir, la grande majorité des individus rejoignant le marché du travail à Douala viendront s'intégrer au tissu des micro-entreprises domestiques. Il est donc indispensable de reconnaître la place de ce secteur et de s'appuyer sur son potentiel de développement.

Les conditions d'emploi y sont réputées difficiles et le revenu faible. Pourtant, son potentiel n'est pas nul: 51% des jeunes déclarent y désirer un emploi (contre 44% dans le public). Parmi les chefs de micro-entreprises, 78% pensent que leur activité a un avenir et 69% souhaitent que leur enfant la reprenne. Ils investissent beaucoup (c'est le cas du tiers d'entre elles sur une période de 12 mois) malgré un niveau de capital faible ; surtout, ils expriment un vrai besoin de politiques d'appui.

Il est possible et relativement peu coûteux de porter attention à ce secteur pour le dynamiser et l'intégrer dans l'espace; malgré cela, aucune ville africaine n'a encore choisi cette voie. C'est ce que nous proposons pour Douala: une approche innovante qui marquera son originalité par rapport aux autres métropoles.

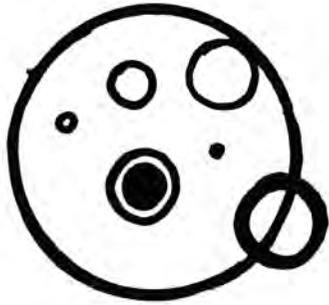
Stratégie générale

Admettons la place prépondérante de la micro-activité, des transports de petite échelle et des micro-pratiques dans l'économie et le fonctionnement de Douala. Considérons qu'ils sont des acteurs de son développement et de son identité, puisqu'étant la principale source d'emplois et de revenu pour ses futurs habitants.

Nous proposons de dépasser le stade des grands projets d'équipement tenant de l'urbanisation planifiée. Ceux-ci ne font pas la ville : ils l'enferment dans sa fonction d'infrastructure portuaire. **Nous proposons une nouvelle stratégie consistant à s'appuyer sur ces éléments qui font la ville mais ne sont pas reconnus comme tels : l'habitat spontané, la micro-activité, les petits déplacements et la toponymie.**

Il ne s'agit ni de formalisation autoritaire, ni de laisser faire anarchique, mais plutôt de trouver un modèle innovant d'espace, de gouvernance et de d'interactions qui permettront de faire émerger un nouveau modèle de ville africaine ; Douala a aujourd'hui l'obligation d'anticiper sur des évolutions sociales et des innovations technologiques pour se constituer au-delà des infrastructures inabordables qui guident aujourd'hui sa planification.

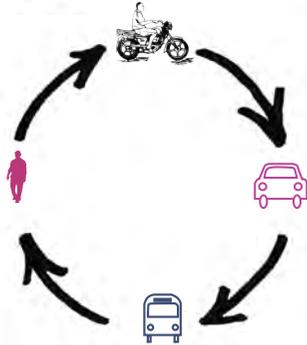
Le second élément de stratégie est justement de reconsidérer les services rendus par les grandes emprises monofonctionnelles par rapport aux contraintes qu'elles font peser sur l'espace. Si leur utilité finale n'est pas claire dans un avenir proche, leur usage doit être repensé pour desserrer l'étau qui pèse sur le centre. Il faut transformer les réserves de demain en projets d'aujourd'hui.



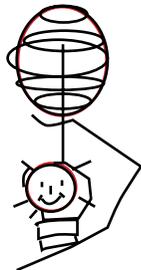
L'espace inclusif



La route de l'eau et ses quartiers



La mobilité intégrée



L'identité émergente

UN TERRITOIRE, DES ACTIONS

Le centre ville est aujourd'hui un territoire à part. L'accès à l'eau est devenu pratiquement impossible, en dépit du fait que l'axe historique originel longe le fleuve. L'axe économique est-ouest (route et voie ferrée) a une importance régionale démesurée en l'absence de voie de contournement. Enfin, le réseau de talwegs dessine une hydrographie unique mais inexploitée.

La croissance de Douala est clairement orientée vers le nord et l'est ; l'avancée de la ville sur ces axes en est d'autant plus rapide. Les besoins en déplacement, qui augmentent au moins aussi vite que la démographie, ne sont pas satisfaits du fait de la saturation de l'axe Est-Ouest et du manque structurel de liaison nord-sud que causent les infrastructures ferroviaires. Il y a aujourd'hui six franchissements seulement sur les 10 km reliant le pont du Wouri à la route des Chinois.

Notre stratégie se décline en quatre projets d'échelles différentes :

L'inclusion de la micro-entreprise dans l'espace se traduit d'abord par une nouvelle conception de la rue partagée, qui peut se généraliser facilement à une bonne partie de l'agglomération.

De façon complémentaire, l'exploitation des drains pour créer des micro-centralités permettra d'une part de trouver de nouveaux espaces pour les activités, et de l'autre de désenclaver et valoriser les quartiers spontanés.

Troisièmement, nous proposons une mobilité unifiée basée sur les déplacements doux qui conduit logiquement à requalifier la coupure ferroviaire centrale.

Enfin, il s'agit de faire émerger l'identité de la ville à partir de sa toponymie, de sa géographie et de ses potentiels de développement localisé.



La micro-entreprise est le marqueur culturel urbain



L'activité et les interdits, la signalétique du privé

Douala, un espace conflictuel

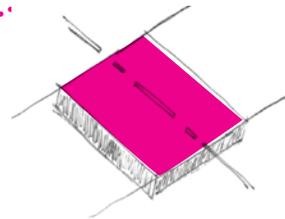
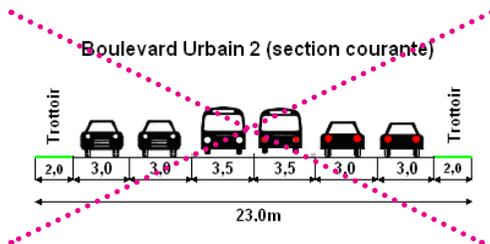
La micro-activité caractérise la ville ; elle anime et mobilise l'espace le long des voies et participe à l'écriture de son image, devenant ainsi un marqueur culturel urbain. Elle dessine les lieux et les points de rencontres par sa forme et ses enseignes. Pourtant, les routes souffrent dans leur majorité d'un débordement de ces activités sur la voie, de l'absence d'un espace d'intersection entre piéton, activité et voiture où chacun trouve sa place.

De la route à la rue : la ville inclusive et appropriable

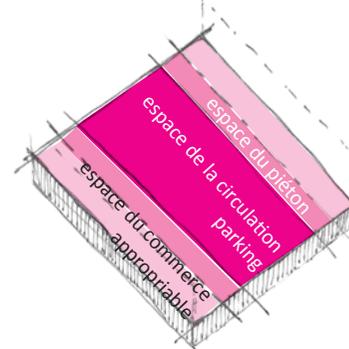
L'urbanisme de planification dessine l'espace de la voirie et lui attribue des dimensions standardisées : la route, voie de circulation, mesure 3 à 3,5 m. de large quelle que soit sa destination (extrait du PDU 2009). Un tel espace est au départ conçu pour une circulation rapide (100km/h) et ne qualifie pas la bordure. L'activité n'y a pas sa place. La rue au contraire est un espace desservant les habitations et locaux de part et d'autre dans lequel toutes les fonctions sont prises en compte. Elle constitue un espace partagé.

Passer d'un concept à l'autre permet de reconnaître l'espace de la micro-entreprise. Dans un premier temps, il s'agit d'une réponse directe d'amélioration du cadre d'exercice des activités: 32% des unités de production exerçant dans la rue de façon improvisée évoquent spontanément le lieu comme problème majeur. Dans un deuxième temps, il s'agit de concevoir plus largement les rues comme des lieux communs. Nous dépassons l'idée d'une sacralisation du public/privé, et parlons de lieu appropriable par tous.

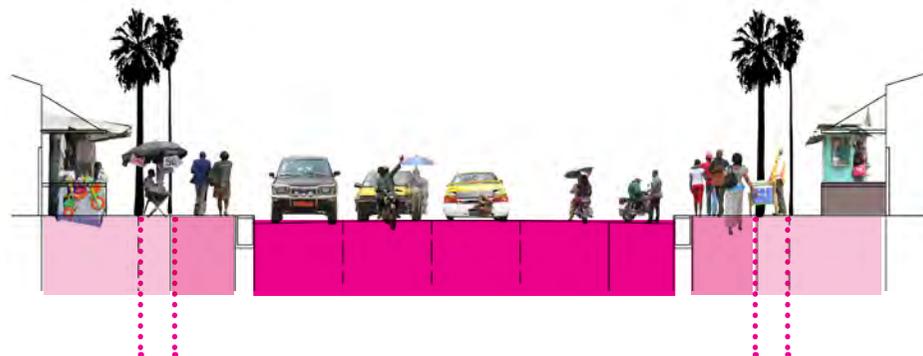
Cette démarche, aussi simple qu'elle paraisse, consiste à faire de Douala la première métropole africaine attribuant une place à la micro-activité et intégrant son fonctionnement comme partie prenante de la fabrication de la ville africaine.



Des routes et des délaissés



Des rues, des lieux communs

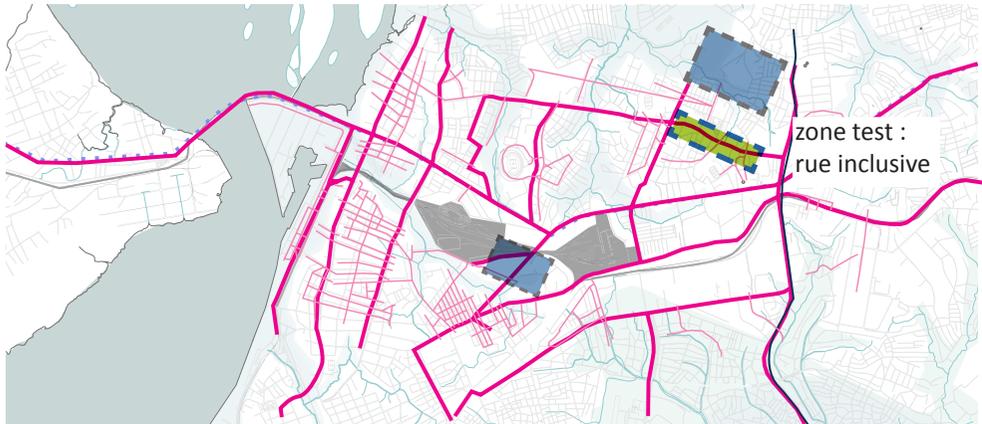


..... La ligne du vivre ensemble

- L'appropriation commerciale: 1 à 3m selon les voies et largeurs 1 mètres commerce ambulant +plantations
- L'espace du piéton
- La voirie: 1*2 voie 5.6 m min. 2*2 voies 11 m Dépose-minute parking si possible

La rue, un système inclusif

L'ESPACE INCLUSIF

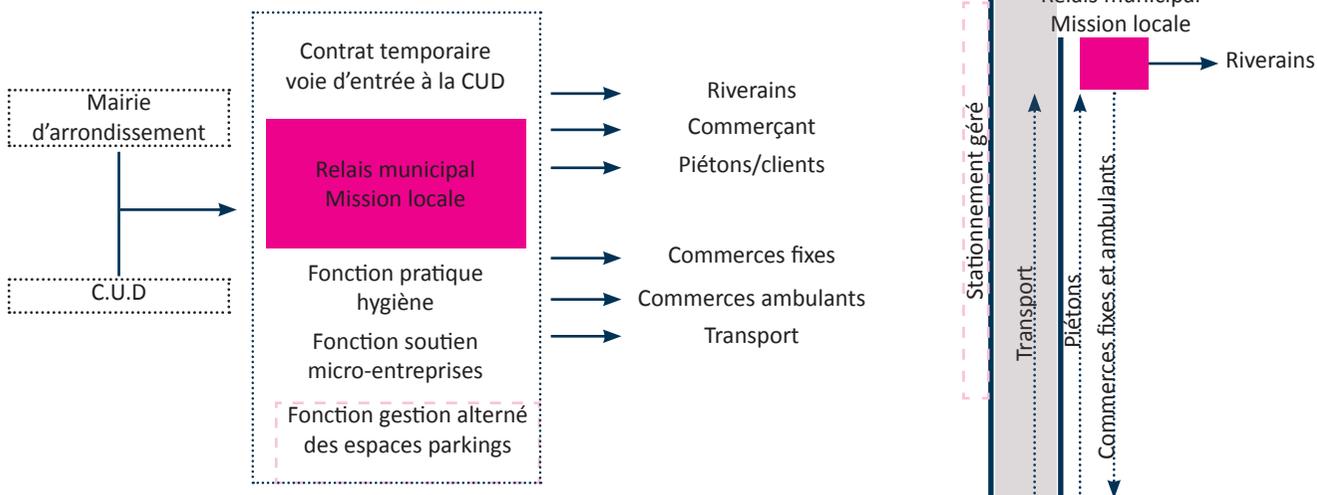


-  Zone test : rue partagée
-  Généralisation à moyen terme aux voies principales
-  Puis aux axes de quartiers
-  Des projets à long terme, le cluster universitaire et le cluster artisanal

Des axes assemblés



Exemple marginal d'un espace inclusif existant à généraliser et améliorer



Modèle d'économie et de gestion de l'espace urbain

Un nouveau contrat social au niveau local

La rue partagée nécessite une réflexion sur sa gestion pour être durable, engageant les acteurs que sont la C.U.D, la Mairie d'Arrondissement, les commerçants, riverains et clients.

Nous préconisons pour ce faire la mise en place de **relais dynamiques et citoyens** auprès des populations. Il s'agit d'abord d'installer des équipements communs : toilettes, eau et douches. Il s'agit aussi de relais d'information. Ces relais seraient assurés par des jeunes en contrat à durée déterminée de 1 à 3 ans non renouvelable. Cette mission serait pour eux une formation et une voie d'entrée dans l'administration ou l'animation locale. Ils seraient responsables des équipements municipaux (toilettes, douches), ainsi que du soutien et de l'information des micro-entrepreneurs environnants. Ils établiraient une relation active avec les riverains habitants ou commerçants, et les autres acteurs : un point mensuel sera organisé afin d'évaluer et améliorer le fonctionnement de la rue. Les comités locaux, les comités d'hygiène voire même les chefferies traditionnelles pourraient aussi jouer un rôle. Enfin, un mécanisme d'encouragement tel un concours des quartiers propres pourrait être promu. Il s'agit globalement d'assurer une relation féconde générant des obligations partagées.

Une condition nécessaire: repenser le cadre légal

Les micro-activités font face à un vide légal, que ce soit pour les règles d'enregistrement ou la fiscalité. Ces deux aspects sont pensés et adaptés pour les petites et moyennes entreprises — qui ne constituent qu'une part infime du tissu productif — et force les micro-firmes à opérer *de facto* dans l'illégalité. A titre d'exemple, l'impôt libératoire s'applique actuellement jusqu'à 10 millions de francs annuels (à comparer aux 516 000 francs annuels médians des ME) et nécessite un bail et un numéro de contribuable.

Ce flou généralisé et cette illégalité de fait (92% ne sont pas enregistrés) constitue un terrain propice à la corruption : sur 12 mois ils doivent dépenser en moyenne 28 000 francs en «cadeaux» et amendes sans reçus. Il est indispensable d'instaurer un cadre légal spécifique qui allège les formalités d'enregistrement pour ces unités, légalisant leur existence, puis de le compléter par une fiscalité progressive et incitative qui épargne les plus petites unités et ne décourage pas l'expansion des moyennes.



Espace de rassemblement (jeux, microarchitectures du commerce et structuration de l'habitat autour du ruisseau)

Kiosque 2*2m



Etal 1*1m



Kiosque 1*1m



Présentoir 1*1m



«Nguéa Madiba»

C'est un projet de réappropriation et d'aménagement en voies piétonnes commerçantes des ruisseaux naturels devenus des voies d'évacuation des eaux de pluies, des eaux usées — et in fine des déchets. Notre projet est de révéler une géographie naturelle enfouie, mal utilisée. Valoriser ce réseau pour en faire un lieu de vie et d'activité qui permettra de remédier à leur fort niveau de pollution et à la dégradation des nappes qui en résulte. Une fois transformés en espace public par une succession de micro centralités, ces lieux seront réappropriés par les habitants. Ils permettront aussi de créer des nouveaux lieux de passage pour la marche à pied et de relier plus facilement des parties de la ville qui sont pour l'heure enclavées (quartiers non tramés en particulier).

A l'heure actuelle, seuls 10km des ruisseaux sont canalisés dans une structure solide. Un projet en cours financé par l'AFD prévoit d'étendre ces équipements sur 40km supplémentaires. Nous proposons un aménagement progressif de ce réseau de ruisseaux et de drains en commençant par le projet pilote proche de BP cité (le drain Tongo Bassa) qui est inclus dans le plan AFD, et qui est l'un des axes les plus longs traversant la ville jusqu'à Douala nord.

Le cheminement piéton incitera à l'émergence de commerces spontanés. Une partie de l'excès d'activités sur les rues principales se reportera vers ces voies secondaires (et en premier lieu les habitants du quartier qui allaient exercer leur commerce sur les voies principales). C'est une occasion de promouvoir des microarchitectures — entre kiosque et étals — dont nous proposons des modèles à auto-construire. Ces chemins permettent aussi l'émergence de jardins.



Microcentralité, une placette qui enjambe le ruisseau



Les Jardins partagés

Espace piéton et transport non motorisé

Placette, microcentralité

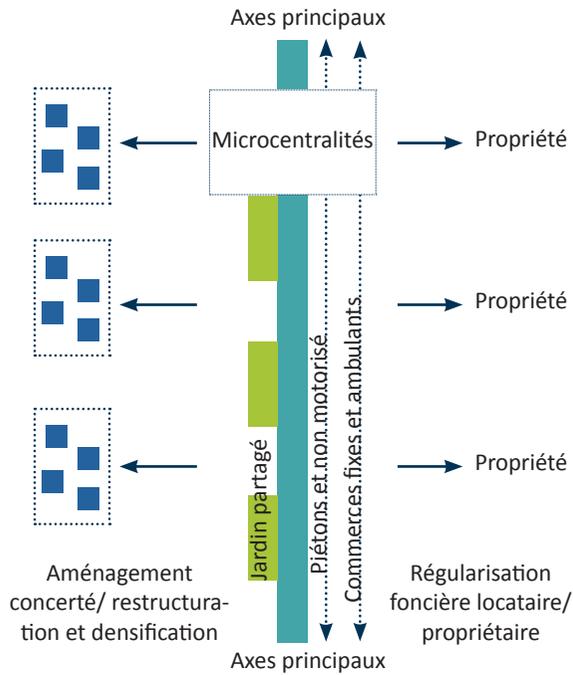
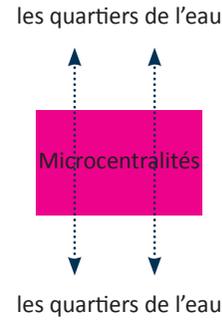
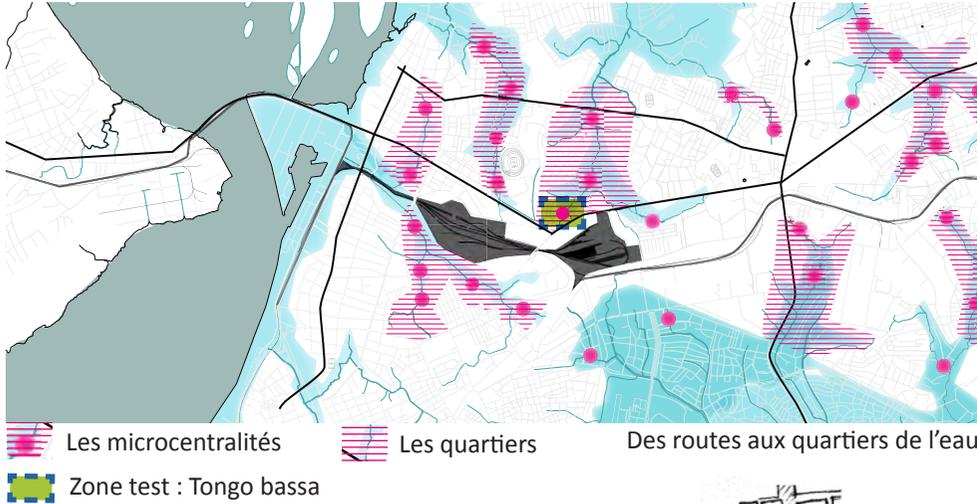
Espace de jeux, rassemblement

Entrée du quartier depuis les axes, Désenclaver ces axes

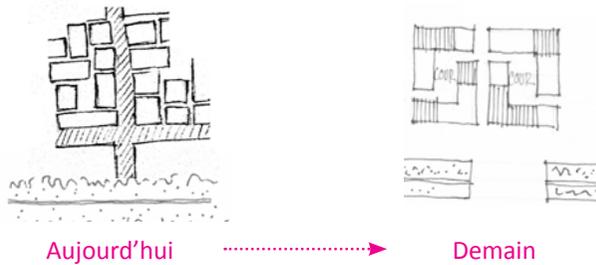
La route de l'eau, le ruisseau

Les quartiers de l'eau

Des microcentralités aux quartiers de l'eau



Exemple de gestion pour une restructuration des quartiers de l'eau



De l'habitat spontané à la cour inclusive, conservation d'une forme



4 maisons groupés autour d'une cour
Un exemple de structuration évolutive de l'habitat

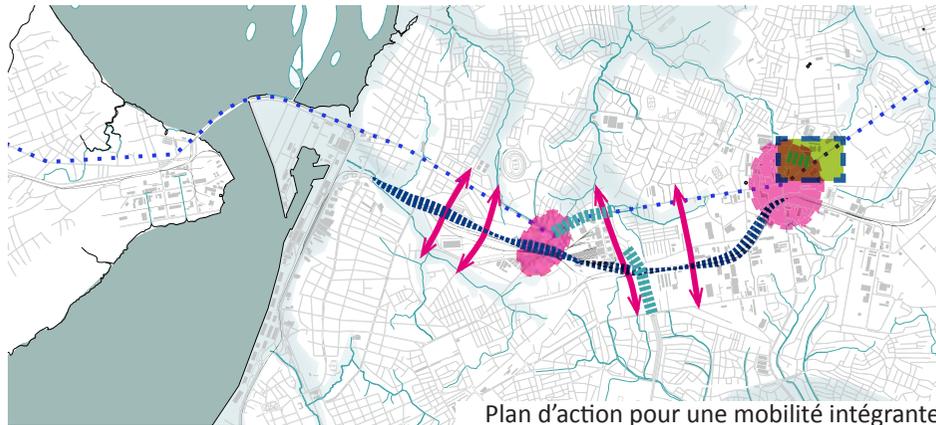
LES QUARTIERS DE L'EAU

Les problèmes de partage de l'espace, des jardins, de la gestion des déchets et de l'exercice de l'activité économique se poseront de façon similaire à celle de la rue partagée. Pour être durable, la gouvernance locale des routes de l'eau devra, à l'image de celle des rues, être participative. En plus d'y impliquer les mêmes acteurs, un rôle sera joué par les associations de jeunes du quartier, les comités de quartiers et les « relais municipaux ». Les commerçants et vendeurs ambulants seront soumis au paiement des impôts locaux ; un pourcentage négocié de ces impôts seront directement versés dans la caisse de l'entretien et de la rénovation du site.

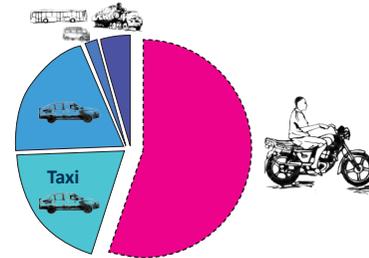
L'équipement public de ces chemins représentera un coût relativement réduit pour la ville. Des dallages en béton alvéolaire de type « Evergreen » permettront la stabilisation des sols. Le bois sera utilisé comme matériau principal pour la création des passerelles-places. Des bordures bois permettront de définir les limites des jardins partagés. Enfin quelques jeux d'enfants pourront y être installés à moyen terme.

Les quartiers de l'eau

La question foncière et du logement reste une équation pour la ville de Douala. Dans cette dynamique, nous proposons d'améliorer le cadre bâti dans les bas-fonds pour débiter par l'entrée des micro-centralités. Valoriser ce foncier, c'est accompagner les locataires à devenir propriétaire d'un bien immobilier pour un aménagement cohérent et concerté (gestion commune de la circulation des eaux, de l'assainissement etc.). La promotion de la détention de titres de propriété offre une possibilité d'accès au crédit en servant de gage, ce qui permet de développer les activités à une autre échelle. Il est aussi possible de penser la densification de ces quartiers valorisés en créant un habitat groupé autour de cours communes reprenant la forme initiale. En y érigeant l'unité de base que chaque habitant pourra augmenter d'un étage et d'une terrasse quand il en aura les moyens, la densité pourra être doublée. Ce travail permettrait de proposer un module bois en surélévation, module préfabriqué.



Plan d'action pour une mobilité intégrée



Répartition modes de déplacement

- ■ ■ ■ ■ aménager ponctuellement des itinéraires piétons le long de la voie ferrée
- ◄ ► permettre aux modes de transport doux de mieux passer du nord au sud
- ■ ■ profiter des réserves disponibles pour des actions immédiates
- ■ ■ Zone test : la rue des Benskins, traverser la base Pérenco

Reconnaître les modes ignorés ou méprisés

Le PDU prévoit de nombreux investissements à long terme et à fort coût qui concernent surtout les déplacements VP et Bus...qui s'avèrent être en pratique les modes minoritaires. L'examen des usages montre que le premier mode est la moto-taxi, dite benskin. Très mal considéré, il est pourtant souvent préféré à la marche à pied, rendue trop difficile par l'envahissement ou le délitement des surfaces qui lui sont consacrées.

Mais pour limiter la hausse de l'usage des voitures personnelles (VP), toutes les alternatives sont utiles. La première d'entre elles est l'établissement d'un «Plan de déplacements piétons» listant les interventions simples sur l'espace public ou dans les quartiers qui permettent les circulations piétonnes. La seconde est le minibus privé (dit Cargo), sous-utilisé : une réglementation ad hoc est souhaitable pour leur donner un statut.

Enfin, la benskin est un transport collectif individuel décrié mais qui préfigure un usage qui sera bénéfique. L'intérêt suscité ailleurs par les vélos ou voiturettes électriques en libre service montre qu'un échelon fin de transport collectif est indispensable. Si les benskins étaient électriques et sécurisés, ils feraient l'admiration du monde entier.

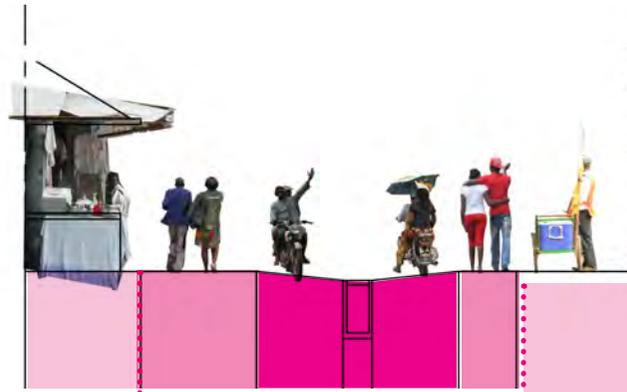
Les propositions suivantes concernent l'avenir immédiat. Elles s'appuient sur des terrains réservés pour des infrastructures routières. Leur aménagement répond aux besoins d'aujourd'hui et protège leur utilisation future.

La promenade du Rail

Les emprises ferroviaires sont utilisées, en dehors de toute considération de sécurité, comme lieu de circulation, de déambulation ou comme aire de jeu. C'est un endroit prisé pour son calme et sa végétation. Une première action consiste à identifier les sections de la voie ferrée les plus empruntées par les piétons et assigner une partie de l'emprise ferroviaire à la sécurisation de leur trajet ainsi qu'éventuellement à l'installation légère de zones de détente.

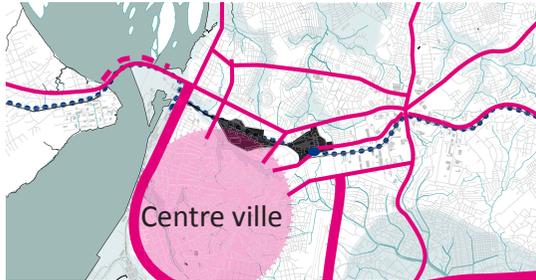


La promenade du rail

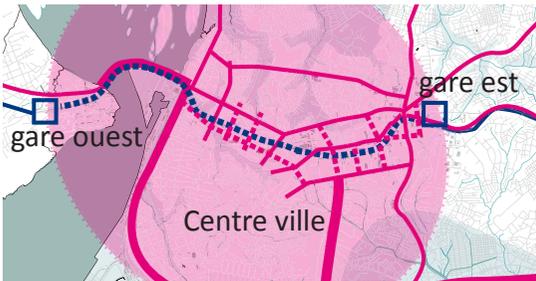


- L'appropriation commerciale: 1 à 3m selon les voies et largeurs
- L'espace du piéton
- La voie des Benskins 3 mètres

La rue des Benskins



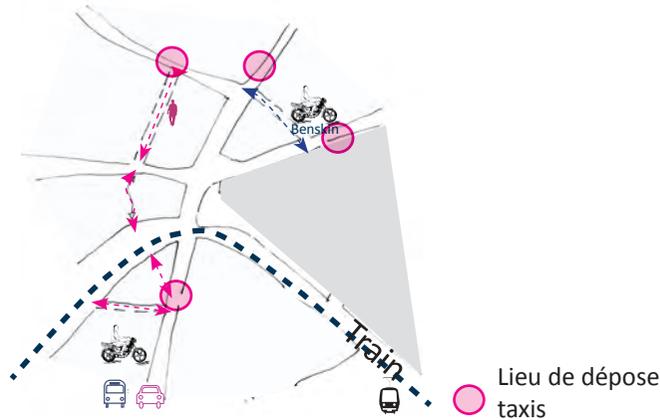
Douala, 2013



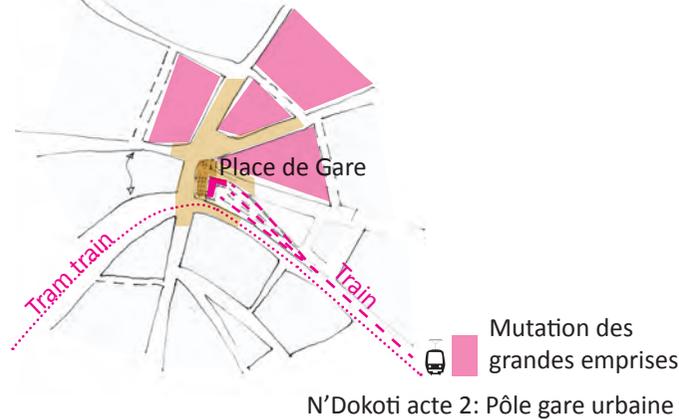
Douala, 2050



Enquête de terrain : M. N'Gangue Massango, chauffeur de Cargo



N'Dokoti acte 1: Révéler des connexions existantes et des ouvertures



N'Dokoti acte 2: Pôle gare urbaine



Les Benskins de demain et après demain

LA MOBILITÉ INTEGRÉE

Traverses urbaines

Le besoin de porosité se fait aussi ressentir entre le nord et le sud pour les piétons, contraints à de longs détours. Aussi longtemps que le sort de l'emprise ferroviaire ne sera pas fixé, les possibilités de passage resteront rares. Or l'emprise réservée pour le prolongement de la deux voies depuis l'aéroport vers l'avenue Roger Mila est aujourd'hui entièrement disponible, hormis son franchissement de la voie ferrée. Ce sont trois sections qu'il est possible d'ouvrir rapidement aux piétons et en partie à la circulation.

L'exemple du quartier N'dokoti :

de la rue des Benskins à l'évolution profonde.

Ce site est complètement saturé. L'aménagement de terminus taxi et bus à une centaine de mètres de l'arrivée de chacun des axes menant au carrefour a entraîné une multiplication des traversées piétonnes et du même coup l'encombrement de l'espace par les commerçants mobiles.

Dans l'immédiat, nous préconisons une expérimentation sur l'ancienne réserve de voirie qui borde la base Pérenco (l'école qui occupe ce site est en train de déménager). Il s'agit d'une voie réservée aux piétons, benskins et micro-commerces. Elle contribuerait à l'évitement du carrefour, susciterait une chalandise et donc une offre commerciale dont l'implantation est pensée dans l'aménagement même de la voie. Elle serait aussi un lieu favorable pour des mesures incitatives concernant la sécurité et la prévoyance sociale des benskins. Des passages piétons devraient aussi être ouverts au travers de l'emprise du Génie civil et mieux signalés au travers du marché Dacat.

Toute réflexion à plus long terme sur le quartier interroge l'évolution des emprises industrielles et ferroviaires dans le secteur d'étude. Nous avons fait l'hypothèse du déséquipement de la voie ferrée pour le transport interurbain entre N'dokoti et Douala IV. Celle-ci serait remplacée par un transport en site propre, reliant entre autre les deux gares. Les emprises libérées permettraient une grande valorisation de tout le secteur d'étude et une extension facilitée du centre ville vers le nord-est, sa direction historique, jusqu'à N'dokoti sa grande entrée à l'Est.

L'IDENTITÉ ÉMERGENTE



Douala, ses points hauts
Demain, une terrasse panoramique pour voir la ville depuis son antenne de télécommunication



La rue du Japoma dans les années 20, extrait de *Douala autrefois* de Michel Viallet



Identité vécue par la toponymie et la géographie des points hauts et des lieux



Les repères urbains

Les lieux-dits



Les points hauts



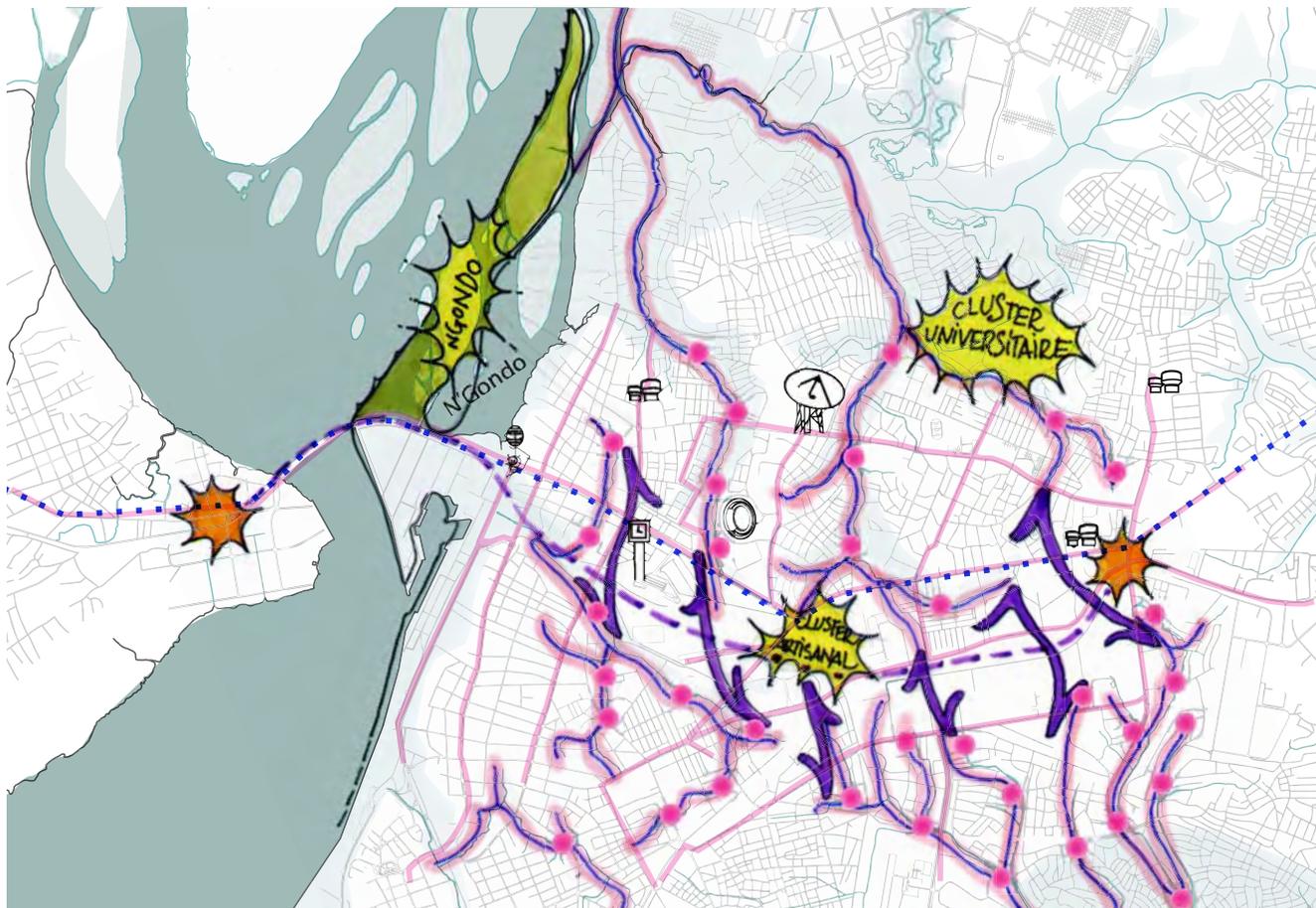
Zone test : le nord N'Gondo

Douala a une identité masquée, enfouie, éclipsée par la nécessité quotidienne, l'histoire perturbée et le puzzle ethnique. Les toponymie réelles, c'est à dire celles utilisées lorsqu'on se déplace en taxi ou en benskin, révèlent à quel point le nord et le sud du secteur sont séparés physiquement et symboliquement. Au sud, le centre et ses représentations : *salle des fêtes, Hôtel de Ville, hôtels, ...* Immédiatement bordés par les grandes emprises des sociétés publiques et des usines (*Tractafric, Génie Civil, ...*). Plus au nord, ce sont des noms plus épars, des lieux-dits vécus, des pratiques d'achat ou de divertissement : *ABC* (cinéma disparu), *Stade Sic*, etc.

La géographie perçue du site semble neutralisée par les emprises monofonctionnelles et leur défaut symbolique (peu de toponymie). Pourtant, l'analyse des reliefs, de l'implantation des drains, des profils en travers des grande voie traversantes, fait apparaître un Douala ignoré : des points hauts, des points de repères que les habitants connaissent sans les reconnaître : l'antenne de télévision, le château d'eau, l'horloge de la gare.

Pour que la ville parvienne à une véritable identité, utilisons ses toponymes — qui souvent se rapportent à un passé fraîchement révolu. Elles forment un terreau basé sur des références historiques locales partagées (*double-balle, trois morts, feu-rouge Bessengue*). Parallèlement, la mise en valeur des points remarquables que sont les repères urbains ou les sites emblématiques, comme celui où se célèbre le Ngondo donnerait une superstructure physique à la Ville vécue.

ADMETTRE ET INCLURE: UN NOUVEAU CENTRE SE DESSINE



Des interventions fondatrices dessinent le centre



L'accès à l'eau, la place du N'Gondo

Faut-il conditionner le développement de Douala à la présence du Port, la création du quartier d'affaires, du TGV?

Des tropismes forts justifient de nombreuses interventions fondatrices d'un nouveau centre pour Douala: il s'agit d'actions ponctuelles, légères, ou tout simplement au fil de l'eau... comme le sable qui, venant s'accumuler sur la pile du pont du Wouri, dessine doucement le futur promontoire où la fête annuelle du N'gondo renouera le lien perdu entre la ville et son fleuve.

La micro-urbanisation, la micro-entreprise, les micro-transports urbain font l'objet de bien plus d'innovation et de dynamisme que les modèles massifiés et productivistes: fablab, transports électriques, gouvernance hyper-locale, cluster liant le développement des micro-entreprises à la recherche universitaire, promotion des entreprises et d'une filière artisanale, des entreprises rendues mobiles par l'accès internet sans fil généralisé, etc.

Considérer dès aujourd'hui que le centre géographique de la ville est aussi son centre ville, c'est faire l'économie de dispositifs qu'il aurait fallu défaire demain, c'est admettre que le corps et le mouvement de la ville sont dans sa base injustement appelée informelle, c'est inclure tous ses habitants et toutes ses énergies dans un nouveau modèle qui se dessine.

Marché New Deido ● ● Camtel, Essec

Nouvelle liberté ● ● SCDP ● ● N'Dokoti

Marché central ● ● Dernier poteau

Répartition spatiale sous-jacente aux lieux-dits



JURY ET SYNTHÈSE



LES JURES

Présidence du jury :

Jean-Claude MBWENTCHOU - Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain du Cameroun

Bruno GAIN - Ambassadeur de France au Cameroun

Fritz NTONE NTONE - Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala

Pierre-André PERISSOL - Président des Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy-Pontoise, Maire de Moulins, Ancien Ministre

Experts invités et locaux :

Gilles CHAUSSE - Directeur de l'Agence Française de Développement au Cameroun

Mamadou DIAGNE - Conseiller régional Afrique de l'Ouest chez Cities Alliance

Etienne CARDILES - Responsable de la Décentralisation, de l'Aménagement du territoire et du Développement économique local à la Direction Générale de la Mondialisation du Développement et des Partenariats au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes français

Thierry GONZALEZ - Responsable collectivités locales et développement urbain à l'Agence Française de Développement

El Hadj Ousmane DIANE - Responsable du département Architecture à l'ESIAU Bamako, Mali

Sonia FAYMAN - Sociologue chez ACT Consultants, France

Vincent BOURJAILLAT - Directeur Général Adjoint des services de la Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, France

Liliane PIERRE-LOUIS - Maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Paris, France

Noelle KOERIES - Rédactrice en chef adjointe de Earthworks magazine, Afrique du Sud

Luc RAIMBAULT - Directeur adjoint de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, France

Eric NOIR - Directeur technique chez WSP Green by design Sud

Nathalie LE DENMAT - Secrétaire exécutive de la commission des finances locales pour le développement chez Cités et Gouvernements Locaux Unis

Jean GREBERT - Directeur de la recherche sur les mobilités chez Renault, France

Danièle DIWOUTA KOTTO - Architecte, directrice d'agence à Douala

Marilyn DOUALA BELL - Présidente de Doual'art

Richard EBONGOM - Chef de cabinet d'architecture à Douala

Suzanne KALA LOBE - Secrétaire Général de l'association « Les Amis de la Ville de Douala »

Jean YANGO - Directeur de la Direction des Etudes, de la Planification, des Investissements et du Développement Durable à la Communauté Urbaine de Douala

Stéphane AKOA - Chercheur à la fondation Paul Ango Ela

Théophile YIMGAING MOYO - Président de l'Ordre National des Urbanistes Camerounais

Albert DOOH COLLINS - Délégué Régional de la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Mines et de l'Artisanat du Cameroun, CICAM

Etoundi OYONO - Directeur général du Port autonome de Douala

Prosper MAHOU - Ordre National d'architecture à Douala

Racine KANE - Représentant de la Banque Africaine de Développement de Yaoundé

André FOTSO - Président du Groupement Inter-Patronal du Cameroun



Synthèse des débats du jury international - Vendredi 5 juillet 2013

Le jury international, co-présidé par M. Jean-Claude Mbwentchou, Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain, M. Fritz Ntoné Ntoné, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala, M. Bruno Gain, Ambassadeur de France au Cameroun, et M. Pierre-André Périssol, Président des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy Pontoise, s'est réuni le vendredi 5 juillet après-midi dans la salle Tobie Kuoh de l'Hôtel de Ville de Douala pour délibérer.

La fonction du jury n'est pas de classer les équipes, mais d'identifier les propositions les plus pertinentes au sein des productions qui ont été présentées le jour-même par les trois équipes dans la salle du GICAM à Bonanjo.

Les coprésidents ont remercié les membres du jury pour leur participation et leur engagement. Ils ont également salué la qualité des travaux réalisés pendant les deux semaines d'atelier, ces derniers ayant largement répondu aux attentes de la Ville. Pour alimenter et structurer les débats, M. Pierre-André Périssol et les pilotes de la session, Marion Talagrand et Christophe Bayle, ont invité les membres du jury à réagir, à tour de rôle, sur les points présentant un réel intérêt stratégique, parmi les nombreuses propositions des équipes.

Lors des présentations des projets, un socle d'objectifs communs est apparu pour répondre à la problématique posée. Des points de convergence de trois ordres se sont dégagés :

Points de convergence sur des axes stratégiques pour l'agglomération :

- Valoriser le rail pour repenser la logistique urbaine et la desserte interne
- Faire évoluer les grandes emprises foncières du cœur de l'agglomération, pour mieux organiser les activités économiques
- Exploiter l'eau et les drains qui sont une opportunité pour constituer un système de déplacements doux parallèle au système viaire existant
- L'aménagement urbain ne peut pas tout, l'intégration de l'informel et plus généralement le soutien des activités économiques passe aussi par des actions et aides diverses (formation, micro- financement, médiation sociale, structuration de filières ...)

Points de convergence sur l'identification de secteurs de projets urbains :

- Restructurer les zones industrielles autour de Ndokoti
- Repenser les quartiers autour de l'université ;
- Réinvestir la Gare, son parvis et les friches ferroviaires ;
- Qualifier la tête de pont du Wouri.

Points de convergence sur la méthode :

- Des actions modestes d'aménagement ou d'accompagnement (aménagement d'espace public, équipement et mise à disposition de foncier) peuvent jouer le rôle de levier.
- L'action publique doit avoir une contre partie même modeste (règlement, taxe)
- Réguler l'occupation de l'espace public par l'informel passe par un contrat entre différents niveaux d'administration et de contrôle de l'espace urbain (chefferies, communes, syndicats...)

Présentation publique des projets, Salle du GICAM



Discours de M. Jean-Claude MBWENTCHOU, Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain



M. Pierre-André Périssol a alors synthétisé les projets des trois équipes et les remarques du jury en mettant l'accent sur **sept axes de réflexion** transversaux :

1. A propos de la question délicate de l'**informel** et du **spontané**, tout le monde reconnaît sa place et la nécessité de l'aborder sans jugement de valeur. Toutes les équipes traitent cependant de cette question de différentes façons. L'équipe C affirme le rôle positif de l'informel, et le place comme le socle des futurs projets urbains, tandis que les autres équipes adoptent une position plus mesurée sur ce sujet.
La reconnaissance de la place à l'informel exige en contrepartie le respect des règles. Toute activité implique en effet des droits et des devoirs, à tous les niveaux. En faisant ce pas vers la formalité, il s'agit de rendre une part de ce qui a été donné par la collectivité (par exemple : le commerce sur un espace public dédié ou l'artisanat sur un foncier dédié).
2. A l'échelle d'une très vaste métropole, il est aujourd'hui nécessaire de créer des **centralités** ou des **polarités** nouvelles. Pour éviter les problèmes de mobilités, il faut éviter que les gens aient besoin de traverser toute la ville. Ces polarités nouvelles donneront à cette ville des repères qui sont aujourd'hui insuffisants.
Trois propositions de nouvelles polarités apparaissent clairement :
 - une polarité autour de la gare sur une thématique culturelle ou logistique,
 - une polarité autour de l'université sur la thématique de la connaissance,
 - une polarité sur l'artisanat (plateforme frugale/pépinière) pour rendre plus proches les fournisseurs et les utilisateurs et consommateurs.
3. **L'espace ferroviaire** qui est un atout pour Douala et le Cameroun : comment mieux utiliser ce chemin de fer et l'espace qu'il occupe ? Les propositions tournent autour de l'utilisation du terrain autour de la gare. En effet, aujourd'hui, ce lieu fort est entouré par un terrain qui, à cause de sa non-utilisation, sépare la gare du reste de la ville au lieu d'en faire un aimant. Ces espaces pourraient contribuer à une meilleure gestion des déchets et à une meilleure organisation des filières, grâce à la création d'une plateforme logistique et à l'organisation des filières.
4. Un des enjeux importants faisant l'objet de nombreuses propositions concerne les questions de **mobilité**. Il s'agit de repenser l'organisation logistique de la ville et d'éviter la nécessité des déplacements.

Ainsi, il a été proposé de hiérarchiser les voiries et de favoriser les modes de déplacements autres que la voiture. C'est d'autant plus nécessaire qu'avec l'émergence d'une classe moyenne (chaque individu souhaitant une voiture), aucun investissement fort sur la route ne permettra de contenir ces véhicules. Il faut donc trouver des voies alternatives :

- En rendant compétitifs les transports en communs,
- En encourageant le développement des transports doux. Aujourd'hui, le transport sur deux roues pose surtout des problèmes de pollution – il y a donc des améliorations à trouver.

5. On relève un large consensus autour de la question de la **valorisation des drains** de la ville de Douala. Il s'agit de l'opportunité la plus proche et le bénéfice possible le plus immédiat pour les populations. Les drains apparaissent comme un véritable atout de la ville, à condition de les exploiter en un réseau autorégulé, en un lieu attractif pour les déplacements urbains et donc respecté par les riverains. Il s'agit de retrouver un lien avec l'environnement naturel et la topographie des lieux. Ce rapport de la ville à l'eau retrouvé peut aussi permettre de redonner une lecture de la ville.
6. Il apparaît également fondamental de **relier les différents éléments d'une ville** qui sont compartimentés par ce qui coupe les liens naturels (par exemple : la zone industrielle ou les emprises autour de la gare ferroviaire qui coupent les liens d'un quartier à l'autre). Différentes possibilités ont été esquissées par les trois équipes pour créer des liaisons entre différentes zones de la ville aujourd'hui plus ou moins cloisonnées (par exemple : la liaison sur l'axe ferroviaire).
7. Enfin, l'aspect de la **gouvernance** est également un élément primordial à prendre en compte pour l'avenir de Douala : il ne s'agit pas seulement de lancer de nouveaux projets, mais de faire adhérer les populations à ces projets et de leur faire comprendre que c'est dans leur intérêt d'y adhérer. C'est dans cette optique qu'ont été imaginées des propositions tests : aménager à partir de micro-projets, qui permettent de tester l'adhésion d'une population, afin de produire un effet de visibilité et d'entraînement. Il s'agirait, par exemple, de tester la réorganisation du marché ou la création d'une nouvelle liaison Nord-Sud autour du marché Mboppi, ou encore de tester un partage de l'espace public sur une rue.



JURY : COPRESIDENTS

Jean-Claude MBWENTCHOU - Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain



Nommé Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain à la faveur du remaniement ministériel du 9 Décembre 2011, Monsieur Jean-Claude Mbwentchou est ingénieur Polytechnicien de Génie civil. Au cours de sa longue carrière au sein des ex-Ministères de l'Habitat [MINUH et MINDUH], son Excellence Monsieur le Ministre a été successivement chef de la Cellule des Etudes et Programmes à la Direction de l'Architecture et de l'Habitat à Yaoundé, Délégué Provincial de l'Urbanisme et de l'Habitat à Bafoussam, Coordonnateur National du Programme de Gouvernance Urbaine et point focal d'ONU-Habitat pour le Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles au Cameroun.

Fritz NTONE NTONE - Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala



Médecin et homme politique camerounais né en 1954, M. Ntoné Ntoné est Délégué du Gouvernement à la Communauté Urbaine de Douala depuis 2006. Avant d'occuper cette fonction il a été Directeur de l'hôpital Laquintinie de Douala pendant huit ans, après avoir exercé en tant que médecin en chef de divers hôpitaux de la ville et été chef de service de santé de plusieurs districts.

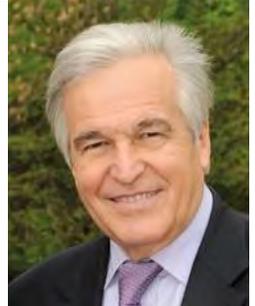
Bruno GAIN - Ambassadeur de la France au Cameroun

Bruno Gain est Ambassadeur de France au Cameroun. Au cours de sa carrière, M. Gain est Vice-Consul au consulat général de France à New-York, puis Deuxième Secrétaire à l'ambassade de France à Bahreïn. Il est ensuite chargé des questions européennes à la sous-direction des questions atomiques et spatiales du ministère des affaires étrangères. IL travaille ensuite à l'Ambassade de France en Australie puis au Japon avant de devenir Sous-directeur des Droits de l'Homme à la direction des affaires juridiques du ministère des affaires étrangères. Il occupe ensuite le poste de Chef du service de l'équipement au ministère des affaires étrangères, puis Premier Conseiller à l'ambassade de France auprès du Saint-Siège. Avant d'occuper son poste actuel, il est représentant permanent de la France auprès de la Communauté du Pacifique et Secrétaire permanent pour le Pacifique puis représentant permanent de la France auprès du Conseil de l'Europe.



Pierre-André PERISSOL - Président des Ateliers de Cergy

Pierre-André Périssol est un ancien élève de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il a débuté sa carrière professionnelle comme directeur des études de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines entre 1972 et 1974, puis Président Directeur Général Fondateur du groupe Arcade de 1976 à 1995, et Président du Crédit Immobilier de France de 1991 à 1995. Il a débuté sa carrière politique en 1983, en tant que conseiller de Paris, jusqu'en 1993. Il a été député au parlement de 1993 à 1995, puis de 2002 à 2007. Il est Maire de Moulins, président de Communauté d'Agglomération depuis 2001. Il a été Ministre du Logement de 1995 à 1997. Il est impliqué dans les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine de Cergy Pontoise depuis 1999, en tant que Vice-Président puis Président.



JURES INTERNATIONAUX

Gilles CHAUSSE



Gilles Chausse est Directeur de l'Agence Française de Développement régionale de Yaoundé (Cameroun, Guinée Equatoriale, République centrafricaine). Il a une formation d'ingénieur agro-économiste et possède un DEA en « Socio économie du développement » de l'Institut des Etudes du Développement Economique et Social (IEDES) de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne. Il a ensuite intégré le cycle de « l'Institut Diplomatique » du Ministère des Affaires Etrangères et Européennes. Au cours de son parcours à l'AFD, il a été Directeur pour le Cap-Vert, la Guinée-Bissau et les institutions régionales basées à Dakar, directeur adjoint de l'agence régionale de Dakar, Directeur de l'agence de Nouakchott, Directeur adjoint de l'agence d'Abidjan (Côte d'Ivoire) et a également travaillé au Maroc, au Mozambique, en Angola, en Guinée et au Burundi.

Etienne CARDILES



Responsable de la Décentralisation, l'Aménagement du territoire et du Développement économique local à la Direction Générale de la Mondialisation, du Développement et des Partenariats au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes français

Mamadou DIAGNE



Depuis Juillet 2009 : Mamadou Diagne est conseiller régional pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre de Cities Alliance, un programme logé à la Banque mondiale. Il a exercé dans des domaines variés tels que la construction, l'habitat, l'hydraulique, l'environnement et la météo, l'urbanisme et les villes. Mamadou Diagne a travaillé dans des institutions nationales sénégalaises, des sociétés para-étatiques sous régionales et continentales/africaines telles que le Comité Inter-Etat de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel (CILSS) et Shelter Afrique, et des organismes internationaux de développement : UN-Habitat et Cities Alliance.

Thierry GONZALES



Thierry Gonzalez est responsable collectivités locales et développement urbain à l'Agence Française de Développement.

JURES INTERNATIONAUX

Elhadji Ousmane DIANE



Elhadji Ousmane Diane est architecte, enseignant et responsable de la filière architecture à l'Ecole Supérieure d'Ingénierie, d'Architecture et d'Urbanisme de Bamako. Il dirige également le CER-MAD, centre de recherche et d'appui conseil de l'ESIAU et qui s'intéresse aux problématiques de la ville, de l'architecture, du développement durable et la construction en matériaux locaux et en terre, pierre et autres.

Vincent BOURJAILLAT



Il est Ingénieur des Ponts et Chaussées et géographe-urbaniste et a travaillé essentiellement dans la maîtrise d'ouvrage territoriale. Il a notamment été directeur de l'aménagement de l'AFTRP (établissement public d'aménagement), directeur du Projet de Renovation Urbaine de Clichy-sous-Bois/Montfermeil. Après deux ans passés auprès du Ministre chargé du Grand Paris, Christian Blanc, il est actuellement Directeur Général Adjoint de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, territoire du nord parisien amené à de forts développements dans les prochains années. Il participe aux Ateliers depuis 10 ans, et a été pilote des sessions à Porto Novo (2005 et 2009), St Louis (2010) et Bamako (2011).

Sonia FAYMAN

Sonia Fayman est sociologue de formation et a commencé sa vie professionnelle au ministère français de l'Équipement dans les années 1970. Elle a travaillé ensuite en tant que consultante et, depuis le début des années 1980 à ACT Consultants, société d'études dont les travaux concernent de multiples champs. Elle s'est spécialisée dans le volet social de l'aménagement urbain et dans tout ce qui concerne les quartiers et populations défavorisés en France et ailleurs (Allemagne, Arménie, Congo, Djibouti, Haïti, Hongrie, Lettonie, Maroc, Pologne). Elle pratique également des activités extra professionnelles dans des associations de solidarité internationale.



Liliane PIERRE-LOUIS

Liliane PIERRE LOUIS, Urbaniste diplômée de l'Institut d'Urbanisme de Paris, Responsable à l'IUP d'enseignements magistraux relatifs aux pays dits « des Suds » et de l'atelier de diagnostic du Master 1 Urbanisme et aménagement, consultante senior au Burkina Faso, enseignant et chercheur universitaire. Elle revendique une posture de « praticien problématisant » qui se traduit par la formulation de quelques concepts novateurs comme « l'habitabilité des cours familiales » en milieu sahélien ou « l'élaboration concomitante » des outils de planification en aménagement du territoire dans le processus de décentralisation.



Noelle KOERIES



Noelle Koeries est co-fondatrice et chef de projet éditorial pour la publication sud-africaine Earthworks Magazine depuis trois ans. Elle est diplômée en environnement et développement, puis en English studies. Aujourd'hui, elle gère le contenu des publications et le budget, encadre l'équipe de journalistes, coordonne le processus de production et assure la mise en place de la politique éditoriale. Elle a développé un intérêt particulier pour l'environnement urbain, les quartiers informels et la durabilité.

Eric NOIR



Architecte, urbaniste, spécialiste en matière de développement durable pour l'environnement bâti, Eric Noir est directeur technique de WSP GREEN by DESIGN depuis 2002. Ce bureau spécialisé de consultation en développement durable est à l'origine de la plupart des bâtiments "verts" en Afrique du Sud. Eric Noir est aussi membre du conseil de direction du "Conseil du Bâtiment Vert d'Afrique du Sud", directeur pour la région Afrique du programme de travail de l'Union Internationale des Architectes (UIA) intitulé "Architecture pour un Future Durable". Il a également travaillé pendant 12 ans comme urbaniste.

Nathalie LE DENMAT



Responsable à Cités Gouvernements Locaux Unis de la Commission Finance locale du développement. Ancienne élève de l'école nationale d'administration, elle a rejoint l'AFD en 2006, après plusieurs années passées à la chambre régionale des comptes d'Ile de France à évaluer les finances et les politiques publiques locales mises en œuvre par les autorités territoriales ainsi que par leurs groupements et établissements affiliés. Auparavant, elle était directement engagée auprès d'une collectivité locale (conseil général), dans la mise en œuvre des politiques sociales de lutte contre l'exclusion.

Luc RAIMBAULT



De formation initiale ingénieur en Génie Civil, il a travaillé pendant 15 ans dans une grande entreprise de BTP avant de reprendre des études d'urbanisme et d'aménagement pour poursuivre son parcours professionnel au service des collectivités locales. Il a travaillé 5 ans au Conseil Général des Yvelines avant de rejoindre en 2002 Cergy-Pontoise dont il est devenu Directeur Général Adjoint. Membre des Ateliers depuis 2005, aujourd'hui membre du Conseil Scientifique, administrateur et secrétaire du Bureau, il a participé à de nombreuses sessions des Ateliers comme participant (Huludao 2009), comme co-pilote (Porto-Novo, Saint Louis, Thiès) ou comme membre du jury.

Jean GREBERT



Jean Grébert travaille chez RENAULT depuis dix ans. Il coordonne les activités de recherche sur les transports et les mobilités au sein du département des études et de la recherche. Sa principale expertise porte sur les nouvelles façons d'utiliser les voitures comme l'autopartage, le covoiturage, de manière complémentaire aux transports en commun. Il est en charge de l'analyse prospective et systémique sur les changements de comportement par rapport à la mobilité dans les principales régions métropolitaines des pays émergents. Il a été directeur adjoint de l'Agence de l'urbanisme d'une ville de taille moyenne, en charge de la planification et la conception des projets urbains et des transports. Il a mené des études pour la SNCF (Société Française de chemin de fer), principalement sur le renouvellement et l'amélioration des gares et des recherches pour le ministère français des Transports sur les relations entre logement et utilisation de la voiture individuelle.

JURES LOCAUX

Danièle DIWOUTA KOTTO



« Architecte au long cours », Danièle Diwouta Kotto travaille à Douala. A travers des projets très diversifiés, du design de mobilier à l'usine en zone portuaire, elle applique une créativité matée de réalisme autour du mixage constant entre les matériaux industriels assez basiques que nous produisons, ceux importés du marché local et ceux plus artisanaux souvent détournés de leurs fonctions premières. Son observation de l'actualité des sites historiques de villes coloniales s'est traduite dans l'ouvrage : *Suites architecturales Kinshasa, Douala, Dakar* (2010). Sa vision reste celle d'une architecture de dialogue afin de trouver ce fil conducteur exprimant notre identité de citoyens, écartelés entre ce qu'on est, ce qu'on croit être et ce qu'on voudrait être.

Richard EBONGOM



Richard Ebongom est architecte, fondateur et Directeur du Cabinet d'Architecture RIEB Archi. Il possède un diplôme d'Architecture DPLG de l'école Nationale Supérieure des Beaux Arts de Paris et est inscrit à l'ordre national des Architectes du Cameroun depuis 1985. De 1985 à 1987 il est Directeur du cabinet d'Architecture (Atelier des Bâisseurs) à Yaoundé puis travaille à la Communauté Urbaine de Douala sous les responsabilités successives de Chef de service du permis de bâtir, Chef de département Aménagement et Construction, Directeur des grands travaux (Voiries-Assainissement- Eclairage public) et Directeur Adjoint des Etudes, de la planification et du Développement Durable.

Marilyn DOUALA BELL



Marilyn Douala-Bell est née au Cameroun. Elle est diplômée en Economie du Développement et spécialisée dans l'appui au développement des communautés de base. Elle a travaillé pendant plus de 20 ans dans différentes ONG. En 1990, elle entame une réflexion sur l'espace de négociation en milieu urbain entre les différents acteurs du développement urbain. En 1991, elle cofonde avec Didier Schaub, historien d'art, et un groupe d'amis, le centre d'art contemporain doual'art qui se définit comme un laboratoire de recherche, en sortant la création artistique du « white cube ». Elle est en charge de la médiation sociale et culturelle et de l'animation du think tank « Ars & Urbis » qui labellise toute la production intellectuelle de doual'art.

Suzanne Bema KALA LOBE



Suzanne Bema Kala-Lobè, ingénieure culturelle, journaliste et communicatrice. Passionnée par l'espace public et complexe qu'est la ville, elle souhaite donner à la ville de Douala son âme et sa modernité tout en réhabilitant son patrimoine. Elle a travaillé à un diagnostic culturel et social des usages de la Salle des Fêtes d'Akwa et à une réflexion sur la réhabilitation du patrimoine bâti. Suzanne a lancé l'Association «Les Amis de la Ville de Douala» et en est aujourd'hui la Secrétaire générale avec comme fonction la médiation sociale et l'animation urbaine. L'objectif est de lancer un magazine trimestriel «City Zen, le Journal de ma ville», d'organiser des Agoras trimestrielles et de lancer une radio urbaine. Depuis juin 2013 le microprogramme «Les minutes des Amis de la Ville» a été mis en place en partenariat avec la radio Nostalgie. On y parle de la ville, de ses chantiers, de ses problèmes, de ses solutions, de ses ambitions.

Jean YANGO



M. Jean Yango est Directeur des Etudes, de la Planification, des Investissements et du Développement Durable à la Communauté Urbaine de Douala. Depuis une vingtaine d'années, Jean YANGO a accumulé une large expérience en matière de développement urbain, de développement régional et dans le domaine de la coopération internationale. Il est régulièrement consulté pour les actions entreprises par les organismes de financement ou d'aide au développement : Agence Française de Développement, l'Organisation des Nations Unies pour les Etablissements Humains, le Partenariat pour le Développement Municipal, le Programme de Gestion Urbaine, le Programme des Nations Unies pour le Développement, l'Union Européenne, l'Association Internationale des Maires Francophones, la Banque Mondiale, le Ministère des Affaires Etrangères Français.

Théophile YIMYAING MOYO



Président de l'Ordre National des Urbanistes Camerounais

Stéphane AKOA

Stéphane Akoa est un politologue annaliste de l'actualité camerounaise. Il anime une chronique quotidienne et co-anime l'émission "Politis", tous les dimanches de 18h à 19h. Il est également chercheur à la Fondation géopolitique Paul Ango Ela.



Honorable Albert DOOH COLLINS

Délégué Régional de la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Mines et de l'Artisanat du Cameroun CIMA

Emmanuel ETUNDI OYONO

Directeur général du Port autonome de Douala

Prosper MAHOU

Ordre National des Architectes du Cameroun

Racine KANE

Représentant-résident au Cameroun pour la Banque Africaine de Développement

André FOTSO

Président du Groupement Inter-Patronal du Cameroun



ANNEXES



PARTICIPANTS - EQUIPE A

Rémi ALGIS | France | Paysagiste | remi.algis@gmx.com



J'exerce en libéral depuis 2009. Ma démarche cherche à révéler des lieux, villes et paysages, en s'appuyant sur l'échelle géographique et la spécificité des territoires. L'imbrication des territoires habités avec les grandes entités géographiques, l'identification des paysages latents ou émergents, la perception des qualités et des dynamiques des lieux sont un préalable indispensable à l'établissement de continuités territoriales, de mise en dialogue des espaces et de valorisation des paysages. Une approche systémique et croisée met en relief ces potentiels, cachés ou peu visibles, et supporte le processus d'hybridation entre territoire habité et géographique. Cette approche, qui promeut des réponses simples, s'accompagne d'une valorisation des savoir-faire humains et des dynamiques écologiques incluant les habitants au cœur de leur lieu de vie.

Placide BADJI | Bénin-Ingenieur | Doctorant Urbanisme | badjiplacide@yahoo.fr



J'ai débuté mes expériences dans les domaines des transports et des infrastructures depuis douze ans. Ma double compétence (conceptuelle et opérationnelle) me permettent de mieux cerner les aspects les plus profonds des thématiques de l'urbain, des transports et de la mobilité dans les villes africaines. J'ai participé à des travaux pour la réalisation du projet BETSI (Belgian Evaluation Tool for Sustainable Infrastructure) au Centre de Recherches Routières Belge.

Corinna DEAN | Angleterre | Architecte - Chercheur | corinnadean@me.com



Corinna est actuellement le leader du diplôme d'architecture à l'Université de Kent, où elle enseigne l'urbanisme émergent. Elle a commencé à travailler en urbanisme avec la Biennale de Kochi Muziri, Inde et elle est sur le point de finir un doctorat sur le thème de la Régénération Culturelle avec le département de régénération de la Tate Modern et la London School of Economics, LSE.

Carole TANKEU | Cameroun | Environnementaliste Consultante | carole.tankeu@gmail.com



Ma passion pour les questions environnementales s'est développée au fil du temps grâce mes études supérieures, notamment au Canada. Ecotoxicologue, j'ai travaillé par la suite pour la ville de Douala où je me suis d'abord intéressée à une pluralité d'enjeux environnementaux urbains et, ensuite spécialisée dans la problématique de la gestion des déchets et de l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers précaires. Enfin, j'aime évoluer dans les environnements multiculturels, riche de défis et source d'inspiration.

Alessandro ELLI | Italie | Géographe - Urbaniste | ales.elli@hotmail.it



Géographe, urbaniste et économiste, j'approche et analyse les villes et les territoires à travers un cadre transversal et intégré, dans le but de montrer l'évolution spécifique de chaque lieu, autant que ses propres dynamiques, pour proposer des stratégies de développement systémiques. Au cours de mes expériences professionnelles différentes, j'ai acquis du savoir-faire dans les problématiques d'urbanisme, à différente échelle, tant dans les pays en voie de développement que développés. J'aime travailler en équipe, où j'essaie de contribuer à la création d'une bonne ambiance, aussi bien dans le labeur que dans l'amusement.

Louis LHOPITAL | France | Architecture - Consultant | louislhopi@gmail.com



Je suis architecte et j'aime voyager, découvrir d'autres cultures et pays. Mon parcours m'a amené à m'intéresser à la ville notamment en Afrique tout en conservant des activités liées à l'architecture. J'exerce actuellement comme consultant pour des études souvent liées aux pratiques informelles et à la restructuration urbaine. Les villes contemporaines sont en perpétuelle évolution ; elles sont à la fois des miroirs et des laboratoires du « comment vivre ensemble ». J'essaie de garder la mémoire de ce que j'observe et de ce que j'apprends, pour la transmettre dans l'enseignement et le travail en équipe.

Rubén SALVADOR | Espagne | Architecte - Chercheur | correoderubens@gmail.com



Architecte de formation, j'ai étudié à l'école Polytechnique de Valence. Afin de mieux comprendre la ville, je m'intéresse aux liens entre l'architecture et d'autres domaines (économie, anthropologie...). Cela m'a conduit à faire le master SPEAP (programme expérimental en art et politique) à Sciences Po Paris. Mon objectif est d'incorporer l'architecture à d'autres domaines de connaissances, grâce au travail multidisciplinaire. Mes diverses expériences professionnelles, m'ont permis d'appréhender différentes facettes du métier et du travail en équipe à différentes échelles. En parallèle, je développe aussi deux recherches autour des questions urbaines particulières (tourisme, mémoire et migrations) et de la manière dont elles transforment la ville au sein de think tank Supersudaca.

PARTICIPANTS - EQUIPE B

Chrystelle BAPTISTE | Haïti | Architecte - Urbaniste | chrystelle.baptiste@ciat.gouv



Mariée et mère de famille, je partage mon temps entre la passion pour mon métier et mon foyer. Architecte de formation, j'ai toujours manifesté un vif intérêt pour les problématiques liées à l'urbanisme. J'ai acquis de bonne connaissance sur la planification stratégique urbaine et régionale après avoir été employée pendant deux ans par Onu-Habitat. Aujourd'hui, j'occupe un poste d'urbaniste au sein du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire CIAT.

Cécile FERE | France | Urbaniste | cecile.fere@gmail.com



Urbaniste et docteure en urbanisme et aménagement, j'ai travaillé sur les liens entre pratiques formelles et informelles dans le cadre de travaux de recherche sur les inégalités d'accès à l'eau et à l'électricité au Liban et sur les inégalités d'accès à la mobilité en France. Aujourd'hui chargée d'études au sein d'une Agence d'urbanisme (Lyon, France) et enseignante à l'Institut d'Urbanisme de Lyon, je défends dans ma posture professionnelle la nécessité de comprendre les usages.

Léandre GUIGMA | Burkina Faso | Architecte - Urbaniste | guigmaleandre@yahoo.fr



Je suis, architecte – urbaniste, formé à l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU) sise à Lomé au Togo et doctorant à l'Université de Paris 8 Vincennes-Saint Denis. Je suis intéressé par la problématique du logement en ville notamment l'habitat informel, l'habitat traditionnel et leurs évolutions dans la ville. J'ai soutenu en 2003 un mémoire d'architecte-urbaniste sur la « réhabilitation urbaine et patrimoniale de Sya, noyau originel de Bobo-Dioulasso ». Par la suite en 2008, j'ai réalisé un mémoire de master recherche portant sur les « dynamiques et enjeux de la fonction résidentielle au centre-ville de Ouagadougou ».

Merlin TOTINON | Tchad | Architecte - Socioéconomiste | merlin.totinson@undp.org



51 Ans, Marié, Deux filles. Architecte DPLG et diplômé en socio économie option « organisations de base à vocation économique ». A travaillé à l'université catholique de Louvain la Neuve (Belgique) puis à Guadalajara (Mexique) de 1994 à 1996 avec le cabinet « Taller de Arquitectura Popular ». Depuis 1996 au Tchad, en tant que consultant indépendant pour la Banque Mondiale, le PNUD, DED et AFD, ensuite comme expert national chargé du Programme de renforcement des capacités de la société civile au SENAREC (Secrétariat National au Renforcement des Capacités). Depuis 2005, Directeur du Programme ONU-Habitat (Tchad).

Nagi EL HUSSEINI | Liban | Consultant Aménagement | nagi@housseinigroup.com



Débute sa carrière à Paris en 2002, où il réalise dans le cadre de sa thèse son premier projet de développement de produits, et intervient avec un cabinet d'architecture sur différents projets immobiliers dans la région parisienne. En 2005, rejoint un cabinet d'architecture événementiel et bureautique à Dubai en tant que senior designer et manager de projets, où il réalise plusieurs projets aux Emirats et en Europe. Il intègre ensuite un groupe international de développement immobilier en 2007 en tant que chef de projet au département de design où il intervient pendant 3 ans sur des projets de planification et développement immobilier à Dubai et également en Europe et au Vietnam.

Gaëtan KOHLER | France | Architecte | gaetan.kohler@gmail.com



Bonjour, Je suis Architecte depuis 2006, et j'ai étudié à Paris, (ESA) et à Barcelone, (IAAC). J'ai essayé de porter durant mes études, ainsi que lors de différents workshops, un regard particulier sur des projets de soutenabilité et d'autonomie. Je suis employé aujourd'hui chez Hugh Dutton Associés où je développe une méthodologie de création de structures polymorphes. A côté et au sein d'Oz collective & d'Hydrocity, je continue à développer d'autres travaux plus personnels où je cherche à travailler sur l'équilibre précaire du fumeur, Ici et maintenant.

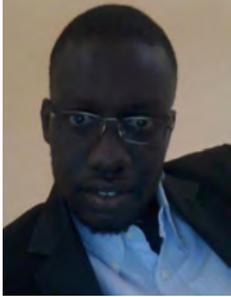
Abdoulaye SYLLA | Sénégal | Géographe | sylaye20@yahoo.fr



En tant qu'urbaniste, je suis chargé de la planification urbaine, du montage de grands projets et de la restructuration urbaine au sein de la Direction du Développement urbain de la Ville de Dakar. Présentement, je pilote le projet de création d'un nouveau pôle pour une meilleure répartition des équipements et services à Dakar : le DKL. Je suis également un membre actif des cadres nationaux de réflexion, de partage de compétences et d'expériences sur les questions d'urbanisme et d'aménagement urbain. En outre, je mesure 1.88 m et je ne souffre d'aucun handicap.

PARTICIPANTS - EQUIPE C

Lamine Ousmane CASSE | Sénégal | Géographe | cassemabo@gmail.com



Je suis géographe de formation et ingénieur en gestion de développement urbain. Actuellement, je suis doctorant en thèse de géographie et je travaille sur la production foncière et immobilière dans les villes littorales. Depuis cinq ans je mets à mon actif une expérience professionnelle dans divers domaines. Après plusieurs stages, j'ai travaillé à la DTGC en collaboration avec IGN France International dans le cadre d'un projet cartographique. Présentement, je suis au Cabinet d'Architecture et d'Urbanisme du Sénégal (CAUS) comme géographe-urbaniste dans la réalisation des Plans Directeurs d'Urbanisme des villes de Diourbel et de Richard Toll.

Julie GANGNEUX KEBE | France-Guinée | Architecte Urbaniste | julie.gangneux@gmail.com



Architecte-urbaniste au sein d'une agence d'urbanisme et de paysage, j'aime mettre en scène le projet urbain à travers une approche du lieu, sociale et participative. Passionnée par la culture et la ville africaine sub-saharienne, je suis devenue parallèlement, au fil de mes différentes recherches, expériences professionnelles et associatives en Guinée tantôt observatrice, arpenteur, citoyenne et actrice de ces espaces urbains. C'est dans ce même esprit que j'aborde cet atelier et que je me suis lancée dans une thèse en géographie à l'université de Nantes où les usages formels et informels deviennent une porte d'entrée vers l'appropriation et la fabrique du lieu.

Hervé GAZEL | France | Géographe | Géomaticien | gazel.rv@wanadoo.fr



Géographe de formation, je suis maître de conférences en Géographie-Aménagement à l'université Jean Moulin (Lyon 3). Mes enseignements concernent le C2i, les statistiques, la sémiologie graphique, les SIG, la cartographie dynamique et l'analyse spatiale. Mes recherches sur la croissance et le développement spatial urbain exploitent l'intégralité d'une chaîne de connaissances et compétences géomatices : de l'acquisition/production des données à leur affichage / (geo)visualisation sur la toile en passant par leur archivage / stockage, leur traitement / analyse (notamment spatiale) et leur modélisation / abstraction.

Axel DEMENET | France | Economiste Chercheur | axel.demenet@gmail.com



Je suis doctorant au sein du laboratoire DIAL (Développement, Institutions et Mondialisation) de l'Institut de Recherche sur le Développement. Je travaille sur le thème du secteur informel depuis Ho Chi Minh Ville (Vietnam) en collaboration avec les chercheurs et universités locales. Mon approche consiste à combiner plusieurs disciplines (Économie quantitative, Gestion et Statistique) et mes travaux se veulent orientés vers l'aide à la décision : je cherche à évaluer la pertinence des politiques les plus fréquemment recommandées envers l'Économie Informelle.

Alexandre SCHREPFER | France | Architecte | alexandre@leinvent.com



Je suis architecte et dirigeant d'une agence d'architecture depuis 7 ans et travaille sur des projets allant de l'échelle de l'objet à celle de la ville. J'ai un intérêt particulier pour l'urbanisme et j'ai eu l'occasion d'enseigner durant une année auprès d'étudiants en architecture sur des thématiques liées à l'urbanité en période de crise. Je me définis comme un homme de terrain, entreprenant et pragmatique, qui apprécie le travail en équipe.

Blandine TCHAMOU | Cameroun | Environnementaliste | mieuxetre2006@yahoo.fr



2002 : Bac G1 à Douala / Membre fondatrice et Coordonnatrice Nationale de l'association Mieux-Etre - Autodidacte, auteure du Programme d'Accompagnement à la Labellisation Net° Ozone (PALNO°). Formation de plus de 3 000 élèves, enseignants et parents d'élèves en Pratiques environnementales (2005-2013). Créatrice des outils d'assainissement Net° (poubelles, composteur, lave mains...). Auteure du livret « 130 gestes pour notre environnement au quotidien » édité en 2009.

Thomas PENDZEL | France | Réalisateur - Ingénieur | thomas.pendzel@gmail.com



Ingénieur urbaniste spécialisé dans les transports, j'ai travaillé pour le service d'urbanisme de la Ville de Paris sur les questions de transport et d'espace public, puis pour un aménageur en Région Ile de France sur le montage d'opérations de logement et d'urbanisme commercial. Depuis 2007, je suis réalisateur de documentaires et de films institutionnels autour de l'aménagement. Mon questionnement : comment le support vidéo peut-il servir à la réflexion sur le projet urbain, comment un vidéaste peut-il participer à son élaboration ?

MEMBRES DU STAFF

L'équipe permanente

Claire VIGE HELIE | France | Directrice | claire.vigehelie@ateliers.org



J'ai étudié l'économie urbaine dans une école de commerce, l'ES-SEC, et j'ai travaillé dans le secteur du transport et de la gestion d'infrastructures, puis au Mexique pendant deux ans à l'Agence Française de Développement sur des projets de développement urbain et d'infrastructures. J'ai fait la connaissance des Ateliers à Cergy en 2008, en participant à une session d'ateliers étudiants sur la traversée des villes par les grandes infrastructures, puis en étant assistante pour l'organisation d'un atelier en Mandchourie. J'ai retrouvé pour de bon les Ateliers en 2012 pour de nouvelles aventures, au Bénin, Mexique, Inde et Cameroun. J'aime découvrir de nouvelles villes, y chercher mon chemin, et y trouver des endroits surprenants.

Léa MORFOISSE | France | Directrice Adjointe | lea.morfoisse@ateliers.org



Je me suis intéressée aux questions urbaines pour la première fois lorsque je vivais au Vietnam en 2009/2010. Après avoir terminé mon Master en Sciences Politiques en juin 2011, j'ai rejoint l'équipe des Ateliers pour participer à l'organisation du séminaire international et de l'atelier d'étudiants de Cergy sur le thème « Révéler et mettre en scène le paysage métropolitain ». J'ai participé en février 2012 à l'atelier d'étudiants à Irkutsk (Sibérie). J'aime habiter à l'étranger, apprendre de nouvelles langues étrangères, faire l'expérience de nouvelles situations de vie, et je suis toujours ouverte aux rencontres et aventures.

Les pilotes

Marion TALAGRAND | France | Paysagiste - Urbaniste | marion.talagrand@wanadoo.fr



J'exerce actuellement en libéral au sein de l'atelier que j'ai créé en 2006. Ma démarche s'inscrit dans le courant du « sub-urbanisme » qui privilégie le site sur le programme dans la construction du projet. Les problématiques urbaines sur lesquelles portent mon attention sont celles liées aux phénomènes de métropolisation : comment structurer et organiser les périphéries urbaines, quelle est l'échelle et la nature de l'espace public d'une métropole... ? Aussi mon travail porte-t-il autant sur les espaces centraux de grandes villes que sur les petites communes des périphéries.

Christophe BAYLE | France | Architecte - Urbaniste | cbayle@semapa.fr



Je suis entré dans une école d'architecture sur un malentendu : j'avais eu 19/20 au bac en dessin et je pensais que le l'architecture était la meilleure façon d'entrer dans le monde. Il y a 30 ans, j'ai découvert les ateliers de Cergy, qui était une organisation de la pédagogie de l'urbanisme pour des non professionnels et des débutants. Comme j'étais entre temps devenu journaliste, j'avais en quelque sorte une place privilégiée d'observateur des sessions organisées en France et à l'étranger par les urbanistes des villes nouvelles pour qui une ville c'était autant des logements que des emplois. Cette mixité d'objectifs s'imposant aux participants créait de l'inattendu à chaque projet. Chacun entrant à son tour dans le projet par un art particulier ou je reconnaissais mon propre parcours. Cette chance d'innovation, j'ai fini par la saisir à mon tour, elle vaut bien tous les dessins.

MEMBRES DU STAFF

Les assistants

Réana TAHERALY | France | Urbaniste | reana.taheraly@gmail.com



En constante activité, je suis passionnée dans tout ce que j'entreprends. En équipe régionale excellence, le handball m'apporte esprit de groupe et sens du leadership, la danse modern'jazz me procure aussi émotion et dépassement dans la rigueur. C'est par ma curiosité et mon désir d'apprendre que j'ai suivi classe préparatoire littéraire, où j'ai découvert l'histoire et la géographie. J'ai bifurqué vers la géographie et l'urbanisme, dans le sens où la ville est un lieu de rencontre et de relations entre les cultures. Il y a une logique dans ce parcours que j'explique par mes origines franco-indiennes fondamentales pour moi.

Hamadou B. YALCOUYE | Mali | Architecte | maliyalproject@yahoo.fr



Je suis un junior dynamique, créatif, animé d'une soif d'apprendre pour faire avancer les choses. J'ai la capacité de m'adapter facilement aux nouvelles situations et de travailler en équipe. Cinq ans de bénévolat dans un club service que je préside actuellement m'a permis d'avoir une volonté de fer et de m'imprégner du contexte de plusieurs pays d'Afrique subsaharienne via des voyages. Je suis une personne agréable, patient, qui s'énerve rarement. Ma passion en dehors de la conception est la mécanique (auto) et la nature. Ma devise « la camaraderie par le service ».

L'équipe locale

Christine MOLLE NELLE | Cameroun | Urbaniste | bistinel@yahoo.co.uk



Christine Molle Nelle est chef de département planification et développement urbain de la DEPIDD, CUD (Communauté urbaine de Douala).

Nadège NGOUEGNI | Cameroun | Communicatrice sociale | caroline_ngoues@yahoo.fr



Je m'appelle NGOUEGNI .N. NADEGE, plus connue sous le prénom de CAROLINE. Je suis une jeune camerounaise titulaire d'une Licence en Communication des entreprises depuis 2008. Je suis passionnée par les questions de développement urbain, l'histoire et la protection de l'environnement.

REMERCIEMENTS

Nous remercions l'ensemble des partenaires grâce auxquels cet atelier a pu se réaliser :

- Le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain ;
- L'Agence Française de Développement ;
- L'Ambassade de France au Cameroun et le Ministère des Affaires Etrangères et Européennes ;
- Et la Communauté Urbaine de Douala.

Nous souhaitons également remercier l'ensemble des personnes qui nous ont reçus en confiance à Douala au Cameroun et qui ont été les acteurs de cet atelier :

- M. Dr Fritz NTONE NTONE, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala, pour son hospitalité et pour son implication dans la tenue et la réussite de l'atelier,
- M. Jean YANGO, Directeur de la DEPIDD, Direction des études, de la planification, des investissements et du développement durable, pour son accueil et son expertise,
- Mme Christine MOLLE NELLE, pour son implication dans l'organisation de l'atelier,
- L'ensemble de membres de la CUD et de la DEPIDD pour notre intégration au sein de leur direction et pour leur disponibilité pour disponibilité pour la tenue de cet atelier,

Ainsi que l'ensemble des partenaires et personnes ressources qui ont contribué ou pris part à cet atelier, et particulièrement :

- M. Kaoussou BODIAN, ENDA Tiers-Monde et Amis de la Ville,
- Mme Marilyn DOUALA BELL, Directrice de Doual'art,
- Mme Danièle DIWOUTA-KOTTO, Architecte à Douala,
- M. Richard EBONGOM, Architecte à Douala,
- M. Ferdinand FONGANG, Président National du Syndicat des Mototaxis,
- M. Ibrahim ILIASSA, Chargé de projet au Port Autonome de Douala,
- M. Franck LEROY, Chargé de mission de l'Agence Française de Développement,

- M. Remi LUTHEREAU, SEURECA, Bureau d'études travaillant pour la Camerounaise des Eaux,
- Mme Alice MAGUEDJIO, Présidente de l'association des commerçants-détaillants du Wouri,
- Mme Danielle MOUDEKE, Architecte-urbaniste à Douala,
- M. Marcelin NDOUMBE, Délégué Régional de la MAETUR à Douala,
- M. Thierry NJIFEN, Association Cameroun Obosso,
- M. Didier SCHAUB, Directeur artistique de Doual'art,
- Mme Blandine TCHAMOU, Association Mieux-Être,
- Mme Jeanne Marie YALA-KOUM, Directrice général de l'Agence de Développement de Douala,
- M. Jean Pierre YMELE, Directeur de l'agence HYSACAM de Douala,

Enfin, nous remercions tout particulièrement les personnes qui ont mené le projet de l'atelier de Douala depuis l'origine et qui ont assuré sa mise en oeuvre :

- Mme Marion SEJOURNE, du SCAC Ambassade de France au Cameroun, et l'ensemble des membres de l'Ambassade de France au Cameroun,
- Mme Cécilie DAGMEY, Conseillère technique du Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain, et l'ensemble des membres du MINDHU.



