

ATELIER INTERNATIONAL DE  
MAITRISE D'OEUVRE URBAINE  
DOUALA, 22 Juin - 6 Juillet 2013

DOCUMENT DE CONTEXTE

# les ateliers

# DOUALA, VILLE ASSEMBLEE

maîtrise d'œuvre urbaine



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





# AVANT-PROPOS

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

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

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

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

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

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

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

La mission exploratoire des Ateliers de Cergy de février 2012 a permis de faire émerger un certain nombre de questionnements parmi lesquels celui de l'intégration de l'informalité et celui de l'amélioration de la vie quotidienne avaient particulièrement retenu l'attention du Délégué du Gouvernement et des services de la CUD.

Le document-sujet a présenté les éléments d'une problématique spécifique, celle de l'intégration des activités économiques informelles à l'espace urbain, sur laquelle il nous a semblé que les Ateliers pouvaient apporter une contribution originale. Il s'est également proposé de faire tester ces thèmes par les équipes sur un territoire d'application choisi en fonction de la nouvelle hiérarchie urbaine qui est en train de s'installer à l'échelle de l'agglomération.

Les équipes internationales, lors de l'Atelier, devront ainsi produire des propositions opérationnelles de projets urbains à mettre en oeuvre sur le site d'étude défini et répondant à la question suivante :

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

## CREDITS

Le document de contexte de Douala est remis aux élus et aux techniciens de la Communauté Urbaine de Douala, des communes et de leurs partenaires. Il est destiné aux participants de l'atelier, afin de leur apporter les clés de compréhension qui leur permettront d'être opérationnels rapidement et de faire des propositions pertinentes et réalistes. Il a été rédigé sur la base des entretiens réalisés au cours de la mission de préparation, de documents ressources mis à disposition et des visites et enquêtes de terrains.

**Crédits** : Equipe de pilotage : Réana Taherly et Hamadou B. Yalcouyé, assistants-pilotes, Christophe Bayle et Marion Talagrand, pilotes de l'Atelier de Douala, Léa Morfoisse et Claire Vigé Hélie, membres permanents des Ateliers de Cergy

Ainsi que : Jean Grébert, Vincent Bourjaillat, Ning Liu

**Relecture** : Jean Yango, Directeur de la DEPIDD

**Date d'édition** : 17.06.2013

**Photos** : Assistants-pilotes

Les schémas, cartes, dessins et photo, dont les sources ne sont pas précisées, sont des productions des Ateliers.

# REMERCIEMENTS

Nous souhaitons remercier l'ensemble des personnes qui nous ont reçus en confiance à Douala au Cameroun, de la mi-avril 2013 au début du mois de juin 2013 et qui ont partagé leurs connaissances, afin que nous puissions réaliser ce cahier d'analyse :

- Monsieur Dr Fritz NTONE NTONE, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala, pour son hospitalité et pour son implication dans la réussite de la tenue de l'atelier,
- Monsieur Jean YANGO, Directeur de la DEPIDD, Direction des études, de la planification, des investissements et du développement durable, pour son accueil et son expertise, et pour nous avoir intégrés comme des membres de ses équipes à part entière,
- Madame Christine MOLLE NELLE, pour le temps qu'elle nous a accordé, et pour nous avoir fait découvrir Douala,
- L'ensemble de membres de la DEPIDD pour notre intégration au sein de leur direction, pour le temps passé à nous orienter et à répondre à nos questions,

Nous remercions également l'ensemble des personnes ressources qui nous ont accordé de leur temps :

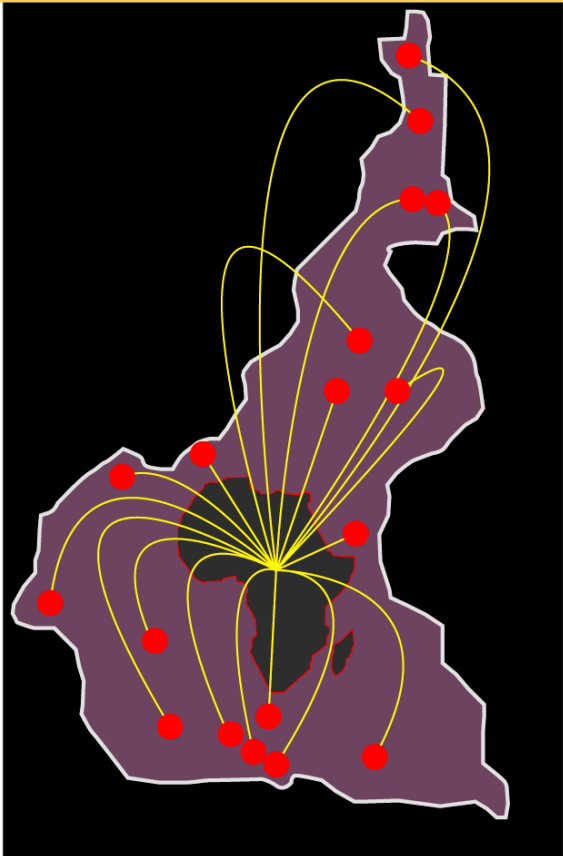
- Monsieur Kaoussou BODIAN, ENDA Tiers-Monde et Amis de la Ville,
- Madame Marilyn DOUALA BELL, Directrice de Doual'art,
- Madame Danièle DIWOUTA-KOTTO, Architecte privé à Douala,
- Monsieur Richard EBONGOM, Architecte privé Douala,
- Monsieur Ferdinand FONGANG, Président National du Syndicat des Motos-taxis,
- Monsieur Ibrahim ILIASSA, Chargé de projet au Port Autonome de Douala,
- Monsieur Franck LEROY, Chargé de mission Agence Française de Développement,
- Monsieur Remi LUTHEREAU, SEURECA, Bureau d'études travaillant pour la Camerounaise des Eaux,
- Madame Alice MAGUEDJIO, Présidente de l'association des commerçants-détaillants du Wouri,
- Mme Danielle MOUDEKE, Architecte-urbaniste privé à Douala,
- Monsieur Marcelin NDOUMBE, Délégué Régional de la MAETUR Douala,
- Monsieur Thierry NJIFEN, Association de l'association Cameroun Obosso,
- Monsieur Didier SCHAUB, Directeur artistique de Doual'art,
- Madame Blandine TCHAMOU, Association Mieux-Être,
- Madame Jeanne Marie YALA-KOUM, Directrice générale de l'Agence de Développement de Douala,
- Monsieur Jean Pierre YMELE, Directeur de l'agence HYSACAM de Douala,

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

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

# SOMMAIRE

<b>CONTEXTE GENERAL.....</b>	<b>p. 4</b>
Le Cameroun.....	p. 6
Géographie	p. 6
Histoire	p. 8
Population et culture	p. 12
Economie	p. 13
La Région du Littoral et le Département du Wouri.....	p. 16
La géographie et les paysages	p. 16
Le système portuaire et son évolution	p. 17
Les infrastructures de transport	p. 20
L'organisation administrative	p. 21
<b>DOUALA.....</b>	<b>p. 22</b>
Identité.....	p. 24
Grands moments historiques et identités	p. 24
Mémoire collective et identités	p. 26
Démographie culturelle.....	p. 29
Démographie et urbanisation	p. 29
Quartiers planifiés/Quartiers spontanés	p. 34
Quartiers, population et culture	p. 40
Stratégies de développement urbain.....	p. 42
Structure administrative et répartition des compétences	p. 42
Synthèse de la stratégie de développement de Douala (CDS)	p. 44
Synthèse du Plan Directeur d'urbanisme (PDU)	p. 45
Défis et priorités identifiées par la ville	p. 46
Le foncier	p. 48
Système économique de Douala.....	p. 50
Caractéristiques principales de l'économie	p. 50
Infrastructures économiques de la ville	p. 55
Le Port Autonome de Douala	p. 58
La géographie de l'activité informelle	p. 60
<b>ECONOMIE URBAINE FORMELLE ET INFORMELLE - EXEMPLES DE FILIERES.....</b>	<b>p. 66</b>
Offre de services urbains.....	p. 68
Eau	p. 68
Assainissement	p. 70
Electricité	p. 71
Déchets	p. 72
Déplacements et mobilité.....	p. 74
Commerces et marchés.....	p. 80
Filière bois et matériaux de construction.....	p. 86
Filière bois	p. 86
Exploitation du sable	p. 87
Restauration.....	p. 88
<b>SITE D'ETUDE.....</b>	<b>p. 91</b>
Le foncier.....	p. 93
La trame viaire du site.....	p. 94
Les bassins versants et les cours d'eau.....	p. 96
Les zones à risques.....	p. 97
Les activités formelles et informelles.....	p. 98
Les sites mutables.....	p. 102
Les franges.....	p. 108
<b>ANNEXES.....</b>	<b>p. 113</b>





## **CONTEXTE GENERAL**



**LE CAMEROUN**



**LA PROVINCE DU LITTORAL ET  
LE DEPARTEMENT DU WOURI**

# LE CAMEROUN



## GEOGRAPHIE

### Situation

Situé au cœur du continent africain tout en étant ouvert sur l'Océan Atlantique, le Cameroun possède naturellement une position de trait d'union entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale.

Ce territoire, au fond du Golfe de Guinée, dessine une sorte de triangle de 475 440 km<sup>2</sup> et partage ses frontières avec six pays : le Nigéria au nord-ouest, le Tchad au nord, la République Centrafricaine à l'est, le Gabon, la Guinée équatoriale et la République du Congo au sud.



L'Afrique dans le monde



Le Cameroun en Afrique

Source : Les Ateliers



Le Cameroun et ses pays limitrophes

Source : Les Ateliers

### « L'Afrique en miniature »

Positionné sur plusieurs écosystèmes, le Cameroun présente une diversité de ressources naturelles et de populations ; ce qui lui vaut le surnom d'« Afrique en miniature ». Le pays regorge de bulles géographiques et climatiques, représentatives du continent africain.

Ce territoire de contrastes est en effet composé de kilomètres de côtes, de montagnes arrondies, de plaines arides, de plateaux verdoyants, de forêts denses aux arbres gigantesques de 30 à 50 mètres de haut et encore de forêts claires qui laissent peu à peu la place à des paysages de savanes. Le pays est traversé par la « Dorsale camerounaise », vaste barrière en forme d'arc qui va du Mont Cameroun (4095 m) près de l'Atlantique jusqu'au mont Mbang (1923 m) dans l'Adamaoua.

**Continent :** Afrique

**Région :** Afrique centrale

**Superficie :** 475 440 km<sup>2</sup>

**Habitants :** Nombre : 20 129 878 (2012)

Densité : 42.3 ha/km<sup>2</sup>

Population urbaine : 58.0 % (2010)

Population vivant dans des agglomérations de plus de 1 millions d'habitants : 20.0 % (2010)

**Capitale :** Yaoundé

2 440 432 habitants (2011)

**Frontières :** RCA - 797.0 km

Tchad - 1 094.0 km

Congo-Brazzaville - 189.0 km

Gabon 298.0 km

Nigéria : 1690.0 km

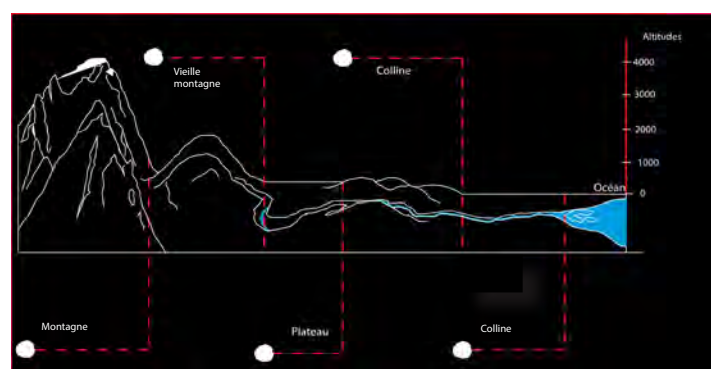
**Altitude maximale :** 4 095 (Mont Cameroun)

**Altitude minimale :** 0 m (Océan Atlantique)

**Plus long cours d'eau :** Sanaga (918 km)

**Plus importante étendue d'eau :** Lac Tchad

Coupe schématique des différents types de reliefs du Cameroun



Source : Les Ateliers



## Reliefs

- Un premier grand ensemble est constitué de plateaux et de montagnes. Un massif suivant une dorsale orientée sud-ouest/nord-est, ponctuée de sommets d'origine volcanique, s'étend en effet de l'île de Bioko au large de Douala et se poursuit par le Mont Cameroun.

- Cet ensemble se prolonge avec le massif de l'Adamaoua au nord-est. C'est une région de hauts plateaux dont le paysage est dominé par des pâturages d'altitude.

- Au nord de l'Adamaoua, jusqu'au lac Tchad, s'étend une plaine de moyenne altitude, caractérisée par un paysage de savane.

- Dans le sud-est, au sud de l'Adamaoua, on trouve des plaines de moyennes altitudes, proches de l'Afrique équatoriale (zones de marécages, grandes forêts tropicales).

- Enfin, au sud-ouest du massif, se déploie une plaine littorale dominée par le vaste estuaire du Wouri juste au pied du Mont Cameroun et par le delta du fleuve Sanaga au sud.

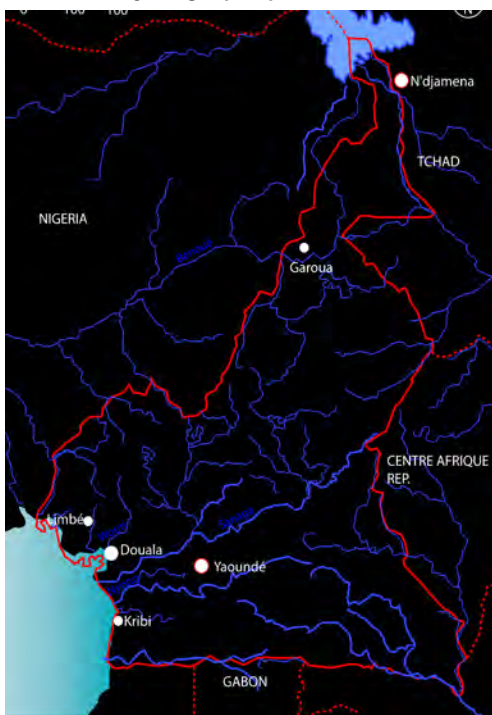


Le Cameroun : reliefs, villes et infrastructures de communication

Source : Jeune Afrique, Doing Business in Africa, (2012), Investir Cameroun 2012

## Climat et hydrographie

Le réseau hydrographique du Cameroun



Source : Les Ateliers

- **Climat tropical Sahélien au nord** : une saison sèche plus ou moins longue suivant les régions et une saison humide (de juin à septembre). Amplitude thermique forte (de 28 jusqu'à 45° C au nord).

- **Climat équatorial humide au sud** : précipitations abondantes et absence de saison sèche. Amplitude thermique faible, climat chaud, supérieur à 25° C toute l'année.

La pluviométrie décroît du sud vers le nord (1700 mm de pluies annuelles près de la frontière gabonaise contre 500 mm seulement à l'extrême nord du pays). Les zones d'altitude sont aussi dans l'ensemble plus arrosées et connaissent des températures moins élevées que les plaines.

Les différents reliefs du Cameroun ont été largement façonnés par les nombreux cours d'eau, qui ont taillé des motifs tels que des pics, des dômes ou des éperons rocheux, avec des chutes et des rapides spectaculaires. Deux domaines hydrographiques majeurs s'étendent de part et d'autre de l'Adamaoua. Au nord, la Bénoué et ses affluents sont les principaux cours d'eau. Au sud, la Sanaga est le fleuve le plus important du Cameroun tandis que le Wouri se distingue par son estuaire imposant. Ces rivières et fleuves ont un débit très irrégulier et sont marqués par une forte montée des eaux à la saison des pluies, particulièrement au nord du pays.



### Avant le XVème s. - Les Peuples du Cameroun

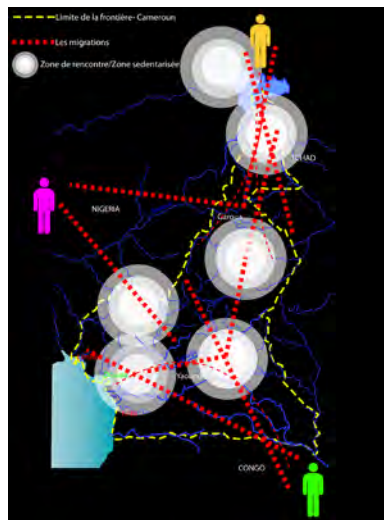


Schéma des vagues de migration  
Source : Les Ateliers

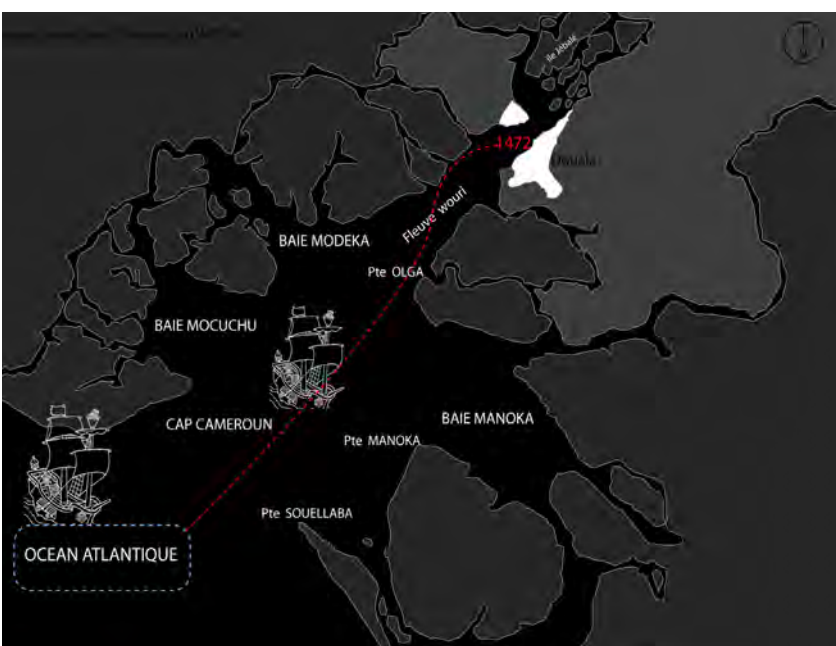
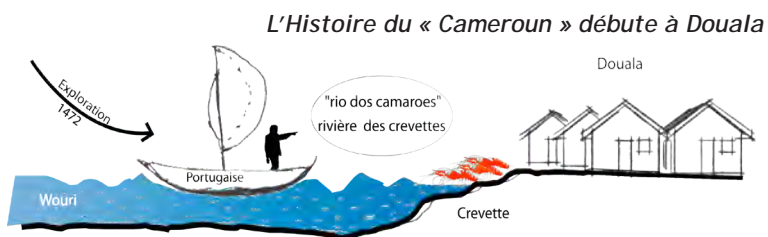
Avant de devenir le Cameroun, ce territoire a été peuplé et parcouru par plusieurs vagues migratoires. Bien avant l'arrivée des Européens, il était formé d'une mosaïque de peuples classés en 3 catégories en fonction de leur organisation politique :

- Les peuples à système décentralisé : les Bétis, Fangs, Makas, Gbayas, Bannens, Bassas, Bafias, Yambetta se rencontraient dans la zone forestière et les populations dites « Kirdi », Toupouris, Massas, Mafas, Mouktélés, Podowos, dans le Nord.
- Les peuples à système mixte : encadrement décentralisé, mais marqué d'influences venant des royaumes d'Europe, résidant sur la côte (Doualas, Bakweris, Bakossis...)
- Enfin, aux autochtones, les Pygmées, sont venus s'ajouter des peuples bantous, qui se seraient installés dans l'Ouest dès le 1er millénaire avant notre ère.

### 1472 - 1961 - Contact avec l'Europe

L'appellation Cameroun dérive de « Rio dos Camaroes » : en 1472 les navigateurs portugais sont tellement surpris par l'abondance des crevettes du fleuve Wouri qu'ils le baptisent « Rivière des crevettes ».

En 1885, le terme Kamerun désigne l'ensemble du territoire attribué à l'Allemagne. Le décret du 1er janvier 1901, transforme l'appellation « Kamerunstadt » en « Duala » (Douala), selon le nom du peuple côtier autochtone.



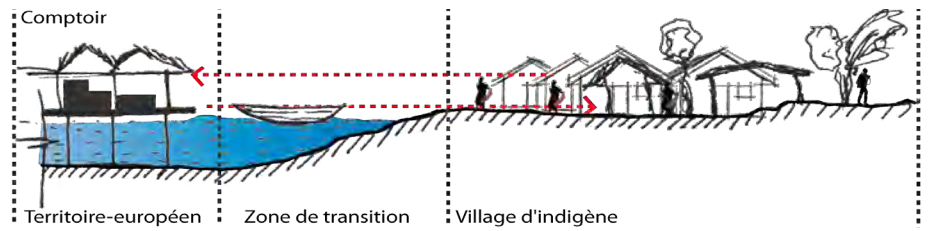
Source : Les Ateliers

En 1845, des missionnaires baptistes britanniques s'installent sur le territoire. Les bords du Wouri entrent de fait dans la zone d'influence du Royaume-Uni. L'objectif des Britanniques était de développer leur commerce et de mettre un terme à l'esclavage. Leur présence n'était pas du goût des chefs Doualas, qui sont allés jusqu'à écrire à la Reine Victoria pour lui signifier leur mécontentement.

Le commerçant Gustav Nachtigal, envoyé par le gouvernement allemand, explore la région et signe le premier un Traité avec les Rois Douala en 1884. Le protectorat de l'Allemagne sur le Kamerun est alors instauré.



Dès le XIXème s. : Pontons flottants des commerçants européens.  
L'installation sur la terre ferme leur est interdite.



Source : Les Ateliers

A partir de la période allemande, le Cameroun prend la forme de l'entité territoriale, humaine et politique qu'on lui connaît aujourd'hui.



Malgré l'opposition des chefs Doualas, l'armée allemande s'établit durablement sur la côte, puis s'empare de Kribi dans le sud forestier le 15 octobre 1887, de l'Adamaoua en 1899 et atteint le Lac Tchad en 1902 après des guerres violentes.

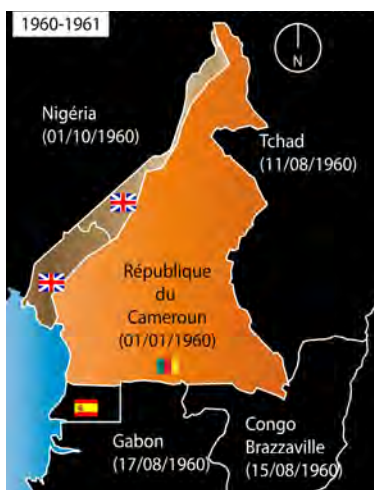
Le long de leur progression vers l'est, les Allemands se heurtent alors aux populations locales qui voient leur commerce menacé. L'Est est colonisé et pacifié en 1907 par la major Hans Dominik. Seul le royaume Bamoun et son sultan Njoya évitent la guerre en négociant avec les Allemands.

En 1911, suite au Coup d'Agadir et au Traité de Fès destiné à régler le litige sur le Maroc, les Français cèdent une partie de leurs territoires d'Afrique équatoriale aux Allemands, que ces derniers baptisent *Neukamerun*. Ainsi, le territoire s'élargit et donne aux Allemands l'accès au fleuve Congo.



A la suite de la défaite de l'Allemagne en 1918, le Traité de Versailles partage le *Kamerun* en deux entités placées sous mandat de la Société des Nations et administrées de manière séparée. Les Français prennent alors le Cameroun oriental et les Britanniques se réservent une partie plus limitée, celle du Cameroun occidental, sans être une véritable colonie juridiquement. Avec la montée de l'hitlerisme, l'Allemagne réclama le retour des anciens territoires d'outre-mer. Les deux puissances mandataires autorisent, face à ces menaces, la création des premiers mouvements politiques indigènes.

Après la Seconde Guerre mondiale, le Cameroun est placé sous tutelle de l'ONU, qui délègue son autorité aux deux puissances coloniales : le Cameroun oriental passe sous administration française, tandis que le Cameroun occidental sous celle britannique.



Dès cette époque, les Camerounais réclament l'indépendance et la réunification des deux Cameroun. Cette revendication devait se faire de manière violente à partir de 1955, incarnée par l'Union des Populations Camerounaises, créé en avril 1848 dans le Cameroun français, et dont Ruben Um Nyobè -assassiné- demeure la figure emblématique, ainsi que l'One Kamerun au Cameroun anglais.

Le Cameroun oriental devient indépendant le 1er janvier 1960 et prend le nom de République du Cameroun. Le 11 février 1961, la partie nord de la zone britannique opte pour l'union avec le Nigéria tandis que la partie sud de la zone britannique s'unit au Cameroun le 1er octobre 1961. Les deux Cameroun forment alors la République fédérale du Cameroun, dont Ahmadou Ahidjo est Président et l'anglophone John Ngu Foncha le Vice-président.

# LE CAMEROUN



## Une succession de villes capitales

DOUALA  
1885 - 1901



BUEA  
1901 - 1908



DOUALA  
1908 - 1909



YAOUNDE  
1909 - aujourd'hui

*Buéa est préférée par le gouverneur von Puttkamer pour son climat plus frais.*

*L'éruption du Mont Cameroun en 1908 met fin au règne de Buéa. La capitale redevient Douala.*

*Suite aux révoltes des Doualas qui refusent de se faire expulser de leurs terres, les Allemands s'établissent à Yaoundé.*

## Après 1961 - Du fédéralisme à l'unité

L'unification du pays est instaurée en 1972 après consultation de la population par référendum. La République unie du Cameroun est instituée le 20 mai. Elle devient la République unie du Cameroun en 1984.

**Les débuts du Président Paul Biya :** La démission du Président Ahmadou Ahidjo au profit de son Premier Ministre d'alors Paul Biya permit une passation pacifique du pouvoir et fut saluée par tous ; mais il s'employa à garder son pouvoir par le biais du parti. Les années 1983 et 1984 sont marquées par des tentatives de coups d'Etat, dont celle du 6 avril 1984. Durant une semaine, des combats opposent l'armée, restée fidèle au Président Biya.

Le Président Paul Biya obtient du peuple camerou-

nais sa légitimité par les urnes, et le parti unifié UNC, l'Union nationale camerounaise, devient alors en 1985 le RDPC, Rassemblement démocratique du peuple camerounais.

**Multipartisme :** Même si le Président réinstaura le multipartisme en novembre 1990, le peuple camerounais manifeste son mécontentement en menant des opérations « villes mortes » en 90-91. D'avril à novembre 1990, les activités économiques des grandes villes du pays sont particulièrement perturbées. S'ensuivent alors quelques progrès marquants qui vont dans le sens de plus de libéralisme politique. De plus, la prohibition de la censure préalable et la création d'un organe de supervision des élections sont mis en place.

## Drapeau du Cameroun



Né en 1961 de la réunification de l'ancien Cameroun français et des territoires du Sud-Est et du Nord-Est britanniques,

le drapeau national comportait originellement deux étoiles dans la bande verte, indiquant le caractère fédéral de l'Etat. En 1975, après la réunification, elles furent remplacée par une étoile unique centrale : « l'étoile de l'unité ». Le vert symbolise l'espérance et la végétation des territoires du sud, le jaune le soleil et la savane du nord et le rouge l'union de ces deux régions.

## Armoiries du Cameroun



**Adoption :** 1986

**Devise :** « Paix, Travail, Patrie » (Peace, Work, Fatherland)

**Hymne national :**

« Ô Cameroun, berceau de nos ancêtres »



Le Pont du Wouri, Douala - Construction en 1954

Source : VIALLET Michel, « Douala Autrefois »

**Le président de la République est le chef de l'Etat.** Chef des armées, il peut proclamer l'état d'urgence ou l'état d'exception. Elu au suffrage universel direct à un tour, pour un mandat de 7 ans, il est rééligible. Le **Chef du gouvernement**, Premier ministre, est chargé de mettre en oeuvre la politique définie par le président.

## Trois figures politiques de l'Histoire contemporaine du Cameroun

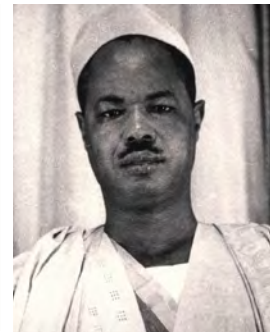


### Ruben Um Nyobè (1913-1958)

Né vers 1913 dans le sud-ouest du Cameroun, Ruben Um Nyobè est l'un des précurseurs des indépendances en Afrique. Il fut le secrétaire général du premier parti politique du pays, l'Union des Populations du Cameroun, et plaida maintes fois la cause indépendantiste, notamment à l'ONU. D'après l'historien Yves Mintoongue, «Um Nyobè aurait pu devenir le premier Président du Cameroun », mais il fut assassiné le 13 septembre 1958.

### Ahmadou Ahidjo (1924-1989)

Travaillant dans l'appareil administratif colonial depuis 1947, avant d'être élu conseiller à l'assemblée de l'Union française, Ahmadou Ahidjo devient le premier Président élu du Cameroun libre en mai 1960. Il est à la tête du parti unique jusqu'en 1982, date à laquelle il cède la main à Paul Biya. Accusé de tentative de coup d'Etat par le gouvernement, il est contraint à l'exil et meurt au Sénégal en 1989.



### Paul Biya (1933 à nos jours)

Paul Biya est né le 13 février 1933, à Mvoméka'a dans la province du Sud. Alors qu'il exerçait la fonction de Premier Ministre dans le gouvernement, Paul Biya arrive au pouvoir en 1982 après l'annonce surprise de la démission d'Ahmadou Ahidjo du poste de Président de la République pour ne conserver que la présidence du parti unique. Réélections successives lui permettent d'exercer la fonction de Président de la République depuis plus de dix ans.



## Politique

**Régime :** République laïque et bilingue - Régime présidentiel  
La Constitution a été promulguée en 1996, amendée en 2008 et 2010, mais n'est pas encore totalement appliquée. Le Conseil constitutionnel n'est pas encore mis en place.

- **Pouvoir exécutif :** Président élu pour 7 ans au suffrage universel direct - assisté par le 1er Ministre, chef du gouvernement

- **Pouvoir législatif :** Parlement divisé en 2 chambres, le Sénat et l'Assemblée nationale. 1ères élections sénatoriales : 14 avril 2013

- **Pouvoir judiciaire :** Exercé par la Cour suprême de Yaoundé, les cours d'appel et les tribunaux d'instance.

## Administration

**Les 10 régions et leur chef-lieu :** l'Adamaoua (Ngaoundéré), le Centre (Yaoundé), l'Est (Bertoua), l'Extrême-Nord (Maroua), le Littoral (Douala), le Nord (Garoua), le Nord-Ouest (Bamenda), l'Ouest (Bafoussam), le Sud (Eboloxa) et le Sud-Ouest (Buéa), sont chacune :

- administrées par un Gouverneur et un Conseil régional,  
- divisées en départements (administrés par un Préfet),  
- sub-divisées en arrondissements (sous-préfets).

A ces circonscriptions administratives s'ajoutent les collectivités territoriales décentralisées, au niveau des Régions et des arrondissements (communes).

Les dix régions du Cameroun

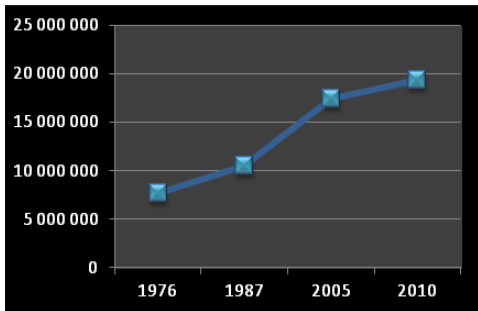


Source : Les Ateliers

# LE CAMEROUN



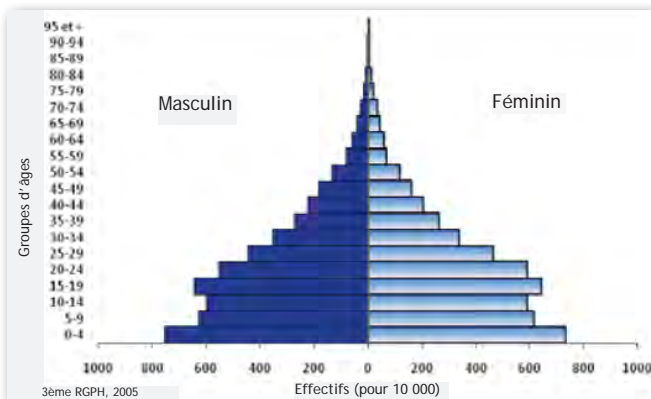
## POPULATION ET CULTURE



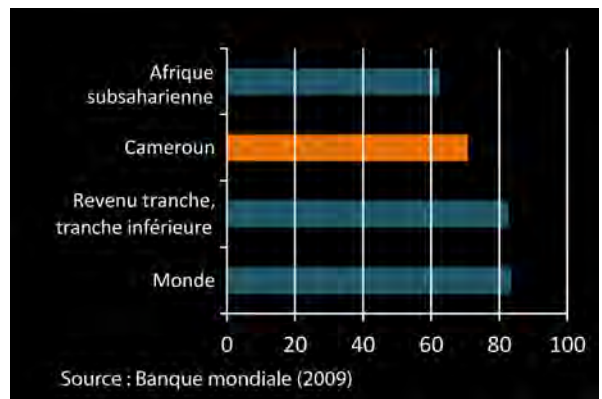
Evolution de la population du Cameroun (4 RGPH)

Le Cameroun compte plus de 20 millions d'habitants en 2011 contre 5 millions à l'Indépendance et 7,7 millions en 1976. Le taux d'urbanisation de la population, qui s'élève à 58 %, est particulièrement élevé par rapport à la moyenne africaine.

La moitié de la population camerounaise a moins de 17.7 ans. Les migrations internes des jeunes en milieu urbain pour des raisons soit scolaires, soit économiques donnent cet aspect perturbé à la pyramide des âges jusqu'à 25 ans environ (augmentation de population dans les groupes d'âges jeunes en ville).



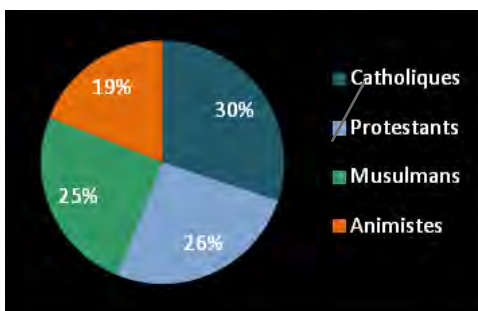
Pyramide des âges de la population urbaine du Cameroun (3ème RGPH, 2005)



Alphabétisation des adultes (3ème RGPH)

**Principaux indicateurs humains :**

- Espérance de vie à la naissance : 51.7 ans
- Taux de natalité (2012) : 32.49 pour mille
- Taux de mortalité (2012) : 11.66 pour mille
- Taux d'accroissement naturel (2012) : 2.08 pour mille
- Taux de pauvreté : 39.9 %
- Mortalité infantile : 59.70
- Pourcentage de population sous-alimentée (2004) : 26 %
- Taux brut de scolarisation (primaire) : 52.3 % (filles 47.7 %, garçons 56.7 %)
- Dépenses de scolarisation (en % du PIB) : 2.9
- Durée moyenne de scolarisation au primaire : 5.9 ans
- Taux d'alphabétisation (15 ans et +) : 67.9 % (femmes 59.8 %, hommes 76 %)
- Chômage : 30 %
- Nombre de médecins pour 1000 habitants (2007) : 0.2



### Religions

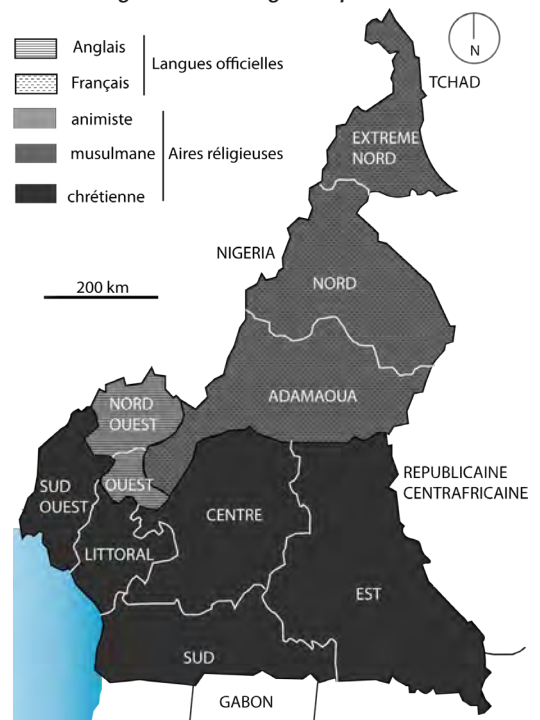
Le Cameroun regroupe trois religions principales : les religions traditionnelles (« animisme »), l'islam et le christianisme. Alors que ce sont les missionnaires protestants qui s'établirent

premiers sur le sol camerounais (le pasteur Alfred Saker s'installe à Douala dès 1845), les catholiques demeurent les plus nombreux.

### Langues

Le Français et l'Anglais sont restés toutes deux langues officielles et sont parlés respectivement par environ 70 et 30 % de la population. De très nombreuses autres langues sont également parlées : le Ffulbé (le Peul), l'arabe dans le nord, le Bassa, le Douala, l'Ewondo dans le nord, le Boulou (Fang Béti), le Pidgin-anglais (langue composite prioritairement parlée dans le littoral, le Sud-Ouest, le Nord-Ouest et l'Ouest), le Ghomalu (Bamiléké) et le Mungaka (Bali).

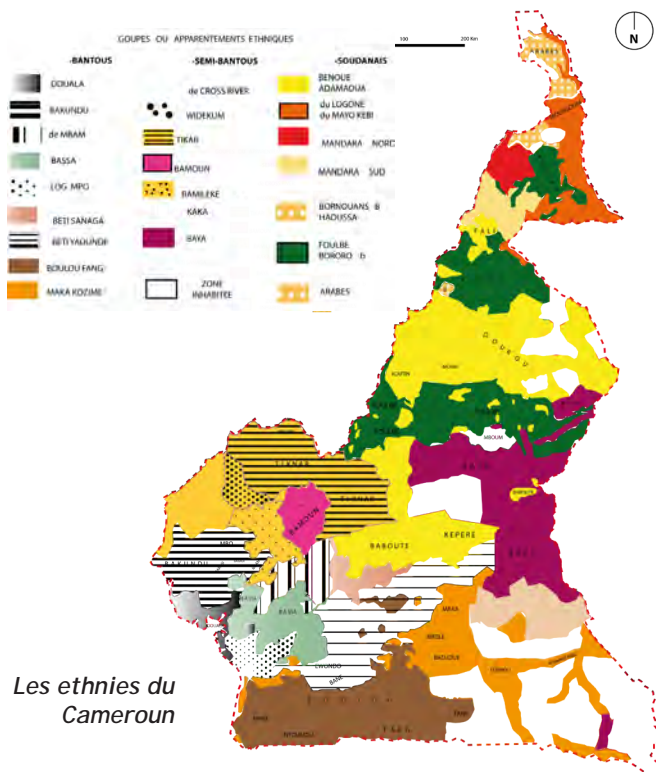
### Aires religieuses et linguistiques



## Groupes ethniques

On dénombre 260 ethnies réparties en de grands groupes homogènes sur le territoire :

- Les plateaux de l'Ouest sont peuplés majoritairement de Bamiléké et de Bamouns ;
- La côte et les forêts tropicales côtières abritent principalement des Bassas et des Sawas ;
- La grande zone forestière du Sud et du Sud-Est regroupe des Bétis-Fangs et des Pygmées Bakas ;
- Les régions semi-arides du Nord et de l'Adamaoua sont le foyer des Peuls (ou Fulanis ou Fulbés) ;
- L'Extrême-Nord est peuplé des Kirdis, des Kotokos et Arabes Choas.



Les ethnies du Cameroun

Source : Atlas « Cameroun »

## ECONOMIE

L'économie du Cameroun, la plus diversifiée d'Afrique centrale, a connu une très forte croissance jusqu'aux années 1980, avec près de 7 % de taux de croissance réel. Le Cameroun était compté parmi les pays les plus prospères d'Afrique. Les années suivantes de récession et la dévaluation du Franc CFA en 1994 ont eu des conséquences majeures sur le territoire. Frappée par la crise financière et économique

### Principaux agrégats économiques :

PIB en milliards de dollars US courants (2011) : 25.04  
 PIB par habitant en dollars valeur PPA (2011) : 2 300  
 Dette publique en % du PIB (2011) : 16.2 %  
 Part dans les impotations mondiales (2006) : 0.02 %  
 Part dans les exportations mondiales (2006) : 0.03 %

Le Cameroun comporte en réalité 4 grandes aires culturelles :

- **Aire culturelle Sawa** : Sur le littoral, les fractions sawas (Doualas, Malimbass, Bakokos, Bakweris, Balongs, Bafaws, Mbos) se considèrent comme des peuples de l'eau. Cette aire présente le plus de vestiges anciens de la pénétration coloniale.
- **Aire culturelle Fang-Béti** : Plus proprement forestière, elle correspond au domaine des Bantous, Bassa et de groupes oubanguiens (Baka dans l'Est, Bakola dans le Sud et Bedzan au Centre). Des rites et des sociétés secrètes à caractère religieux régulent la vie sociale, favorisant l'éclosion d'expressions artistiques.
- **Aire culturelle des Grassfields** : Des hauts plateaux de l'Ouest et du Nord-Ouest, les chefferies bamilékées et le royaume bamoun sont connus pour leurs royautés sacrées et leur société fortement hiérarchisée. Un véritable art s'y est épanoui et a permis la constitution de trésors, dont les demeures palatiales qui figurent parmi les monuments les plus importants du Cameroun.
- **Aire culturelle soudano-sahélienne** : Il s'agit d'une mosaïque d'ethnies. Les Saos aux cités emmurillées élevées se situent sur des buttes anthropiques. Chez les non musulmans, les montagnards utilisent la pierre, tandis que les Massas et les Toupouris utilisent des toitures de vannerie adaptées à la mobilité des populations. Enfin, la pointe nord du Cameroun se situe à la croisée des grands empires musulmans qui véhiculent une civilisation pansahélienne fondée sur le vêtement.

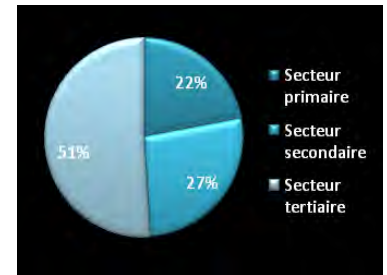
mondiale de 2008, la croissance réaugmente depuis 2009 car elle bénéficie du rebond des activités non pétrolières et du redressement de certaines exportations (bois, café, coton). Le gel des prix à la pompe des produits pétroliers et les mesures contre la vie chère prises par le gouvernement expliquent la stabilisation récente du taux d'inflation.

	2009	2010	2011	2012
PIB (milliards de dollars)	22.19	22.48	25.04	26.71
PIB par habitant (dollars)	1 113	1 100	1 196	1 244
Croissance du PIB (en %, à prix constant)	2.0	3.2	3.2	4.5
Croissance du PIB pétrolier	-13.9	-12.3	-12.3	-17.6
Croissance du PIB non pétrolier	2.9	4	4	4
Taux d'inflation (en %)	3	1.3	2.6	2.5



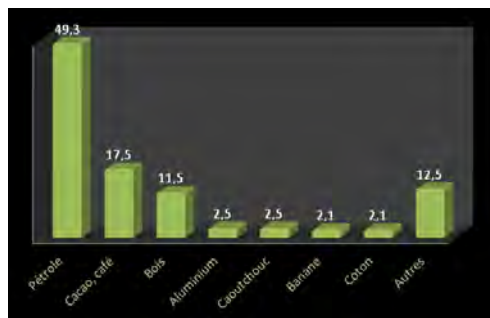
## Secteurs économiques

Grâce aux télécommunications et aux transports, le secteur tertiaire est devenu le moteur de l'économie. La part du secteur secondaire dans le PIB diminue en raison du déclin de la production pétrolière (épuisement relatif des réserves, vieillissement des infrastructures et report de certains investissements et projets de développement à cause de la récente crise financière). Huit produits dominent les exportations, dont six d'origine agricole. Les autres recettes sont tirées de l'industrie avec les produits agroalimentaires, le textile, la transformation du bois, et l'aluminium à Edéa et le pétrole qui demeure malgré tout en tête des exportations. Après, l'octroi de plusieurs permis d'exploration, les recherches pétrolières mobilisent une douzaine de sociétés.

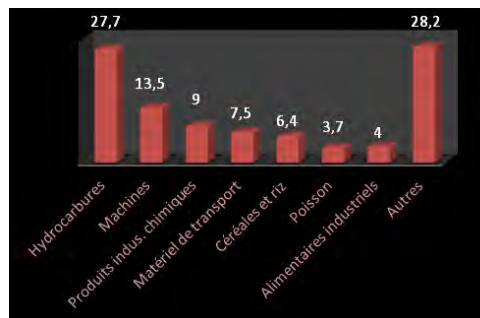


Structure du PIB (2010)

Source : INS, 2012, Deuxième enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun



Structure des exportations (2011)



Structure des importations (2011)



Principaux clients (2011)



Principaux fournisseurs (2011)

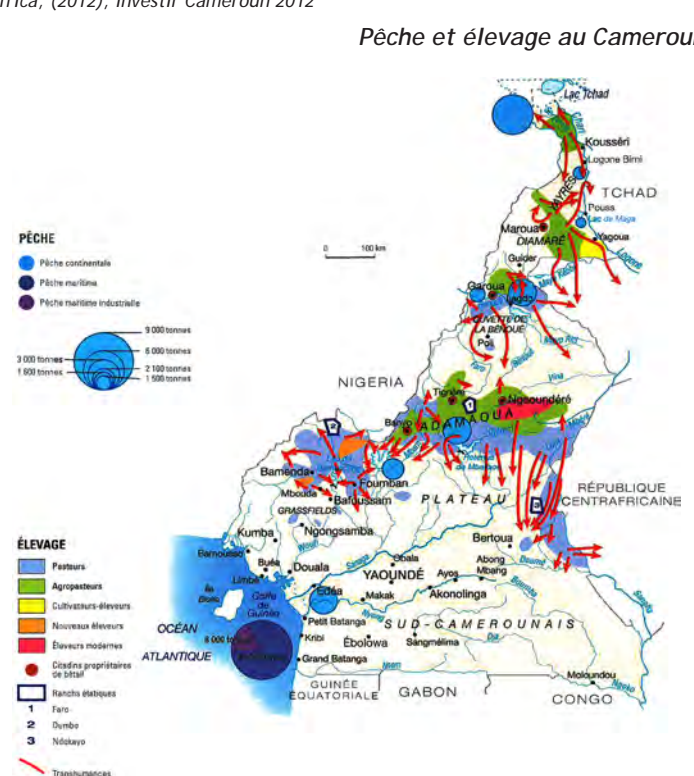
Source : Jeune Afrique, Doing Business in Africa, (2012), Investir Cameroun 2012

Resté longtemps inexploité, le gaz naturel est promis à un bel avenir (réserves estimées à 156 milliards de m<sup>3</sup>). Il est déjà distribué dans certaines industries de Doula. Contenant quelques 52 substances minérales (or, fer, beauxite...), l'exploitation du sol camerounais à grande échelle est en cours de concrétisation.

A l'horizon 2035, le pays veut faire partie des pays émergents, avec comme objectif une croissance annuelle de 5.5 %, une réduction du sous-emploi à 50 % en 2020 et de la pauvreté à 28.7 %



Source : Atlas « Cameroun »

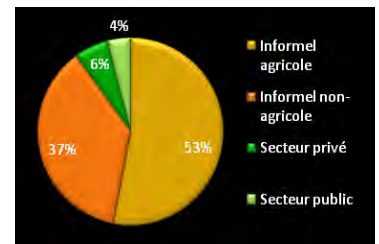


Source : Atlas « Cameroun »



## Secteur informel

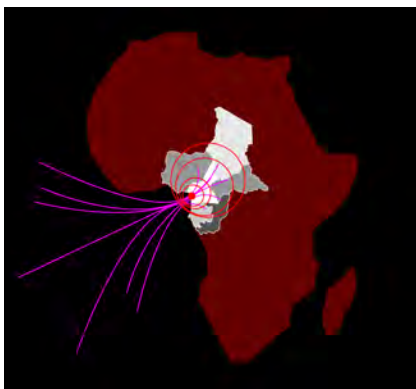
L'économie nationale repose sur deux types d'activité : les activités formelles et les activités informelles. L'informel se développe parallèlement sur les trois secteurs d'activité. Agricole ou non, le secteur informel est le principal pourvoyeur d'emploi du pays et à Douala en particulier, avec plus de 90 % de la main d'œuvre totale. Le chômage au sens strict de l'OIT n'est estimé qu'à 3.8 % au Cameroun, mais le sous-emploi, par contre, touche plus de 70 % de la main d'œuvre (le sous-emploi concerne autant les personnes au chômage que celles qui travaillent moins de 40h par semaine ou dont le revenu est inférieur au salaire horaire minimum. Il est principalement associé à l'informel).



Structure de l'emploi

Source : INS, 2012, Deuxième enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun

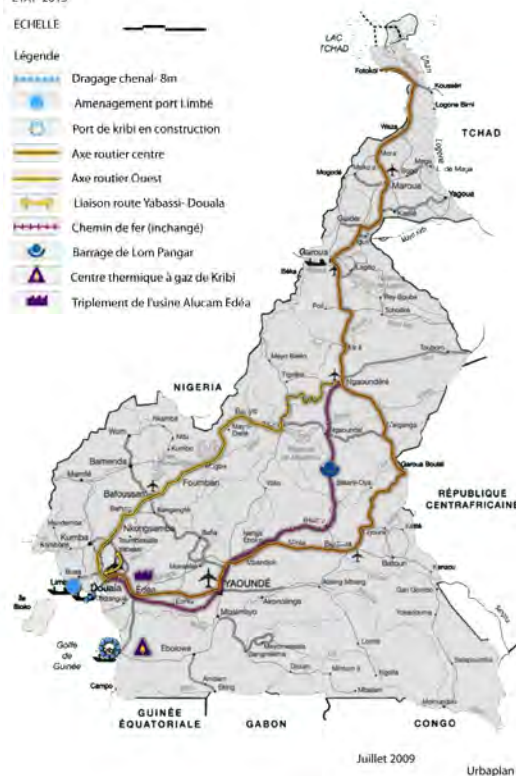
## Rayonnement et influence territoriale du port de Douala



Le port de Douala : porte d'entrée de l'Afrique centrale  
Source : Les Ateliers

Le Cameroun dispose de quatre ports autonomes, Douala, Kribi, Limbe et le port fluvial de Garoua, mais le port de Douala assure à lui seul près de 95 % du trafic portuaire national (7.8 millions en 2010). Douala réalise 33 % du PIB du Cameroun, qui lui-même réalise hors pétrole 50 % du PIB de l'Afrique centrale. Sous la tutelle du Ministère des transports, le Port Autonome de Douala est une émanation de l'Etat, et indépendant de la Communauté Urbaine de Douala. Les ports de Kribi et Limbe sont gérés et rattachés au Port Autonome de Douala. Seul le port de Garoua a été reversé à la Communauté Urbaine de Garoua lorsqu'il a été détaché de l'administration du PAD en 1999. Port saisonnier qui assurait les échanges de coton avec le Nigéria, il a subi de plein fouet notamment la concurrence du transport sur route et rail et les mauvaises conditions de navigation la Bénoué.

Sa position stratégique lui assure un vaste hinterland. Ainsi, Douala entre en concurrence directe avec le port de Lagos. Parmi ces pays, le port approvisionne particulièrement : la Guinée équatoriale, le Gabon, Sao Tome et Principe, le Nigéria et les Congo, Brazzaville et Kinshasa.



Le port de Douala au coeur des enjeux des grands aménagements nationaux

Source : Atlas « Cameroun »

Douala ville assemblée - 2013



La **Région du Littoral** couvre une superficie de 20 220 km<sup>2</sup> pour environ 3,5 millions d'habitants. Cette région est constituée de 4 départements, 30 arrondissements. Les quatre départements coïncident avec le cours inférieur des fleuves du secteur : la Sanaga-Maritime, domaine des Bakokos et Malembas, le Nkam (le Bas-Wouri) et le Moungo. Le Littoral est la région la plus urbanisée du Cameroun, regroupant 15 % de la population totale, pour seulement 4,26 % du territoire national.

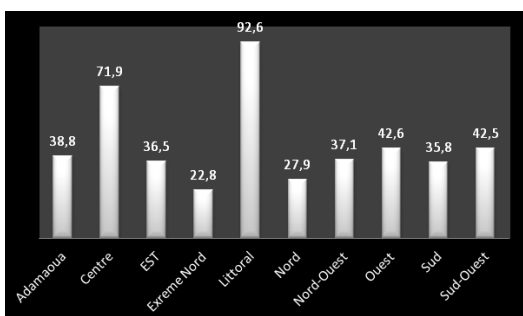
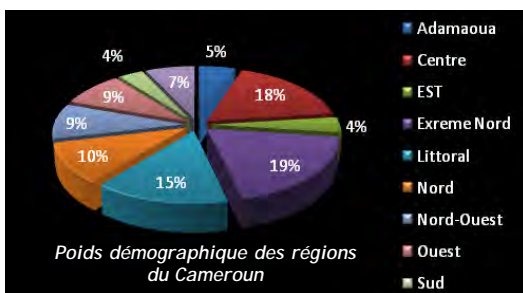
Concentrant une proportion importante d'activités industrielles et de services, la Région du Littoral est considérée à juste titre comme le pôle économique du Cameroun. La Région du Littoral dispose de 36,9 % des entreprises du pays, 67,7 % des grandes entreprises, 57,1 % des moyennes entreprises et 49,5 % des emplois.

La **zone d'influence réelle de Douala** dépasse bien largement les limites des circonscriptions régionales ou départementales : il s'agit d'une région qui dessinerait une sorte de polygone entre Limbe (ex Victoria), Tiko, Nkongsamba, Yabassi et Edéa. En plus de la province du Littoral, cette zone d'influence englobe largement le Fako, département de la région du Sud-Ouest.



La Région du Littoral

Source : Le Petit Futé, 2011, Cameroun



Taux d'urbanisation par région (%)



Le département du Wouri

Source : Les Ateliers

Le **département du Wouri** qui comptait 1 931 977 habitants en 2005 pour une superficie de 1000 km<sup>2</sup>, épouse la forme de l'estuaire et des limites du territoire de l'agglomération de Douala.

Le département du Wouri regroupe 11 % de la population totale du Cameroun pour seulement 0.2 % de sa superficie.

## LA GEOGRAPHIE ET LES PAYSAGES

Un peu plus de la moitié de la Région coïncide avec le bassin sédimentaire de Douala et se situe à moins de 200 m d'altitude. Le relief, bien que la zone soit basse, est mouvementé avec un réseau hydrographique très dense. Le Littoral correspond à l'estuaire étendu du Wouri, sous l'influence des marées et occupé par une forêt dense de mangroves. Vers l'Est, le terrain s'élève vers le plateau du Sud-Cameroun (env. 800 m), formant, dans la région de Yingui, Ngambé et Ndom, une zone de moyenne montagne au relief très accusé. Vers le Nord, la Région s'étend en partie aux zones volcaniques de Bafang (plus de 1200 m) et de Nkongsamba. La morphologie de cette région, zone volcanique située entre 500 m et 800 m d'altitude, est fortement marquée par de petits cônes et des puys. Enfin, la plaine des Mbos, située au Nord de Mélong à une altitude d'environ 800 m, offre une

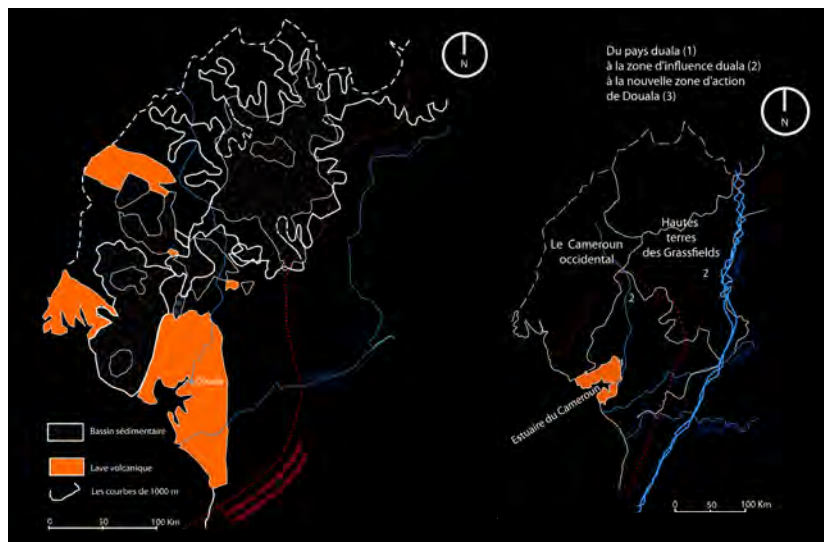
**Mangroves :** Ecosystèmes des plus productifs en biomasse, ces milieux particuliers des côtes basses des régions tropicales se développent dans les zones marécageuses soumises aux marées hautes et à des influences variables de salinité de l'eau et de sédimentation.



surface plane en raison de son origine alluviale.

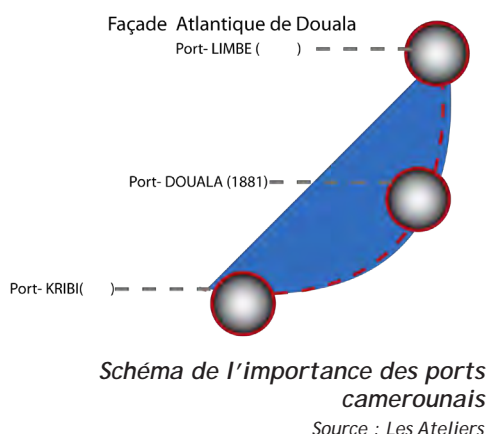
La Région de Douala au sens large dispose principalement de trois grandes ressources :

- l'agriculture, dans la partie Ouest,
- le bois, plutôt dans la partie au Sud du Nkam et au-delà dans le département de l'Océan dans la Région Sud,
- l'énergie, sur le cours de la Sanaga, à Kribi et à Limbé et dans les régions encore plus proches de la frontière nigériane, qui n'est encore que partiellement exploitée, mais a déjà donné naissance à deux pôles de croissances : Edéa (Alucam) et la zone Ouest.



Grands ensembles de la région Littoral et influence duala

## LE SYSTEME PORTUAIRE ET SON EVOLUTION

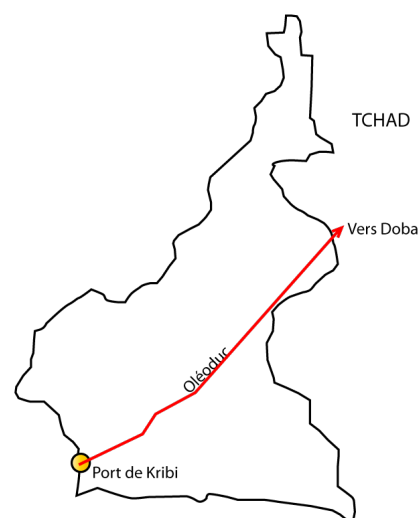


Le Port de Douala est le moteur économique de la Région du Littoral et du pays. Point de départ de l'histoire du Cameroun moderne, porte d'entrée historique de l'Afrique centrale, le Port de Douala domine les 3 autres ports autonomes camerounais en termes de trafic national (95 % environ). Cependant, il connaît certaines limites qui le poussent à envisager davantage de complémentarités avec les ports de Kribi et Limbe, eux-mêmes en proie à des recompositions avec notamment à Kribi la construction en cours d'un port en eaux profondes. Le port de Douala est en effet limité à 9 m en termes de tirant d'eau, ce qui ne lui permet pas d'accueillir des navires de plus de 25 000 tonnes. Il souffre également d'ensablements permanents, dont les travaux sont très coûteux (plus de 10 milliards de F CFA par an de dragage).

### Le port de Kribi

D'une superficie de 70 ha, le port actuel de Kribi, consacré à l'exportation de bois, présente aujourd'hui un fort potentiel de développement avec la construction du terminal pétrolier lié à l'oléoduc Tchad – Cameroun. Son chiffre d'affaire n'est aujourd'hui pas très important, mais le projet de port en eau profonde aujourd'hui en construction devrait être opérationnel en 2014.

Le projet de complexe portuaire, débuté depuis 2011, formé d'un port en eaux profondes et d'une zone industrielle, prévoit de s'étendre jusqu'à 35 km au large des côtes atlantiques. Doté d'un tirant d'eau de 15 à 16 mètres, ce port sera capable d'accueillir de grands navires d'une capacité allant jusqu'à 100 000 tonnes. Il est prévu que Kribi devienne le futur port d'exportation de minerais de la sous-région, censé comprendre un terminal à conteneurs de 400 000 EVP, un terminal à aluminium (1,5 million de tonnes d'alumine et 1,5 million de tonnes d'intrants divers), un terminal d'hydrocarbures (3 millions de tonnes) et un terminal polyvalent (2 à 3 millions de tonnes). Il pourra également devenir un port d'éclatement pour la sous-région.



Oléoduc Tchad-Cameroun  
Source : Les Ateliers



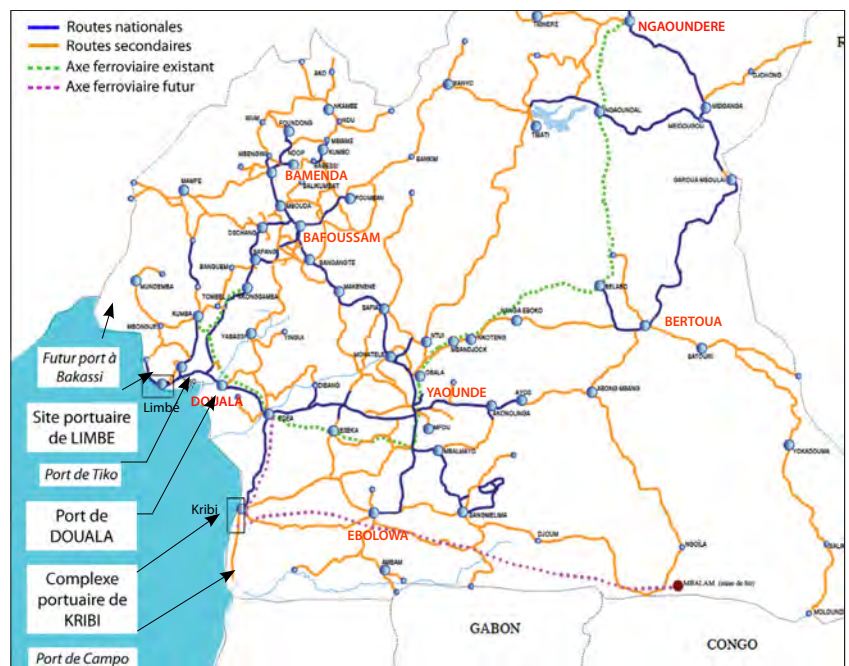
Projet du complexe portuaire de Kribi (site actuel et projet)

Le port de Kribi, dont le coût total est estimé à 300 milliards de F CFA, sera construit par la China Harbour Engineering Company (CHEC). Son financement sera assuré en grande partie par un prêt de 207 milliards de F CFA de l'Eximbank chinoise. Le gouvernement camerounais interviendra par le biais d'un emprunt obligatoire à la Bourse nationale, Douala Stock Exchange (DSX).

## Le port de Limbé

Ancien port vivrier, et station balnéaire aux plages de sable noir, le port de Limbé abrite essentiellement des infrastructures de raffinage de Pétrole de la SONARA (Société Nationale de Raffinage). Son chiffre d'affaires est bien plus élevé que le port de Kribi.

L'installation programmée d'une cimenterie ainsi que le projet de développement d'un port en eaux profondes dont la première étape est la construction par le Chantier naval et industriel du Cameroun (CNIC) d'un yard pétrolier, offrent de bonnes perspectives pour cette place portuaire. La construction d'un port en eaux profondes y est aussi prévu.



Prévision du schéma portuaire et infrastructures

La ville de Limbé ou Victoria a été fondée par le missionnaire Alfred Saker sur les terres achetées au roi William Bimbia. Au début du XX<sup>ème</sup> s., le centre de gravité du Cameroun allemand était le triangle Victoria-Buéa-Douala. Sous les Britanniques à partir de 1915, l'activité économique du port ralentit, et dans ces années la concurrence d'autres petits embarcadères de produits vivriers, notamment Tiko, spécialisés se fait ressentir.

Jusqu'en 1972, les villes de Limbé et de Douala ont vécu comme deux pays étrangers (Cameroun occidental presque rattaché au Nigéria). Alors que la distance à parcourir pour se rendre à l'ancienne Victoria était très longue, la nouvelle route bitumée, dite d'ailleurs de « la Réunification », ne les sépare plus que par 70 km et 1 h de trajet (contre 230 km). Cette liaison a conduit définitivement au déclin du port de Victoria-Bota et à la fermeture de l'embarcadère bananier de Tiko. Le département du Fako, pour ses produits d'exportation et vivriers, a ainsi basculé dans la zone d'attraction de Douala.

La construction de la raffinerie de pétrole en 1974 spécialise alors le port de Limbé dans les hydrocarbures.

## L'évolution du système portuaire

A long terme, les scénarios portuaires reposent sur une répartition des trafics et des fonctions entre le port de Douala, celui de Kribi et celui de Limbé. Ces trois composantes de la stratégie portuaire sont naturellement interdépendantes, mais il subsisterait des incertitudes quant aux dates de mise en œuvre effective de Kribi, démarré en 2011.

Elle dépend d'une part des projets miniers dont les produits transiteraient nécessairement par un port en eau profonde vaste et ayant des accès directs avec les lieux de production sans être « étouffé » par le développement urbain. Cette fonction minière et énergétique (qui ne nécessite pas forcément un port mais des terminaux spécialisés) serait complétée par une activité d'éclatement de conteneurs à l'échelle régionale, qui permettrait d'abaisser le coût général de transport.

Bien que très probable à long terme, la mise en valeur des gisements miniers (fer et bauxite) n'est peut-être pas prévisible dans la conjoncture actuelle, et de toutes façons ne pourrait pas être effective avant 2 à 5 ans (temps nécessaire à la construction de Lom Pangar, à l'équipement énergétique de la Sangha, à la finalisation des projets miniers et à la mise en place effective des opérations).



Stratégie de développement de Douala

Source : CUD, (2009), *Stratégies de Développement de la Ville de Douala et de son aire métropolitaine* (CDS)

Trois hypothèses de développement futur se présentent alors :

- La plus grande partie sinon la totalité du trafic de minerais et probablement d'hydrocarbures pourrait se déplacer vers Kribi et ne reviendra pas à Douala.
- Une partie importante du trafic d'entrée et sortie de marchandises du Cameroun (et des autres pays de l'hinterland) pourrait effectivement être débarquée à Kribi, mais la moitié environ serait destinée à l'agglomération de Douala, où se trouvent les entreprises et les consommateurs. Ce transport entre Douala et Kribi pourrait alors se faire par terre ou par cabotage (camion et rail).
- Sinon, une partie sensible du trafic à destination de Douala pourrait continuer à être débarquée directement au PAD, soit parce que les volumes sont peu importants, soit parce qu'ils proviendraient d'un autre port d'éclatement de conteneurs de la zone (Abidjan, Cotonou, Lomé, Lagos, Malabo, Pointe Noire ou même comme actuellement Durban), soit parce qu'ils sont destinés à des entreprises établies dans la zone portuaire et disposant d'installations spécialisées (céréales, clinker, par exemple).

Jusqu'à 2015 au moins, Douala restera de toute façon le port principal (et quasi exclusif) du Cameroun, pour toute sorte de marchandises.

Si pendant cette période avant l'ouverture du port de Kribi, la nécessité de pouvoir accueillir des bateaux plus gros se fait sentir, la solution la plus raisonnable serait de les faire débarquer à Limbé (où la « jetée » à un tirant d'eau suffisant), et d'acheminer leur cargaison par terre vers Douala, l'ouest et le centre du Cameroun.

Lorsque le port de Kribi sera opérationnel pour l'aluminium, puis pour les marchandises diverses conteneurisées, le port de Douala pourrait voir son trafic stagner, et peut-être même à long terme décliner, si la chaîne de transport passant par Kribi et le transport terrestre est plus avantageuse que le feeding par Douala (ce qui n'est pas probable avant qu'une voie ferrée à écartement normal relie les deux ports de Kribi et Douala).

La baisse du trafic portuaire sur Douala laisse présager une baisse de l'économie mais qui pourrait être compensée par une bonne connexion terrestre (route, chemin de fer) avec Kribi et Limbé. Douala resterait, grâce à l'industrie, le pôle économique du Cameroun.

De tous ces scénarios, il demeure que, pour la prochaine période de 10 ans au moins, le port de Douala doit envisager une activité accrue, aussi bien pour les marchandises diverses que pour le trafic d'alumine et d'aluminium, les vracs et les carburants.



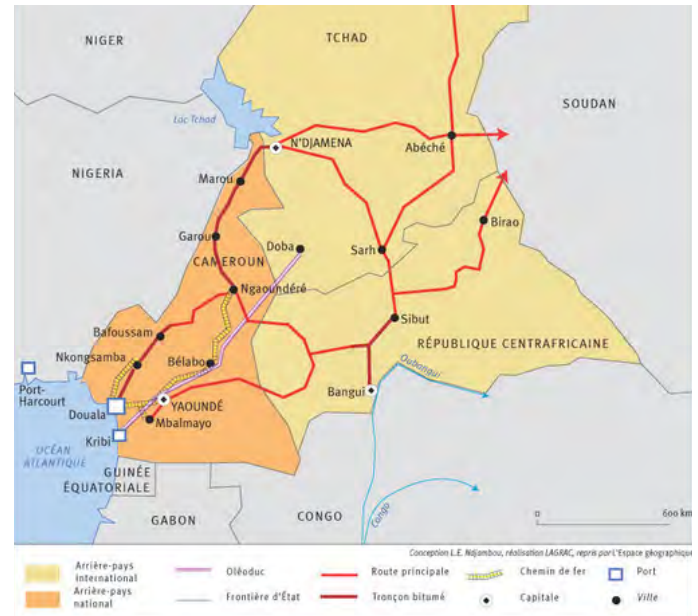
## LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

### Douala au croisement des routes nationales

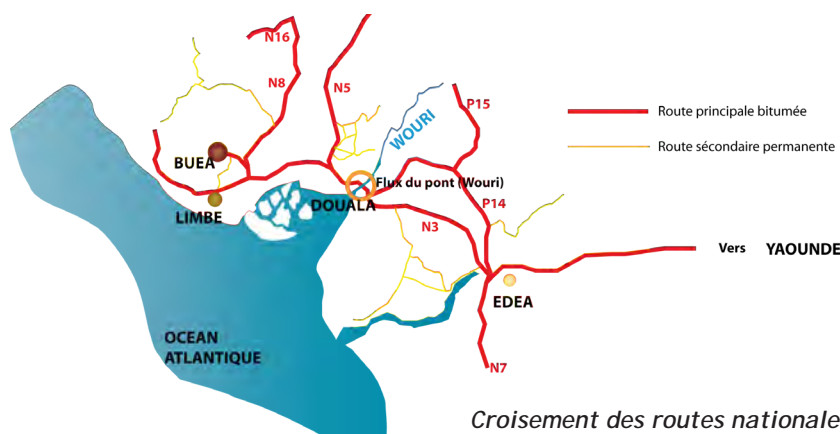
Deux grands axes de transport routier relient actuellement la Ville de Douala avec son arrière-pays :

- L'axe routier ouest relie les ports de Douala et Limbé à Ngaoundéré, Garoua et au Tchad et à la République Centrafricaine par le Moungo, le pays Bamoun, Banyo et Tibati. Cet axe qui est le plus court vers le Nord Cameroun assure une liaison étroite entre Douala et les zones de production agricole de l'Ouest (ravitaillement, exportations) mais son état médiocre empêche certains camionneurs de l'utiliser en saison pluvieuse. Cet axe est en voie d'amélioration depuis des années.

- Le second axe structurant, qui relie Douala à Ngaoundéré par Yaoundé et Bertoua est l'axe routier centre (entrée Est). Plus long que l'axe ouest, mais en meilleur état, il assure la plus grande partie du trafic vers l'hinterland. Un projet de construction d'auto-route est en cours sur le tronçon Douala-Yaoundé.



Réseau routier à l'échelle de la sous-région



Croisement des routes nationales à Douala et sur le pont du Wouri

Source : Les Ateliers

### Le transport ferroviaire

La région est traversée par un axe ferroviaire, le seul axe du réseau ferroviaire national, qui suit la route Douala-Yaoundé. Ce tronçon ferroviaire assure le transport de 2 millions de tonnes par an. Cependant, la voie routière est bien plus empruntée que la voie ferroviaire.

L'exploitant du réseau, Camrail gère ce réseau à voie unique :

- le **Transcamerounais** passe par Douala (Transcam I : Douala-Yaoundé et Transcam II : Yaoundé-Ngaoundéré) et le **Ligne de l'Ouest** part de Douala, passe par Mbanga pour aller jusqu'à Mbanga-Kumba.

Il est prévu une ligne qui partira de Lomié dans la province de l'Est, et qui atteindra Kribi dans le Sud. Elle sera longue de plus de 430 km et permettra l'évacuation du fer de Mbalam qui sera bientôt mis en exploitation, à travers le Port en eaux profondes de Kribi. L'actuelle ligne sera aussi élargie de Douala à Buea pour satisfaire les populations de cette région.

Ces deux axes nationaux forment une sorte de boucle reliant Yaoundé au Centre, Bertoua à l'Est, Ngaoundéré au Nord et Douala à l'Ouest. Ils se rencontrent dans la capitale économique, ce qui explique notamment le trafic journalier très important sur les grands axes doualais, et sur le pont du Wouri.

Sur 77 989 km de routes, seules 7 % des routes camerounaises sont bitumées. Il n'y a pas de route bitumée entre le nord et le sud du pays.

#### Chantiers structurants :

- Indispensable pour désengorger le trafic à l'intérieur de Douala, le chantier **second pont à Douala**, 2x2 voies avec séparateur central, une voie ferrée et circulation pour piétons vient de démarrer ;
- Les **élargissements des entrées Est et Ouest** de Douala sont également financées par l'AFD ;
- La **boucle autoroutière** Douala-Yaoundé-Bafoussam-Douala démarrera entre Yaoundé et Douala.
- Une extension du **réseau ferroviaire** est prévue : doublement et liaison avec les autres pays voisins.

## Le transport aérien

L'Aéroport international de Douala est le principal aéroport du Cameroun. A côté du plus grand port autonome du pays, il occupe un emplacement stratégique, propice au monde des affaires à l'échelle sous-régionale et internationale. Sa capacité d'accueil est de 1.5 millions de passagers par an et 50 000 tonnes de fret mais son trafic demeure relativement faible car sa capacité exploitée n'est que de 31 %.

Les deux autres aéroports internationaux du pays se situent à Yaoundé-Nsimalen (exploité à 17 %) et à Garoua. Cinq aéroports secondaires sont également desservis.

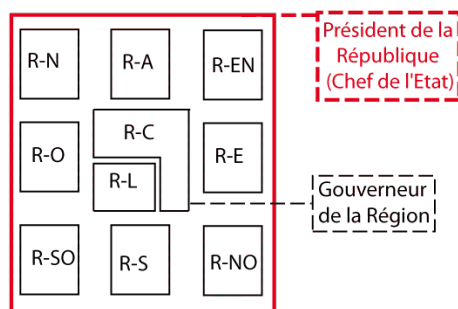
Il est à noter que 27 villes, dont Kribi et Limbe, possèdent des aérodromes. L'unique compagnie aérienne publique est Cameroon Airlines Corporation (Camair-Co), qui a démarré son trafic en mars 2011. De nombreuses compagnies étrangères (SN Brussels, Air France, Kenya Airways) desservent quotidiennement Douala.



Source : Les Ateliers

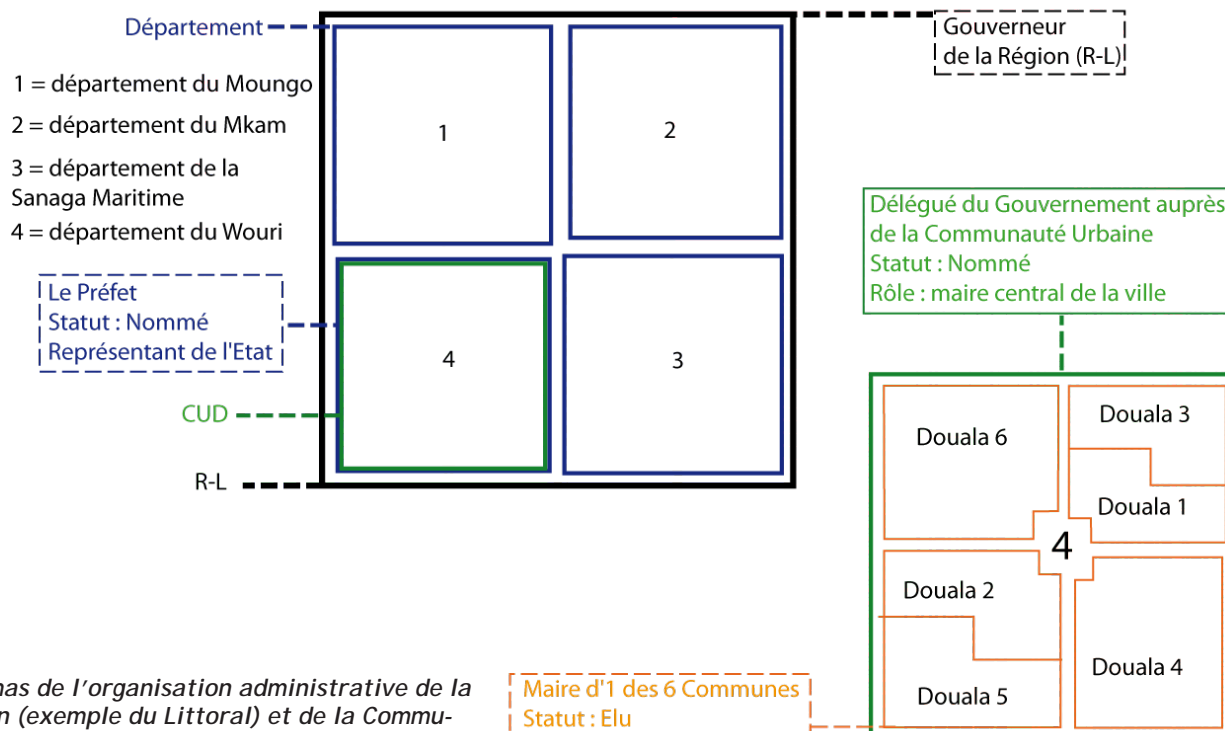
## L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

1. R-C = région du Centre
2. R-L = région du Littoral
3. R-E = région de l'EST
4. R-S = région du Sud
5. R-SO = région du Sud Ouest
6. R-O = région de l'Ouest
7. R-NO = région du Nord Oest
8. R-A = région de l'Adamaoua
9. R-N = région du Nord
10. R-EN = région de l'Extreme Nord Pays.



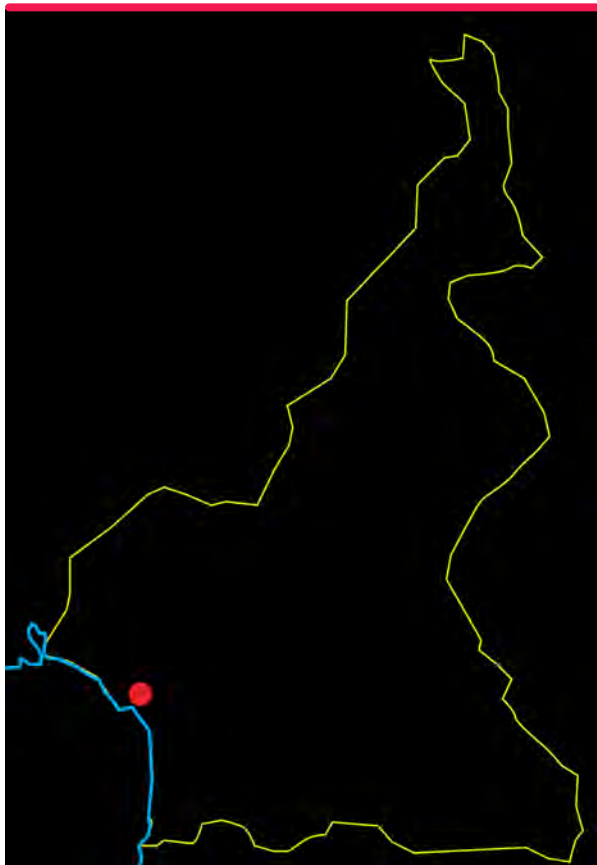
L'organisation administrative actuelle du Cameroun résulte d'un décret du 12 novembre 2008, énonçant les différentes circonscriptions administratives composant la nation : régions, départements et arrondissements, respectivement administrées par un gouverneur, préfet et sous-préfet.

Schéma de l'organisation administrative de l'Etat



Schémas de l'organisation administrative de la Région (exemple du Littoral) et de la Communauté Urbaine de Douala

Source : Les Ateliers







# DOUALA

- IDENTITE
- DEMOGRAPHIE CULTURELLE
- SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA
- PLANIFICATION URBAINE

# IDENTITE

## Douala, un carrefour d'échanges humains et économiques



Source : Les Ateliers

Dotée d'une situation particulièrement avantageuse, à l'embouchure du Wouri, Douala s'est développée sur les deux rives du fleuve dans des lieux protégés de la barre et des grands vents, qui ont constitué un refuge pour la navigation maritime et les échanges commerciaux depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle.

Douala, ville multiethnique, multiculturelle et carrefour du Cameroun, est un point de rencontres de tous les commerçants et des visiteurs des pays voisins. Des nomades aux habitants des régions alentours, toutes les couches sociales s'y retrouvent pour de multiples raisons. Des événements politiques ont marqué l'identité de Douala.

## GRANDS MOMENTS HISTORIQUES ET IDENTITES

### Les villages originels

Les villages originels correspondent aujourd'hui au centre historique, administratif et économique de la ville de Douala. Les lieux de pouvoir siègent en effet sur le plateau de Bonanjo (Joss), lieu de résidence des colons allemands et français. Akwa et la zone portuaire constituent le pôle économique de la ville.

Les deux côtés de l'estuaire étaient originellement occupés par des familles Duala :

- Sur la rive gauche, à partir de la falaise, l'escarpement rectiligne était constitué de trois plateaux séparés par les vallées du Mbopi et de la Besseke, sur lesquels s'étendaient trois villages Duala : Bell (ou Bonanjo), Akwa et Deido. Les Bell seraient la seule famille originelle et plusieurs frères Bell se seraient partagé les terres environnantes.
- Sur la rive droite, s'étendait un 4<sup>ème</sup> village, Belle Belle (ou Hickory town), issu de la famille des Bell, dénommé aujourd'hui Bonabéri.

L'ensemble de la population de ces villages avant l'ère coloniale représentait environ 20 000 habitants.



Les villages originels

Source : Les Ateliers



Vue sur la rive gauche de l'estuaire du Wouri - fin XIX<sup>ème</sup> s.  
Source : VIALLET Michel, « Douala Autrefois »

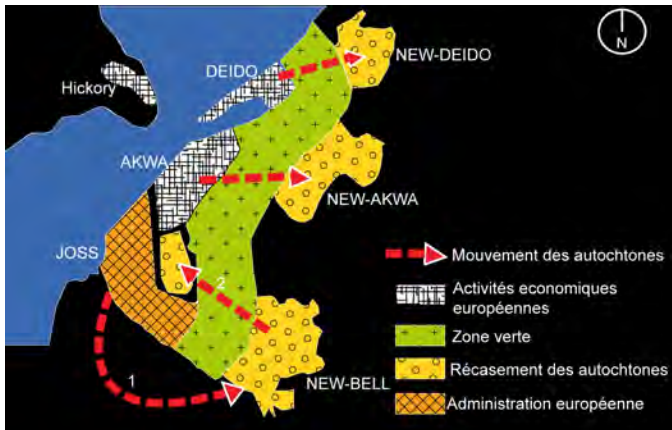
Le peuple Duala serait arrivé, depuis le bassin du Congo sur les côtes du Wouri, à la fin du XVI<sup>ème</sup> siècle. Des autochtones Bassa et Bakoko occupaient également, depuis l'origine, des plateaux et collines éloignés au Nord-Est, à l'Est et au Sud-Est de ce site et l'arrivée des Duala a conforté leur localisation à l'arrière des côtes. Entre les secteurs autochtones, les zones déprimées ont par la suite progressivement été occupées par des allogènes en un front, qui démarre à New-Bell et s'étend très loin des deux côtés du Wouri, vers la crique Lobé et vers la Dibamba.



## La ville coloniale

### Empreinte allemande

Les stigmates de la ville coloniale se ressentent dans l'organisation spatiale de la ville. Présents pour le commerce, Allemands et Français ont largement développé une ville portuaire et instauré une ségrégation spatiale entre européens et indigènes ; ségrégation qui s'exprime encore socialement aujourd'hui.



Le plan d'aménagement allemand initial

Source : PDU / Les Ateliers

### Empreinte française

La ville moderne va donc se structurer à partir des villages existants et surimposer d'autres formes architecturales sur la trame ancienne.

L'administration française va en effet reprendre les orientations générales définies par les Allemands pour éviter le coût relatif à l'établissement de nouveaux plans et conserver ce principe de ségrégation spatiale. Cependant, la zone tampon verte entre population européenne et indigène, la *Freie Zone*, va être occupée et développée. Le « vieux » quartier indigène de New-Bell devient une véritable partie de la ville, avec une croissance de sa population due à l'arrivée d'immigrants venue des hautes terres de l'ouest du Cameroun. En 1920, les Bell qui ont été chassés de Bonanjo, obtiendront des Français, en dédommagement, de s'installer à Bali, entre Bonanjo et New-Bell.

En 1926, un accord définit les nouveaux quartiers où les différents groupes de populations ont le droit de s'installer mais il n'est appliqué que lentement : la ville s'étend principalement des quartiers de Joss, Bali, Akwa, Deido et Bonabéri.

A ces différentes mesures « d'appropriation coloniale » s'ajoute l'équipement de la ville : réseau de distribution d'eau, chemin de fer qui atteindra Yaoundé en 1929, chambre de commerce, sièges

Pendant la période allemande, de 1884 à 1914, le territoire évolue énormément en matière d'urbanisme sur les plans administratif, scolaire et sanitaire. Le « Plan d'urbanisme et d'aménagement du port » de 1896 prévoit, sur le plan urbain :

- de disposer d'une superficie suffisante pour l'établissement d'une ville tropicale saine pour les européens. C'est à cet effet que la rive gauche du fleuve, plus aérée, est retenue.
- de créer une zone de sécurité *Freie Zone* d'au moins 1 km de large dans laquelle l'établissement des quartiers africains serait interdit.
- de créer un nouveau quartier pour les autochtones. Le plan prévoyait la création des villages New Bell, New Akwa et New Deido, seule la première phase de ce programme a pu être exécutée. La croissance de cette zone de peuplement va conduire les Allemands à projeter un nouveau plan d'urbanisme en 1913.

du gouvernement de la province, nouveau palais de justice, marché central, et bien sûr le développement du port. Après l'Indépendance, la ville conservera de façon caractéristique, les mêmes attributs que la ville coloniale, notamment la ségrégation sociale et spatiale.

Le pont sur le Wouri est mis en service en 1955 et l'aéroport en 1958.



L'implantation des populations avant l'Indépendance

Source : PDU / Les Ateliers

# IDENTITE



## La ville morte

*C'est à partir des crises des années 80 que Douala connaît une paupérisation croissante et le phénomène des « villes mortes » va donner à la ville son aspect actuel, un espace quelque peu chaotique, parfois ingouvernable, difficile à « lire ».*

De 1970 à 1986, la prospérité économique permet l'essor d'un urbanisme planifié (logements sociaux à Douala Nord, plans quinquennaux).

Toutefois, la crise économique dans la deuxième moitié des années 1980 et l'entrée dans la Politique d'Ajustement Structurel en 1988 conduisent notamment à l'arrêt des investissements dans les infrastructures indispensables au développement des villes. Faute de moyens, les projets annoncés au début des années 1980 à Douala ne sont réalisés que de façon partielle et les équipements ne peuvent plus être entretenus. Un processus lent de dégradation du cadre urbain se met en place ; routes abîmées, immeubles défraîchis, mais surtout une extension anarchique de la ville qui continue à croître pour former un ensemble marqué par l'informel et la construction spontanée, la ville non planifiée.

Au début des années 1990, le Cameroun est marqué par un courant de révoltes urbaines exigeant plus de démocratie. C'est à Douala que naît le phénomène national dénommé « Villes mortes ». Par défiance face au gouvernement central de Yaoundé, les partis d'opposition bloquent littéralement la ville - durant

## Opposition Yaoundé-Douala

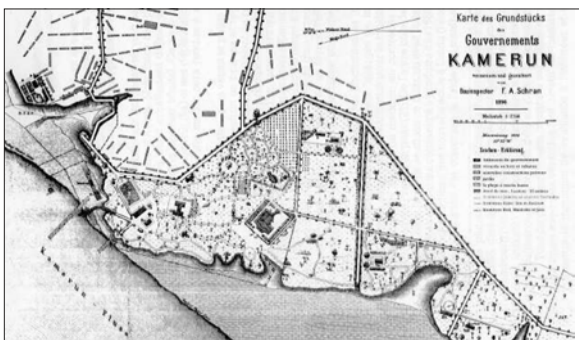
Depuis le transfert de la capitale administrative de Douala à Yaoundé, les deux villes se sont développées dans un climat de concurrence teintée de complémentarité. Douala est le poumon économique du pays, la plus grande ville, et la plus dynamique. Paul Biya a donc décidé en 1987 de transformer Douala en communauté urbaine et créer la fonction de Délégué du Gouvernement auprès de la communauté urbaine de Douala, nommé directement par le Président de la République, qui se substitue aux rôles et prérogatives de maire central. Yaoundé pour sa part, garde jalousement ses prérogatives politiques, et va acquérir au fil du temps toutes les caractéristiques d'un siège de pouvoir ; administration pléthorique ; ministères, ambassades, etc. Douala, ville libre, rebelle, dynamique bouillante s'oppose à Yaoundé, la provinciale, la ville plus sage.

quasiment deux ans - par intermittence de 1991 à 1993. Interruption des activités économiques, blocus de certains quartiers de la ville, manifestations, et répression des forces de l'ordre, police puis armée, paralysent la ville de Douala. Ces événements aboutissent à la fin du système de parti unique, et à la naissance d'une opposition constituée de plusieurs groupes politiques plus ou moins importants. Ainsi, l'opposition remporte les élections des maires des différents arrondissements de Douala. Pendant ces nombreux mois, les services les plus basiques n'ont pu être assurés et ont entaché « Douala la Belle ». Face à la crise, les ressources de toutes les communes ont été retenues par Yaoundé. Dès lors, un transfert de toutes les recettes fiscales (port, industries...) de la Ville de Douala est imposé.

## MEMOIRE COLLECTIVE ET IDENTITES

*Les citations utilisées dans cette partie sont toutes tirées des entretiens du film « Indépendance Tcha-Tcha » réalisé à l'occasion des 50 ans de l'indépendance par Doual'art, Centre d'Art contemporain à Douala.*

### Entre souvenir des dominations extérieures et oubli des mouvements de résistance



Premier plan d'urbanisme du plateau Joss, 1890

Les traces du passé colonial sont très présentes à Douala, particulièrement dans le quartier historique à Bonanjo, où beaucoup d'administrations et d'institutions de l'Etat occupent, en majeure partie, des bâtiments construits par les Européens. Le plateau Joss, qui était à l'époque le siège du clan Bell, a été vidé de ses résidents autochtones et réaménagé dans son ensemble. Ce lieu conserve encore les traces des Allemands et des Français à travers ses bâtiments et monuments : la Résidence du Gouverneur bâtie en 1891 par exemple, ou le monument du Général Leclerc inauguré en 1948.



Cependant, cet espace ne porte pas de trace des mouvements de résistances des peuples autochtones ; « *Où est le monument de Rudolph Manga Bell, pendu par les Allemands en 1914 ?* » s'exclame l'historien Kum'a Ndoumbe III, dans l'entretien réalisé par Doual'art, *Indépendance Tcha-Tcha*.

La ville n'a pas non plus érigé de monument qui symbolise la République indépendante ; « *C'est à croire que les Camerounais n'ont pas symbolisé cet événement comme un événement de leur histoire* » déplore Me Yondo Black.

Or, dans une ville, les monuments, qu'ils soient personifiés ou symboles, sont nécessaires car participent de son identité, et parce qu'ils créent des repères et des lieux.

Comparée à d'autres villes, Douala semble manquer de repères identitaires.



#### L'action de Doual'art :

Doual'art est un Centre d'art contemporain et un laboratoire expérimental de nouvelles pratiques urbaines dans les villes africaines, qui s'intéresse particulièrement à l'intervention d'artistes dans l'espace urbain. Pour l'association, si le souci principal des villes africaines contemporaines se trouve dans un décalage identitaire, un vide que les autorités ne parviennent pas - et peut-être ne cherchent pas - à combler, c'est dans la culture qu'il faut venir puiser des éléments de réponses : dans l'histoire, d'une part, car une ville sans passé manque de repères pour se construire ; dans la création contemporaine, d'autre part, car la création contemporaine témoigne de ce qui l'entoure, libérée du poids des traditions et concentrée sur les problèmes spécifiques de son environnement.

## Souvenirs de « Douala la Belle »

La ville postcoloniale conserve de façon caractéristique les mêmes attributs que la ville coloniale, notamment la ségrégation sociale et spatiale, mais connaît une période faste de développement qui lui vaut le surnom de « Douala la Belle ».

En effet, de 1970 à 1986, le Cameroun en général, et le développement urbain de Douala en particulier, va connaître son « âge d'or ». L'Etat a les moyens de réaliser l'essentiel des infrastructures qui sont, encore aujourd'hui, les principaux points focaux de la ville de Douala : Bonanjo et ses sièges sociaux de grandes entreprises, banques et des sociétés d'assurances, les axes rapides et notamment la voie rapide nord-sud, Akwa qui conserve son aspect

mixte résidentiel et commercial en devenant le principal centre de loisirs de la ville (cinémas, théâtres, restaurants, cafés, discothèques), Bonapriso qui devient le quartier résidentiel des Camerounais aisés ou des expatriés. D'une façon générale, les années 1970 vont être celles du retour au Cameroun des cadres formés à l'étranger, et qui vont être des acteurs majeurs du développement de Douala.

Beaucoup d'habitants de Douala décrivent avec nostalgie cette ville post-indépendance, dans laquelle il faisait bon vivre, et qui s'est modernisée et développée peu à peu. Le coup d'arrêt fut marqué par les crises et surtout par « le chaos » des villes mortes :

#### **C'était une ville belle et agréable...**

« Certes, la ville a changé, la ville s'est modernisée, mais l'aspect pittoresque de la belle ville africaine s'est perdu : les rues boisées, les concessions fleuries ont disparu, laissant la place à l'érection de pierres dans tous les sens, sans respect des normes. »

« Pour tous ceux qui connaissaient Bonanjo autrefois, c'est à pleurer tant les belles maisons sont toutes pratiquement détruites. » Yves Epaka

« Après l'indépendance, Douala était comme le 'petit Paris', joli, bien entretenu : le rêve de tout le monde était de venir voir Douala. Aucun rapport avec la ville qu'a connue mes enfants la 'Douala de la déchéance' » Kum'a Ndoumbe III



**Le centre ville était très arboré. Il est difficile de reconnaître le rue French aujourd'hui tant ses abords ont été urbanisés.**

Source : VIALLET Michel, (2002), *Douala autrefois*, Biarritz, Atlanticaa

# IDENTITE

## Mutation de la notion de limite



Du village ouvert aux clôtures



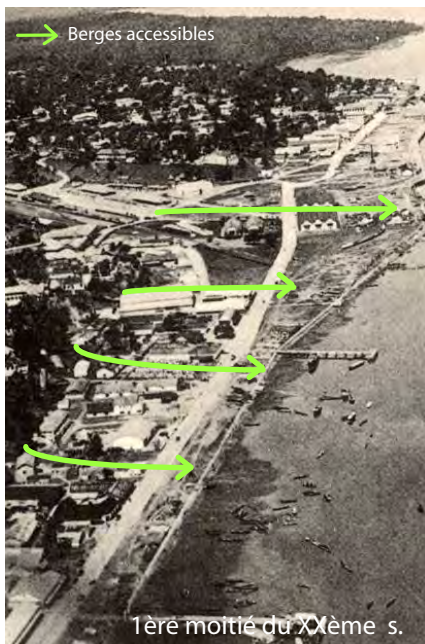
Source : Les Ateliers

### Un grand « village » sûr, où l'on pouvait marcher...

« Dans les années 1960, les enfants pouvaient se balader librement, c'était un grand village sans clôtures, qui appartenait à tout le monde. Après 1965, avec l'afflux des populations, pour des questions de sécurité, on s'est mis à construire des clôtures et l'on vit aujourd'hui en vase clos » Jacques Nsangué

« Aujourd'hui, on ne peut même plus se promener, les trottoirs sont occupés, et on a peur de se faire agresser. Dans les années 1960, il y avait une âme, une 'confraternisation' entre les êtres. »

## Certains espaces de vie ou lieux marquants ont été défigurés ou n'existent même plus...



1ère moitié du XXème s.



Aujourd'hui

### Rapport à l'eau et accessibilité des berges du Wouri

Source : VIALLET Michel, « Douala Autrefois » / PDU

L'ancien Hôpital général placé en face de l'embouchure du Wouri était un « très bel endroit », très apprécié par la population, et qui a connu une « défiguration majeure ». Aujourd'hui, le bâtiment qui existe toujours est passé d'hôpital, espace public, à caserne de police, espace privé.



Hôpital général - Public

Autrefois

Source : VIALLET Michel, « Douala Autrefois »



Caserne de police - Privé

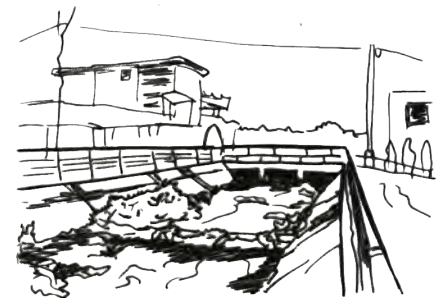
Aujourd'hui

Source : VIALLET Michel, « Douala Autrefois »



Rivière Besseke autrefois -  
Marché aux poissons

Source : VIALLET Michel, « Douala Autrefois »



Drains asséchés aujourd'hui

« Douala, c'est d'ailleurs la ville des **bicyclettes**, ou des vélomoteurs, ce qui lui donne un air de ville asiatique, par opposition à Yaoundé. »  
Guy Mainet, « Douala, Croissance et servitudes », 1972

« Avant, c'était une ville très agréable où l'on marchait beaucoup ; c'était la ville de la modernité. Aujourd'hui, elle reste une ville africaine, mais elle est surtout **fonctionnelle**, elle n'est pas agréable. » Danièle Diwoutta Kotto, 2010

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE

## DEMOGRAPHIE ET URBANISATION

### Croissance démographique

Douala est la première ville du Cameroun en termes de population : le recensement de 2005 dénombre 1 931 977 habitants, avec une faible avance sur Yaoundé d'une centaine de milliers d'habitants.

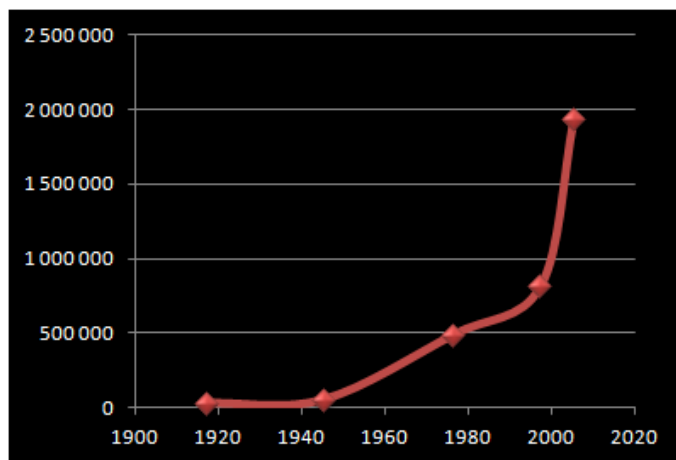
On estime réellement le nombre d'habitants actuel à 2.5 millions d'habitants, mais beaucoup s'accordent à dire que ces chiffres sont sûrement en deçà d'une réalité difficilement mesurable.

De 1917 à 1945, la population à Douala a lentement progressé, d'environ 25 000 à 50 000 habitants, à mesure que croissaient également les activités économiques de la ville.

En 1945, la ville ne comptait alors que 50 000 habitants, essentiellement autochtones, et une minorité d'allogènes et d'expatriés.

En 1976, cette population avait déjà été multipliée par 10 et les autochtones Douala et Bassa ne représentait plus alors que 17.5 % environ de la population (RGPH 1976 : 485 426 habitants). Après la Seconde Guerre mondiale, la métropole de Douala a pris une ampleur considérable. Dans les années 1940-1950, le centre de gravité de l'agglomération s'est peu à peu déplacé vers l'est, en direction de New-Bell. En l'espace de deux générations, Douala a multiplié sa population par 20 entre 1945 et 1983. Cela donne la mesure des problèmes actuels.

De 1964 à 2005, la croissance de la population de Douala a été de +5.3 % et entre les deux derniers recensements (1987-2005), le rythme s'est un peu ralenti +4.87 %, ce qui est tout de même considérable compte tenu de la population existante (Moyenne taux national à ces périodes : 2.8 %).

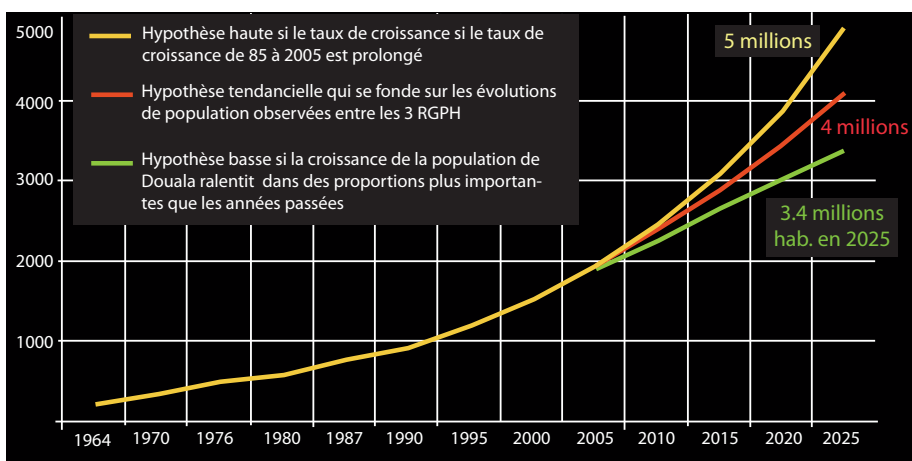


Evolution de la population à Douala

Douala concentre actuellement 10 % de la population du Cameroun et environ 20 % de la population urbaine du pays. Elle constitue aussi la première ville de la zone CEMAC et la 21ème d'Afrique.



### Projection et estimation des besoins de terrains



Evolution de la population de Douala et projection démographique à l'horizon 2025

Source : PDU / Les Ateliers

En estimant la consommation moyenne d'espace urbain à 75 m<sup>2</sup> par habitant (18 000 ha urbanisés pour 2.4 millions d'habitants en 2010), on peut calculer selon les trois hypothèses de projection que les besoins de terrains supplémentaires seraient respectivement de 6 000, 9 000 ou 13 000 ha. La capacité du site étant actuellement de 26 000 ha, elle serait insuffisante dans ses limites administratives pour l'hypothèse haute avec un manque d'environ 5 000 ha de terrain.

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE

## Densité

La densité de la population se situe autour de 124 hab/ha.

L'extension urbaine se faisant horizontalement, la majorité de la population vit à Douala III et Douala V, la périphérie est de la ville (elles concentrent 62 % de la population de la ville). Depuis 25 ans, c'est l'équivalent de plus de 40 000 habitants nouveaux habitants par an que gagnent ces deux communes.

Les quartiers historiques, Douala I et Douala II, ne représentent plus que 25 % de la population (contre 40 % à peine 20 ans auparavant), mais ils bénéficient toujours de la plus grande partie des investissements publics.

## Evolution des extensions successives

L'extension urbaine à Douala est un processus multi-forme, fruit des extensions planifiées ou administrée, par des lotissements privés et coutumiers ou des extensions spontanées sans aucun plan de lotissement. Ces différentes tendances travaillent inégalement,

dans le déplacement continu du front d'urbanisation, qui touche principalement les fronts nord et est. Dans un tel contexte, on peut distinguer le phénomène d'urbanification de celui d'urbanisation.

## Pauvreté

Douala affiche le taux de pauvreté le plus bas du Cameroun avec 5.5 % contre 5.9 % à Yaoundé, et ce taux a été divisé par 5 entre 1996 et 2001, puis par deux de 2001 à 2007. On explique cette baisse impressionnante de la pauvreté Douala par le développement des emplois précaires et faiblement rémunérés dans le secteur informel.

### L'opposition de deux archétypes à Douala : l'urbanification et l'urbanisation

L'**urbanification** est un phénomène planifié qui peut se définir par l'aménagement d'un territoire suivant les principes de l'urbanisme.

L'urbanification de la ville s'opère par exemple à partir d'un document central (le schéma directeur d'urbanisme...) qui couvre l'espace urbain et sa zone d'influence.

Il peut être détaillé à l'échelle d'une ou plusieurs communes, et peut être plus approfondi en un cahier de charge pour un ou plusieurs quartiers.

L'**urbanisation** est un phénomène démographique se traduisant par une tendance de la concentration de la population dans les villes.

L'augmentation de la population urbaine entraîne des besoins colossaux d'installation humaine qu'il faut satisfaire. Les besoins se créent, s'auto-gèrent et s'auto-compensent dans la ville. Cette tendance se traduit par l'autoconstruction, avec ses propres principes, qui n'ont rien à voir avec les règles d'urbanisme classique.



1960

Alors qu'initialement les plateaux étaient les seuls espaces urbanisés, la décennie 1960 connaît un changement de marche avec le développement d'un nouveau quartier en direction du terrain d'aviation au sud.

De nouvelles infrastructures voient le jour (doublement de la capacité du port, boulevard maritime, pont sur le Wouri), ce qui favorise l'urbanisation à Bonabéri et à Deido et Akwa Nord, jusque là à l'écart, sans autre activité que la pêche.

Source : Les Ateliers





## 1960 - 1970

Le développement de la ville a eu lieu dans une première phase par coalescence : les quartiers nouveaux venant se coller aux anciens et s'adaptant plus ou moins bien à leur plan (New Deido, Bépanda, Nylon), puis plus tard, les secteurs proches et encore non bâtis (à l'intérieur de New Bell par exemple) étant peu à peu occupés. Depuis les années 1960, New-Bell, le quartier des allogènes, est devenu une immense zone insalubre, très dense et à la situation juridique compliquée.



Source : Les Ateliers

## 1972 - 1982

C'est le moment de l'éclatement dans tous les sens de l'espace urbain à Douala, alors que la ville était longtemps restée dans les limites matérialisées par l'aéroport et la zone industrielle de Bassa : habitat spontané au nord (Bépanda), au sud-est (Madagascar, Nylon), dans les fonds de vallée, dans des espaces nouveaux de part et d'autre de la route de Yaoundé par exemple, ou à Bonabéri, mais aussi habitat de standings à Maképé («Petit pays») ou à Dibomg.



Source : Les Ateliers

## 1982 - 1992

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 Douala connaît un processus d'urbanification très important. La population plus défavorisée poursuit quant à elle son effort d'urbanisation, occupant des espaces de moins en moins adaptés.



Source : Les Ateliers

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE



Source : Les Ateliers

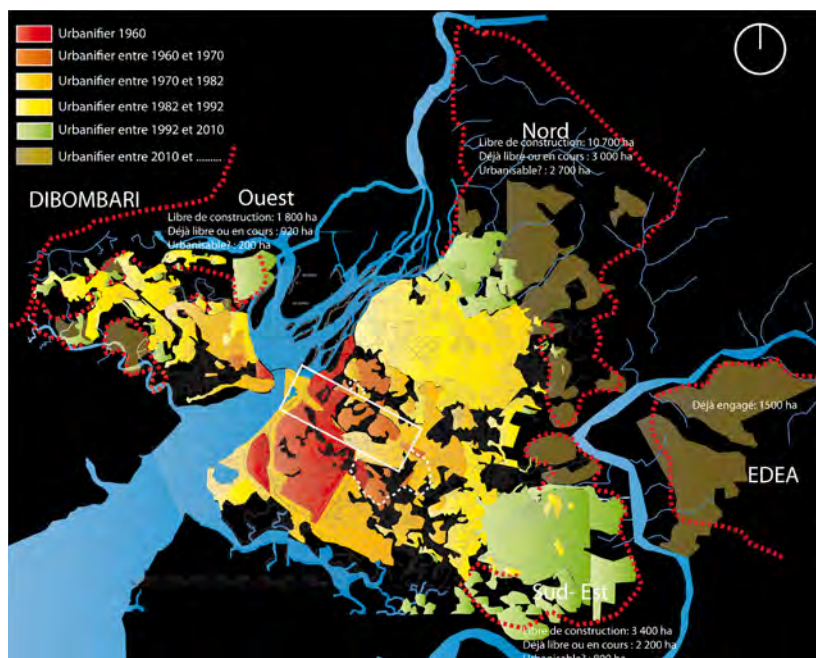
## 1992 - 2010

Après des années de crises économiques et sociopolitiques, l'expansion de la ville échappe aux pouvoirs publics. L'urbanisation de la ville devance l'urbanification. La ville croît dans tous les sens dans des conditions sanitaires précaires, occupant drains (inaccessibles par les engins d'entretien), zones inondables (Bobongo, Mambanda...) ou encore zones industrielles (zones polluées, dangereuses, sous des antennes électriques).

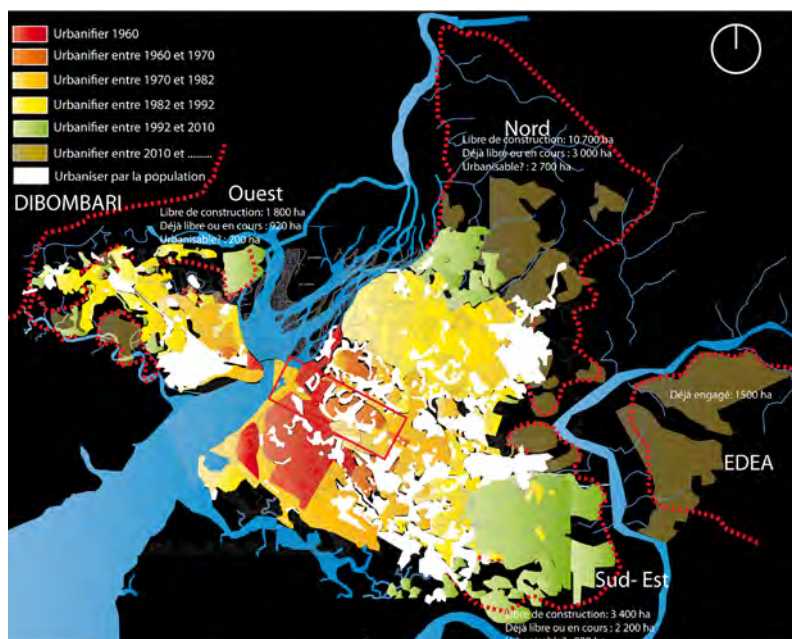
De nos jours, on estime les surfaces urbanisables, existantes ou partiellement engagées, à environ 25 700 ha :

- En rive gauche du Wouri : une zone d'environ 124.2 km<sup>2</sup> où s'est développée la ville actuelle ; une zone d'environ 72 km<sup>2</sup> à l'est et au nord et une zone encore inoccupée de 26.5 km<sup>2</sup> aux contraintes topographiques importantes, au nord de la Nsapé jusqu'à la limite administrative avec le Nkalam ;
- Sur la rive droite, une zone d'environ 25.5 km<sup>2</sup> à Bonabéri.

A terme, l'urbanisation pourrait s'étendre en dehors des limites administratives actuelles.



Source : Les Ateliers



Source : Les Ateliers

Surtout depuis les années 90, la population précède les pouvoirs publics en termes de conquête et d'appropriation de nouveaux espaces. La CUD tente notamment de rattraper son retard et d'anticiper et orienter l'évolution de l'espace urbain.

Aujourd'hui la croissance économique est de retour, des avancées sociales acquises, mais la maîtrise de la ville reste problématique, notamment concernant les espaces déjà investis et construits par les habitants (en blanc ci-contre).

L'extension du périmètre a tout de même tendance à se réduire légèrement ces dernières années en raison d'une certaine densification.



## Mode d'occupation du sol

La population agglomérée qui représente 99 % de la population totale de Douala, occupe une part dérisoire de la superficie administrative de la ville. La végétation (mangrove, brousse ou forêt) enserme l'espace aggloméré mais l'urbanisation la menace. L'occupation spontanée, au-delà la difficulté des conditions de vie pour les populations, empêche l'accès aux drains pour des entretiens réguliers, et augmente les risques d'inondation et de maladies hydriques pour tous les quartiers environnants.



Source : Les Ateliers



Source : Les Ateliers

En termes d'occupation de l'espace, l'habitat non tramé (en jaune ci-contre) occupe une place très importante : 37 % de l'habitat total et presque 24 % de la surface totale de la zone urbanisée de Douala. Ces grandes poches se sont en effet constituées dans les années 80 et 90, en marge de la ville, et le plus souvent sur de vastes zones inondables. Les abords des cours d'eau et tous les «interstices» urbains ont été occupés au cours des dernières années. Ces espaces avaient en effet été laissés libres jusque là, justement en raison de leur aspect impraticable.

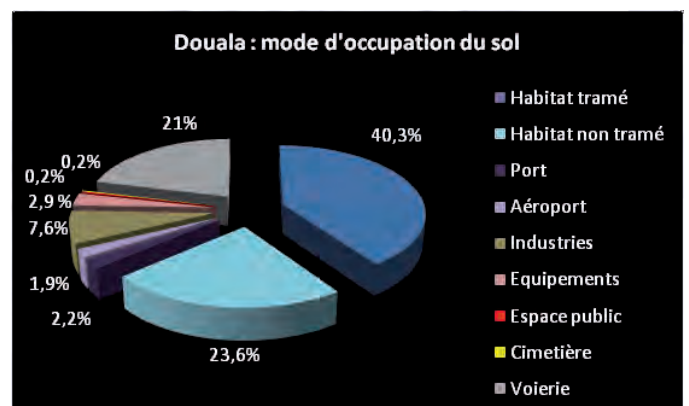
### Habitat régulier

L'habitat de type régulier se retrouve dans la ville moderne, partiellement ou entièrement cadastrée et organisée car qui a fait l'objet, dès l'origine, d'un effort d'urbanisme. Il concerne les quartiers centraux et péricentraux, ainsi que des cas isolés ou non dans la périphérie. Cette ville en dur est plus ou moins équipée. Il a une variante populaire à vocation sociale de type cité SIC.

### Habitat non tramé

L'habitat non tramé, de type irrégulier ou anarchique se retrouve dans les quartiers populaires et les extensions illimitées de la périphérie. Cet habitat dense, souvent illégal, non structuré, et pratiquement pas équipé, procède du besoin d'espace de la population allogène qui maintient une pression démographique extrême.

L'habitat tramé représente près de 40 % de l'occupation totale du site. Les activités économiques se déploient également sur une bonne partie du territoire avec 11,7 % de l'occupation totale, mais les espaces publics et équipements occupent très peu d'espace (3.3%) pour une ville d'une telle envergure. La plupart des équipements de santé et scolaires sont aujourd'hui gérés par le secteur privé ; leurs parcelles sont généralement plus petites que les réserves publiques pour équipements et sont également plus difficiles à répertorier.



Source : Les Ateliers / PDU

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE

## QUARTIERS PLANIFIES / QUARTIER SPONTANES

- Clichés de quartiers



Source : Les Ateliers

Vue n°1 : Bonanjo (plateau Joss)



Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)



## Vues n°2 : Akwa



Bâtiments en hauteur le long des voies à Akwa  
Source : Les Ateliers



Rue d'Akwa, vue depuis l'Hôtel Beauséjour

Source : Les Ateliers

Entrée dans le quartier Bessengue depuis le boulevard de la République



Source : Les Ateliers

## Vues n°3 : Bessengue (quartier non tramé)



Frontière entre le quartier Bessengue et la gare

Source : Les Ateliers

## Vue n°4 : Bonamoussadi (Douala Nord)

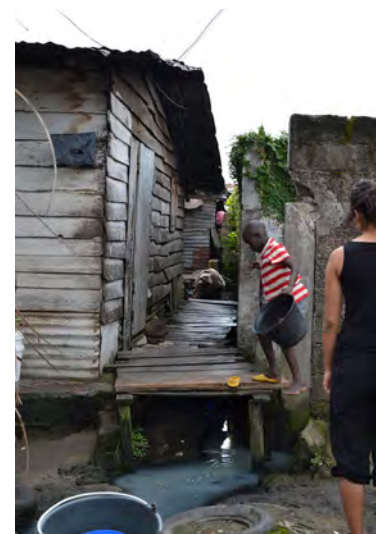


Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols

## Vue n°5 : Tractafric (quartier non tramé)



Source : Les Ateliers



Source : Les Ateliers

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE

## • Typologie des quartiers

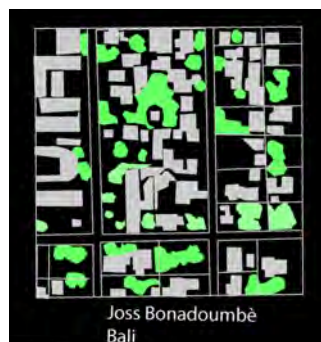
### Les quartiers historiques et résidentiels

**Bonanjo ou Joss**, est le quartier administratif, où se situent tous les services administratifs centraux, de l'hôtel de ville, au Palais de Justice et des Postes au Trésor au nord du site. La partie médiane du plateau Bonanjo est essentiellement occupée par les logements des cadres fonctionnaires tandis que la partie sud est consacrée aux équipements demandant plus d'espace : lycée, stade, camp militaire...

**Bali et Bonadoubé (Bonapriso)** sont nés du déguerpissement mené par les Allemands. Ils étaient à l'époque les derniers espaces de la ville moderne gagnés à l'est ; les quartiers d'habitat spontanés enserrant la ville. L'aménagement de la zone est donc tramée : deux lotissements réguliers et officiels (Bali et Bonadoubé : 100 ha) qui ont nécessité de nombreux compromis avec les ayants-droits. Les parcelles sont généralement assez grandes, entre 1 300 et 1 500 m<sup>2</sup> et le niveau d'équipements est plus ou moins comparable à celui d'Akwa.

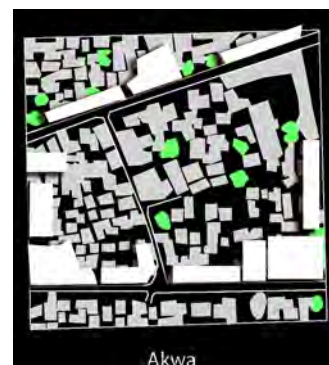
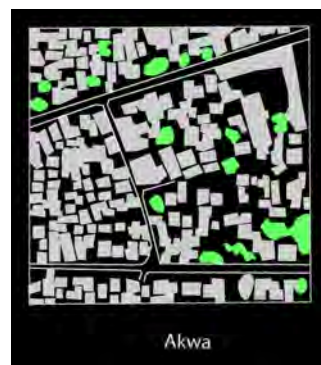
**Akwa** est le quartier commercial, au contact direct du port. Son parcellaire est parfaitement irrégulier, les parcelles étant de formes et de tailles très diverses. Cela donne lieu à un désordre qui se répercute sur les constructions. Ceci s'explique par les fonctions contrastées de ces parcelles et par l'histoire. Les fronts bâtis de bureaux, immeubles de commerces ou logements de fonction, sont à peu près alignés, mais l'arrière des parcelles est occupé par de l'habitat familial souvent très dense.

Ce quartier a dû subir un élément de planification majeur : la mise en place d'une voirie moderne qui structure aujourd'hui le quartier, les Boulevards Leclerc, de la Liberté, de la République et Ahmadou Ahidjo, dessinant une trame à peu près orthogonale. Les réseaux, eau, électricité, drainage, sont aménagés. Quelques expropriations mineures ont été nécessaires pour la mise en place de deux de ces voies en 1950. Ainsi, le déplacement de ces populations à Akwa II ou Ndogi a occasionné des travaux et la création de parcelles régulières de 400 m<sup>2</sup>, aménagées par l'administration sur des terrains coutumiers Akwa.



**Joss, Bonandoumbe, Bali** : Lotissement de standing - 100 h/ha (taille moy. 100 m<sup>2</sup>). Clôtûres, jardin, cour, accès de véhicule revêtu. Niveau d'infrastructure complet.

**Aujourd'hui** : le quartier observe une diminution du couvert végétal, avec un état de VRD (voiries et réseaux divers) un peu dégradé (constitue une référence en qualité dans le paysage urbaine existant)



**Akwa** : Type «Ibadan» tissu très dense avec îlots de taille moyenne. Habitations intégrées dans les réseaux secondaires de circulation revêtus.

**Centre-ville Akwa** : Tissu du centre-ville, immeubles avec boutiques, bureaux, magasins en rez-de-chaussée, appartements en haut. Densité résidentielle d'environ 60 h/ha et 15 unités/ha.

**Aujourd'hui** : Akwa jouit d'un VRD (voiries et réseaux divers) en bon état à l'échelle des îlots avec une transformation importante sur les façades des axes structurants. Les abords des routes se sont



métamorphosés en grands bâtiments avec une densification forte. Cependant, derrière ces bâtiments de bureau et d'usage commercial se cachent les concessions familiales très denses horizontalement, avec un VRD inexistant, des ruelles sinueuses. L'état dégradé des concessions intérieures crée un contraste avec les bâtiments modernes le long des voies importantes.

**New Deido**, quartier non tramé, était constitué d'une succession de concessions homogènes avec des rues en terres, non accompagnées de viabilisation. Sa structure d'habitat est dense horizontalement, mais très faible en hauteur. Des voies structurantes ont été aménagées en façade



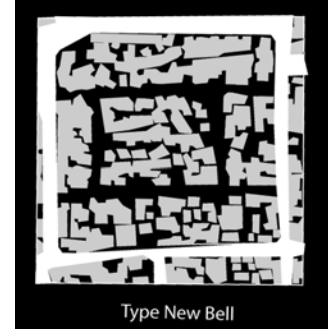
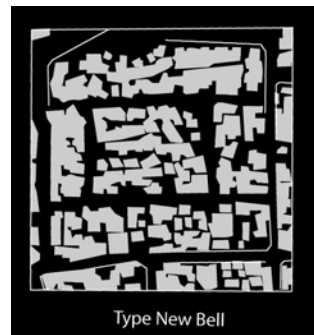
**New Deido** : Lotissement moyen standing. Environ h/ha et 20 maisons/ha (taille moy. 80 m<sup>2</sup>). Voies carrossables non revêtues : niveau d'infrastructure moyen.

Aujourd'hui : Même forme d'habitat - Quelques équipements publics sont mis à disposition.

## Les quartiers anciens africains

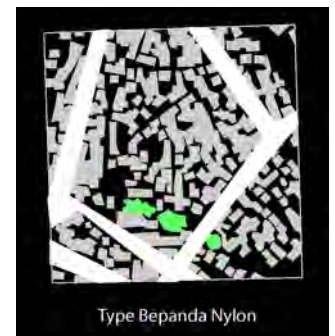
**New-Bell**, le quartier imaginé par les Allemands, a essentiellement été occupé par les migrants arrivés depuis les années 40 et 50, dont une partie a dû être expropriée à la fin des années 50 pour la construction de l'aéroport. L'urbanisation de ce quartier, dont l'occupation des Bell sous le protectorat allemand avait largement échoué, s'est faite de manière désordonnée au profit des migrants : on y trouve par exemple, un habitat aéré de type pavillonnaire et familial, comme l'avenue Ponty, à côté d'habitat collectif, compact, saturé, généralement misérable. Il s'agit du quartier le plus dense de la ville de Douala, accueillant toujours les migrants de tous les pays africains.

D'autres quartiers populaires anciens, très denses, sont sommairement tramés et ont parfois fait l'objet de restructuration, par exemple Ndokoti, Nylon, Akwa-Nord, Bépanda, Ndoghem, Bassa, Bonabéri-Ouest... La voirie n'y est pratiquement pas revêtue et les services en eau potable et en électricité sont insuffisants par rapport à la densité de population très élevée que l'on observe (800 habitants/ha), et sont même souvent inexistantes.



**New Bell** : Type «Ibadan» : tissu très dense d'environ 400 h/ha et 40 maisons/ha. Voies non revêtues.

Aujourd'hui : Mêmes caractéristiques - Même les pierres de la rue n'ont pas bougé.



**Bépanda, Nylon** : Habitat allogène spontané, périphérique et extensif : tissu dense d'environ 300 h/ha et 35 maisons/ha. Taille moyenne 65 m<sup>2</sup>, pour quartiers déjà anciens. Quartiers très lâches (parcelles de champs cultivés). Généralement non lotis avec des réseaux de circulation spontanés. Manque de voies d'accès carrossables, infrastructures rudimentaires.

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE

## Les quartiers planifiés

### Les opérations d'habitat :

Les années 70 correspondent à une période de reprise en main par l'Etat du développement de la ville : inscription dans les Plans Quinquennaux de la création de grandes zones d'habitat. La MAETUR, créée en 1977, assure le rôle d'aménageur foncier de l'Etat. En termes de superficie, la MAETUR a viabilisé et équipé depuis sa création de l'ordre de 4500 ha sur Douala. L'opération la plus significative est celle de Douala Nord qui projetait l'urbanisation de 3200 ha pour (500 000 habitants) ; cependant, le tiers de la surface a dû être rétrocédé à la collectivité coutumière. Elle a aussi effectué la restructuration du quartier Nylon, 13 000 parcelles, et de Ndogpassi, 100 ha, qui sont toujours en cours d'apurement. Moins de 30 % des coûts d'aménagement de Nylon ont pu être récupérés auprès des occupants. Aujourd'hui, la MAETUR a lancé l'opération Grande Trame de Mbanga-Japoma, sur environ 168 ha à proximité de l'axe lourd, et une opération à Bonamatoumbé, sur 300 ha, à partir de 2009, mais quelque peu dérisoires par rapport aux enjeux auxquels est confronté Douala dans la gestion des extensions, restructuration des quartiers anciens et équipement des quartiers intermédiaires.



**Cité SIC :** Tissu des cités construites et administrées par l'Etat. Environ 200 h/ha. Maisons jumelées, ou collectives sur terrains lotis.

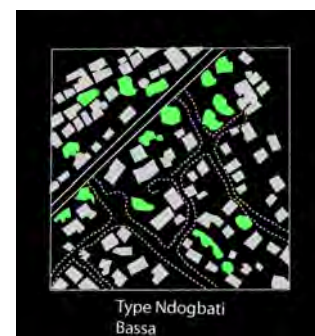
**Aujourd'hui :** Les voies de ces tissus sont aujourd'hui en assez mauvais état.

La MAETUR se heurte aujourd'hui au déclassement massif du domaine foncier national au profit des coutumiers : contrairement à la SAD, Société d'Aménagement de Douala, elle n'a pas engagé d'opération concertée avec les collectivités coutumières. La SAD aménage et commercialise notamment la trame Mbanga-Japoma grâce à un accord avec la collectivité coutumière du Canton Bakoko à Douala IIème.

A la différence des quartiers « réguliers », la partie majeure de Douala est actuellement occupée par une ville anarchique, souvent spontanée et d'occupation précaire, la ville « allogène ». Ce sont installés ici les « quartiers », les « villages » ou les zones à « permis d'habiter », en conformité avec le droit foncier coutumier, mais sans titre foncier moderne. Par sa masse, ce deuxième modèle est majoritaire sur le site de Douala.

Douala n'est pas seulement la ville officielle, cadastrée et organisée, que ce soit la ville historique ou la ville planifiée ; Douala est aussi la ville des quartiers spontanés. On aurait tort de considérer l'habitat spontané comme marginal, il est avant tout l'expression d'un esprit très individualiste ou volontariste de la construction du logement à Douala : la recreation d'un cadre familial, une certaine organisation communautaire à base éthique homogène, avec une population de propriétaires (de cases et non du sol) résidents constituent la force de ce modèle d'urbanisation.

## Les quartiers péri-urbains



**Ndogbati, Bassa :** éléments traditionnels intégrés à la ville. Réseau spontané de circulation, sauf le long des routes principales. Manque quasi complet d'infrastructure. Maisons de construction rurale traditionnelle ou cases en dur des vieilles familles autochtones (Bassa-Ndokoti-Ndogbong-Bonanloka)

Source des schémas « avant » : MAINET Guy, (1986), *Douala Croissance et servitudes*, L'Harmattan, Villes et Entreprises

Source des schémas « aujourd'hui » : Les Ateliers / MAINET Guy, (1986), *Douala Croissance et servitudes*, L'Harmattan, Villes et Entreprises





## • Comparaison entre les tissus de Nylon et de Douala Nord

### NYLON



Source : Les Ateliers

Nylon était une zone marécageuse, qui a été investie par la population grâce à des séries de remblayage. L'opération Nylon, qui concerne douze quartiers, a fait l'objet d'une restructuration : 13 000 parcelles furent restructurées et 8 000 familles ont bénéficié soit d'une restructuration de leur quartier soit d'un relogement à proximité (à Dibom dans la zone de Nylon ou à Ndogpassi recasement). A cause de la crise, le projet s'est interrompu à hauteur de 40 % de réalisation. On observe donc plusieurs superposition de strates : la première strate le long des axes structurants se distingue par des bâtiments modernes et de fonction mixte. Le pourtour des voies secondaires sont encore en cours de transformation et plus à l'intérieur, des petits chemins sinueux en terre donnent accès aux constructions d'origine. Quelques équipements publics tels que des marchés ou des écoles ont été construits.

### DOUALA NORD



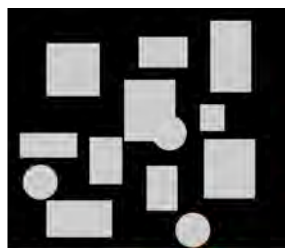
Source : Les Ateliers

Contrairement à Nylon, Douala Nord est un quartier tramé dans lequel l'aménagement et la viabilisation a précédé l'habitat. L'espace est planifié et l'évolution de la trame urbaine connue.

Comme seules trois des six phases ont pu être réalisées, le tiers de la surface qui a été rétrocédé aux collectivités coutumières a été occupé en lotissement d'autoconstruction, mais en respectant tout de même le tracé des voies principales proposé dans le plan d'aménagement original. Comprenant Bonamoussadi, Makepe, Kotto, il s'agit de l'opération de très grande envergure lancée au début des années 1980 à vocation principalement résidentielle. Ce quartier est d'ailleurs souvent décrit comme une cité-dortoir, quasiment une ville nouvelle.

Nylon a d'abord été occupé, construit, par la population. Dans un 2ème temps, on tente de viabiliser et de tramer ce quartier.

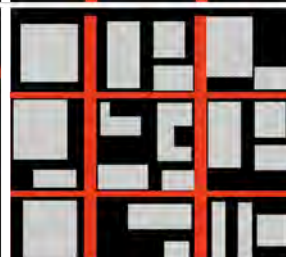
1



2



Nylon



Douala-Nord

Source : Les Ateliers

A contrario, Douala Nord a d'abord été pensé, tramé. Puis, les quartiers ont été aménagés selon le plan initial.

# DEMOGRAPHIE CULTURELLE

## QUARTIERS, POPULATION ET CULTURE

### La répartition de la population à Douala

La ségrégation urbaine héritée de la période coloniale se ressent encore aujourd'hui dans la répartition spatiale des populations et notamment des groupes ethniques :

- Le bord de la falaise à Akwa, Bonanjo, Nkondo et Bonapriso reste majoritairement réservé aux plus aisés parmi les nationaux, autres africains et expatriés ;
- Les plateaux de Deido, Akwa, Bali, Bonapriso, Bonassama, Bonambappe et Bonandale restent en majorité occupés par les autochtones Duala ;
- Les plateaux et collines du nord-est, de l'est et du sud-est de la ville jadis occupés par les autochtones Bassa et Bakoko deviennent de plus en plus cosmopolites ;
- Les allogènes se partagent le reste de l'agglomération.

L'appartenance ethnique est un facteur important dans le processus d'urbanisation à Douala. La création urbaine est aussi le fait de migrations internes, d'un quartier à l'autre. Les causes sont multiples : besoin d'affranchissement et d'être maître chez soi, bonne réputation du quartier et meilleur environnement, besoin d'espace et/ou de terrains moins chers, mauvais logement antérieur ou déguerpissement. Après un séjour chez des parents, les nouveaux venus s'installent dans les quartiers périphériques et zones « non edificandi » des quartiers centraux et péri-centraux, contribuant ainsi à leur densification.

#### « BONA » :

« Bona » signifie « famille de » en langue duala.

La plupart des noms de quartiers à Douala sont issus des noms des familles qui occupaient originellement le site, ex : Bonapriso, Bonakwamouang, Bonandoumbe, Bonamoussadi...

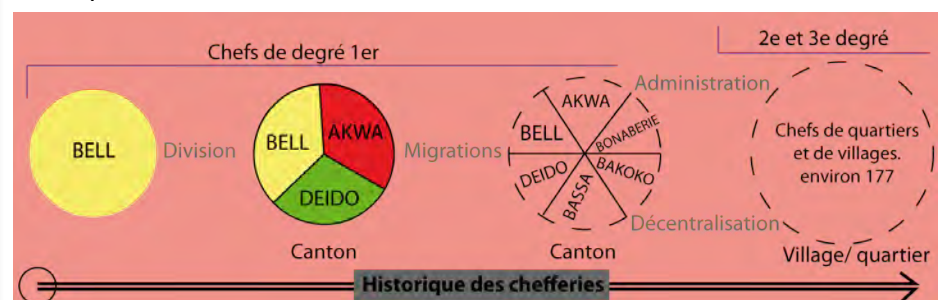
### Les chefferies traditionnelles



Le **Ngondo** est l'assemblée traditionnelle du peuple Sawa. Rassemblant les peuples du littoral, il dépasse la ville de Douala. Lors de la cérémonie du Ngondo, fête traditionnelle, qui a lieu tous les ans, les grands dignitaires parcourent toute la ville à pied avec une foule en tenus « traditionnelle », pour rendre un hommage immortel à leurs deux derniers souverains disparus (Rudolph Duala Manga et King Akwa), et se dirigent vers une plage du Wouri, généralement au pied du pont, et les présages reçus des divinités du fleuve.

Alors que généralement les grandes villes africaines se réclament d'une seule famille fondatrice, Douala présente la particularité de s'être constituée à partir de plusieurs familles. Les trois villages originels, Bell, Akwa, Deido (et Bonabéri sur la rive droite) sont, d'après eux, les autochtones originels. Bassa et Bakoko étaient également présents sur le site, sur les plateaux et collines à l'est. Toutes ces familles sont issues des Sawa (peuple de l'eau) et sont organisées en chefferies traditionnelles. Chaque famille est représentée par des couleurs : les Bell en Or et Blanc, les Akwa en Rouge et Blanc, et les Deido en Vert et Blanc. Les Belle Belle, ou Bonabéri, se distinguent aussi en Violet, depuis plus récemment (cette « tradition » serait plus récente).

Le Chef de premier degré de chacune de ces chefferies est le descendant légitime de leur famille royale respective. Les Chefs de troisième degré sont très nombreux car sont les chefs de quartiers et sont élus (177). Ils sont reconnus dans l'administration territoriale de la ville, comme le représentant du plus petit échelon local. Ces chefs de quartiers ont un rôle très important car ils sont impliqués dans la vie du quartier et sont réellement proches de leurs habitants.



Source : Les Ateliers



Noms des noeuds importants

Source : Les Ateliers

## Lieux et représentations

Les noms officiels de la plupart des carrefours ne sont pas les noms utilisés par les habitants, qui conservent les noms anciens souvent en lien avec l'histoire du lieu.

- 1 : Rond-Point ou Rond-Point Deido
- 2 : Feu rouge Bessengue
- 3 : Ecole Publique
- 4 : Salle des Fêtes d'Akwa
- 5 : Carrefour Ndokoti
- 6 : Tunnel Ndokoti
- 7 : Village
- 8 : Conquête
- 9 : CCC
- 10 : Ange Raphaël
- 11 : La Douche
- 12 : Marché central
- 13 : Hôtel La Falaise
- 14 : Rond-point 4ème
- 15 : Carrefour Saint-Michel
- 16 : Carrefour 2 églises
- 17 : Camp Yabassi

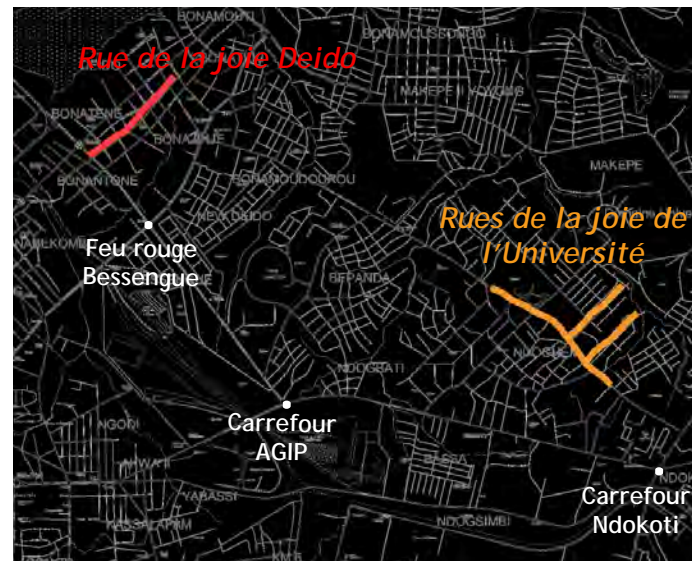
## Phénomènes culturels récents : les «Rues de la joie»

Douala souffre d'un manque d'établissements culturels et de loisirs depuis la période sombre des villes mortes, qui a mis une sorte de coup d'arrêt dans la vitalité de la ville et dans les investissements à tout projet. Les cinémas ont fermé ; les théâtres et espaces culturel sont insuffisants pour une agglomération d'une telle envergure.

Peu de perspectives d'emplois, peu d'occupation culturelle, absence de sentiment d'intégration dans une ville qui se développe d'elle-même sans les autorités locales, sont autant d'arguments qui, d'après les dires des habitants eux-mêmes, poussent beaucoup d'entre eux à oublier leurs soucis dans la fête et l'alcool.

Chaque nuit, la ville de Douala s'anime, en particulier dans les « **Rues de la joie** » où l'on retrouve pêle-mêle snacks, bars, cabarets, boîtes de nuits, échoppes où des femmes font à manger, des grills à brochettes, des vendeurs de cigarettes, des vendeurs de « drogues » locales (noix de Kola, « démarreur »)... Un des éléments constitutifs d'une « Rue de la joie » est l'ampoule rouge signalant l'auberge qui accorde des chambres de passe.

La plus emblématique demeure la **Rue de la Joie de Deido**. Il s'agit de l'un des points de rencontre les plus chauds des noctambules de la capitale économique. Les moto-taxis ont cependant été interdits dans la Rue de la joie Deido, début 2013, à la suite d'un incident qui a coûté la mort à un jeune homme



Source : Les Ateliers

du canton Deido s'étant fait agresser par un groupe de « benskinneurs » (motos-taxis). Cette interdiction, décriée par les habitants de Douala, a fait baisser la fréquentation car la rue est maintenant moins accessible car les benskins animaient eux-mêmes la rue.

La « **Rue de la joie l'Université** », attire à la fois étudiants, enseignants et toutes les catégories sociales. « *Nous venons ici noyer nos soucis et assouvir nos besoins. Nous ne pouvons pas nous passer de l'alcool après une dure journée de classe* » déclarait un étudiant dans un des nombreux débits autour du campus de l'Essec de l'Université de Douala, un vendredi soir.

# STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

## STRUCTURE ADMINISTRATIVE ET REPARTITION DES COMPETENCES

### La CUD et les Communes d'arrondissement

La gouvernance de la ville de Douala est réformée en 1987, année où est créée la Communauté Urbaine de Douala (CUD) qui supprime la Commune de Douala.

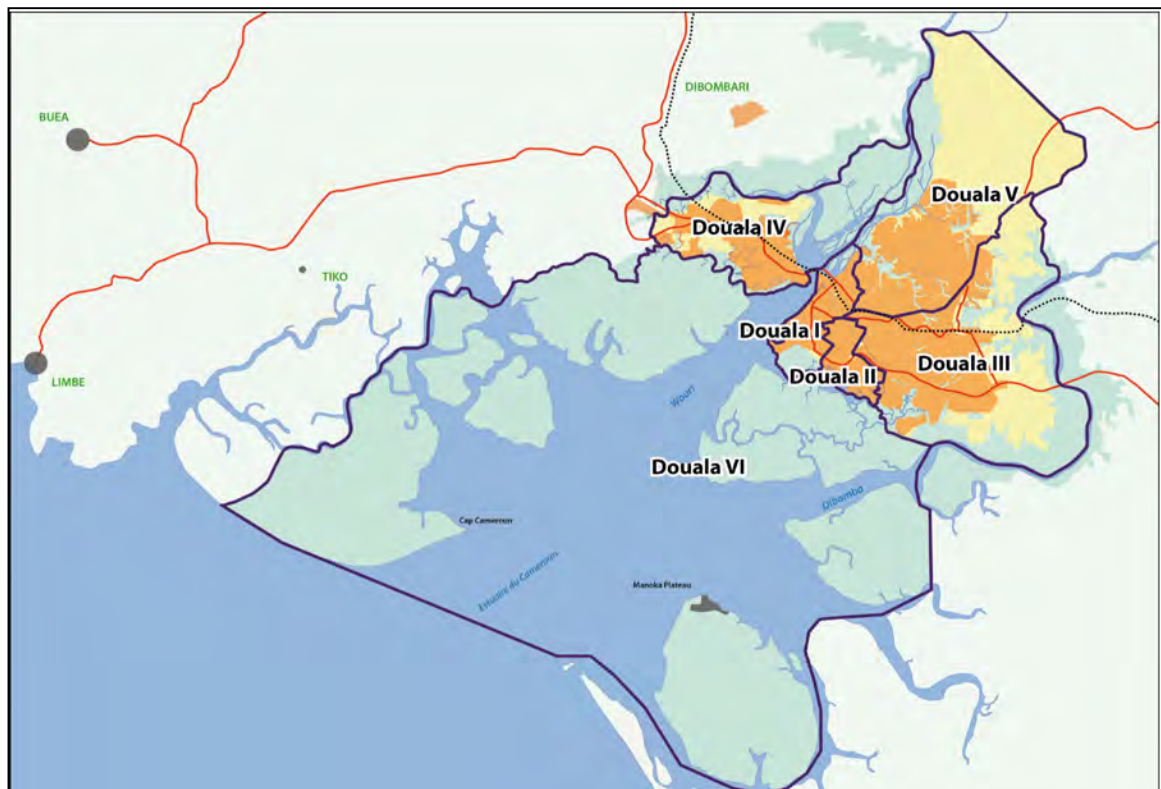
Depuis les lois sur l'Urbanisme et la décentralisation de 2004 (cf. article 17 de la loi n°2004/18 du 22 juillet 2004), ce sont les Communautés Urbaines qui sont désormais en charge de la planification urbaine. Cette loi implique définitivement la CUD et les communes d'arrondissements dans la gestion urbaine. A ce titre, la commune est compétente pour : « l'élaboration des plans d'occupation des sols, des documents d'urbanisme, d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement... », mais aussi pour la « délivrance des certificats d'urbanisme, des autorisations de lotir, des permis d'implanter, des permis de construire et de démolir. »

Selon l'article 71 du même texte, c'est le maire qui est chargé, « sous le contrôle du Conseil municipal, de délivrer les permis de bâtir et de démolir ainsi que les autorisations d'occupation des sols. » Par la loi, ces compétences sont transférées à la CUD et par conséquent au Délégué du Gouvernement.

La CUD subit aujourd'hui des contraintes importantes dans l'application de ses nouvelles prérogatives en matière d'urbanisme : elle dispose depuis peu seulement d'un d'outil réglementaire lui permettant désormais de réglementer l'aménagement de l'espace (permis de lotir et de permis de bâtir), auquel ses services doivent se familiariser.

Elle ne dispose pas de réserves foncières qui lui permettraient de gérer plus directement ses extensions. Enfin, des clarifications sont à apporter au partage effectif des compétences entre la CUD et les Communes d'arrondissements. Et, surtout, les mécanismes de financement des aménagements fonciers (vente de charges foncières) ne jouent qu'un rôle marginal dans le processus d'urbanisation de la ville et ne permettent pas d'envisager un financement pérenne de la viabilisation des terrains.

Le dernier SDAU, Schéma directeur d'aménagement urbain, de Douala a été adopté par le Conseil Municipal en 1983 mais n'a pas été mis en vigueur. La CUD s'est doté, en 2012, d'un Plan Directeur d'Urbanisme en 2012, et d'un Plan d'Occupation des Sols à l'horizon 2025.



Les six communes d'arrondissement de Douala

Source : CUD, (2009), Stratégies de Développement de la Ville de Douala et de son aire métropolitaine (CDS)



DOMAINES DE COMPETENCES	COMMUNAUTE URBAINE	COMMUNE d'ARRONDISSEMENT
- Développement économique	- Construction et Gestion des marchés, gares routières et abattoirs	- Promotion des activités agricoles, artisanales et touristiques.
- Environnement	- Développement des espaces verts Gestion des ordures ménagères	- Entretien des voies de niveaux communal, Reboisement - Lutte contre l'insalubrité et la pollution.
- Planification, Aménagement du Territoire, Urbanisme et Habitat	- Opération d'aménagement d'intérêt communautaire  - Constitution de réserves foncières d'intérêt communautaire.  - Planification urbaine, plans et schémas directeurs d'occupation des sols, documents d'urbanisme et des procédures d'aménagement Avis sur le projet régional d'aménagement du territoire  - Réalisation des plans d'investissement communaux  - Création et entretiens des voies d'intérêt communautaire  - Organisation des transports urbains	- Opération d'aménagement d'intérêt communal  - Délivrance des permis de construire et des certificats d'Urbanisme.
- Développement, Educatif, Sportif et Culturel	- Création et gestion des équipements sportifs. Création et gestion de centres culturels	- Création et gestion des écoles primaires et maternelles.  - Promotion des activités sportives et de jeunesse.
- Autres Compétences	- Constitution de réserves foncières d'intérêt communautaire - Création et gestion des équipements communautaires d'assainissement	- Etat civil - Création et gestion des centres de santé - Gestion de centre de réinsertion sociale

Tableau de répartition des compétences entre la CUD et les Communes

Source : Les Ateliers

# STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

## SYNTHESE DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DE DOUALA (CDS)



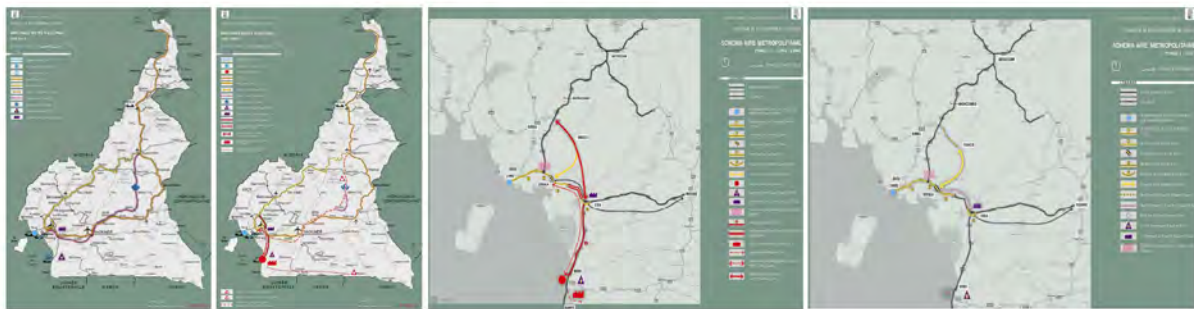
Communauté Urbaine de Douala

STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE DE DOUALA  
ET DE SON AIRE METROPOLITAINE A L'HORIZON 2025

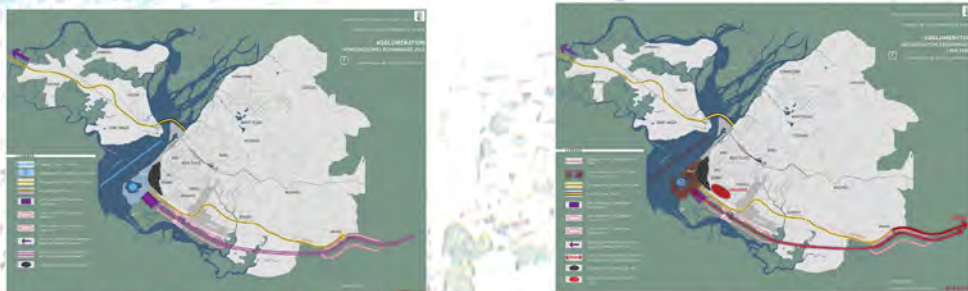


MINHDU

Objectif	Axes stratégiques	Actions à court et moyen termes
Améliorer les conditions de vie du plus grand nombre	<b>1. Routes d'accès revêtues dans les quartiers</b>	Délimiter et préparer un document de projet pour 2010-2014 pour plusieurs quartiers et réaliser les premières tranches
	<b>2. Réorganiser le système des marchés</b>	Engager une action globale pour localiser de nouveaux marchés Aménager de nouveaux marchés le long des entrées Est et Ouest.
	<b>3. Gestion des espaces publics</b>	Mettre au point un dispositif pour le montage et le financement des actions ultérieures



Objectif	Axes stratégiques	Actions à court et moyen termes
Améliorer la gouvernance	<b>4. Sécurisation des ressources publiques</b>	Etablir un accord institutionnel pour un CDMT national/ régional et un guide de procédure pour la planification financière et la contractualisation
	<b>5. Coordination technique des opérateurs publics</b>	Mettre en place un arrangement institutionnel, puis instituer une autorisation préalable aux ouvertures de chantiers
	<b>6. Assurer la cohérence entre la CUD et les concessionnaires</b>	Mettre en place un arrangement institutionnel, puis institutionnaliser les relations juridiques entre CUD et AES SONEL, Camwater, CDE et Camtel
	<b>7. Création de réserves foncières</b>	Créer une agence foncière et la doter de terrains de l'Etat et des Communes Moderniser le cadastre et sa gestion



Objectif	Axes stratégiques	Actions à court et moyen termes
Améliorer la compétitivité Economique du territoire	<b>8. Adapter les infrastructures Aire métropolitaine</b>	Améliorer la route Bekoko-Limbé Réserver les terrains pour une future liaison ferroviaire entre Douala-Edéa-Limbé Construire la route directe Douala Nord-Yabassi
	<b>Agglomération</b>	Réserver les tracés des voies nouvelles qui devront traverser Edéa Promouvoir une zone logistique à Douala Est près du port et de la ville Réserver les terrains pour une grande zone industrielle à l'Est de Douala
	<b>9. Développement d'un «centre urbain»</b>	Mettre en place une agence ad hoc chargée de la maîtrise d'ouvrage et de la gestion

Objectif	Axe stratégique	Actions à court et moyen termes
Faire de Douala une ville pilote en matière d'environnement	<b>10. Mettre les infrastructures à niveau</b>	Action de drainage des eaux pluviales
		Action traitement des eaux usées
		Schéma directeur des déchets solides

Source : Direction des Etudes, de la Planification, des Investissements, du Développement et du Durable, CUD



## SYNTHESE DU PLAN DIRECTEUR D'URBANISME (PDU)

Le PDU définit à partir des axes stratégiques quatre zones sur lesquelles ces axes doivent se décliner spatialement :

1. La **zone logistique et industrielle** située dans la continuité du domaine portuaire, bordant le domaine aéroportuaire, à proximité de la sortie Est en direction d'Edéa et du Port de Kribi ;
2. La **zone économique centrale**, constituée par la pointe ouest de la rive gauche (environ 16 km<sup>2</sup>), globalement inscrite à l'intérieur de la Petite rocade de contournement du centre, bordée par le Boulevard Leclerc, la RN3 entre le port et l'échangeur, l'ancienne piste d'aviation, le prolongement futur de l'Autoroute de l'Aviation, l'Avenue Roger Milla, le Boulevard de la Réunification jusqu'au pont sur le Wouri, mais exclut le domaine portuaire ;
3. Les **zones d'habitat densifiées** qui couvrent environ 125 km<sup>2</sup> dont 58 km<sup>2</sup> d'habitat régulier, 37 km<sup>2</sup> pouvant être considérées comme de l'habitat spontané et 30 km<sup>2</sup> en cours de densification ;
4. Les **zones d'extension**, qui représentant environ 107 km<sup>2</sup> dont 90,7 km<sup>2</sup> sur la partie centrale et environ 16,3 km<sup>2</sup> côté Bonabéri.

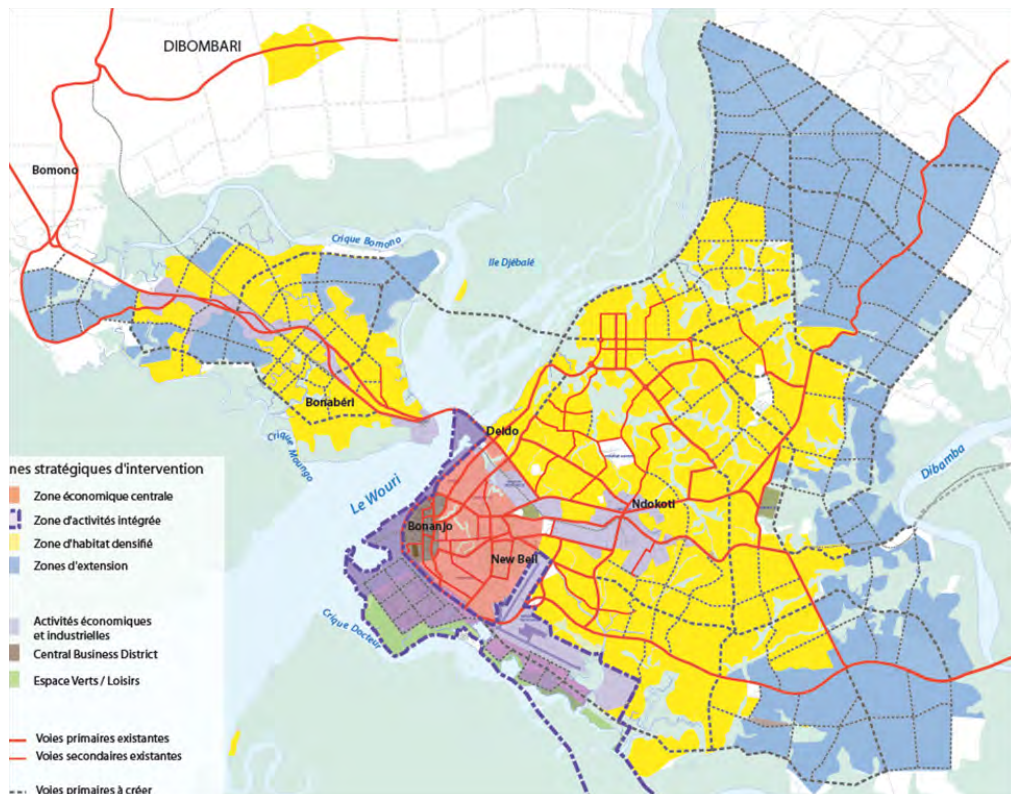


*Zone 1 : Zones logistiques et Industrielles (370 ha)*

Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

Eléments clés du Plan Directeur d'Urbanisme :

- Grande maille de voirie : Structurer les extensions et la ville actuelle
- Conforter les fonctions centrales d'une capitale économique
- Créer ou renforcer sept centres secondaires
- Proposer des zones d'habitat mieux structurées et équipées
- Augmenter l'offre en zones industrielles et zones d'activités aux portes de la ville
- Aménager des espaces verts de récréation
- Proposer des espaces de loisirs et de tourisme pour les habitants de la ville et les visiteurs



*Zones stratégiques d'intervention : Zone 2 en rouge, Zone 3 en jaune, Zone 4 en bleu*

Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

# STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

## DEFIS ET PRIORITES IDENTIFIEES PAR LA VILLE

### • Saturation des infrastructures

#### Le pont sur le Wouri

Le projet du 2ème pont sur le Wouri, engagé en 2013, offrira une alternative au pont actuel, qui constitue un important goulot d'étranglement pour la circulation à Douala.

L'option retenue consiste en la construction, en aval immédiat du pont actuel, de deux ouvrages affectés aux trafics routier et ferroviaire distinctement. L'ouvrage se raccorderait sur l'Entrée Ouest de la ville côté Bonabéri, et déboucherait sur le giratoire du Boulevard Portuaire (à Deido). Le délai de réalisation des travaux est estimé à environ 48 mois, pour un coût de 92 milliards de F CFA.

Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)



Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

#### Le contournement de la ville de Douala

Le Ministère des Travaux Publics a réalisé une étude de faisabilité d'une voie de contournement de la ville de Douala, dans le but de désengorger la métropole. Trois scénarios ont été esquissés : à partir du carrefour Yassa via une voie sur berge et le franchissement par un nouveau pont en amont de l'actuel ; via l'aéroport et le Boulevard Leclers (le long du littoral) également avec un nouveau pont ; ou à partir de Yassa avec un franchissement via le pont de Djébalé.

#### Les entrées Est et Ouest

La section urbaine de la RN3 (Entrées Est ou Ouest) qui a fait l'objet d'études au niveau national devrait être réaménagée. Les voies seront réhabilitées, renforcées, élargies, en 2x2 voies et une voie de dessertes jusqu'au pont sur la Dibamba à l'Est, et jusqu'à Bekoko à l'ouest.

#### Le prolongement du Boulevard de la République

Ce projet financé par la CUD est estimé à 23 milliards de F CFA et a pour objectif d'assurer une liaison directe de grande capacité entre le Rond-Point MAETUR à Maképé et le Centre-ville au lieu-dit « Axe lourd Bépanda ». Cette route qui devrait permettre une extension du réseau de transport de bus, serait aménagée d'une chaussée 2x2 voies avec deux voies pour les bus en site propre. Ce projet permettra de désengorger la route parallèle le long de la côté, partant du Rond-Point Deido, qui est la seule à permettre un accès à Douala Nord, et qui souffre matin et soir d'embouteillages (très mauvais état de la chaussée).

#### Objectifs des Grands projets d'ici 2025:

Faciliter les liaisons entre la ville et le reste du pays (Limbé, Kribi, Dibombari...)

#### Programmes d'ici 2025 :

- Prolongement de la ligne de chemin de fer dans les Zones Logistiques et Industrielles au sud de l'Aéroport
- Aménagement du 3ème pont et de la voie Est-Ouest (prolongement de la rocade des 10 km)

#### Programmes au-delà de 2025 :

- Dédoublage du pont sur le Dibamba (RN3)
- Pont sur la Dibamba à Japoma
- Liaison Bonabéri-Dibombari
- Aménagement du 4ème pont et liaison directe avec Dibombari



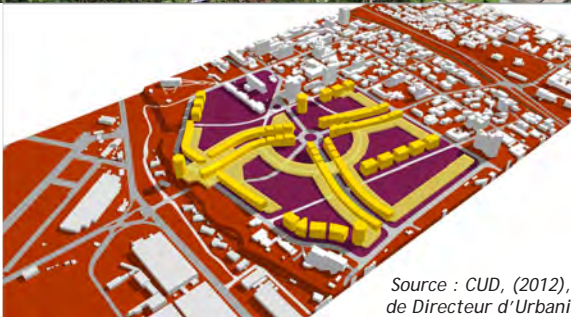


## • Le projet « Sawa Beach »

Le projet « Sawa Beach » est un projet très ancien d'aménagement de la zone lagunaire au sud de la ville, entre le port et l'aéroport, sur une superficie d'environ 1000 ha. En 2010, un Comité interministériel chargé de la mise en oeuvre du projet a été créé pour réévaluer les enjeux socio-économiques du projet, d'arrêter les grandes orientations et le programme du projet. Ce projet prévoit la création d'un Centre d'affaires et d'un parc d'activités commerciales, d'un complexe administratif et commercial, de zones résidentielles de stanging, d'une zone d'activités culturelles, d'une zone industrialo-portuaire, d'une base nautique, des espaces verts et de loisirs et d'un canal.



Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)



Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

## • Le port de Douala

La zone logistique moderne (qui pourrait cohabiter le projet « Sawa Beach »), préconisée par le Président de la République et repris par le PDU, est prévue pour améliorer la compétitivité du port de Douala. Elle devra être proche du port pour minimiser les ruptures de charge et trafic urbain et devra comprendre une partie sous douane. Le stockage des camions devra être à proximité immédiate de la zone logistique. Devant rester accessible de la sortie Est (pour être proche de Kribi) et demeurer proche du centre pour être un intermédiaire entre le port et les zones d'activités actuelles, la zone

devrait émerger sur la « plaine » qui borde le plateau de Douala au sud, jusqu'aux rives de la crique du Docteur.



Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

# STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN

## LE FONCIER

### L'empreinte coloniale

Les conflits et contentieux fonciers avec l'administration allemande, nés notamment de leur projet de déguerpissement, ont marqué l'histoire et le traitement de la question de la gestion foncière et de l'urbanisme à Douala. En signant le protectorat allemand, les chefs locaux ont abandonné à certaines conditions la législation et l'administration de leurs territoires, mais non le foncier.

L'administration française a dû prendre en compte cette situation héritée de la période du protectorat allemand. En abandonnant le plan allemand de *Freie Zone*, ils laissent les Douala-Bell se réinstaller dans le quartier « Bali ». Les autochtones de la famille des Bell perdent ainsi définitivement leurs anciennes terres du plateau Joss. En 1932, l'administration française prend pleinement possession du sol en établissant un régime foncier de propriété foncière et d'immatriculation des terrains. Ainsi, l'administration coloniale française reconnaît aux autochtones la propriété foncière individuelle de leur terre coutumière, en instituant des titres fonciers immatriculés ouvrant le droit aux transactions.

Les bases du droit foncier du Cameroun sont ainsi jetées : reconnaissance des droits acquis (ou « constatation » des droits coutumiers) et immatriculation des terrains. Les chefs coutumiers utiliseront pleinement ces dispositions, notamment sur les terrains où la pression européenne se fait particulièrement sentir, mais également là où la poussée de migrants venus du reste du pays se fait sans contrôle. Avant l'Indépendance, les applications de ce principe sont :

1. Des habitations et activités européennes qui s'étendent progressivement au-delà de Joss, de Bonanjo à Akwa, sur des terrains dont les Dualas restent propriétaires (coutumiers) ; les occupants sont donc locataires et disposent de baux et de baux emphytéotiques (notamment pour les activités industrielles) ; les profits immobiliers constituent une source de revenus non négligeable ; cette situation aura un impact décisif sur l'organisation de l'espace et l'occupation des sols ;
2. Les autres quartiers, les quartiers populaires ou quartiers non cadastrés, s'étendent en dehors de toute politique foncière et d'urbanisme planifié.



« Coulée urbaine » inexorable  
Source : Guy MAINET « Douala Croissance et servitudes »

### Conséquences sur l'aménagement urbain

L'urbanisation massive à l'est après l'Indépendance s'étend en dehors de toute forme de légalité foncière, notamment pour des raisons de résistance des communautés autochtones qui souhaitent vendre ou exploiter elles-mêmes les terres qu'elles estiment les leurs. Les conflits entre les ayants droits coutumiers et les nouveaux arrivants, et leur impuissance à les résoudre, ont fini par laisser les migrants considérer « qu'ils ne devaient rien à personne ».

La « ville étrangère » s'étendant ainsi très rapidement à Bassa et du côté de Deido, est orchestrée par les propriétaires coutumiers concernés, avec un effort pour implanter des lotissements, sans la moindre planification, plus ou moins quadrillés s'articulant avec des parcelles de grande taille et un habitat mono familial. Seul le Plan Dorian en 1959, un document règlementaire et de politique d'équipements, est à la disposition des autorités. Ces grands projets s'accompagnent de l'adoption des ordonnances du 6 juillet 1974 sur le régime foncier, le régime domaniale et l'expropriation qui tentent de faire cohabiter droit moderne et droit coutumier.



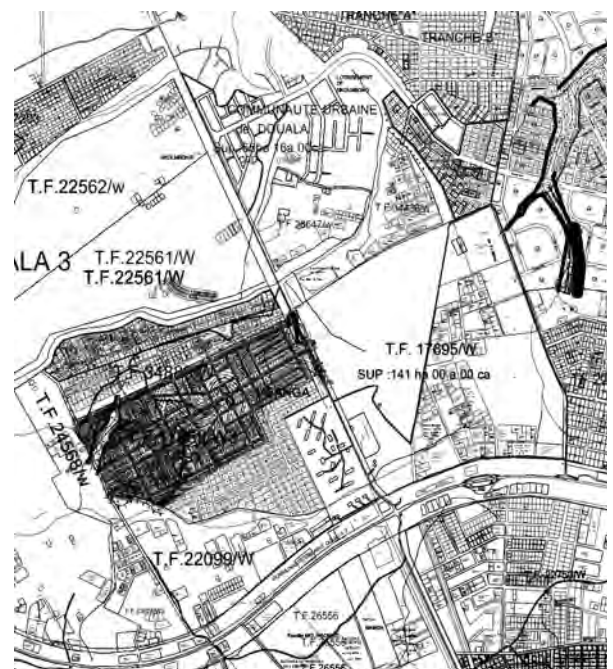
### Ordonnance de 1974 : Trouver un mode de régulation foncière adéquate

Elle institue la notion de domaine national et reconnaît ainsi des droits coutumiers sur les terres où « ils habitent ou exercent l'agriculture, l'élevage ou tout autre mise en valeur probante » (dépendances de 1ère catégorie) ; le reste du domaine national est constitué des terres vacantes ou libres de toute occupation (dépendances de 2ème catégorie). Un nouveau décret le 27 avril 1976 fixe les conditions d'obtention du titre foncier sur les dépendances du domaine national de la 1ère catégorie, notamment le constat d'une occupation ou d'une mise en valeur avant 1974. Faute de cadastre et de moyens suffisants en personnel, mais également en raison des conflits existants au sein des collectivités coutumières, l'immatriculation de ces terrains n'a toutefois pas fait l'objet d'une régularisation dans les six à dix ans (en zone urbaine) comme l'exigeait l'ordonnance, et de nombreux conflits persistent aujourd'hui en périphérie directe des deux grandes villes où les terrains relèvent majoritairement des dépendances de 1ère catégorie. Les terrains concernés, à l'initiative de certains membres des collectivités qui tentent d'échapper aux obstacles posés par l'indivision, continuent d'être morcelés puis valorisés sur des bases non-réglementaires. L'Etat ou les CTD se trouvent donc pratiquement paralysés lorsqu'il s'agit d'organiser les extensions urbaines. Les ordonnances de 1974 ont donné lieu à un nouveau décret en 2005 qui tente de remédier à une partie des obstacles identifiés en simplifiant et en déconcentrant la procédure d'immatriculation.

La situation foncière de Douala est aujourd'hui caractérisée par une très forte pression spéculative, notamment dans les zones périphériques ou d'extension. Cette pression est favorisée par l'incapacité des administrations concernées à exercer un véritable contrôle sur l'affectation et la gestion des terrains pour la plupart coutumiers. Le morcellement de ces terrains est assuré par des géomètres et leur affectation recourt largement à la procédure du simple « permis d'implanter ». C'est ce qui permet à des couches défavorisées de la population de s'installer à Douala. Le plan de recollement des parcelles fourni par le Cadastre (2010) est à cet égard éloquent : l'ensemble du territoire de Douala est couvert de parcelles dont on ne connaît pas précisément l'état d'attribution et de valorisation.

Concrètement, sur le plan juridique, on peut considérer que la quasi-totalité des terrains constituant le territoire administratif de la CUD sont juridiquement affectés. Les réserves foncières relevant du domaine national, c'est à dire sous le contrôle de l'administration (l'Etat qui peut les mettre à la disposition de la CUD), sont peu nombreuses et situées dans des zones dont l'utilisation est soumise à des contraintes particulières comme l'Ile de Manoka (8800 ha). La plupart des terrains de ce domaine national ont été rétrocédés (notamment en 1992) par l'Etat aux

communautés coutumières ou familiales qui les ont largement fait titrer en leur nom ; zces « indivisions » posant par ailleurs de multiples problèmes de fonciers liés à l'absence de définition claire des pouvoirs de contrôle de la terre en leur sein.



*Le plan de recollement des parcelles fourni par le Cadastre (2010) est éloquent : l'ensemble du territoire de Douala est couvert de parcelles dont on ne connaît pas précisément l'état d'attribution et valorisation.*

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

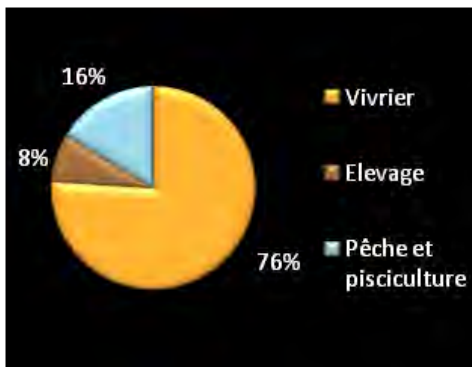
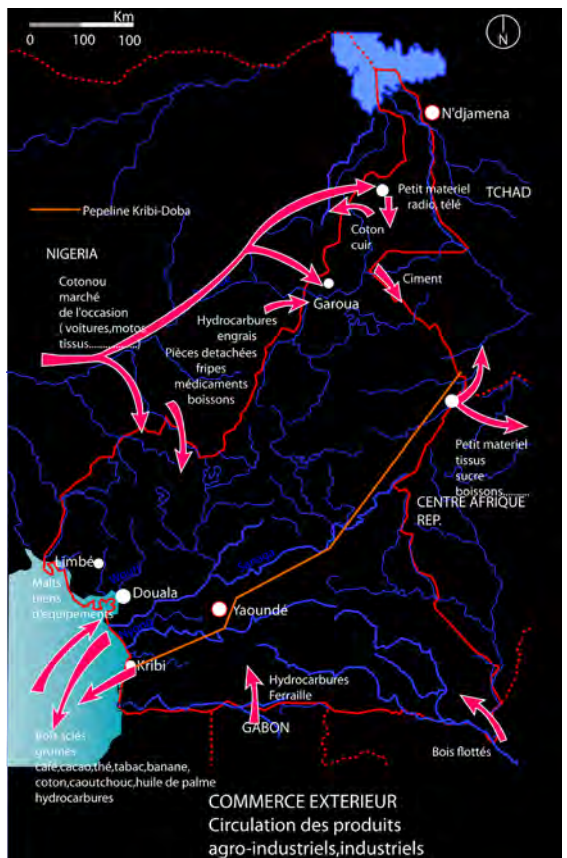
## CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'ECONOMIE

L'économie urbaine de Douala reste profondément liée à sa fonction de « porte d'entrée du Cameroun ». La ville exporte produits agricoles (grumes, bananes, cafés, cacao...) produits dans l'arrière-pays ainsi que du bois scié et des hydrocarbures et importe principalement des biens d'équipement.

Ses activités industrielles ou de transformation des intrants lui confèrent également son rôle de capitale économique : 75 % des industries du pays y sont installés ainsi que 60 % des PMA, 35 % des unités de production, 65 % des grandes entreprises, 55 % des moyennes entreprises, 62 % du chiffre d'affaires national et 45 % des emplois offerts par les entreprises. Malgré la position montante de Yaoundé et de l'Ouest et du Nord-Ouest, la plupart des banques, des sociétés d'assurances et des maisons de commerce ont maintenu leur siège social à Douala.

Malgré les crises depuis les années 1980 et les problèmes infrastructurels, le port de Douala, moteur de l'économie de la ville, est en perpétuelle croissance.

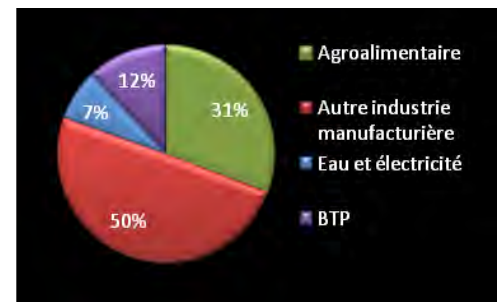
### Les secteurs d'activité



Part des branches d'activité dans le PLB primaire (%), en 2005

Source : Les Ateliers / Jeune Afrique, Doing Business in Africa, (2012), Investir Cameroun 2012

La valeur ajoutée du **secteur secondaire** se chiffre à 735.7 milliards F CFA, soit 23.8 % du PLB de Douala et 31.5 % du PIB secondaire. Ce sont les industries manufacturières qui dominent le secteur secondaire de la Ville de Douala. Les unités de transformation des produits primaires ou agroalimentaire (cacao, café, sucre, thé, travail du grain, oléagineux, boissons et tabac, etc) contribuent aussi à la création de richesse.



Le secteur secondaire par branches d'activités (en % du PLB secondaire), en 2005

Source : Les Ateliers / Jeune Afrique, Doing Business in Africa, (2012), Investir Cameroun 2012



Le secteur tertiaire par branches d'activité (en % du PLB tertiaire), en 2005

Source : Les Ateliers / Jeune Afrique, Doing Business in Africa, (2012), Investir Cameroun 2012

## Les fonctions urbaines

### Fonctions administratives

Douala, la plus grande ville du Cameroun et la capitale de la Région du Littoral, ne s'illustre pas par ses fonctions administratives. Elle s'est développée depuis le début du 20ème siècle grâce à sa fonction portuaire. La fonction économique domine donc, depuis lors, les activités de la ville. Même si des mesures de décentralisation ont vu le jour ces dernières années, le pouvoir politique et les instances de représentations nationales et internationales restent concentrées à Yaoundé.

### Fonctions économiques

#### Secteur industriel

Les activités industrielles se sont d'abord développées dans la ville en raison des avantages de transport offerts par le port de Douala, puis de la mise en place de réseaux terrestres, maritimes, aériens, ferrés, et en raison de la concentration de population urbaine. Les industries trouvent en effet à Douala les meilleures économies d'agglomération et la proximité de la plus grande partie de leur clientèle leur confère un avantage concurrentiel important sur les autres marchés camerounais.

70 % des industries du Cameroun sont localisées à Douala. 85 % des entreprises du secteur secondaire implantées dans la ville relèvent des industries manufacturières. Ces industries sont relativement dynamiques et subissent la rude concurrence des produits

Le **secteur tertiaire** occupe la place la plus importante de l'économie doulaïse avec 76 % du PLB total de Douala, soit 2 350.5 milliards de F CFA, et 39.2 % du PIB tertiaire. Les services marchands comme la réparation, l'activité immobilière, la santé, l'éducation, les services récréatifs, personnels et domestiques représentent la plus grande part du secteur tertiaire avec 23.3 % du PLB de Douala. Le secondaire et le tertiaire représentent la quasi-totalité de l'activité économique de Douala.

Une analyse par secteurs institutionnels montre que les entreprises génèrent 44 % de la richesse locale alors que le secteur des ménages participe à plus de la moitié (53 %) de la richesse créée à Douala.

asiatiques qui pénètrent leurs marchés traditionnels, à des prix avantageux.

Les exportations sont peu importantes et en perte de vitesse. Elles reposent sur la première valorisation des produits agricoles ou forestiers : sauf pour la filière bois, elles sont en stagnation ou en baisse (cacao, café, coton etc).

SECTEUR	POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
Branche agroalimentaire	- 27 % de la production industrielle totale - 22 % de la valeur ajoutée Ex : CAMLAIT, SAPLAIT, TOPLAIT, NESTLE DOLAIT, FERMENCAM...	- 3% des exportations - Exclusivement vers le marché intérieur - Branche huile de palme se développe mais fragilisée par faible productivité
Industries valorisant le cacao, le café et le thé	- Industries tournées vers l'exportation - Concentrées à Douala - 60 % des exportations industrielles Ex : SIC Cacao, Chococam, Uccao...	- Filière trop peu développée - Faible part sur le marché international
Emballage et conditionnement de produits alimentaires	- Une quinzaine d'unités fabriquant emballages industriels ou matériel BTP ou gadgets publicitaires Ex : Icrakon (plastiques industriels), Socaver...	- Importation des matières premières = moitié des coûts de production
Industrie chimique et pétrochimique	- Raffinage de pétrole, production de produits chimique et caoutchouc (surtout production de savons et cosmétiques)	- Ne joue pas un très grand rôle mais est bien représenté à Limbé (raffinage) et Douala (stockage) ; - Concurrence des importations asiatiques
Branche caoutchouc	- Matières premières de la Région Littoral Ex : HEVEA totalise 50 % de la production, agréé par les fabricants de pneumatiques	- Aucune unité de transformation du latex au Cameroun ; - Exportation de la totalité de la production.
Entreprises de matériaux de construction	- Environ 10 entreprises à Douala et installation en cours de deux unités de production Ex : CIMENCAM (filiale sté française Lafarge) ; - Situation de quasi monopole et nécessité d'installer d'une 2ème chaîne de production pour faire face à la demande - Importation du ciment d'appoint	- Difficulté à approvisionner le marché local et national en forte expansion (Tchad, RCA, Guinée équatoriale) ; - Quasi monopole pour CIMENCAM augmente le coût du ciment. Diffère son extension ; renforce ses installations dans l'estuaire du Wouri avec les surcoûts de transport que sa situation génère à cause du chenal.
Secteur textile	- Un des secteurs les plus intégrés du pays : produit à tous les niveaux (production de coton (SODECOTON), filage, tissage, confection) ; Ex : 2 grandes industries textiles (CICAM et SOLICAM) occupent environ 2000 personnes.	- Concurrences des friperies d'Europe et des produits asiatiques moins chers ; - Usines travaillent en dessous de leurs capacités car trop forte diversification de la production ; - Au regard de la taille du marché intérieur, investissement trop faibles (appareil de production vieillit...)
Bois	- Après le pétrole, plus grand secteur exportateur du pays : 17 % ; - Importance déterminante dans l'économie du pays Ex : Diverses unités industrielles du bois, SETRABO, ALPICAM, WIJMA, IBC-BOIS... occupent environ 2000 personnes ; - Le port assure aussi une grande partie de l'exportation du bois de RCA et du Congo.	- Malgré des progrès récents, industrie du bois reste cantonnée dans des activités à faible valeur ajoutée ; - Conditions de transport doivent être améliorées pour que la valorisation des produits puissent se développer ; - La crise mondiale a entraîné un certain déclin de la demande.

Principaux secteurs d'activité à Douala

Source : Les Ateliers

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

## Services

### Centre d'affaires à l'échelle nationale

Pour une agglomération de plus de deux millions d'habitants, le secteur des services est assez faiblement développé à Douala ; il est orienté vers la population de l'agglomération et ne contribue que peu au rayonnement de la ville. La division entre Yaoundé et Douala, qui prive la ville de l'apport de l'administration au niveau national et de toutes les activités qui gravitent autour de la fonction de capitale (ambassades, représentation consulaires, institutions internationales financières et de développement, ONU, journaux, télévision...) donnent à la Ville de Douala un profil particulier par rapport aux autres grandes villes côtières qui cumulent les fonctions économiques et administratives.

### Un pôle financier modeste

On estime qu'il existe 229 établissements financiers dans la ville de Douala (banques, établissements de micro-finances, sociétés d'assurances), parmi lesquels 2.5 % sont présents dans les arrondissements centraux. 17.5 % sont installés dans les arrondissements de Douala III, IV et V, ce qui tendrait à prouver

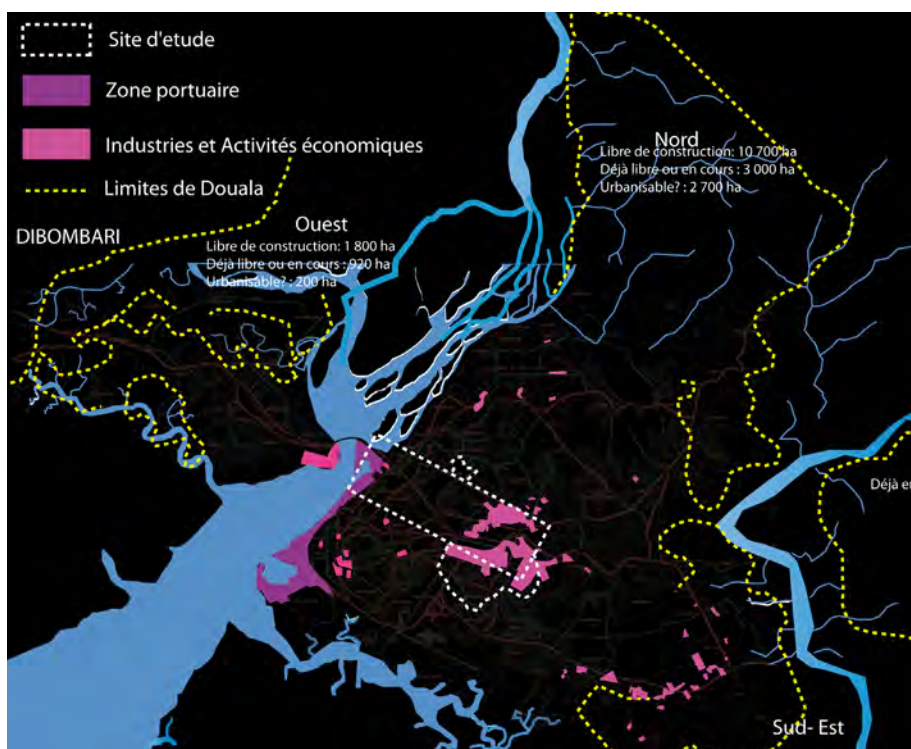
	Part de la production		Part de la valeur ajoutée		Part des exportations	
	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%
Intermédiation financière	147.8	2.6	91.2	2.9	18.0	11.3
Postes et télécommunication	496.1	8.6	309.3	9.7	3.3	2.1
Transport	703.2	12.3	326.2	10.2	89.5	56.3
Energie	121.8	2.1	60.9	1.9	0.0	0.0
Tourisme	619.5	10.8	197.4	6.2	3.4	2.1
Commerce	2064.6	36.0	1427.8	44.6	0.0	0.0
Autres services	1584.4	27.6	786.0	24.6	44.8	28.2
Total industrie	5737.4	100.0	3198.8	100.0	159.0	100.0

Composition du secteur des services (2006) - Mds F CFA constants et %

un déplacement du centre de gravité économique de la ville. Les entreprises d'assurance sont importantes à l'échelle de la ville mais demeurent modestes à l'échelle internationale et confirment la centralité assez modeste de Douala hors de ses frontières. Douala pâtit de la répartition des fonctions et des équipements entre elle et la capitale. Depuis 2006 tout de même, Douala accueille la Bourse (Douala Stock Exchange) qui vise la promotion de Douala comme place financière nationale et régionale.

### Une métropole

Le quartier d'Akwa demeure le principal centre commercial de Douala, avec environ 70 % des établissements commerciaux de la ville. Les établissements de service aux particuliers et aux entreprises étaient estimés à environ 1980 unités en 2006.



Carte n° 1 - Les fonctions urbaines : port et industries

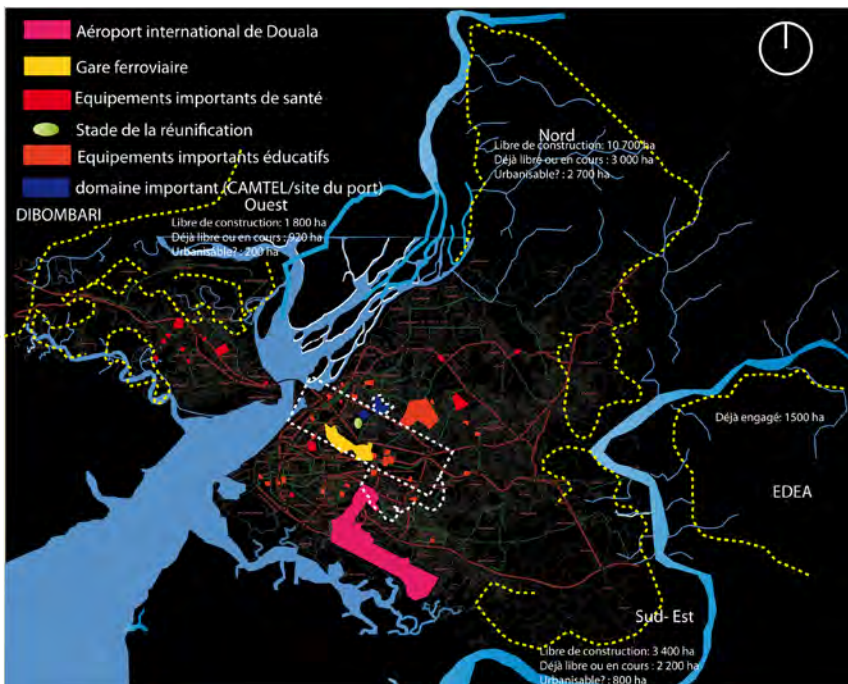
Source : Les Ateliers

### Fonctions de transport

Le transport constitue le principal moteur de l'économie de Douala. Sa productivité est toutefois contrainte par la qualité des infrastructures.

### Le Port fonctionne de manière autonome

Le Port de Douala, pour sa fonction et son emprise, occupe une place prépondérante à Douala. Le PAD est « propriétaire » des terrains de quasiment toute la côte. L'accès au fleuve est quasi inexistant car les berges sont réduites et difficile d'accès. Le Port remplit amplement sa fonction économique, mais la vie urbaine se déploie en tournant le dos à l'eau.



Carte n°2 - Les fonctions urbaines : aéroport, gare, universités, équipements

Source : Les Ateliers

## L'aéroport international dans la ville

L'aéroport (en rose sur la carte n°2 des fonctions urbaines), situé au sud du centre, après avoir connu quelques difficultés en termes de trafic, connaît une embellie depuis 2005. Les 17 452 mouvements d'avion en 2007 et les 633 000 passagers reposent principalement sur les lignes internationales (plus de 6 % par an) et les lignes régionales avec les autres pays de la CEMAC. L'aéroport souffre cependant des dysfonctionnements et de la faiblesse du trafic national. La synergie entre les deux villes est relativement faible, amoindrie par le risque d'accidents sur l'axe lourd (camions) et la saturation aux entrées des deux villes.

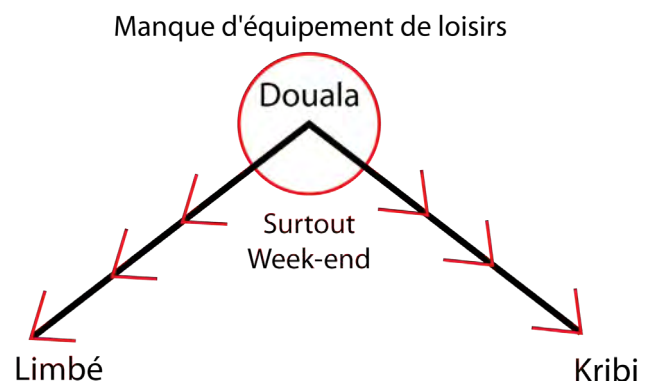
Le premier aéroport, dont l'emprise pénètre en plein cœur de la ville, proche des marchés du centre, a été abandonné dans les années 1980. Ces emprises appartiennent aujourd'hui à l'armée camerounaise. Le nouvel aéroport a été construit à proximité, selon un axe est-ouest, mais la position centrale de l'aéroport pose aujourd'hui quelques problèmes. On observe en effet une multiplication de quartiers spontanés dans la zone d'approche ou de dégagement. A long terme, la question du déplacement de cet aéroport vers un site moins urbanisé pourrait se poser, d'autant que les infrastructures sont en assez mauvais état. Douala et Yaoundé disposent toutes deux d'aéroports très modestes : par leur trafic à Yaoundé et par leur équipement à Douala.

## Gare et voies ferroviaires

La ligne de chemin de fer qui relie Douala à Yaoundé (Transcam I), puis Ngaoundéré (Transcam II) est principalement affectée au transport de marchandises. La trafic voyageur est tout de même assuré quotidiennement. La seconde ligne, qui dessert Mbanga et Kumba, sans réelle importance stratégique, ne transporte pas de marchandises. Sur une capacité globale de transport de marchandises longue distance offerte en liaison avec le port de 1.7 millions de T/an, montée et descente confondues, le rail n'en assure que 25 à 30 % contre 70 à 75 % pour la route.

La ligne Douala-Yaoundé répond à une demande importante et la capacité de son matériel roulant est souvent insuffisante pour assurer la fluidité du trafic. Les grandes emprises de la gare de Bessengue (en jaune sur la carte n° 2) sont comme une respiration au milieu de ce tissu dense et occupé de toute part. Le bâtiment de la gare est encore en très bon état et les arbres y offrent des espaces ombragés. Cependant, malgré sa position centrale, cet espace est enclavé car il possède un seul accès, depuis le boulevard de la Réunification (le boulevard traversant le site d'étude). Le quartier Bessengue encercle la zone ferroviaire.

## Fonctions culturelles et sociales



Un manque cruel d'équipements de loisirs

Source : Les Ateliers

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

Très peu d'équipements culturels et de loisirs sont recensés à Douala, ce qui manque pour une population si nombreuse et si jeune. Le stade de football de la deuxième ville du pays, accueillant des matchs internationaux, est en très mauvais état. Peu de parcs et de lieux de loisirs, de repos, n'existent réellement tant le moindre espace a été exploité et investi par la ville spontanée. Dès qu'ils en ont les moyens, les Doualais préfèrent quitter la ville le weekend pour profiter des stations balnéaires de Kribi ou de Limbé. L'absence d'équipement culturel pourrait trouver une solution dans le cadre de la valorisation du patrimoine historique dont la ville est bien dotée : la villa Mandési (plateau Joss) par exemple pourrait servir de musée.

## Equipement de santé

Le système de santé à Douala comprend 6 districts de santé et 55 aires de santé. Il existe 2 hôpitaux de niveau central : l'Hôpital Laquintinie (Akwa) et l'Hôpital Général (Douala V). On dénombre environ 230 structures de santé et 42 pharmacies. La plupart de ces infrastructures sont concentrées dans le centre-ville et notamment à Douala I (plus de 40 % des établissements). La moitié de la population bénéficie d'un établissement de santé à moins de 500 m, par contre le nombre de médecins par habitants diffère énormément d'un quartier à l'autre. Les formations en santé privés (et chers) sont majoritaires.

## Equipement scolaires - universitaires

Douala affiche des taux de scolarisation très élevés, surtout dans le primaire (quasiment 100 %). On dénombre 78 % d'établissements privés contre 13 % publics et 9 % confessionnelles. Le privé a pris en main l'éducation 3780 salles de classes contre 1560 pour le public (mais 41 élèves par salle pour le privé contre 72 dans le public).

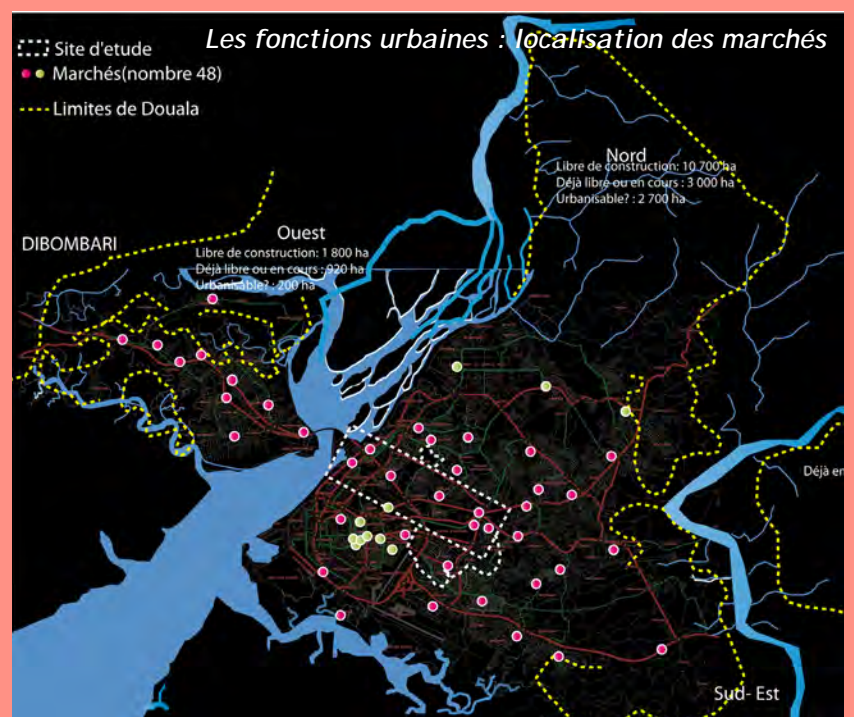
L'Université de Douala, située à Douala V sur deux campus, est le deuxième pôle universitaire du Cameroun. Une faculté de médecine est en construction au nord de la ville sur un important domaine. Elle regroupe 35 000 étudiants sur les 140 000 inscrits au Cameroun (25 % des effectifs étudiants), mais elle connaît des difficultés matérielles et financières. Cette offre est complétée par des institutions privées (Université Catholique...)

## Un potentiel touristique inexploité

Malgré un site naturel privilégié et un riche patrimoine historique et culturel, l'activité touristique est insignifiante dans l'agglomération de Douala. On dénote surtout un manque d'infrastructures de communications adéquates. Le gouvernement a cependant décrété très récemment le secteur du tourisme comme l'un des secteurs d'intervention prioritaires.

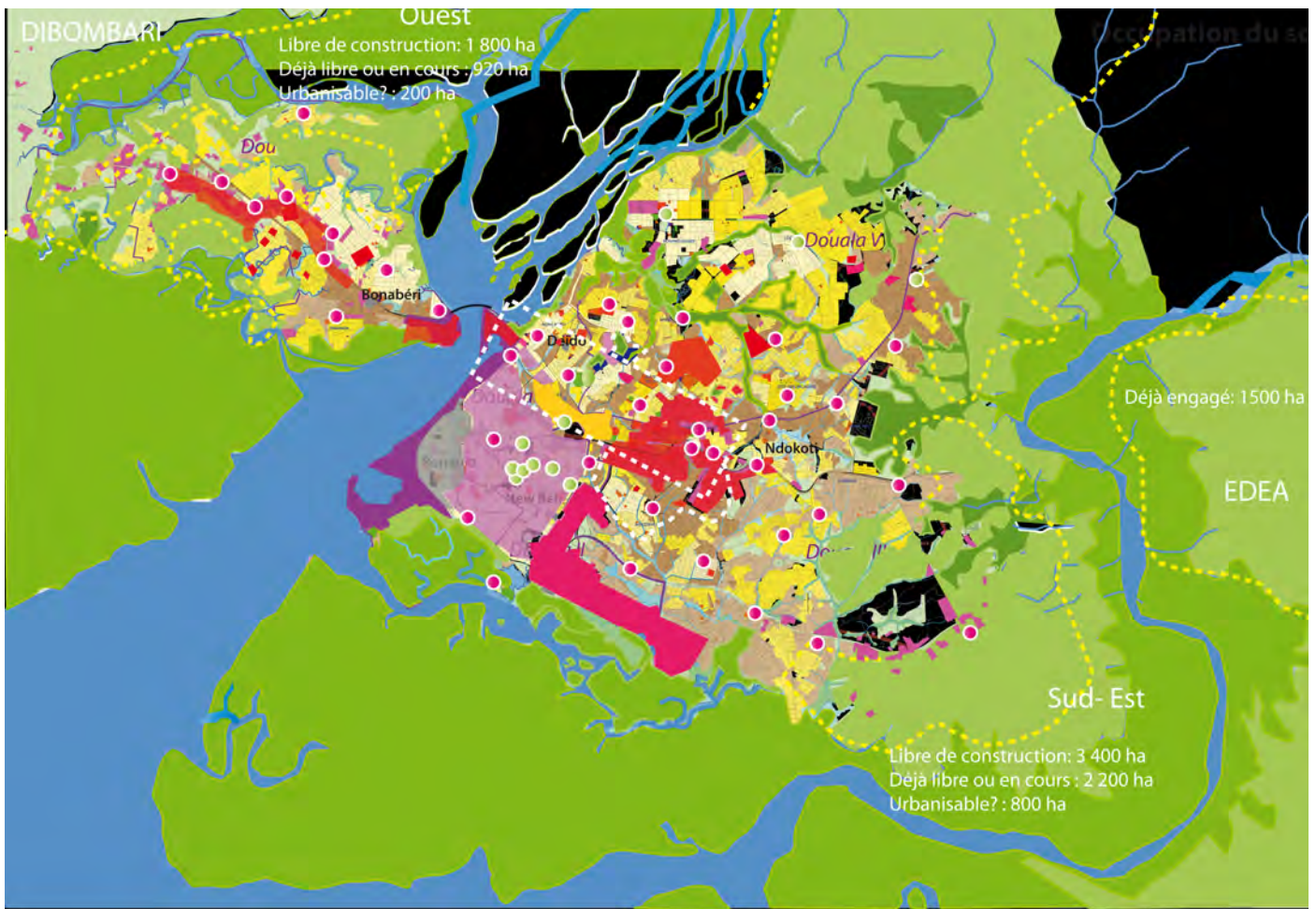
## Douala ou le marché en plein air

Les activités formelles ou modernes ont été rattrapées par le petit secteur informel, essentiellement tertiaire, principalement lié aux marchés. Le Nigéria est la principale source d'approvisionnement de ces activités pour les produits manufacturés. Bien que concentrées dans quelques marchés spécifiques, ces activités se déploient dans l'ensemble de la ville. Il est même difficile de les cartographier tant elles se déploient dans l'ensemble l'espace urbain. Difficile de différencier les « marchés » de vendeurs installés le long des rues !



Source : Les Ateliers





Récapitulatif des fonctions économiques à Douala (cf. Annexe)  
 Source : Les Ateliers

## INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES DE LA VILLE

Les activités économiques de la ville se répartissent de manière assez marquée dans certains secteurs et quartiers. La plupart du temps, ces « spécialisations » sont apparues pour des raisons historiques (le quartier des affaires se situe depuis les origines à Bonanjo), ou ont parfois été opérées après de réelles planifications (zone industrielle de Bassa, ou quartiers résidentiels de Douala Nord par exemple).

Cette répartition laisse percevoir un zoning des activités de la ville, ce qui génère des migrations fonctionnelles entre ces différents quartiers. Le zoning est à l'origine de nombreux maux urbains, comme la ségrégation sociale ou la congestion de certains espaces. Cette congestion s'explique aussi par un mauvais état des infrastructures de transport.

Quartier	Activités
Bonanjo	Administrations et activités tertiaire supérieur (banques, assurances, hôtels et compagnies aériennes)
Akwa	Commerces et affaires
Zone portuaire	Activités portuaires et pêche
New Bell	Commerces et informel
Deido	Commerces et divers
Douala Nord et quartiers périphériques	Habitat
Bassa et Bonabéri	Zones industrielles et habitat

Principales répartition des activités dans la ville de Douala

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

## Infrastructures de transport

Composé de 1 800 km de voies, dont un peu plus de 470 km (26 % seulement bitumées). Ceci place Douala parmi les villes les moins bien dotées d'Afrique.

Il existe actuellement trois niveaux d'infrastructure routière :

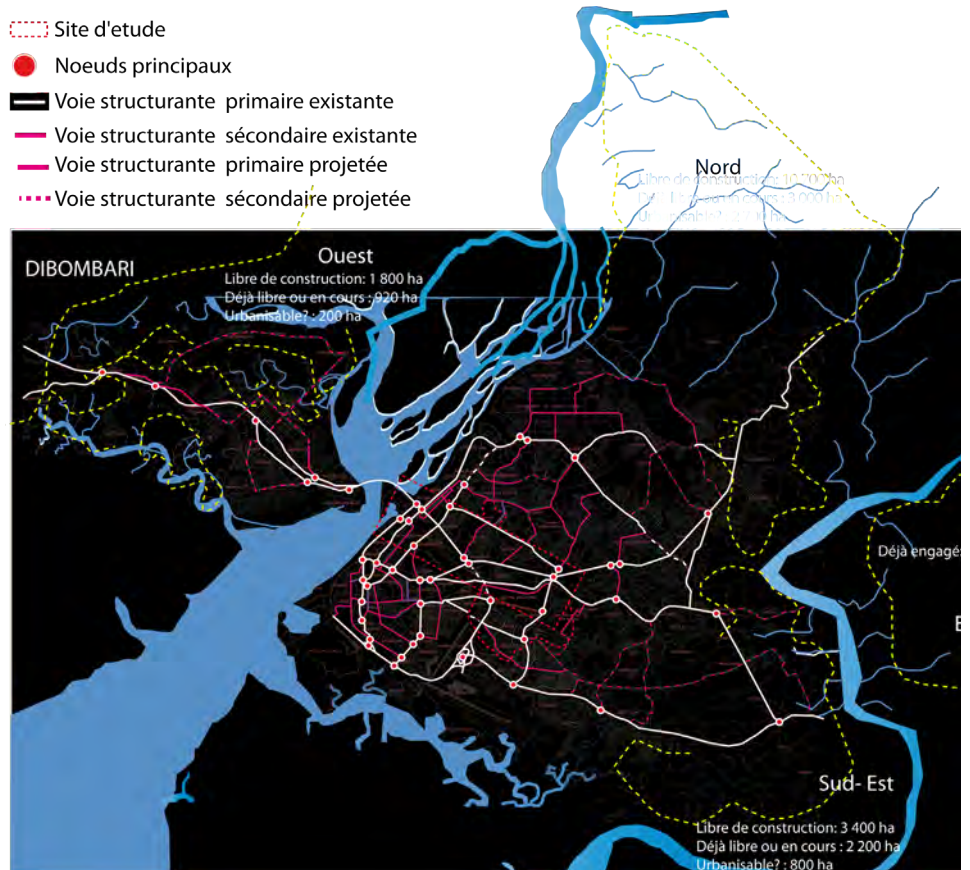
- Voirie primaire ou structurante : il s'agit des voies constituant le maillage principal du réseau routier urbain : prolongation des routes reliant Douala aux capitales provinciales voisines, voies reliant entre eux les principaux pôles d'activités avec les principales zones d'habitation.

- Voirie secondaire ou de liaison : elle assure la liaison entre les quartiers limitrophes situés à l'intérieur des mailles constituées par le réseau primaire. Raccordé au réseau de voirie primaire, elle complète le maillage de la ville.

- Voirie tertiaire : il s'agit du réseau de desserte, qui permet d'accéder au coeur des différents quartiers de la ville, qui n'est bien évidemment pas bitumé, sauf à Douala I et II.

Le réseau principal maillé de 49 carrefours comprend des tronçons qui font partie du réseau routier national (RN3 Axe lourd Douala-Yaoundé et vers l'Ouest). La liaison entre le réseau de voirie de la ville et le réseau national est assurée par les deux axes mentionnés ci-dessus, ainsi que par une troisième route (provinciale n°14) qui part vers l'Est («l'ancienne Route Razel»). Ce réseau structurant est organisé autour d'un ensemble de voies radiales et de sections de couronnes concentriques ainsi que des boulevards urbains.

Le réseau structurant est complété par un réseau secondaire dont le linéaire total est estimé à 30.4 km. Il est revêtu à presque 85 %. La plupart de ces voies sont des routes de « 2 voies », 3 % seulement étant des « 2 x 2 voies » avec ou sans terre-plein central. 27,3 % des voies sont en « bon état » et 49.2 % en mauvais état.



Source : Les Ateliers

Dysfonctionnements structurels du réseau :

- *Structuration du réseau* : Insuffisance de liaisons nord-sud

- *Caractéristiques géométriques* : Grandes hétérogénéité des profils, donc illisibilité et confusion entre voiries primaires et secondaires.

- *Etat des chaussées* : Tronçons les plus dégradés jouent le rôle de repoussoir ; deviennent des zones à éviter. Report du trafic du réseau primaire sur le réseau secondaire. Moins de 50 % du réseau secondaire est en bon état.

- *Aménagement des carrefours* : Généralement bien dimensionnés, mais problèmes de désorganisation complète de la circulation aux heures de pointe, en l'absence de signalisation et en raison d'envahissement de la chaussée par toutes sortes d'activités et de stationnement des moto-taxis/taxis/taxis collectifs qui font des noeuds du réseau leurs principales zones de chargement.

Le réseau ferroviaire dessert cinq gares à l'intérieur de la ville : le port, Bassa, Bessengue, Bonabéri et Dibamba. Cependant, il s'agit d'une voie unique, ce qui ne permet pas une exploitation pour les déplacements urbains. Le réseau est entièrement réservé au transport interurbain, principalement de marchandises.



## Zones d'activités - zones industrielles

Dès l'Indépendance, l'implantation des grands équipements a dû dépasser les limites du quartier Joss ou même de la ville de Douala. L'aéroport, les dépôts et ateliers des chemins de fer, le dépôt des hydrocarbures, les installations des relais hertziens et d'autres grands utilisateurs d'espace, ont dû s'implanter à l'intérieur des terres, souvent loin du centre. Le besoin de zones industrielles a accéléré le mouvement.

Ces exigences ont poussé les pouvoirs publics à reprendre le contrôle des terres. Un premier stade de développement industriel s'était réalisé en ordre dispersé à Akwa et Bonadoubé ; puis un lotissement industriel d'une centaine d'hectares a été aménagé à Bassa, dans la direction de Yaoundé, puis à Bonabéri, sur la rive droite du Wouri.

La première aire aménagée et équipée par la MAGZI, Mission d'Aménagement et de Gestion des Zones Industrielles, fut la zone portuaire industrielle de Bonamassa-Bonabéri, qui fut gagnée sur une étendue de marécages à raphias et palétuviers.

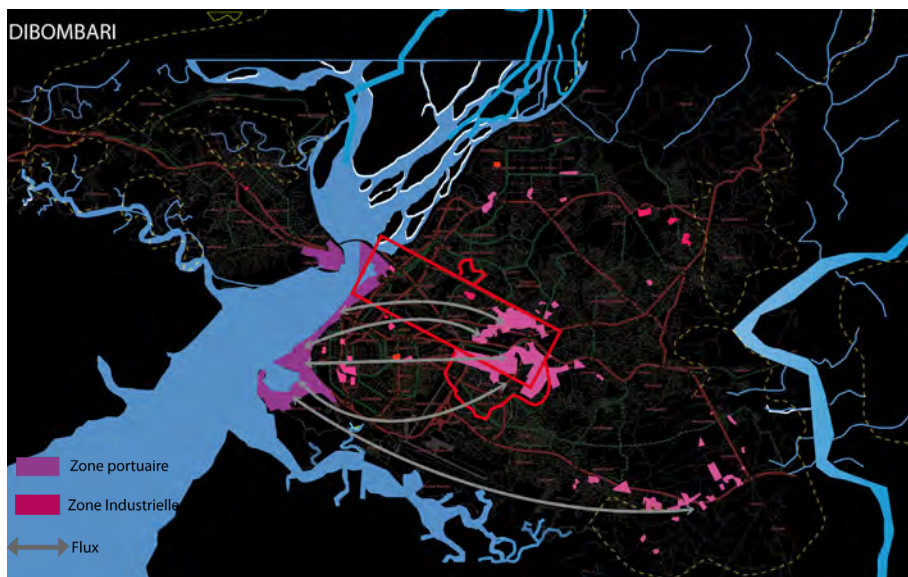
La deuxième zone industrielle est située à Bassa. La première tranche des travaux achevés en 1982, qui a implanté une douzaine d'unités industrielles occupait 27 ha. L'ensemble des activités industrielles en



Localisations principales de certaines activités par quartier  
Source : Les Ateliers

1983 au moment de l'élaboration du SDAU est estimé à 500 ha soit près de 10 % de l'espace urbanisé de Douala.

La production industrielle est principalement située dans les arrondissements «périphériques» de Douala III, IV et V, et celles des activités de services et du commerce dans les arrondissements centraux Douala I et II. Le mouvement de déconcentration des activités industrielles du centre vers Douala II et V s'est accéléré dans les années 90, confrontés à la saturation de la zone Bassa-Bepanda (350 ha) et à l'augmentation des entreprises admises au régime



Flux économiques entre la zone portuaire et les zones industrielles

Source : Les Ateliers

de la zone franche.

Plus récemment, les entreprises étendent leurs activités en dehors des zones industrielles situées dans Douala III et IV, créant des extensions dans les nouvelles excroissances des centres de production en périphérie (axe lourd Douala-Yaoundé et le long de la RN3 au-delà de Bonabéri).

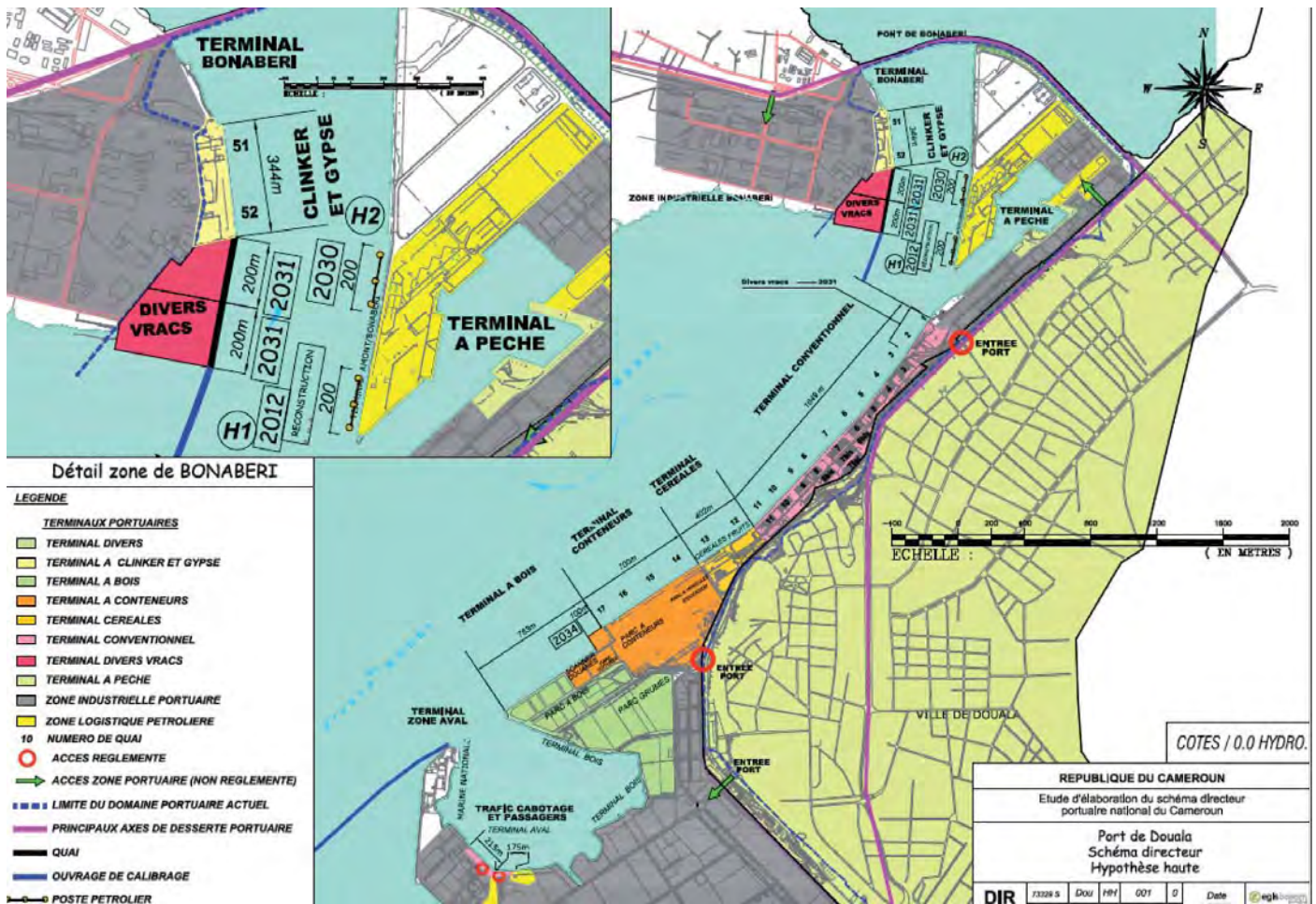
Comme le montre le schéma ci-contre, les flux d'origine économique restent importants entre la zone portuaire et les zones économiques centrales d'une part, et la zone industrielle de Bassa.

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

La répartition spatiale plus globale entraîne de nombreux déplacements entre toutes les zones d'activités de la ville et notamment entre les zones économiques et les zones d'habitat situées en périphérie, qui ont pour conséquences embouteillages, pertes de temps, gaspillage d'énergie, stress etc. La solution à ces maux pourrait résider dans une déconcentration des activités. Certaines des industries ont déjà fait ce choix.

Il est important de mieux prendre en compte les besoins exprimés par les industriels. Parmi ces préoccupations : l'affectation de la zone stratégique du « Bois des Singes » (site proposé pour lieu d'implantation future de l'opération Sawa Beach), et la préservation d'espaces stratégiques pour les zones d'activité le long des grands axes de sortie de la ville.

## LE PORT AUTONOME DE DOUALA



### Organisation

Construit sur l'estuaire du Wouri, ce port est relié à l'océan par un chenal de 50 km dragué à une côte moyenne de -7m. D'une capacité de 10.5 millions de tonnes environ, le port est constitué de :

- 1000 ha de réserves foncières
- 26 quais d'accostage sur 5.5 km de long
- 6 terminaux spécialisés
- 15 entrepôts
- 65 ha de terre-pleins
- 25 km de voies ferrées
- 20 km de routes bitumées

- 1.2 million de tonnes pour 105 000 unités soit 14 000 EVP

Comme le montre la carte ci-dessus, le port est divisé en fonction de la spécificité des produits, en 6 terminaux principaux (du nord au sud) :

- Terminal à pêche
- Terminal des fûts industriels
- Terminal conventionnel
- Terminal à céréales et fruits
- Terminal à conteneurs
- Terminal à bois



## Activités

Dans une zone où les transports maritimes sont peu importants et ont surtout une fonction d'éclatement, le port de Douala n'est pas desservi par les grands navires et constitue, pour les compagnies maritimes, un créneau spécialisé.

Le trafic du PAD reste donc modeste et augmente principalement en fonction de l'augmentation des importations nécessaires à la consommation intérieure du Cameroun. La progression est d'environ + 34.5 % par an depuis 1992, après une période de régression à partir de 1985.

Pour les marchandises, le trafic au long cours (imports-export) est en nette progression : 11.52 % en 2012 avec 9.5 millions de tonnes.

Parmi les importations qui atteignent 6.9 millions de tonnes (+9.19 %), ce sont les hydrocarbures, pro-

duits alimentaires et boissons, produits chimiques et pharmaceutiques, minerais et matières premières qui ont contribué à cette augmentation.

Concernant les exportations qui atteignent 2.6 millions de tonnes (+18.29 %), le bois, les grumes et débités confondus, les produits agricoles, les produits alimentaires et les boissons sont en nette progression.








Par ailleurs, le trafic de conteneurs qui représente aujourd'hui plus de 40 % du trafic du port, connaît une progression relativement faible (3.9 tonnes avec 2.78 % d'augmentation en 2012).

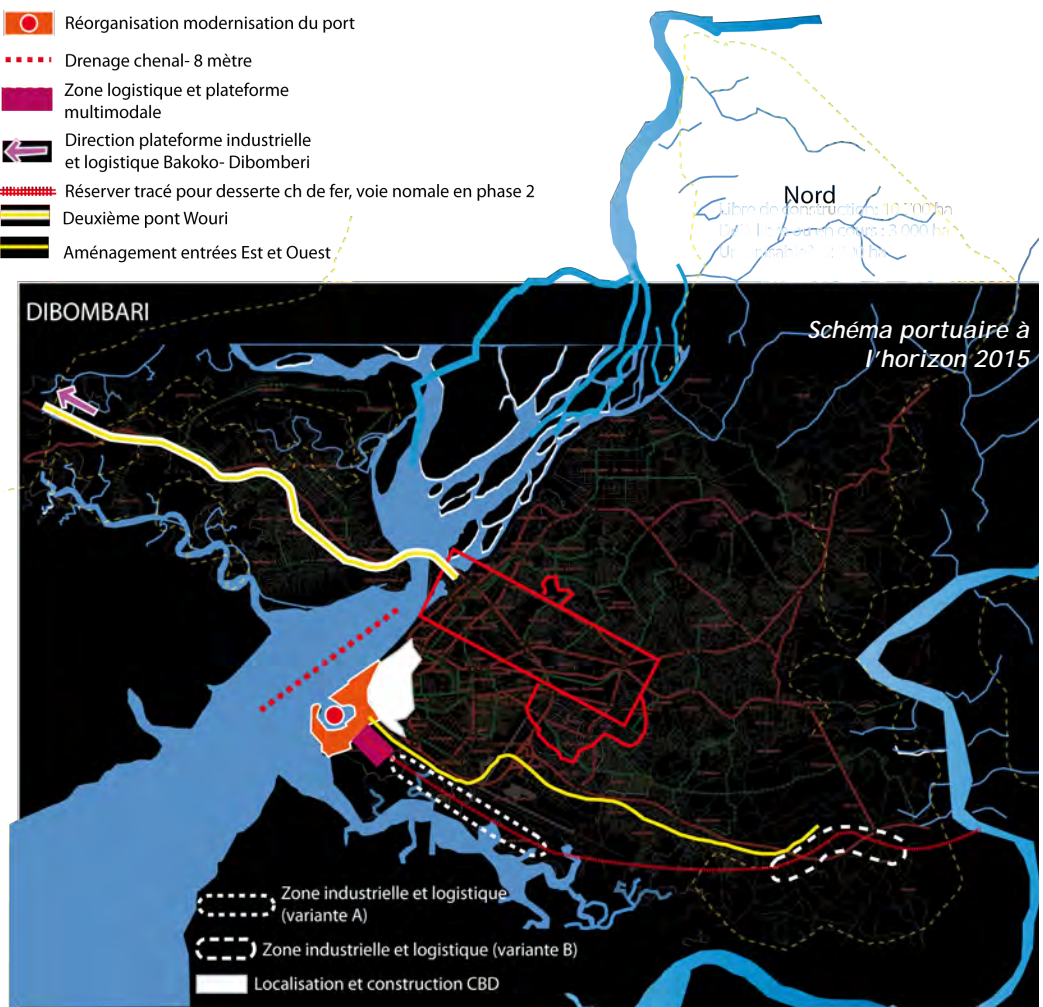
Le trafic de transit qui plafonne à environ 1 million de tonnes concerne principalement le Tchad, la RCA et le Nord Congo, mais seulement 10 % du trafic est généré par les pays voisins.

## Evolution

Le PAD dispose encore d'une marge importante. Selon les estimations les plus pessimistes, cette capacité sera, au rythme de croissance actuel, dépassée au plus tard en 2017.

Pour faire face à cette importante demande, principalement due aux projets miniers envisagés au Cameroun, 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, appontement pour le transfert du minerai de fer) et à Limbé (commerce, cabotage de transport de personnes, terminal pétrolier chantier naval et industriel). Pour des raisons évidentes, le scénario est basé sur la poursuite du transit d'une partie du trafic par le port de Douala. Pour maintenir sa fonc-

-  Réorganisation modernisation du port
-  Drenage chenal- 8 mètre
-  Zone logistique et plateforme multimodale
-  Direction plateforme industrielle et logistique Bakoko- Dibombéri
-  Réserver tracé pour desserte ch de fer, voie normale en phase 2
-  Deuxième pont Wouri
-  Aménagement entrées Est et Ouest



Source : CDS / Les Ateliers








tion d'approvisionnement du marché intérieur, le port de Douala est confronté à plusieurs obligations pour les prochaines années. Le schéma à l'horizon 2015 le prévoit, le dragage doit être poursuivi à au moins 8 m car actuellement le chenal d'accès limite

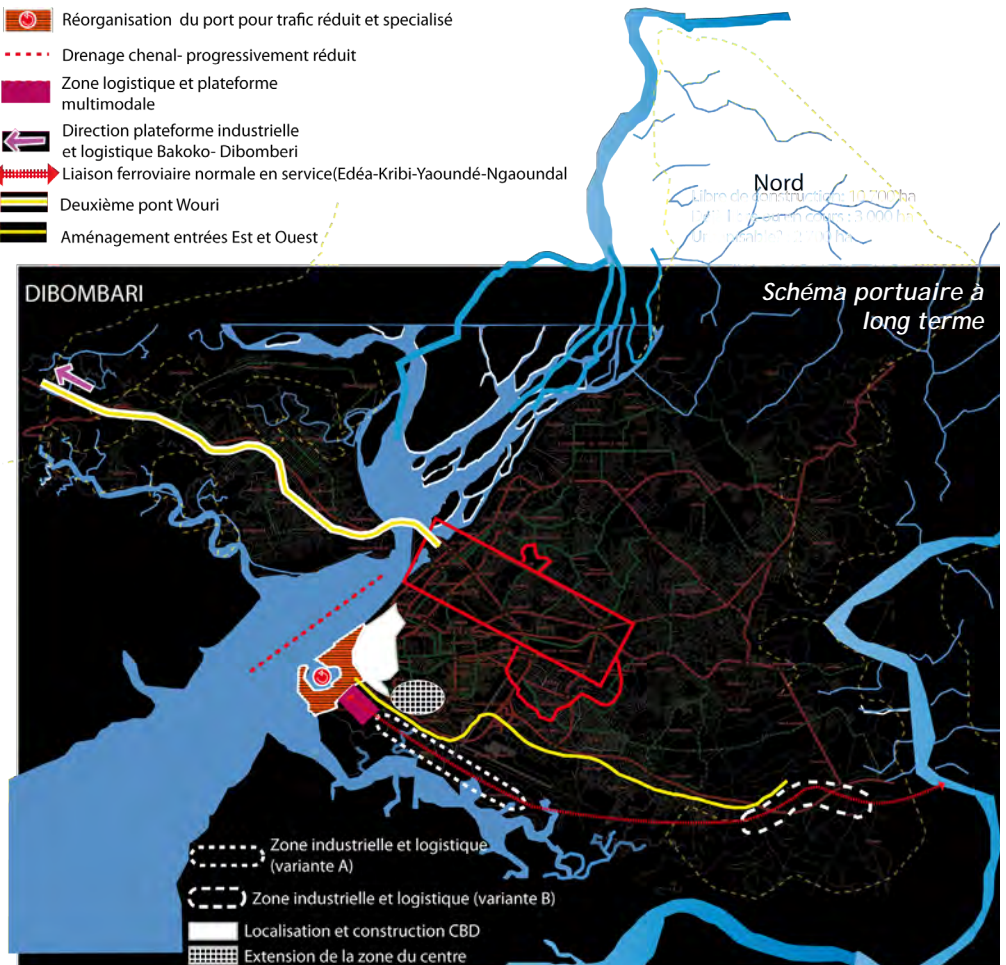
# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

l'accès du port aux bateaux de moins de 20 000 tonnes. De plus, le PAD devra nécessairement développer la conteneurisation (35 % du tonnage actuel) d'autant que la tendance est à l'accroissement de la taille des porte-conteneurs. Si la tendance se poursuit, Douala ne deviendra inévitablement qu'un port secondaire recevant des bateaux de l'ordre de 2 000 EVP avec des marchandises qui auraient transité par un port d'éclatement. Les services offerts par le port de Douala devront nécessairement être optimisés.

Une rationalisation et un abaissement des coûts sont donc nécessaires. Le PAD a lancé un chantier de consolidation de la dématérialisation des procédures pour aller dans ce sens.

L'un des projets phares du Port de Douala est le futur aménagement d'une zone logistique et plateforme multimodale qui serait prévu sur les emprises portuaires au sud de la côte. Cet espace est aussi convoité notamment pour le projet Sawa Beach. Le développement futur du port est intimement lié à l'aménagement des infrastructures

-  Réorganisation du port pour trafic réduit et spécialisé
-  Drenage chenal- progressivement réduit
-  Zone logistique et plateforme multimodale
-  Direction plateforme industrielle et logistique Bakoko- Dibombéri
-  Liaison ferroviaire normale en service (Edéa-Kribi-Yaoundé-Ngaoundal)
-  Deuxième pont Wouri
-  Aménagement entrées Est et Ouest



Source : CDS / Les Ateliers

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 sont autant de projets d'aménagement structurants qui devraient permettre au PAD d'améliorer ses résultats économiques.

## LA GEOGRAPHIE DE L'ACTIVITE INFORMELLE

### Mise au point sémantique

La plupart des emplois dans les pays en voie de développement et particulièrement dans une ville comme Douala, se trouvent dans l'économie informelle, qui joue un rôle prédominant au sein de l'économie. On peut même penser que la crise économique mondiale renforce le poids de l'informel en raison des pertes d'emplois affectant les autres secteurs de l'économie formelle.

Conformément aux recommandations internationales, le secteur informel est défini comme *l'ensemble des entreprises individuelles non agricoles ou non enregistrées, qui produisent des biens et*

*services pour le marché.* L'emploi informel est notamment défini comme *l'emploi sans protection* (protection sociale, contrat écrit, feuilles de salaires, indemnités de licenciement selon les pays...).

Du fait de ces définitions, il convient de rappeler que l'emploi informel est constitué de deux composantes principales distinctes, à savoir l'emploi dans le secteur informel, ainsi que l'emploi non protégé dans le secteur formel.

Ce sont le secteur et l'emploi informels qui composent ce qui est désigné sous le terme d'économie informelle.



Dans la littérature économique, il existe trois approches dominantes en ce qui concerne les origines et les causes de l’informalité :

- L’approche « **dualiste** » est basée sur un modèle de marché du travail dual, où le secteur informel est considéré comme une composante résiduelle de ce marché n’entretenant pas de lien avec l’économie formelle. Ce serait une économie de subsistance qui n’existe que parce que l’économie formelle est incapable d’offrir des emplois en nombre suffisant ;

- L’approche « **structuraliste** » souligne les interdépendances entre les secteurs informel et formel. Le secteur informel s’intégrerait dans le système

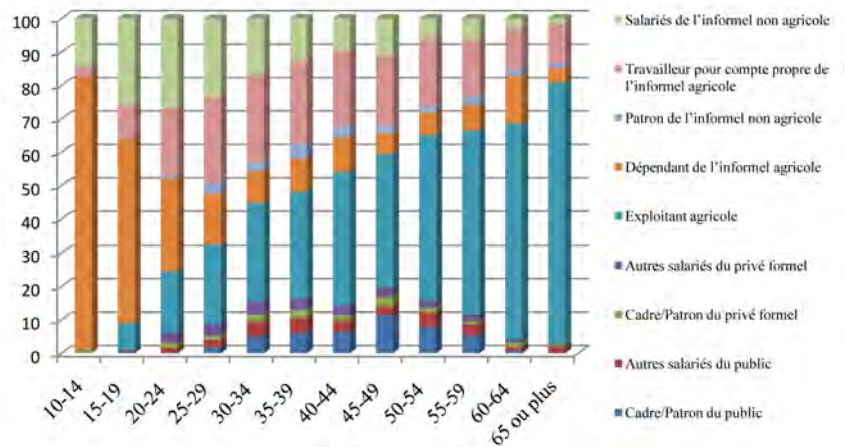
capitaliste selon une relation de subordination (d’aspiration marxiste). En fournissant du travail et des produits à bon marché aux entreprises formelles, le secteur informel accroît la flexibilité et la compétitivité de l’économie ;

- L’approche « **légaliste** » considère que le secteur informel est constitué de micro entrepreneurs qui préfèrent opérer de manière informelle pour échapper aux réglementations économiques. Cette approche libérale tranche avec les deux précédentes, dans la mesure où le choix de l’informalité est volontaire et lié aux coûts excessifs de légalisation associés au statut formel et à l’enregistrement.

## L’informel au Cameroun

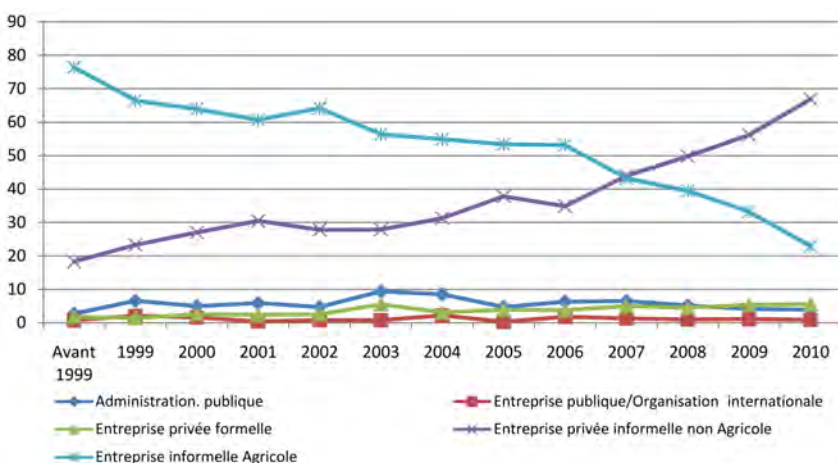
En général, l’idée préconçue selon laquelle le secteur informel est une marque de sous-développement et est appelée à disparaître au fur et à mesure du développement, ne pousse pas les autorités à se doter de réelles données ou statistiques sur le secteur informel. Or, une connaissance fine de ce secteur est indispensable pour comprendre l’économie en général et mettre en place des politiques appropriées de développement.

L’Institut National de la Statistique a cependant réalisé une première enquête en 2005, l’*Enquête économique du secteur informel*, fournissant pour la première fois des données au niveau national sur notamment la contribution du secteur informel non agricole à l’économie nationale et les relations que ce secteur entretient avec le reste de l’économie.



Répartition en % des actifs occupés selon le GSE et le groupe d’âge au Cameroun  
Source : EESI 2, phase 1, INS

Il ressort de cette enquête qu’en 2005, le niveau de chômage au Cameroun est faible et se situe à 4,4 % au sens du BIT et à 6,2% au sens élargi. Ce niveau de chômage masque cependant un sous-emploi global dont le niveau est de 75,8 %, et une prépondérance du secteur informel qui



Evolution de la structure des emplois observés par année et selon le secteur institutionnel - Source : EESI 2, Phase 1, INS

emploie 90 % de la population active occupée. D’après l’EESI 2 de 2011, il apparaît que le revenu moyen mensuel d’un chef de ménage qui exerce son emploi principal dans le secteur informel non agricole est de 72 600 F CFA. Il est deux fois plus élevé que chez un chef de ménage de l’informel agricole (25 700 F CFA). Le nombre moyen d’années d’étude réussies est respectivement de 12,7 ans, 11,4 ans et 10,1 ans pour les chefs de ménage exerçant dans le public, privé formel et pour les chefs de ménage chômeurs ou inactifs.

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

## Une population à la recherche de nouvelles sources de revenus

Le secteur formel ne compte aujourd'hui que 26 % des emplois à Douala (contre 10 % au niveau national), la période de crise ayant engendré une montée en puissance du secteur informel ces dernières années, si bien qu'il occupe aujourd'hui près de trois travailleurs sur quatre à Douala, dont une grande partie dans le commerce de détail.

Les emplois informels concernaient en effet 73 % de la population en 2007 (300 000 emplois informels), contre seulement 57 % en 2001 (440 000 emplois informels). Cette rapide augmentation s'explique avant tout par des logiques de survie plutôt que par l'émergence de quelconques activités alternatives. Ces revenus dispersés et nettement en dessous du seuil de pauvreté monétaire, sont principalement des revenus accessoires aux ménages.

Le secteur informel présente l'avantage de jouer le rôle d'amortisseur des chocs en période de crise, mais la multiplication des unités de productions

informelles dans un contexte de stagnation, voire de réduction des débouchés, se traduit par une précarisation croissante des emplois créés.

Dans le secteur public, le revenu moyen mensuel (au niveau national) dans l'administration est de 124 300 F CFA et de 137 400 F CFA dans les entreprises publiques et parapubliques. Dans le secteur privé formel, le revenu mensuel moyen, plus faible que dans le secteur public, est de 103 600 F CFA. Dans le secteur informel, le revenu mensuel moyen est le plus faible : il n'est que de 27 300 F CFA pour les activités informelles non agricoles au niveau national mais à Douala, il se monte à 43 200 F CFA.

Les opérateurs de ce secteur sont cependant bien représentés dans toutes les tranches de revenus, même les plus élevées, ce qui consacre son caractère diversifié.

### Quelques caractéristiques socio-économiques de l'informel :

**Femmes :** - 54.7 % des emplois informels  
- Agroalimentaire, confection, restauration (les hommes sont davantage présents dans la réparation, la BTP, les transports et le commerce de gros)  
- Davantage à leur compte (les hommes sont plus souvent salariés)  
- Emplois plus précaires (pas de local, chez elle ou au marché), UPI moins performantes donc rémunérations plus faibles

**Jeunes :** - Secteur industriel (quand ils s'installent à leur propre compte)  
- Secteur des services  
- Commerce, essentiellement de détail, présence massive dans le commerce de friperie

**Age moyen des actifs informel :** 32 ans

**Niveau d'étude :** 8.2 années d'études pour les actifs informels à Douala et Yaoundé, contre 3.5 dans l'UEMOA (car le niveau d'instruction au Cameroun y est bien plus élevé que dans les capitales de l'UEMOA)



### Quelles activités ?

Les activités informelles sont tournées principalement vers les activités commerciales, plus faciles à créer et demandant peu de qualifications spécifiques, et vers les services. Dans ces deux secteurs, à faible productivité, se situent les trois quarts des UPI, unités de production informelles, alors que le secteur industriel n'occupe que 25 % des UPI.

« L'industrie » informelle regroupe des activités de type artisanal, faiblement intégrées et tournées vers la consommation finale (agroalimentaire et confection). Dans le BTP, les activités concernées sont surtout la construction de bâtiment, l'installation d'électricité et de plomberie et la location de matériel de construction. Le secteur commerce est dominé par le commerce de détail qui représente 94 % des activités : produits agroalimentaires, vêtements et accessoires, autre produits destinés à la consommation finale des ménages. Parmi les services, on note le fort pourcentage des services de restauration, les services de réparation et le transport, principalement les services de transport urbain - taxis et surtout motos-taxis, de transport interurbain et de transport de marchandises. Les autres services concernant notamment la coiffure et les autres services personnels, le lavage et nettoyage de textile, les services de tradi-praticiens et soins médicaux, les services d'accès aux réseaux de télécommunication.





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

L'activité informelle est déjà au service de la population, comment la mettre au service de la ville?

# SYSTEME ECONOMIQUE DE DOUALA

La géographie de l'informel à Douala

## 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 une clé de voute à toute activité formelle mais surtout informelle.

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, troittoirs, 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. Toute la population est concernée par

l'informel : de la maman qui vend des beignets, aux jeunes diplômés ou non qui sont chauffeurs de taxis et de motos-taxis, aux couples de retraités bailleurs de maisons commerçantes, aux fonctionnaires et bureaucrates qui consomment.



Source : Les Ateliers



Rencontre entre l'extension de la ville et le développement de l'informel

Source : Les Ateliers

## Un espace tampon ?

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

Ces deux phénomènes - extension de la ville, d'une part, et remontée vers le centre des activités, de l'autre - se rencontrent dans un espace « tampon » et de transition, un espace stratégique situé dans le coeur géographique de la ville.



## L'informel vu de Douala

### Tentatives de définitions :

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'ensemble de la population est concernée :

L'informel ne concerne pas uniquement les vendeurs eux-mêmes, mais également l'ensemble de la population, qui par leurs pratiques (achats de ces produits à moindre coût) entretiennent et encouragent le déploiement de l'activité informelle. Certaines couches de la population les plus aisées sont même directement impliquées dans ces activités informelles. Ex : Des riches propriétaires détiennent souvent de nombreuses motos-taxis qu'ils louent aux « benskinneurs » avant qu'ils ne deviennent propriétaires de leur machine. Il en est de même dans le domaine pharmaceutique, avec les « pharmacies ambulantes ».

### L'informel et l'environnement :

- L'informel dégrade l'espace sur lequel s'étend, le rend insalubre et crée le désordre urbain.
- L'environnement agonise sous l'informel.
- La population elle-même demeure en situation de précarité.

### L'imbrication formel-informel :

L'activité formelle donne de la matière à l'activité informelle. Cette dernière ne se déploie pas toute seule.

Par exemple, les sociétés de téléphonie, comme Orange ou MTN, sponsorisent les vendeurs de cartes téléphoniques et cartes de recharges, en mettant à disposition des « call-box » aux acteurs du secteur.

### L'enjeu :

**L'informel est déjà au service de la population.**

**Comment le mettre au service de la ville ?**

**Comment faire en sorte qu'il contribue au développement de la ville ?**

*« Le secteur informel est une éponge sociale »*

*« Le secteur informel est une salle d'attente »*

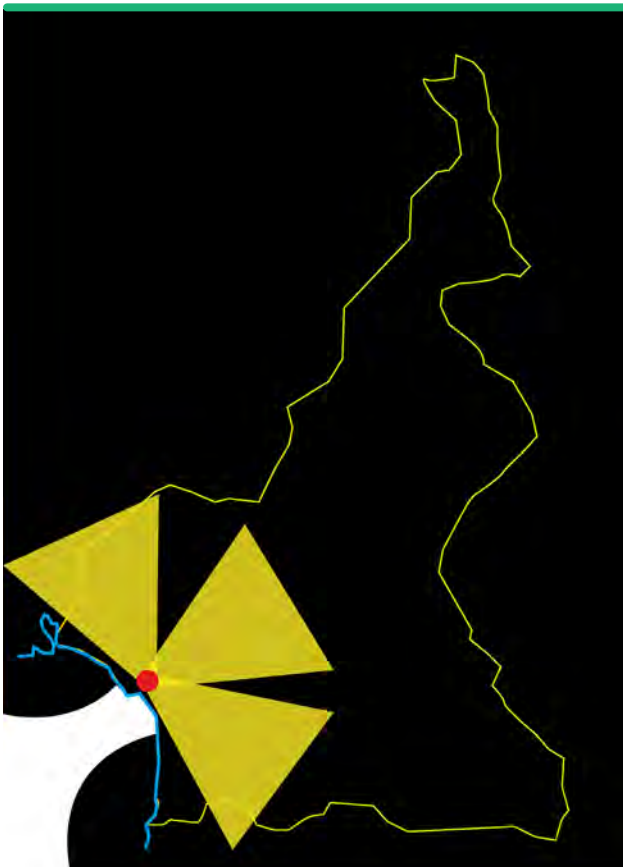
*« Informel ou formel, la notion de bien-être reste inchangée »*

Dr Fritz NTONE NTONE,

Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala



Croquis du Marché Dacar (Marché Madagascar, Douala III)





## **ECONOMIE URBAINE FORMELLE ET INFORMELLE EXEMPLES DE FILIERES**

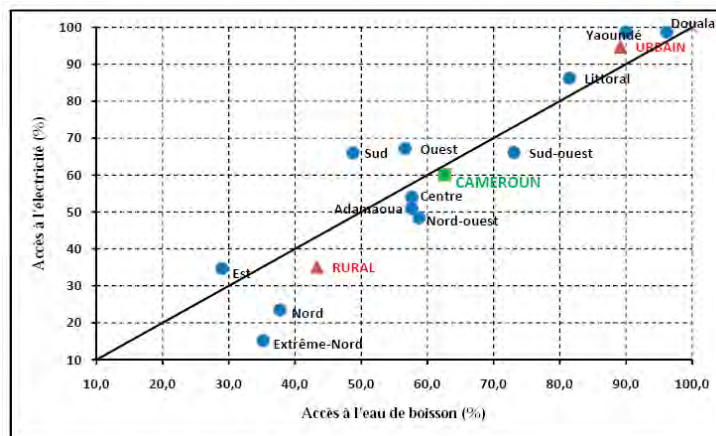
- OFFRE DE SERVICES URBAINS
- COMMERCE ET MARCHES
- MATERIAUX DE CONSTRUCTION  
ET BOIS
- RESTAURATION

# OFFRE DE SERVICES URBAINS

## EAU

### Gestion

Camwater, établissement public, est la société d'Etat fermière, propriétaire des infrastructures. La CDE (Camerounaise des Eaux) est la société concessionnaire, chargée de l'exploitation et de la distribution de l'eau. Jusqu'au début des années 2000, l'eau et l'électricité étaient respectivement gérées par la SNEC et la SONEL. La privatisation des deux entités en deux nouvelles sociétés concessionnaires, CDE et AES SONEL, a été décidée dans le but de redynamiser le secteur et rattraper les retards observés.



Accès à l'eau et à l'électricité au Cameroun

Source : EESI 2, phase 1, INS

### Approvisionnement

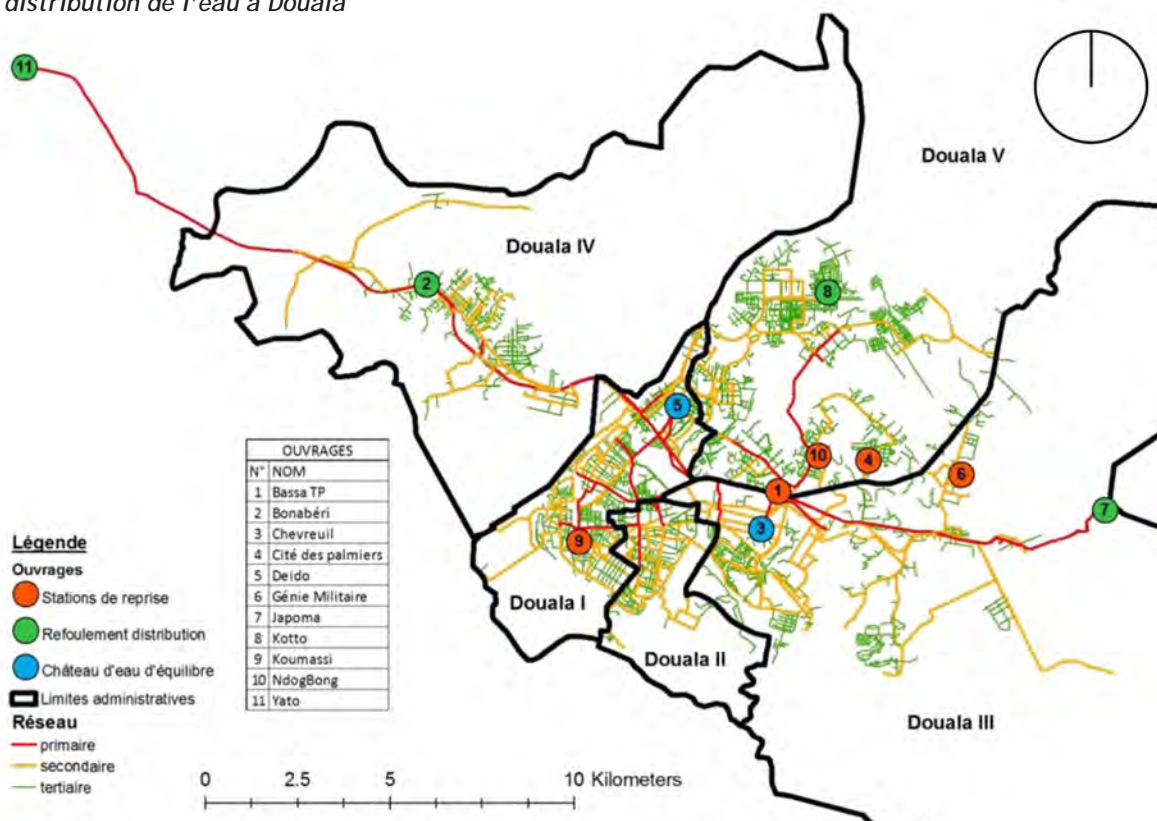
L'approvisionnement en eau à Douala provient de trois sources :

- Du fleuve Mongo, au lieu-dit **Yatto**, en direction de Limbé à l'Ouest : la prise d'eau s'élève à environ 40 000 m<sup>3</sup>/jour. La construction d'une extension y est prévue, elle pourra ainsi prélever jusqu' 150 000 m<sup>3</sup>/jour. La capacité est aujourd'hui limitée par le pont du Wouri qui ne pourra transporter un tel volume d'eau. Ce projet sera donc couplé de la construction d'une nouvelle passerelle réservée à la conduite des réseaux.

- à l'Est de la ville dans la **Dibamba** (source qui est en fait double : fleuve Japoma et forages de Massoumbou) prélève environ 60 000 m<sup>3</sup> d'eau de surface par jour. L'eau prélevée de cette source est directement transférée dans le centre-ville, dans les grands châteaux-d'eau de Ndokoti.

- la dernière source d'eau relève des **forages urbains**. Cinq forages sont encore fonctionnels aujourd'hui : Kotto, Koumassi, Ndogbong, Génie militaire et Chevreuil. Ils produisent environ 10 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour.

Réseaux de distribution de l'eau à Douala

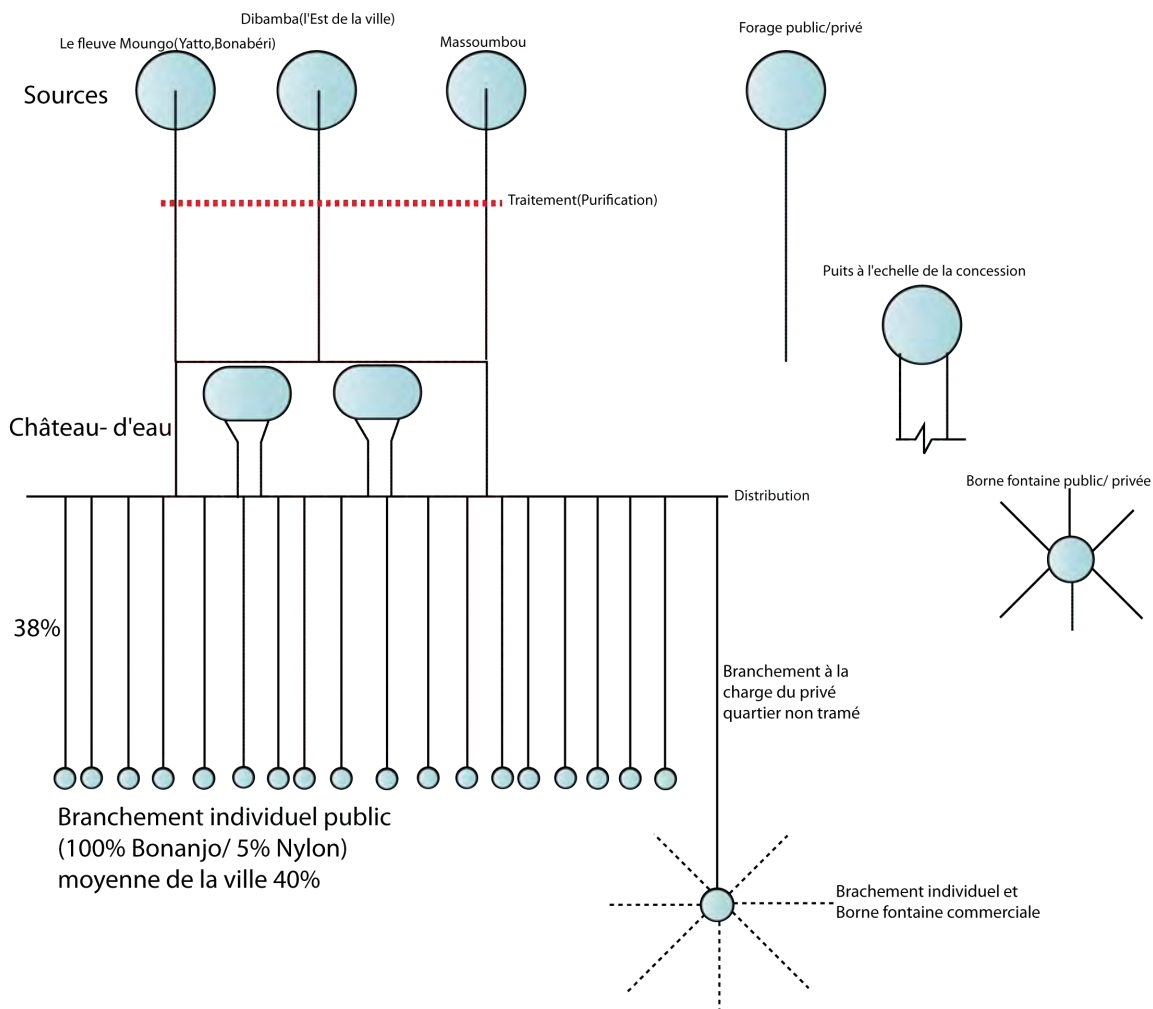




Plusieurs bornes fontaines dans la villes étaient mises à disposition jusqu'à présent. Seules deux sont encore fonctionnelles. Elles posent des problèmes en termes de gestion et de rendement pour la CDE. Douala dispose de ressources naturelles, souterraines et en surface, tout à fait suffisantes. mais la demande est bien supérieure à la capacité de production : on compte seulement 70 000 abonnés pour environ 2.5 millions d'habitants à Douala (1 point de livraison d'eau alimente 10 personnes). Pour 150 L/jour par habitant, la production devrait être de 375 000 m<sup>3</sup>/jour. Or, dans l'état actuel, seuls 130 000 m<sup>3</sup>/jour environ sont produits.

Le rendement, très faible, est estimé à 66 % par la CDE, à cause de la qualité des infrastructures. Le réseau est en effet vétuste, on observe : beaucoup de fuites, des casses, du vandalisme. Le demande est tellement forte, qu'il arrive souvent qu'il n'y ait pas d'eau dans le réseau (surtout dans les zones en hauteur) durant de longues périodes.

Il y a une inégalité de desserte en eau entre les différents quartiers : une grande partie des quartiers périphériques (à Douala III, IV) ne sont pas desservis par le réseau d'eau. Par exemple, à Bonanjo, 100 % des habitations sont dotées d'un branchement individuel public, tandis que seulement 5 % de Nylon sont desservies en eau.



Borne fontaine

Direct (membre de famille)

Transport

Intermédiaires



Concession

Schéma de distribution de l'eau à Douala

Source : Les Ateliers

# OFFRE DE SERVICES URBAINS

Pour faire face à ces dysfonctionnements :

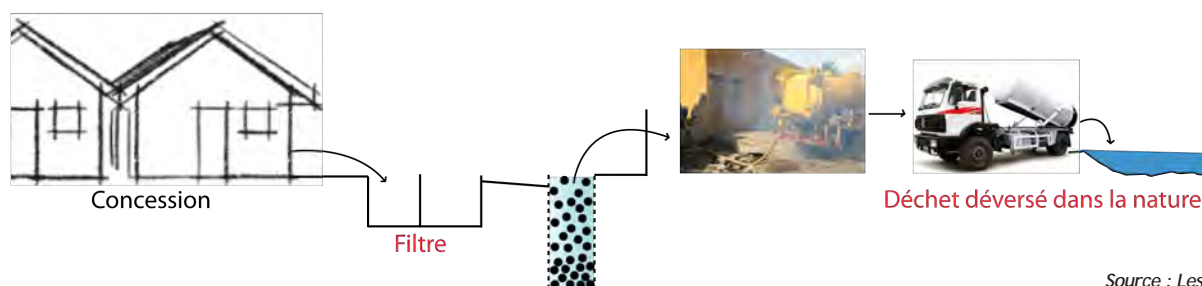
- de nombreuses entreprises et les habitants, qui en ont les moyens, construisent des **forages privés** (parfois, les entreprises mettent à disposition des populations des sources d'eau gratuites) ;
- les habitants construisent également des **puits**, car on peut trouver de l'eau dès 5 à 6 m de profondeur ;
- certains habitants des quartiers les moins desservis, des **revendeurs d'eau**, payent parfois un abonnement et en font profiter plusieurs familles. La facture mensuelle n'est en moyenne pas très élevée (de l'ordre de 1000 F CFA), mais le raccordement initial et l'abonnement représentent un coût, c'est pourquoi beaucoup s'organisent pour ne payer qu'un seul abonnement.

Les forages privés et les puits permettent de pallier un manque, mais posent des problèmes concernant la qualité de l'eau utilisée (non traitée, peuvent avoir été contaminées) et la méconnaissance de l'état des sols et sous-sols dans lesquels on prélève de l'eau sans aucun contrôle.

D'une manière générale, il y a eu très peu d'investissements pendant les trois dernières décennies. Cette situation pourrait s'expliquer à la fois par la crise financière qui a frappé le pays à partir du milieu des années 1980 mais aussi par la durée du processus de privatisation de la SNEC et les modalités de gestion du cahier des charges du concessionnaire « CDE ».

## ASSAINISSEMENT

Schéma du mode d'assainissement principal à Douala



Source : Les Ateliers

L'assainissement des eaux usées est marqué par la dominance de solutions individuelles. Il est estimé qu'à peine 50 % de la population urbaine élimine ses eaux usées dans des conditions acceptables. Moins de 15 % de la population est raccordée à un réseau d'assainissement. Le Plateau Joss comporte un réseau d'assainissement datant du début du XX<sup>ème</sup> siècle. Ce réseau est vétuste et non opérationnel. Quelques quartiers réalisés par la MAETUR, la SIC et la MAGZI ont été dotés de réseaux et parfois de stations d'épuration.

Quelques sociétés de vidange existent pour satisfaire la demande générée par les fosses septiques existantes, mais elles rejettent les boues du côté du Bois des Singes (au sud de l'aéroport) dans des conditions déplorable sur le plan environnemental.

Selon les termes du schéma d'assainissement de Douala, les insuffisances relevées semblent principalement liées à la fois à une faible appréciation des conséquences du manque d'hygiène par les

populations, mais aussi à des contraintes financières. Il est ainsi estimé qu'une latrine améliorée représente jusqu'à l'équivalent de 2.7 mois de dépenses pour les ménages les plus pauvres.

La ville est principalement drainée par le fleuve Wouri. La quasi-totalité des drains principaux s'y déversent. Le site est sillonné de drains dont le développement primaire, secondaire et tertiaire occupe toute la ville. Les drains ont une double fonction :

- drainer les nappes, qui sont le plus souvent en affleurement en fond de drains ;
- évacuer les eaux de ruissellement.

En cas de pluie, les nappes remontent et leurs résurgences se développent dans les quartiers.

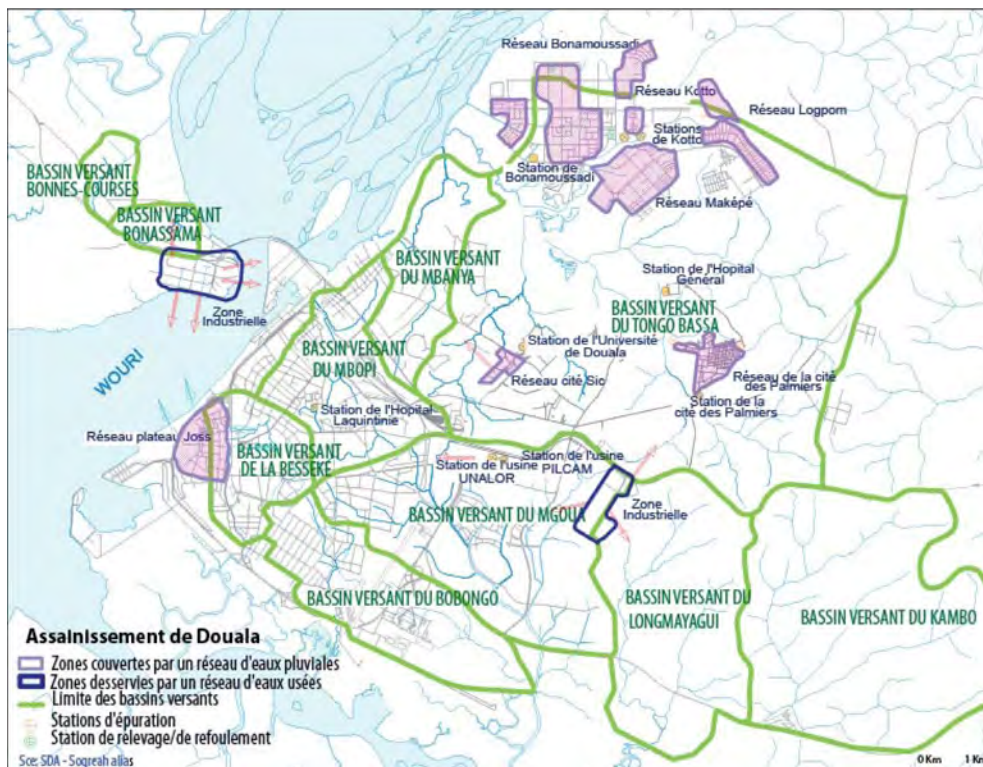
Dans la plupart des cas, caniveaux, accotements de routes, drains, et terrains vagues servent de dépotoirs, et, quand il pleut, les populations profitent du courant dans les drains pour malheureusement, y jeter les déchets, liquides et solides, de toute sorte.





Toutes les eaux usées des zones d'habitat et d'industries, qu'elles soient ou non traitées, se déversent dans les réseaux de drainage. Dans les quar-

tiers précaires des zones basses, les fosses sèches baignent dans les nappes. Les eaux usées s'infiltrant alors par les drains et rejoignent ces nappes.



Assainissement à Douala

## ELECTRICITE

Douala est alimentée à partir des barrages d'Edéa et de Song-Loulou, et par trois centrales thermiques (Dibamba, Bassa 2-3 et Logbaba 1-2). Le transport de l'énergie est assuré par neuf lignes de 90 kv et 225 kv qui traversent la ville.

Douala souffre très souvent de délestages, en dépit d'améliorations observées récemment. Si l'on cumule ces temps de coupures de courant, cela revient en moyenne à 4 à 5 jours sans électricité par mois. Ces problèmes d'apport énergétique ont des conséquences néfastes également sur l'apport en eau : sans électricité, les pompes ne tournent pas ; il est alors impossible de prélever de l'eau.

Avec la sévère crise économique et financière qu'a traversée le pays dès l'année 1988, les investissements concernant les projets d'amélioration d'approvisionnement en énergie électrique ont été suspendus. Ce n'est que depuis la privatisation de la société nationale (SONEL) en 2001 que ces opérations, décrites dans le SDAU de 1983, reprennent à nouveau.

Pour les habitants qui ne disposent pas de ressources pour souscrire un abonnement personnel, des arrangements entre voisins sont souvent organisés pour leur permettre de s'alimenter à partir d'un branchement existant. Dans ce cas, un compteur divisionnaire est installé chez le demandeur pour contrôler sa consommation.

Source : Les Ateliers



Branchement informel dans le quartier Malangue : source et trois branchements

Source : Les Ateliers

# OFFRE DE SERVICES URBAINS

## DECHETS



Tonnages de référence et matériel de collecte par arrondissements

Arrondissement	Nbre secteurs	Tonnage de référence (t)	Conteneurs 0,77 m <sup>3</sup>	Bac 6 m <sup>3</sup>	Bac 9 m <sup>3</sup>	Bac 16 m <sup>3</sup>
Douala I	12	260	192	23	21	10
Douala II	9	185	12	16		22
Douala III	13	235	37	91	12	
Douala IV	6	132	40		31	
Douala V	16	265	74	83	12	
(relais)				8	5	2
Total	56	1077	355	221	81	34

Secteurs de collectes d'Hysacam  
Source : PDU

### Hysacam

Le système actuel de collecte des ordures ménagères exclut une partie significative de la population, en raison de l'inadéquation entre les moyens utilisés et le niveau d'accessibilité des quartiers défavorisés, en l'absence d'un maillon de pré-collecte des déchets. La ville est aujourd'hui régie par un contrat de propreté attribué à la société Hysacam pour une période cinq ans et pour un coût de près de 9 milliards de F CFA. Ce prestataire remplit relativement bien son rôle et recherche des améliorations dans la collecte qui permette d'améliorer sa productivité. Le taux de collecte s'élève à 83 % (soit environ 1200-1300 T/jour). Une bonne quantité de déchets reste donc dans les rues, dans les marécages.

Hysacam emploie 1300 personnes, avec une centaine de camions, pour un service journalier. L'entreprise fonctionne par contrat et objectifs par zone. Comme cela coûte plus cher pour l'entreprise d'aller par exemple jusqu'à Bonabéri, donc le contrat impose donc un nombre de passages minimum.

Les camions assurent un service quotidien dans l'ensemble de la ville, mais il réside toujours une certaine inégalité, le contrat imposant par exemple à Hysacam de passer 3 fois par jour à Bonanjo et Bonapriso.

### Mode de collecte

- La collecte de déchets se fait de plusieurs modes :
- En « porte à porte » : les camions prélèvent directement les ordures devant les ménages. Ce mode représente 55 à 60 % de ce qui est prélevé. Ce mode est possible lorsque les quartiers sont aménagés, accessibles et facilité quand les voies sont en bon état.
  - En semi-collectif par le biais de bacs à dimension variable, dans les zones difficiles d'accès : les habitants viennent volontairement y déposer leurs déchets. Le contrat inclut aussi le balayage des rues, des places publiques et des marchés.

De vastes « poches » dans les quartiers non accessibles ne sont pas prises en charge. La collecte est alors complétée par les habitants eux-mêmes, par un système de précollecte mis en place à l'initiative d'associations de quartiers, qui ne sont pas accessibles par les camions d'Hysacam. Au départ, ces associations étaient très motivées et volontaires, mais, beaucoup ont arrêté leurs actions aujourd'hui à cause du type de rémunération (car financées par des organisations, type ONG : elles étaient rémunérées au résultat, à la tonne de déchets récupérées).



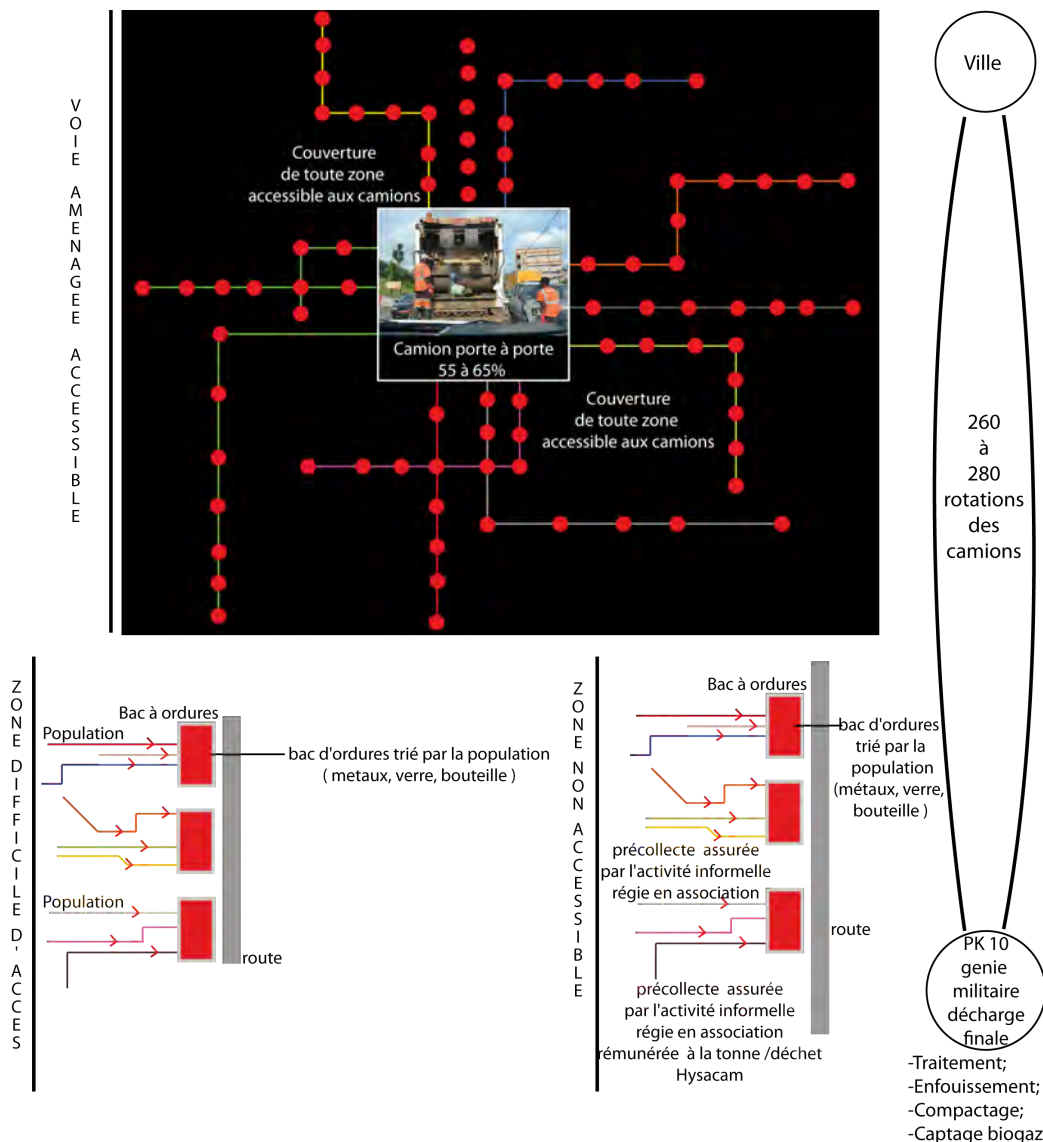
## Traitement des déchets

Le traitement des déchets se fait actuellement sur la décharge qui se situe au lieu-dit Génie Militaire (PK 10). Sa fermeture est programmée pour 2015 car une autre décharge est en cours d'aménagement au nord de la ville, à Ngombé (une unité de récupération du gaz méthane est établie sur la décharge actuelle).

Selon Hysacam, 260 à 280 camions se rendent à la décharge chaque jour. Le carrefour Ndokoti est un passage obligé quotidien pour les camions depuis quasiment l'ensemble des zones de la ville. A cause du mauvais état de la route et des embouteillages, le coût que cela représente en perte de temps pour Hysacam est énorme. Le système est déjà très coûteux (env. 8 milliards de F CFA par an) et représente la plus grosse part du budget de la CUD. Le traitement des déchets à la décharge se fait par compactage et apport de terre ou enfouissement par engins pelles et niveleuses.

Il n'existe pas de système de tri sélectif en amont. Normalement, la collecte ne devrait prélever que les déchets biodégradables. Des récupérateurs (organisés ou non en association) effectuent le tri sur le site, à l'arrivée des camion-chargeurs. Les produits récupérés sont surtout les métaux (ferrailles), le verre, les chiffons et certains plastiques. La ferraille est revendue le long du mur derrière la gare ferroviaire. Les huiles de vidanges sont aussi récupérées et utilisées comme insecticides et atténuateur de poussières.

Récemment, Hysacam a mis en place une chaîne de collecte productive avec les Brasseries du Cameroun pour que l'on puisse échanger 10 bouteilles vides contre une bouteille d'eau minérale. Seules 5 % des bouteilles sont cependant collectées, car les bouteilles ont en général 2 ou 3 vies. Une bouteille peut être vendue 25 à 40 F CFA et être réutilisée pour le conditionnement (Vente de cacahuètes...).



Source : Les Ateliers

# DEPLACEMENTS ET MOBILITE

## Transport et typologie de la voirie

### Voirie primaire

2 x 2 voies



### Voirie secondaire

2 x 1 voie



### Voirie tertiaire

En terre



Source : Les Ateliers

A Douala, les habitants sont souvent contraints d'utiliser plusieurs moyens de transports pour leurs déplacements. Le choix du moyen de transport et le passage d'un mode à un autre n'est pas systématique ; la population choisit en fonction du contexte et de leurs exigences spécifiques au moment de leur déplacement. Cela varie en fonction du gain de temps, de la distance, du coût...

## Les moyens de transport

### Les bus

La Société Camerounaise des Transports Urbains (SOCATUR), dont la CUD est partenaire et actionnaire majoritaire, est chargée du service de bus à Douala. Sur les 15 lignes que la société devraient assurer, seules 9 le sont effectivement : ce sont celles où la demande est la plus forte et qui peuvent utiliser une voirie en état acceptable. La SOCATUR exploite environ 70 bus d'occasion (ancien bus de la RATP) d'une capacité de 90 places. En moyenne, les bus prennent 50 passagers, soit environ 11 000 déplacements-passagers par jour à raison d'environ 200 déplacements totaux journaliers à Douala.

Le bus ne représente que 0.2 % du trafic moyen par semaine. Ceci s'explique par le temps long d'attente des usagers car les conducteurs attendent le remplissage du bus complet des véhicules pour partir. De plus, le mauvais état des routes et des engins occasionnent de nombreuses pannes et retards qui affectent l'exploitation desdits bus. Les usagers préfèrent donc le plus souvent d'autres modes de transports rapides et plus « sûrs ».

### Les Taxis

La ville compterait 5000 taxis environ (deux chauffeurs peuvent partager le même taxi, soit approximativement 10 000 emplois créés).

Il existe trois modes de desserte :

- ramassage (en «tour de ville», ou sur une ligne fixe, 200 F CFA le trajet)
  - course (2 000 F CFA de l'heure)
  - dépôt (course individuelle, porte à porte 1500 F CFA)
- Pour le «ramassage», les chauffeurs ne peuvent desservir qu'une seule ligne (sur 23 au total), dont les terminus sont le plus souvent une station-service et les arrêts des nœuds importants comme le « Rond-point Deïdo » ou le carrefour Ndokoti, où on peut descendre pour emprunter un autre taxi ou un autre mode de transport en commun. Les taxis assurent environ 20 % des déplacements de la ville. Ils transportent en moyenne 3.5 passagers.

L'activité est contrôlée et régulée : tarification fixée en fonction de l'inflation et de l'évolution des coûts, attestations, vignette, taxe de stationnement et impôt libératoire, badges d'identification.



### Les Minibus

Les 550 minibus qui circuleraient à Douala desservent les principaux lieux d'activités et de forte concentration de la population (Marché Central, Bonabéri, Ndokoti...) sur une quinzaine de lignes, à partir de têtes de lignes fixes. L'exploitation se fait selon un mode artisanal, de manière illégale. Les tarifs ne sont pas réglementés comme pour les taxis, même si les documents généraux sont exigés et les impôts et les taxes perçus (vignette, impôt libérateur etc). Ce mode de transport informel livre une concurrence importante aux autres moyens de transport, avec en particulier des arrêts dangereux hors des lignes fixes et des tarifs souples pouvant varier selon la demande. Un minibus transporte en moyenne 23 personnes pour une capacité d'environ 18 places. Avec à peine 2 % des déplacements, leur contribution reste marginale.

### Les clandestins

Les clandestins sont des véhicules de tourisme non peints en jaune (à la différence des taxis) et ne se conformant pas aux obligations réglementaires, qui assurent le rôle de transport de passagers. La plupart des clandestins desservent une ligne fixe qui correspond à une ligne de taxi ou à leur parcours jusqu'à leur lieu de travail régulier car un « tour de ville » ne leur permettrait pas d'attirer des clients dans une voiture banalisée.

Ces opérateurs clandestins sont très divers : des personnes ayant un emploi régulier mais qui veulent augmenter leurs revenus, des sans-emploi, ou des ex-chauffeurs de taxi sortis de la légalité, pour cause par exemple du non-paiement des taxes ou impôts.

### Les motos-taxis

La moto-taxi assurerait 18.5 % de l'offre de transport, ce qui est considérable pour cette activité informelle. L'étude *Pauvreté et Mobilité Urbaine* de 2003 les avait estimées à 22 000 à Douala. Ce développement s'explique en partie par le fait que cette activité est facilement accessible aux chômeurs et aux personnes sans travail stable. Il est également la résultante à la fois de la modicité des revenus et des insuffisances de la voirie : les motos-taxis constituent ainsi quasiment le seul transport urbain assurant les dessertes à l'intérieur des quartiers. Ce mode de transport couvre donc quasiment toute la ville. L'essor des motos-taxis a eu lieu lors des « villes mortes » car les voitures et taxi ne pouvaient circuler : les motos ont alors pris le relais en faisant payer les trajets.

Certaines moto-taxis se fixent un périmètre qu'ils desservent tout au long de la journée et d'autres opèrent pour une desserte combinée et se placent aux principaux points de rupture de charge.

L'activité est globalement menée en marge de la réglementation et sans régulation, aussi bien en ce qui concerne l'obligation de badge d'identification professionnelle que les obligations relatives au permis de conduire de catégorie A, à l'immatriculation de la moto, à l'achat de la vignette annuelle, au paiement de l'impôt libérateur et à l'affiliation à une compagnie d'assurance.

Seuls 7,9 % des motos sont immatriculées. La tarification n'est pas non plus réglementée. Le prix est le fruit d'une négociation entre le client et le conducteur, fluctuation qui est révélatrice du déficit de l'offre de transport, l'utilisateur étant ainsi contraint d'accepter des prix parfois élevés s'il veut utiliser un mode de déplacement motorisé, et rapide de surcroît.

### La marche à pieds

A Douala, la marche à pieds n'est pas un mode de transport. En l'absence d'autres moyens, certains habitants sont parfois contraints à se déplacer en marchant (pour rejoindre des quartiers où les voies sont impraticables). Même si l'on voulait marcher, les trottoirs sont en trop mauvais état, occupés par toutes sortes d'activités informelles ou de motos-taxis stationnés pour se frayer un chemin.

A Douala, le slogan pour le piéton c'est :  
« Marche et crève ! »

### La distance-franc

Les conducteurs de motos-taxis (contrairement aux taxis) font payer les passagers à la distance. La distance de parcours minimum, qui correspond à environ 500 m est payé 100 F CFA. Dans le langage courant, la distance est donc calculée en francs !

Où se trouve la pharmacie s'il vous plaît ?

Tout droit, à 200 F !



# DEPLACEMENTS ET MOBILITE

	Motos	Voitures	Taxis	Minibus	Bus	Camionnettes	Autres
Répartition %	55	19,2	19,5	1,9	0,2	1,7	2,5

## Répartition du trafic moyen journalier en semaine

Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme / Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

### Motifs de déplacement

Type de véhicule	Domicile / Travail	Domicile / Ecole	Travail / Affaires	Marché / Courses	Déplacements administratifs	Visite familles/ amis	Hôpital	Loisirs/ Tou raine	Autres
Moto	44,0%	7,5%	8,0%	14,6%	0,7%	16,8%	2,2%	4,1%	2,2%
Voiture et 4x4	44,7%	2,5%	8,9%	12,5%	0,6%	14,4%	1,7%	10,6%	4,2%
Taxi	45,2%	5,7%	3,7%	11,9%	0,4%	19,6%	1,7%	7,1%	4,7%
TOTAL	44,5%	4,7%	9,2%	11,8%	0,5%	16,6%	1,6%	7,2%	4,0%

### Choix du mode de transport

Type de véhicule	Proprété-taire	C'est le moins cher	C'est le plus rapide	Pour les bagages	Il n'y en a pas d'autre	C'est le plus sûr et confortable	Véhicule de service	Autres motifs
Moto	18,3%	2,6%	68,2%	0,3%	2,5%	3,0%	0,6%	4,6%
Voiture et 4x4	81,4%	1,0%	2,0%	0,2%	0,9%	3,1%	8,5%	2,9%
Taxi	0,9%	4,6%	4,3%	2,5%	1,7%	82,0%	0,2%	3,9%
TOTAL	25,8%	3,2%	9,2%	2,1%	1,5%	48,5%	6,0%	3,7%

## Motifs de déplacement et choix du mode de transport

Source : PDU

On observe que le principal motif de déplacement (44.5 %) est le parcours domicile-travail et que le 2ème est la visite à des familles ou amis. Les déplacements Domicile/Ecole ne représentent que 4.7 % des déplacements, car un nombre importants d'écoliers ou étudiants se rendent sur leur lieu d'étude à pieds.

## Lignes de bus

Formel

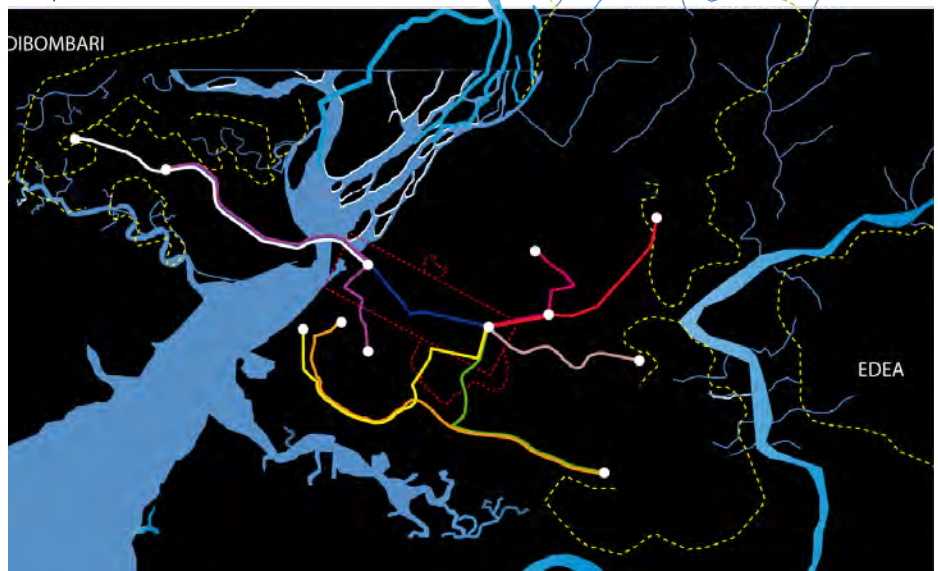
### Avantages :

- Parcours de longues distances à moindre coût
- Mode de transport le moins cher, 1 trajet = 150 F CFA

### Inconvénients :

- Peu de lignes réellement fonctionnelles, peu de fréquence
- Ne dessert que les noeuds les plus importants, peu d'arrêts
- Pas de régularité des horaires, attend d'être plein avant de partir.
- Temps de trajet pas assuré : taille du véhicule non adaptée au contexte et à l'état des routes, pannes, embouteillages, difficultés pour se déplacer, retard...

- Site d'étude
- Terminus de bus Socatur
- Neuf (9) lignes de bus, dont 6 passent par le carrefour Ndokoti



## Réseau de bus à Douala

Source : Les Ateliers

La part des motos-taxis dans le trafic global est majoritaire, puisqu'ils représentent plus d'un moyen de transport motorisé sur deux en circulation. Les taxis constituent le deuxième mode de transport public. Les bus et minibus, trop peu utilisés, doivent être davantage pris en considération afin d'augmenter l'offre, qui est insuffisante au regard de la population de la ville et de ses besoins de déplacements.

		2008	2015	2025
Véhicules	Voitures	20 579	33 837	43 082
	Taxi	16 949	23 086	32 153
	Moto	20 294	33 837	44 428
	PL	3 708	4 546	5 507
Passagers	Voitures	47 332	77 825	99 089
	Taxi	59 322	80 801	112 536
	Total	124 918	189 079	251 609
	Bus	69 284	91 516	128 315
	Total	194 202	280 595	379 924
Evolution véhicules		1,00	1,55	

## Véhicules et passagers en 2015 et 2025

Source : PDU

Les habitants de Douala font en moyenne 4.92 voyages par jour et environ 20 % d'entre eux utilisent un mode de transport motorisé, soit un déplacement par jour environ. Le faible taux de déplacement est notamment dû au fait que la demande est largement contrainte par l'offre ; mais aussi parce que lorsqu'ils sont sans emploi, les habitants n'ont pas forcément de se déplacer dans la ville (dans les quartiers, une véritable vie en autarcie se développe).



- Site d'étude
- Terminus de Minibus (transport informel)
- 16 lignes de Minibus,
- Concurrence avec les bus Socatur



Réseau de minibus à Douala

Source : Les Ateliers

## Minibus

Informel

### Avantages :

- Emprunte les lignes principales (ci-contre) et dessert un réseau plus étendu que le bus ;
- Peut proposer des arrêts plus fréquents que ceux du bus ;
- Peu cher, 1 trajet = 200 F CFA ;
- Relativement fréquent ;
- Moins dangereux que la moto-taxi.

### Inconvénients :

- Rencontre souvent des embouteillages ;
- Très peu de confort (jusqu'à 30 personnes dans un bus pour 18) ;
- Ne dessert que les lignes principales et les noeuds les plus importants.

## Taxis et voitures

Entre le formel et l'informel

### Avantages :

- Modulabilité (entre « ramassage » ou « dépôt ») qui permet de répondre assez bien à la demande
- Emprunte tout le réseau primaire, secondaire et parfois même le réseau tertiaire
- N'est pas cher, surtout à la «course», 1 trajet = 200 F CFA (nuit = 250 F CFA)
- Très fréquent

### Inconvénients :

- Rencontre souvent des embouteillages
- N'accepte pas toujours d'aller partout, certains ne suivent que les lignes de bus (ci-contre) et ne veulent s'arrêter qu'aux principaux noeuds
- Ne peut accéder dans les quartiers non tramés.

- Site d'étude
- Tête de ligne de Taxi (entre le formel et l'informel)
- 23 lignes de taxi principales,
- Concurrence avec tous les autres modes de transport



Zones de desserte des taxis et voitures à Douala

Source : Les Ateliers

# DEPLACEMENTS ET MOBILITE

## Mototaxis

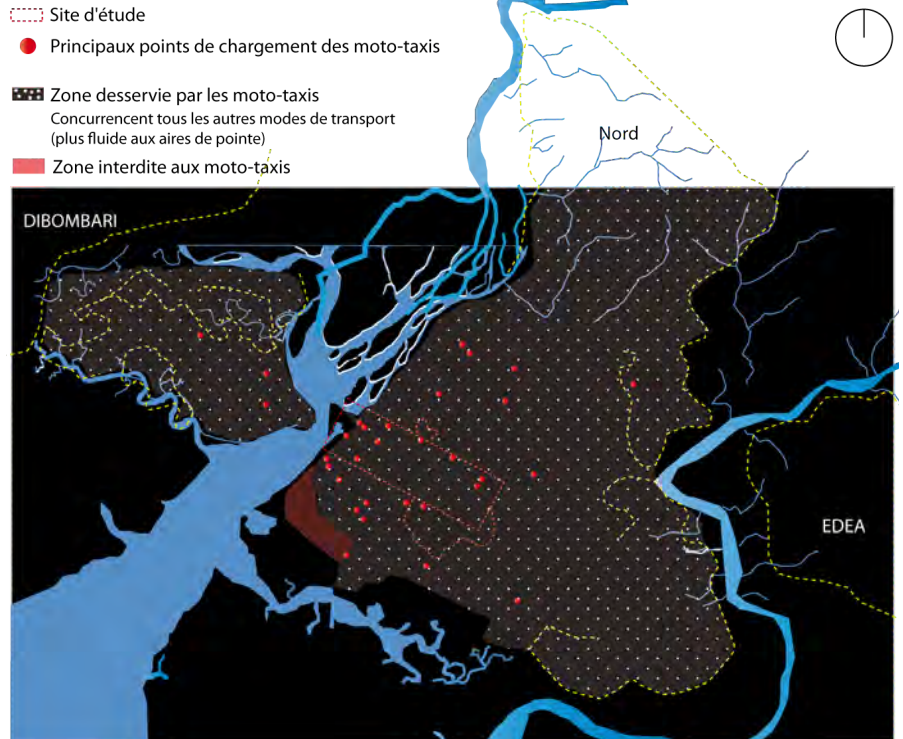
Informel

### Avantages :

- Se rend partout, même dans les quartiers non tramés, sur des voies en terre
- Evite les embouteillages
- Rapide
- Mode de transport individuel, dépose à l'endroit indiqué
- Très fréquent
- Abordable (peut être plus cher que le taxi aux heures de pointe)

### Inconvénients :

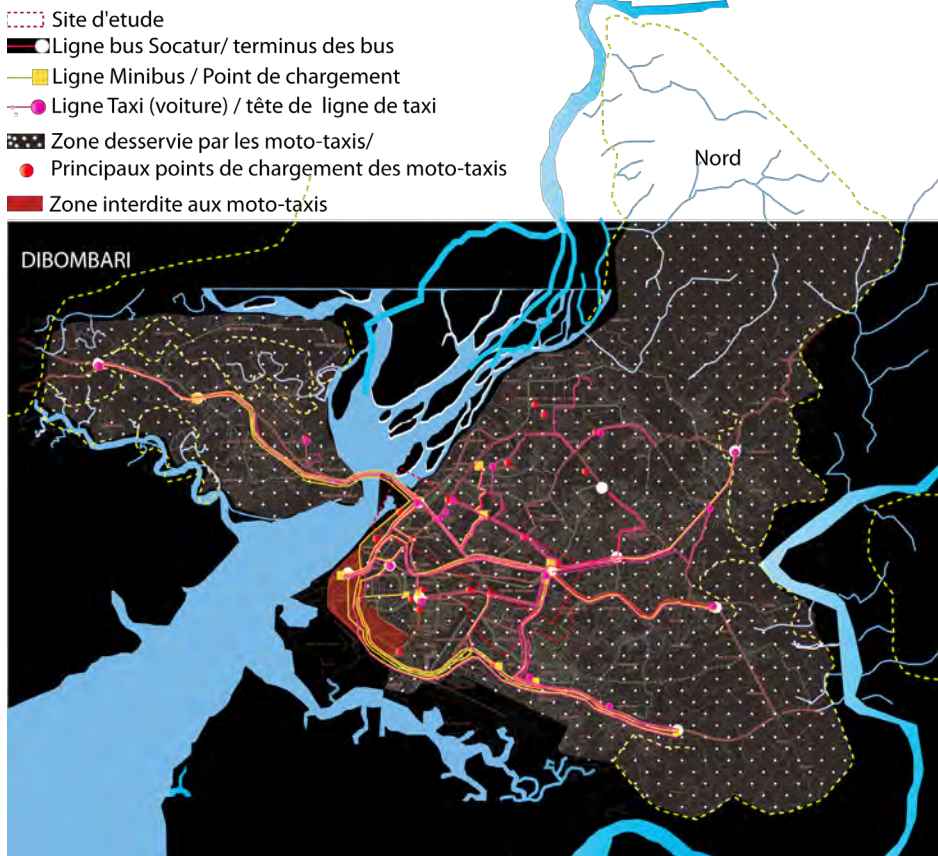
- Dangereux
- Ne peut pas prendre plusieurs personnes (même si dans les faits, prend jusqu'à 4 personnes)
- Est parfois plus cher qu'un taxi (car seul mode de transport envisageable parfois)
- N'a pas d'espace adapté, occuper toute la chaussée et les trottoirs quand il est à l'arrêt.



Zone desservie par les mototaxis à Douala

Source : Les Ateliers

## Synthèse de l'offre de transport à Douala



Source : Les Ateliers

Zone desservie par les mototaxis à Douala

- Les bus et minibus desservent les mêmes lignes et se font concurrence, au lieu de proposer un service complémentaire ;
- Les moto-taxis prennent le relais des autres modes de transport pour desservir l'ensemble des quartiers ;
- Les échanges multimodeaux se font aux carrefours et grands lieux connus sans organisation spécifique (ce qui aggrave la congestion de ces noeuds) ;
- Les habitants utilisent souvent plusieurs modes de transport pour leurs trajets. Ex : taxi ou minibus jusqu'au « Rond-point Deïdo », puis moto-taxi pour aller dans un quartier de Bonabéri.





Des flux des périphéries vers le centre, et inversement... créant des points de blocage, notamment sur le site.

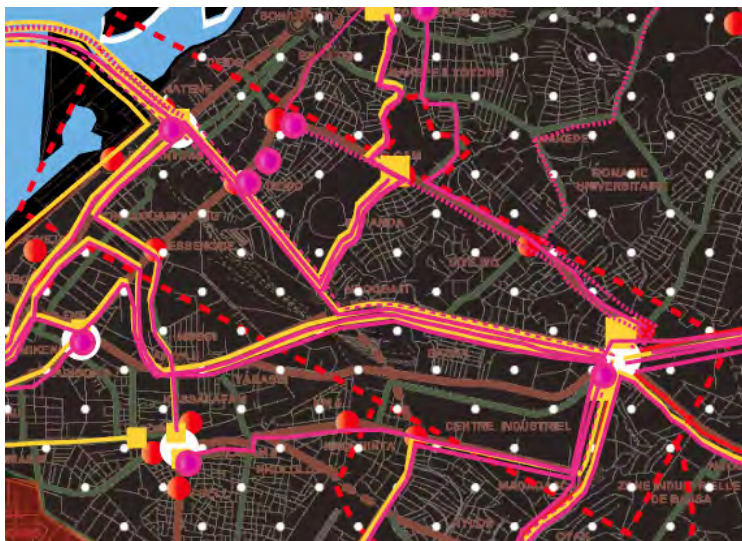


Schéma des flux à Douala  
Source : Les Ateliers



Principaux points de blocage  
Source : Les Ateliers

### Zoom sur l'ensemble des modes de transport sur le site d'étude



Source : Les Ateliers

Notre site d'étude, traversé du nord au sud par la boulevard de la Réunification, comporte plusieurs noeuds importants qui sont des lieux d'échange multimodaux :

- Rond-point Deido au nord (avant le pont)
- Carrefour Ange-Raphael (université)
- Ecole Publique
- Marché New Deido
- « Feu Rouge » Bessengue
- Carrefour Ndokoti : divisé en deux parties :
  - Ndokoti au nord,
  - Tunnel Ndokoti au sud (en dessous de la voie de chemin de fer)



A la sortie du «Tunnel Ndokoti» en allant vers le carrefour Ndokoti - Lundi 07h30 : Absence de signalisation (quelques policiers essaient d'organiser le trafic) et très mauvais état des routes (nids de poules)

Source : Les Ateliers



Avenue Roger Milla, en allant vers le Nord et vers le Boulevard de la Réunification : embouteillages à l'approche de Ndokoti, les motos-taxis roulent sur le terre-plein central.

Source : Les Ateliers

# COMMERCE ET MARCHES

## Le reflet du malaise urbain de Douala

Les marchés de Douala par leur nombre et leur importance contribuent au fonctionnement et aux dysfonctionnements de la ville. Très peu d'actions ont été menées par les autorités pour améliorer le fonctionnement de ces équipements tant dans l'armature qu'ils représentent que pris un par un.

Les principaux dysfonctionnements que connaissent les marchés à Douala sont :

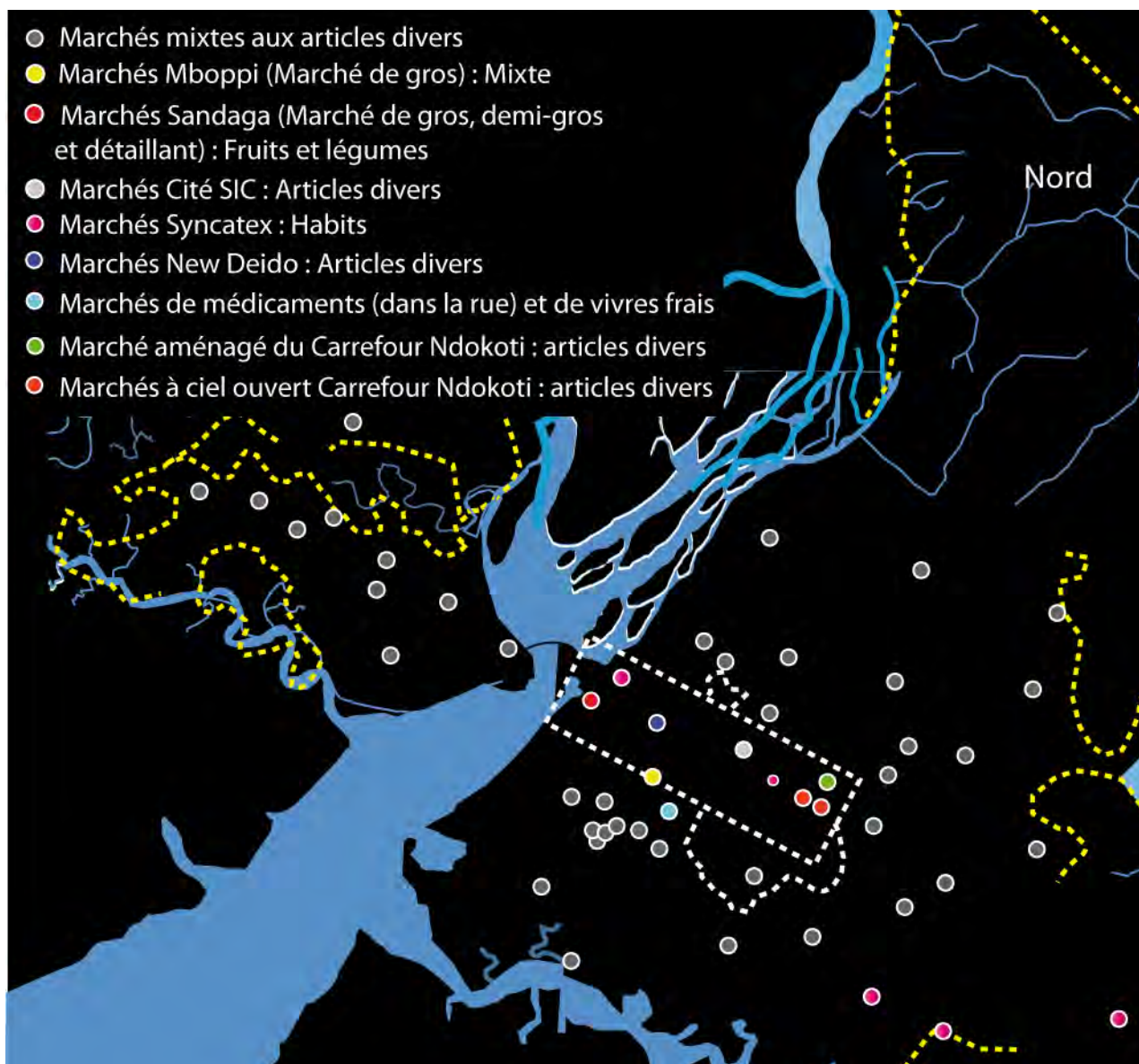
- une répartition déséquilibrée des places de vente due à la sur-concentration de vendeurs dans l'hyper centre commercial ;
- une insuffisante desserte commerciale des zones d'extension par les marchés de proximité ;
- un maillage déficient des marchés de proximité en particulier à Douala III.

## Implantations initiales

Le premier site d'implantation des marchés sont les quartiers d'Akwa et de Bonanjo. Le centre-ville de la Douala coloniale regroupait en effet le grand commerce, les activités tertiaires formelles des secteurs publics et privé et les centres de services administratifs et politiques. Dans le quartier actuel du secteur moderne de la distribution (on y trouve quelques supermarchés, dont la célèbre boulangerie Zepol), il n'y a que très peu de distribution de produits de consommation. Ce quartier est davantage tourné vers une clientèle de classes moyennes ou aisées.

Le second pôle commercial, le quartier de New-Bell, se développe à la veille de la seconde Guerre Mondiale, aux principaux points de ruptures de charge des circuits des produits et marchandises pour

Les marchés de Douala



Source : Les Ateliers



l'approvisionnement des ménages populaires : la gare routière de Camp Yabassi et la gare ferroviaire de New-Bell. Les trois grands marchés de Kassalafam, Gare New-Bell et Marché Lagos deviennent alors le nouveau centre de la Douala populaire.

## 64 000 emplois

Le PDU estime que la ville comprend aujourd'hui 57 marchés répartis sur l'ensemble de l'agglomération. Selon sa typologie, il existe cinq grands types de marchés : les marchés centraux d'intérêt de la ville (marchés du centre), les marchés de secteurs (qui jouent le rôle de distributeurs), les marchés de quartiers ou de proximité (approvisionnement alimentaire), les marchés polyvalents (où varie la gamme de produits) et les marchés spécialisés.

- Sur les 57 marchés dénombrés, 13 comprennent 64 % de l'effectif des « vendeurs ». Il s'agit des grands marchés de plus de 1000 vendeurs. On comprend « vendeurs » dans le sens de places de marchés.

- 19 marchés ont entre 500 et 1000 « vendeurs » et regroupent 26 % des effectifs totaux.

- 25 marchés, soit environ la moitié du nombre des marchés, ont moins de 500 « vendeurs » par marché et ne représentent que 10 % du total des effectifs.

Sur la base d'une moyenne de 1.3 actifs par installation de vente, le nombre de personnes qui travaillent dans les marchés est donc estimé à 64 000.

Les commerçants des marchés, débordant le long des voies adjacentes, et étant souvent peuplés de commerçants ambulants, sont cependant très difficiles à recenser.

## Les grandes étapes de l'évolution des marchés

1900-1940	Grand centre commerçant Akwa - Bonanjo	1er site d'implantation des marchés, regroupait le grand commerce, les activités tertiaires formelles des secteurs publics et privés de sec-administratifs et politiques.
1940-1955	Marché central / Marchés de New-Bell	Développement du 2nd pôle commercial : New-Bell devient alors le grand centre populaire de Douala, il s'agit du marché central actuel.
1955-1980	Marchés spontanés à Douala I et II	Développement de 11 marchés spontanés, surtout à Douala I et II (8 sur 11) : la construction de marchés de détail par les pouvoirs publics est insuffisante pour les nouvelles zones urbanisées.
1980-1990	Marchés spontanés dans les zones d'extension - Occupation anarchique	Naissance de 16 marchés (sur 20) en "périphérie" : les années de crise et de l'explosion du secteur informel urbain dans les métiers du commerce et de services entraînent une occupation anarchique des rues adjacentes des marchés par les installations des vendeurs ambulants.
1990-2000	Marchés spontanés - Occupation généralisée de l'emprise de la voirie	Les années "ville morte" donnent une nouvelle impulsion à la création de marchés spontanés (12), dont l'explosion est alors due aux difficultés de déplacements interquartiers dans les zones excentrées. Ces facteurs sont à l'origine de la situation actuelle qui se caractérise par la saturation, la désorganisation et l'insalubrité des équipements existants, ainsi que par l'occupation généralisée des emprises de la voirie par les vendeurs et la multiplication des marchés spontanés.
2000-2013	Concentration des marchés à New-Bell et Ndokoti	Ralentissement dans la création des marchés dans les zones périphériques et concentration à New-Bell et Ndokoti. Irruption en force d'opérateurs privés, des "promoteurs", alors qu'auparavant, les commerçants construisaient eux-mêmes leurs équipements. Diverses modalités : délégation par la CUD au secteur privé de la construction (concession) et de la gestion (affermage) des nouveaux marchés ; initiative totalement privée de promoteurs investissant dans la construction de marchés (certains se rapprochant presque du type centre commercial, Monkam).

# COMMERCE ET MARCHÉS

## • Typologie de marchés

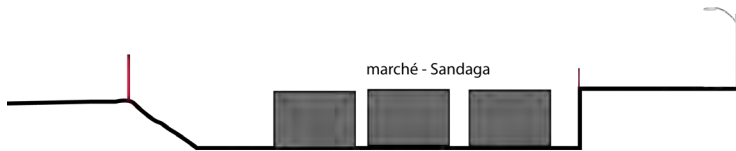
### Marché Sandaga



- Marché spécialisé (légumes et fruits)
- Encerclé par des voies rapides importantes : routes et chemin de fer
- Accès difficile, dû aux flux rapides environnants; au dénivelé et à un mur de clôture qui isole le marché de son environnement



Peu de prolifération autour de l'activité informelle grâce à la configuration du site : dénivelé, voies structurantes passantes où les gens stationnent peu.



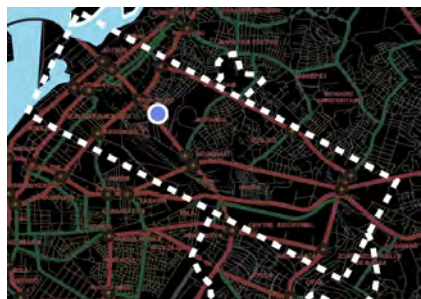
Coupe schématique du marché Sandaga



Vue depuis le pont

Source : Les Ateliers

### Marché New Deïdo



- Marché de secteur : comprend plusieurs milliers de vendeurs et assure une fonction de redistribution pour les détaillants de marchandises de proximité de l'arrondissement
- Diversité commerciale
- Marché structuré en équipement mais les vendeurs informels occupent les voies secondaires (flux rendus très lents) et les rues adjacentes. Les installations prennent place sur l'emprise de la route.

**Les limites espace public-privé sont remises en cause.**

- • • • • Activités informelles sur l'espace public



Marché New Deïdo

Source : Les Ateliers



## Marché Mboppi



- Marché de gros de la ville de Douala : activités commerciales grossistes
- Structuré par des voies importantes le reliant aux entrepôts et aux magasins car trafic exigeant un flux important de véhicules lourds (remorques, camions, camionnettes)

### Activités formelles et informelles alignées sur le trottoir

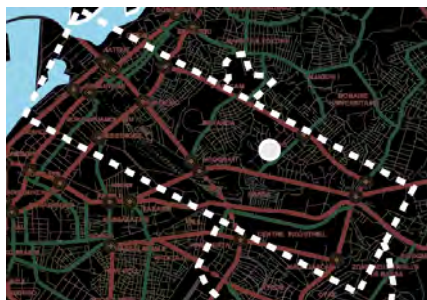
- Activités informelles sur l'espace public

*Marché Mboppi à gauche de l'Avenue Roger Milla (Ancienne Japoma)*



Source : Les Ateliers

## Marché Cité SIC



- Marché de quartier ou de proximité : Approvisionnement alimentaire et produits de base pour les habitants des quartiers riverains (la chalandise des marchés de quartier correspond environ à 10 000 habitants) et activités de détail.
- Marché contenu initialement dans un «trapèze» mais qui a débordé peu à peu dans les rues environnantes

### Activités qui se sont développées le long des trois rues en terre adjacentes.

- Activités informelles sur l'espace public

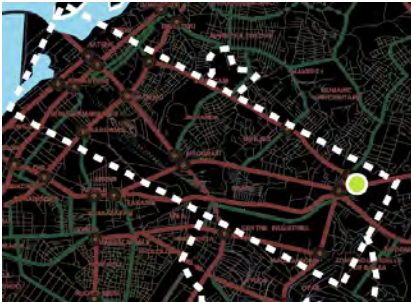


*Marché Cité SIC sur des routes en terres*

Source : Les Ateliers

# COMMERCE ET MARCHES

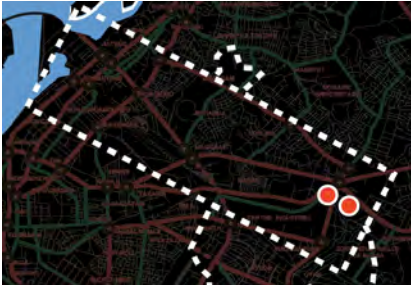
## Marché Monkam (Ndokoti)



Source : Les Ateliers

- Marché aux articles divers, relativement bien contenu dans son installation d'origine
  - Marché construit récemment par un investisseur privé qui a réalisé un marché se rapprochant du type centre commercial
- Exemple d'initiative privée réussie de construction de marché, mais d'une superficie trop faible pour absorber l'ensemble des activités présentes à Ndokoti**

## Marché Ndokoti



- Carrefour double : au nord, au débouché de l'Avenue Roger Milla (de la station essence TRA-DEX et du marché couvert Monkam) et au sud, le carrefour «tunnel» qui passe sous la voie de chemin de fer. Ce double noeud aux routes abimées, à une fois deux voies, est le plus gros «goulot d'étranglement» de la ville. Passages et embouteillages poussent les vendeurs à se poster en ces lieux très fréquentés.
- Marché divers le long des rues, côté tunnel, et côté carrefour Monkam

**Ce noeud routier, embouteillé matin et soir, encourage les activités informelles le long des rues.**

••••• Activités informelles sur l'espace public



*Vue depuis le pont de la voie de chemin de fer*

Source : Les Ateliers



## • La temporalité des marchés

Jour

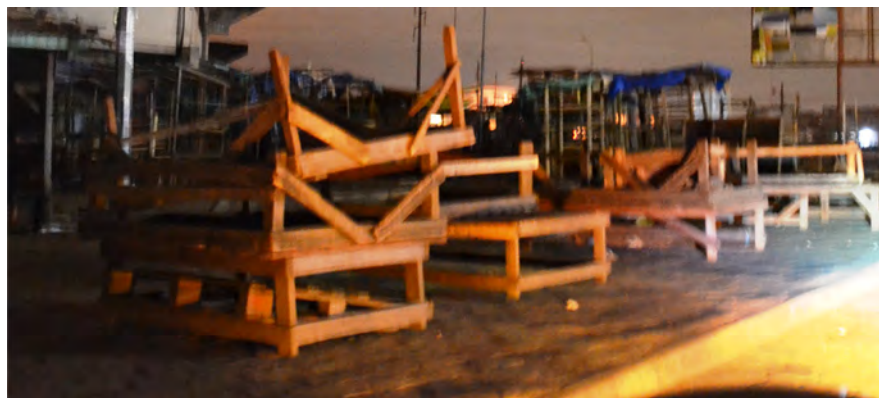
Nuit



Source : Les Ateliers



Source : Les Ateliers

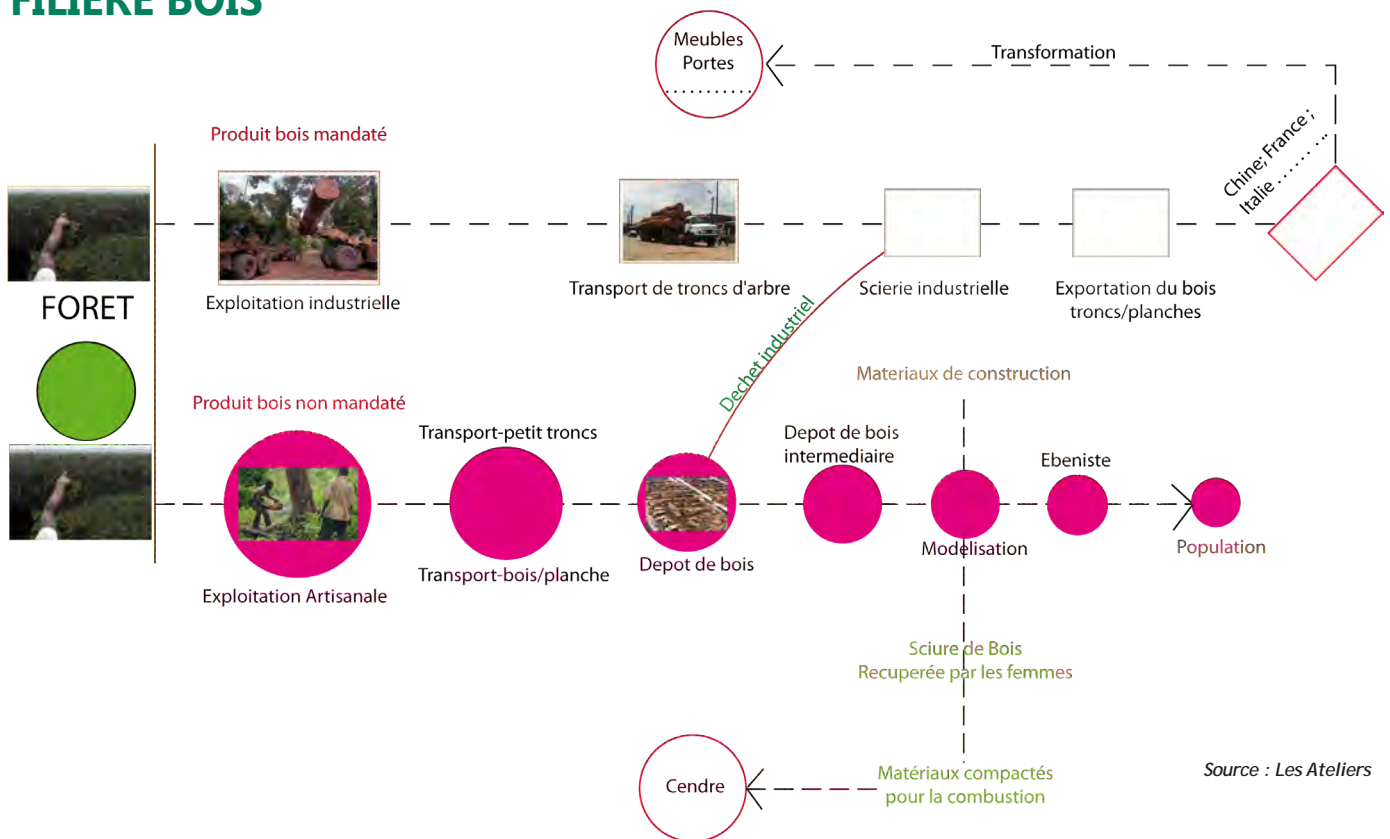


Source : Les Ateliers

# BOIS ET MATERIAUX DE CONSTRUCTION

## FILIERE BOIS

Schéma de la filière bois au Cameroun



Source : Les Ateliers

Le bois peut être acheminé jusqu'à Douala et traité selon la méthode industrielle, légale, et donc formelle, ou selon la méthode artisanale, plus informelle.

- Le circuit de l'exploitation industrielle exploite du bois mandaté (issu du sud du Cameroun, de Centrafrique ou de Ouesso au Nord Congo). Les camions transportent les grumes à Douala, jusqu'aux scieries industrielles, à Bonabéri ou à Bassa par exemple. Certains troncs sont ensuite sciés sur place, puis exportés par bateaux. Les troncs peuvent aussi être exportés tels quels (4 à 5 troncs par conteneurs). Ces troncs partent par bateaux vers la Chine ou l'Italie, où les meubles sont confectionnés. Les meubles reviennent parfois alors au Cameroun jusque dans les immeubles de standing.

- Parallèlement, l'exploitation artisanale du bois utilise le bois non mandaté que l'on coupe généralement illégalement, avec des moyens et engins plus réduits. Le bois est alors transporté, sciés en planches, à Douala, jusque dans des dépôts le long des routes (par exemple PK 10). Dans ces dépôts, on peut également acheter les coupes de bois, mandatés des industries. Les ébénistes viennent acheter les planches aux revendeurs, peuvent les modeler sur place et/ou les ramener

jusque dans leur atelier pour y confectionner des meubles.

- Les femmes achètent les restes, les sciures de bois (1 sac = 100 F CFA) et les utilisent pour chauffer et faire la cuisine.

### Le bois : la richesse camerounaise

La forêt camerounaise couvre environ 42.1 % de la surface du pays et les espèces qui y poussent sont très variées. Plus de 300 espèces ont en effet été dénombrées, parmi lesquelles l'acajou, l'ébène, le sipo, le sappeli, l'azobé, l'ilomba...

Le secteur forestier contribue sensiblement à la formation du produit intérieur brut, à hauteur de 6 % avec un chiffre d'affaires estimé à 400 milliards de F CFA par an, derrière les matières premières et le pétrole.

Les principaux acheteurs du bois camerounais sont européens : Italie, France, Espagne, Allemagne.

L'exploitation forestière menace tout de même l'environnement du pays. Près de 80 % de la forêt tropicale est exploitée, le plus souvent illégalement, et les prévisions annoncent une destruction de cette ressource si dans le futur les méthodes d'exploitation ne sont pas modifiées. Deux organes indépendants, l'Onadef (l'office national de développement des forêts) et le Minef (Ministère de l'environnement et des forêts) contrôlent l'exploitation du secteur bois et fixent un taux de déforestation (0.6% par an = 20 000 ha). L'Onadef reboise environ 1000 ha tous les ans.





Le circuit de la filière bois artisanale recourt à de nombreux et différents emplois :

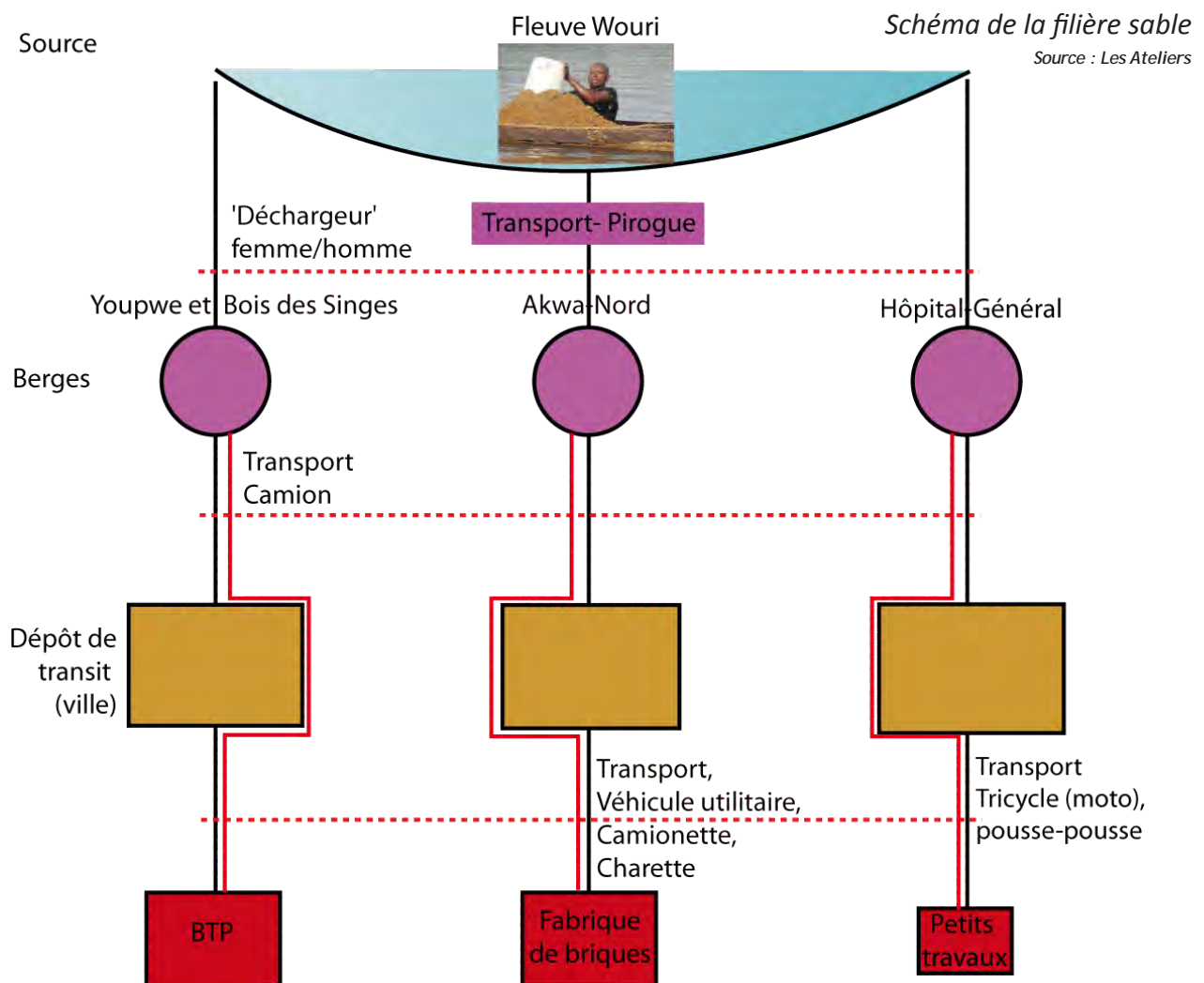
- Ceux qui coupent le bois, dans la forêt,
- Les chargeurs de camions, dans la forêt,
- Les convoyeurs, depuis la forêt jusque Douala,
- Les revendeurs, dans le dépôt,
- Les ébénistes et menuisiers, du dépôts à leurs ateliers,
- Sans que ce ne soit un métier, les femmes apparaissent au bout de cette chaîne en récupérant les copeaux de bois, les sciures, les déchets, pour le feu de bois.



Dépôt de bois à Ndokoti

Source : Les Ateliers

## EXPLOITATION DU SABLE



Des plongeurs extraient le sable du fleuve Wouri en remplissant des seaux d'eau, qu'ils chargent sur des pirogues. Des hommes, et surtout des femmes, déchargent le sable des embarcations sur la berge. Des hommes chargent ensuite des camions. Tous ces employés sont payés par le commercial qui vend ce sable. Puis, les camions peuvent se rendre directement chez le client.

Ils peuvent aussi déposer le sable dans des dépôts de transit, dans la ville.

Depuis ce dépôt, en fonction de la quantité dont on a besoin, on vient chercher le sable en véhicule utilitaire, en tricycle, ou même en pousse-pousse. Les fabriques de briques vont chercher le sable dans ces dépôts ou sont ravitaillés directement par les camions.

# MATERIAUX DE CONSTRUCTION ET RESTAURATION

## Filière brique : Brique = Sable + Ciment + Eau

- Pour l'exploitant :

Matières premières :

- Sable : 1 camion de 5 à 6 m<sup>3</sup> de sable = 30 000 F soit **5 000 F/m<sup>3</sup>**
- Ciment : 1 sac = **4 600 F CFA à 6 100 F CFA**

Statut foncier non formel : pas de valorisation de l'espace ou installation sommaire, précaire (ex : un arbre est un abris parfait), donc pas de frais.

Vente : **1 brique = 200 F CFA**

- Pour le client :

Coût de transport d'une brique = 25 F CFA

- Pour les employés :

**Rémunéré en fonction de la quantité :**

**1 sac + sable (3 brouettes) = 45 à 60 briques = 1 100 F CFA le sac**

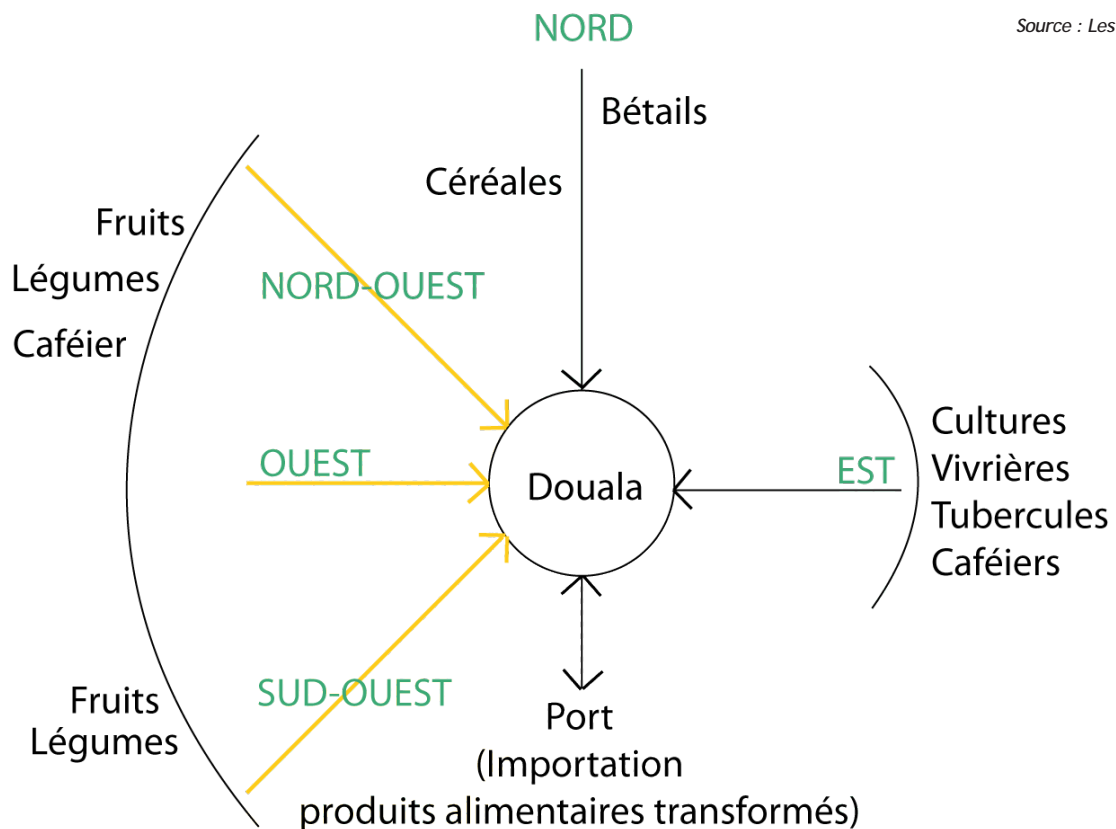


*Fabrique de briques entre l'université et CAMTEL : Sac de ciments, sable et eau*

*Source : Les Ateliers*

## RESTAURATION

### Approvisionnement en ressources alimentaires



*Source : Les Ateliers*

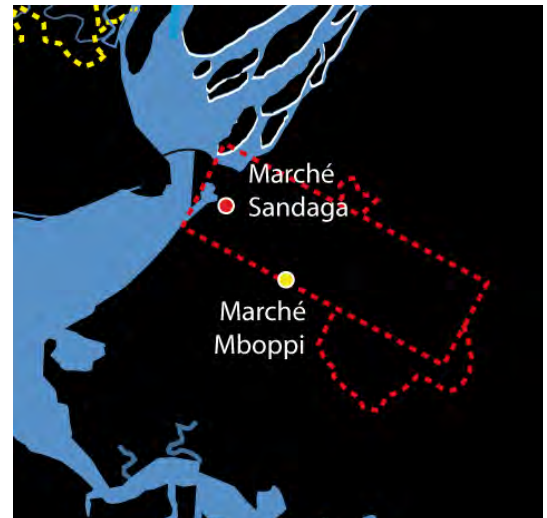
*Schéma de l'acheminement des produits alimentaires à Douala*



Les produits alimentaires viennent essentiellement de l'Ouest et du Nord-Ouest du Cameroun. Le bétail est acheminé du Nord du pays. L'Est du pays approvisionne Douala depuis la route de Yaoundé, principalement en cultures vivrières, tubercules et café. Tous ces produits sont acheminés vers Douala, pour la consommation des habitants et pour l'exportation.

Le seul marché de gros existant aujourd'hui à Douala est le marché Mboppi, le long de l'Avenue Roger Milla, le long des emprises de la gare.

Le marché Sandaga, en contrebas du du Rond-point 4ème, joue trois rôles : marché de gros, semi-gros et détaillant pour les fruits et légumes.



Localisation des marchés de gros :  
Mboppi et Sandaga

Source : Les Ateliers

### Vendeurs ambulants de fruits

Les vendeurs ambulants de fruits, bananes, mangues, ananas, qui sont des activités informelles, utilisent principalement des «pousses-pousses» : des chariots roulants, leur permettant de se déplacer dans la ville pour aller à la rencontre des clients, en vendant les fruits entiers, ou prédécoupés, prêts à être mangés.

Les « pousses » se ravitaillent tous les matins depuis certains lieux de dépôts, ou de stockages, alimentés tous les jours par des camions venant des différentes régions du Cameroun.

Tous les vendeurs de mangues par exemple viennent se ravitailler à la pharmacie d'Akwa, où sont acheminées les mangues venant de l'Ouest. On trouve également un lieu de ravitaillement de bananes à Bonapriso.

Pour recenser les «pousses», il suffirait de se poster à l'un de ces lieux de ravitaillement en ville.

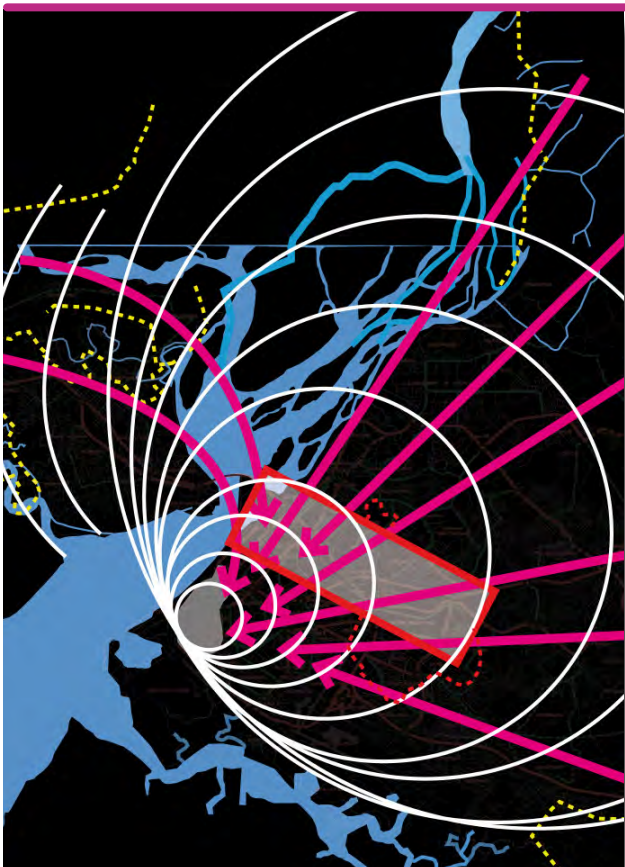


Source : Les Ateliers

«Pousse» d'ananas au Marché Central.

Dans son cas, ce vendeur se ravitaille tous les matins au marché Sandaga, puis se poste à 11h au Marché central.







## **SITE D'ETUDE**

- ↓ **LE FONCIER**
- ↓ **LA TRAME VIAIRE DU SITE**
- ↓ **LES BASSINS VERSANTS ET LES COURS D'EAU**
- ↓ **LES ZONES A RISQUES**
- ↓ **LES ACTIVITES FORMELLES ET INFORMELLES**
- ↓ **LES SITES MUTABLES**
- ↓ **LES FRANGES**

## Importance du site d'étude

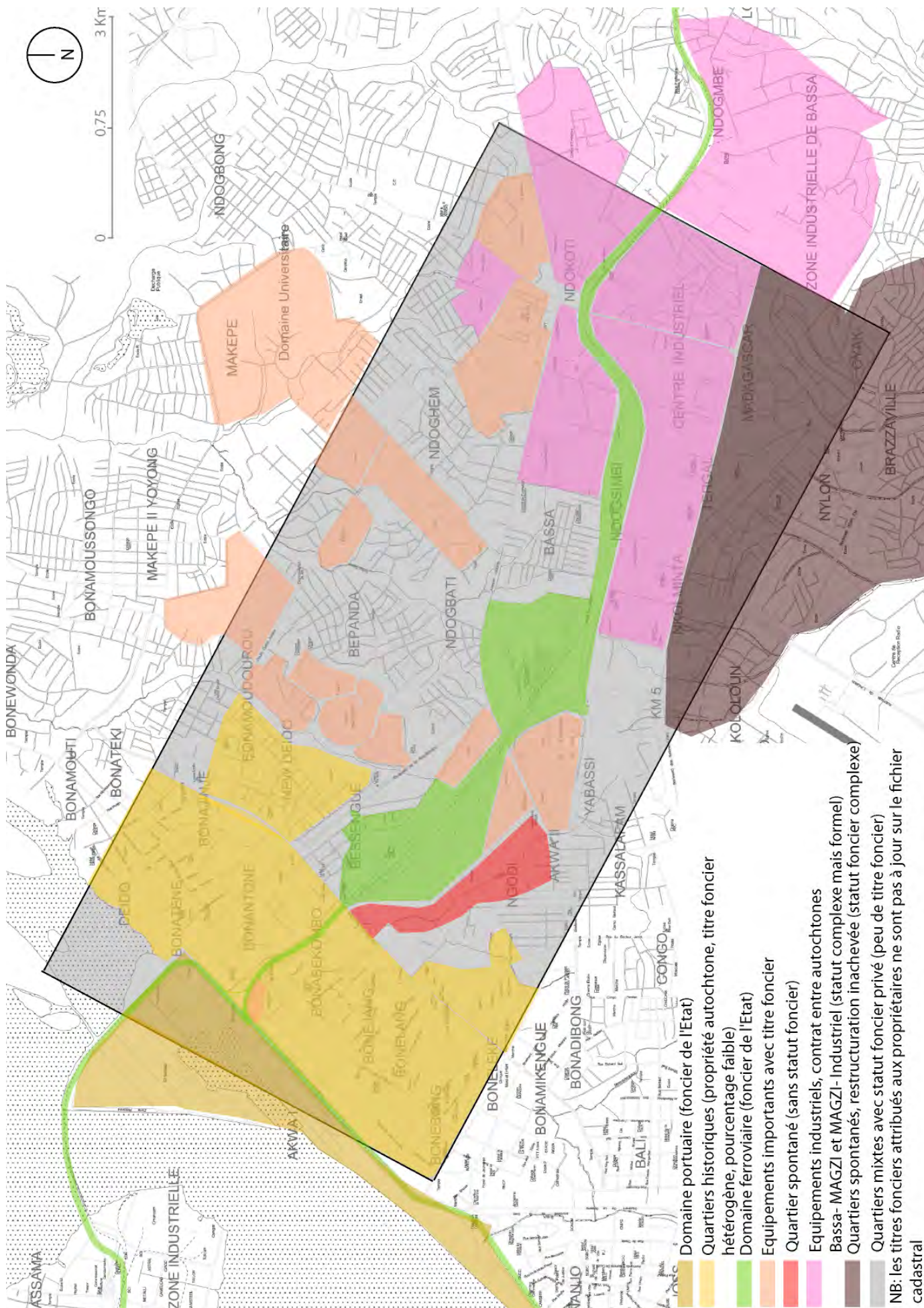
Un site spécifique est proposé comme terrain d'expérimentation et d'investigation. Il s'agit d'un quadrilatère long d'environ 7 km, du Pont sur le Wouri jusqu'au rond-point de Ndokoti et de près de 3 km de large de part et d'autre du faisceau est-ouest (environ 2 km<sup>2</sup>).

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 tenements fonciers et le faisceau ferré forment un verrou urbain entre la ville « ancienne » et la ville « récemment constituée ». De ce fait, une activité informelle intense s'y cristallise notamment à ses marges et à l'endroit des nœuds urbains. Ce qui se passe au rond-point de 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.

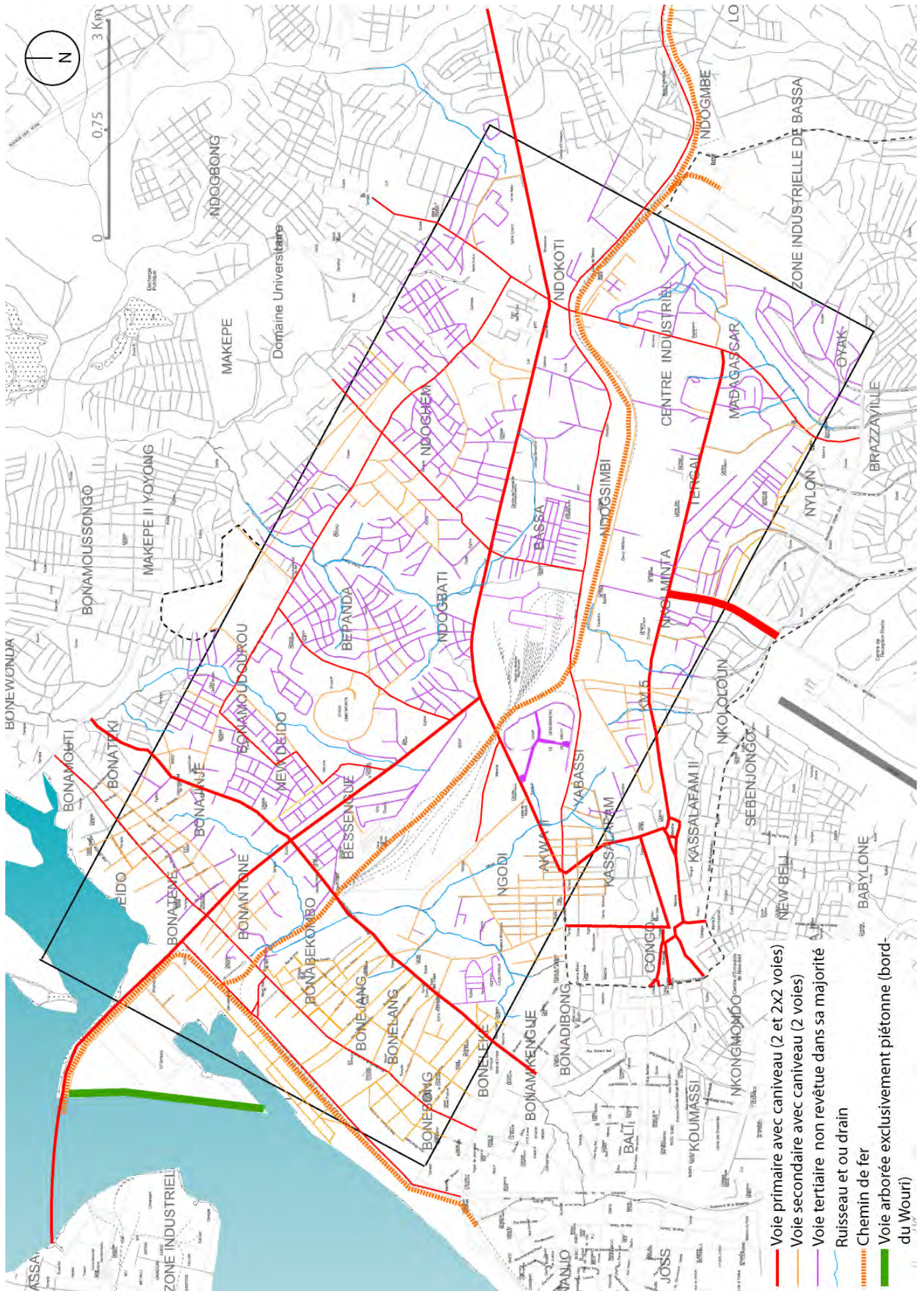
C'est un secteur stratégique car situé sur un des centres de gravité de l'agglomération actuelle. Il recèle à ce titre un potentiel de transformation majeur. A moyen et long termes, la réorganisation de la chaîne logistique (due notamment à l'ouverture de Kribi et à l'aménagement de l'entrée Est de Douala)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



Source : Les Ateliers

# SITE D'ETUDE

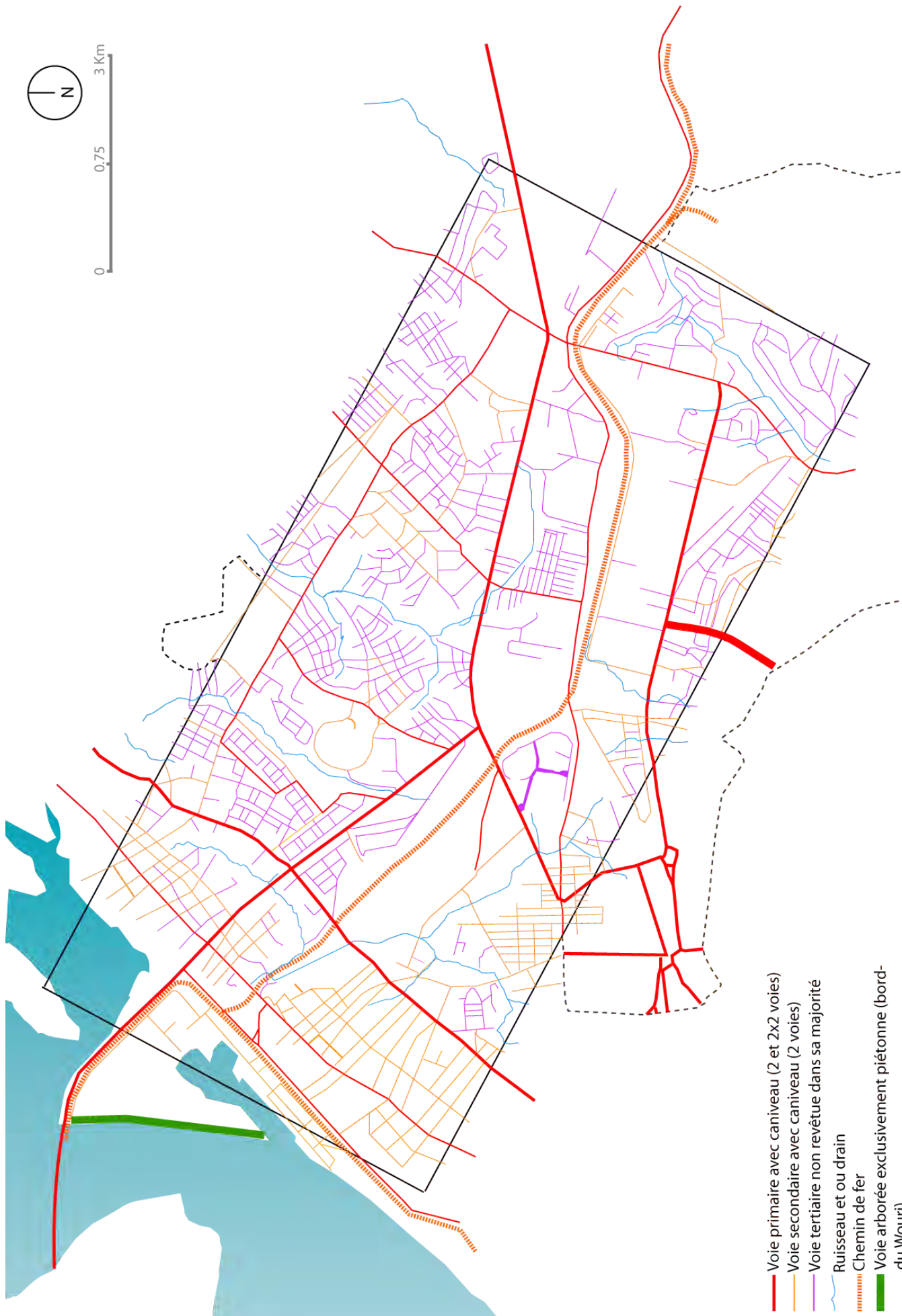
## La trame viaire du site dans son contexte



Source : Les Ateliers

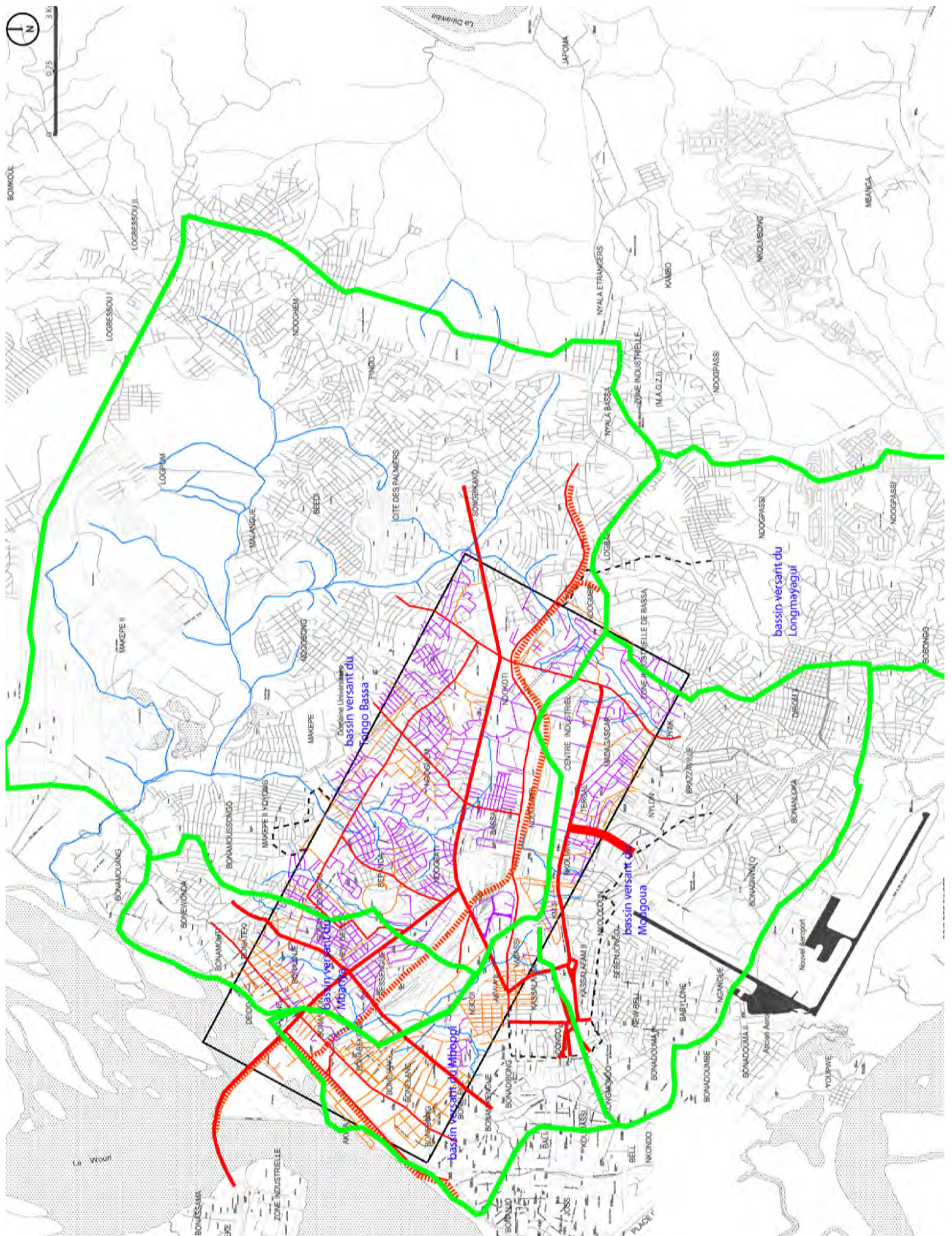


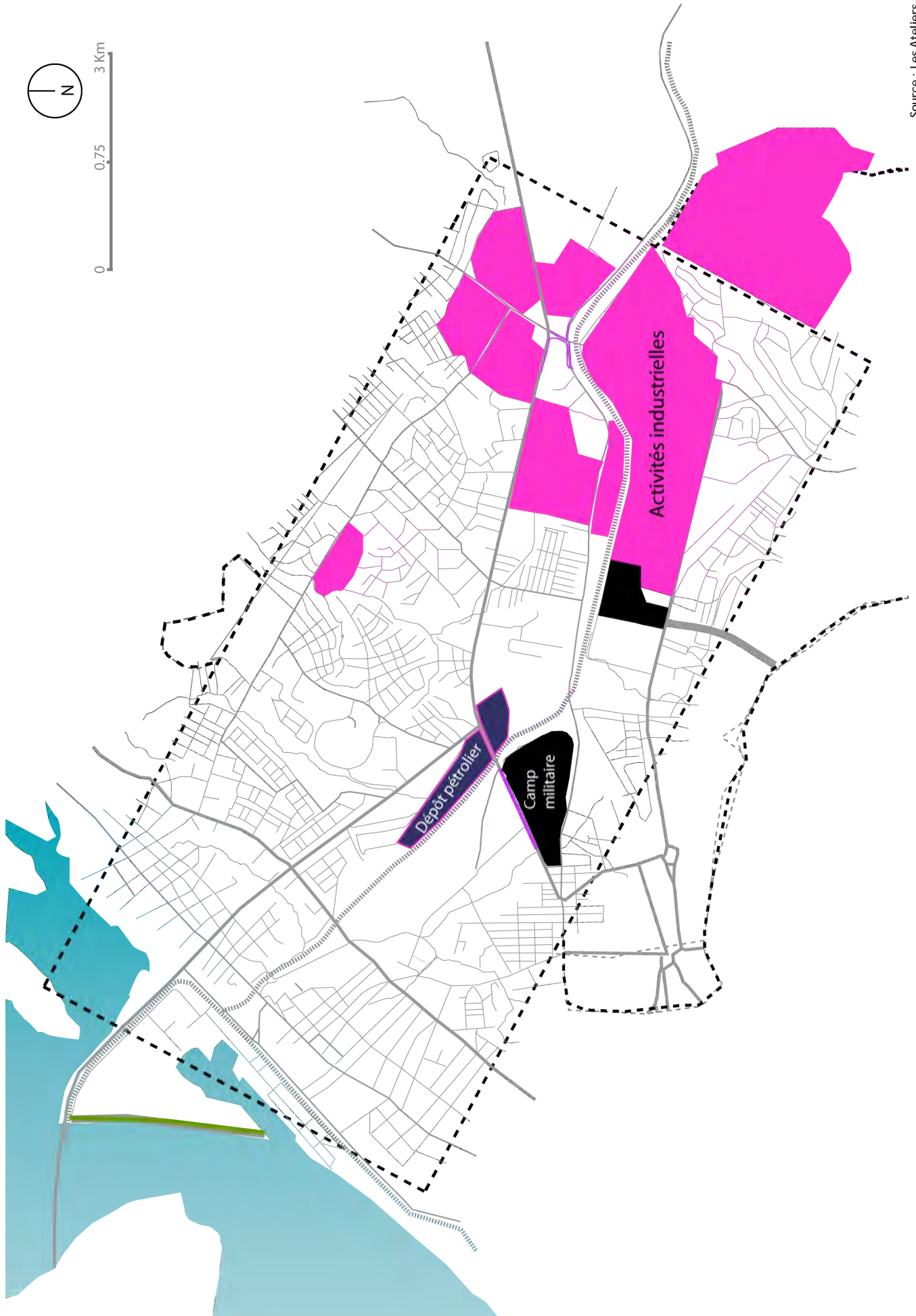
# La trame viaire du site



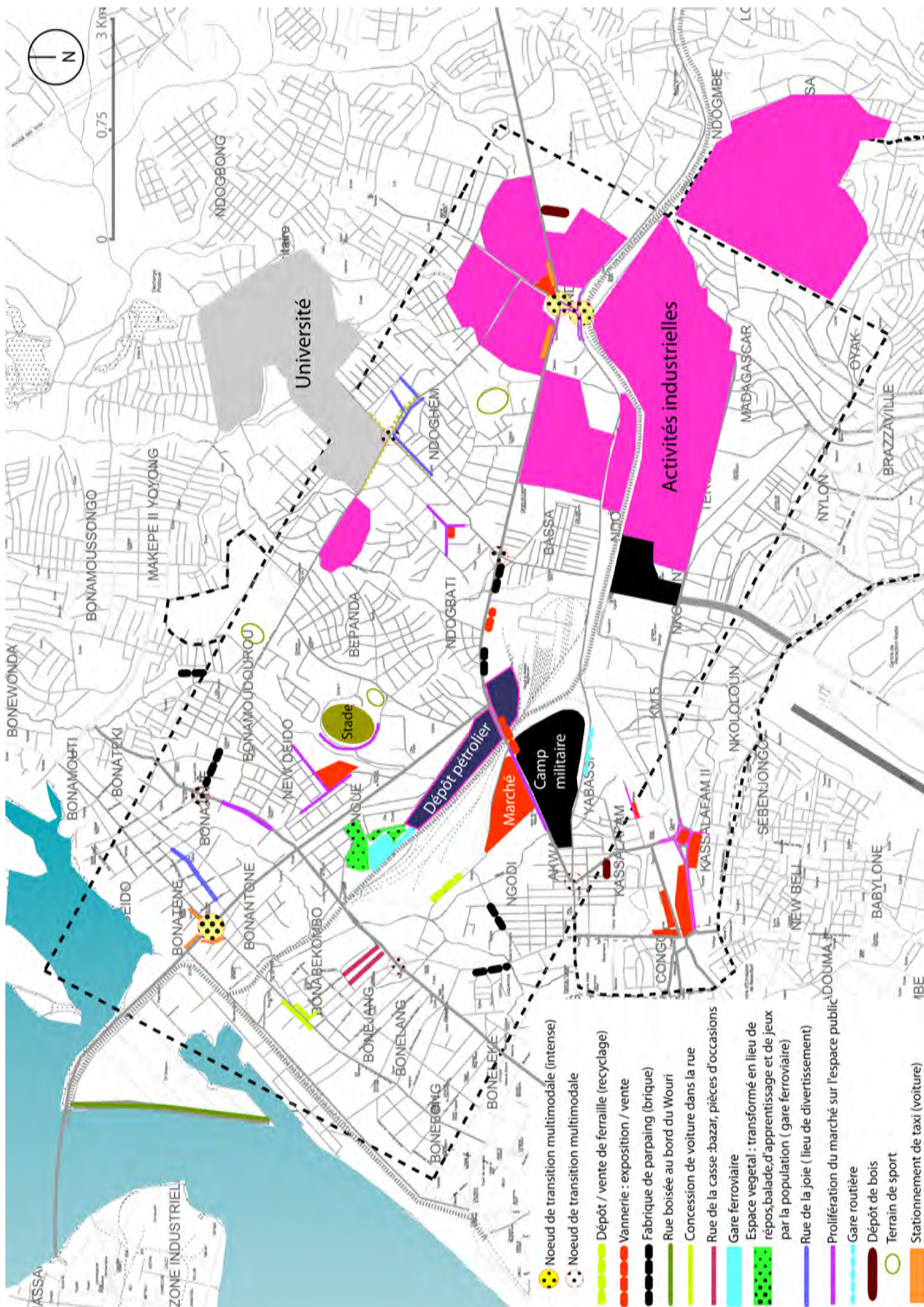
Source : Les Ateliers

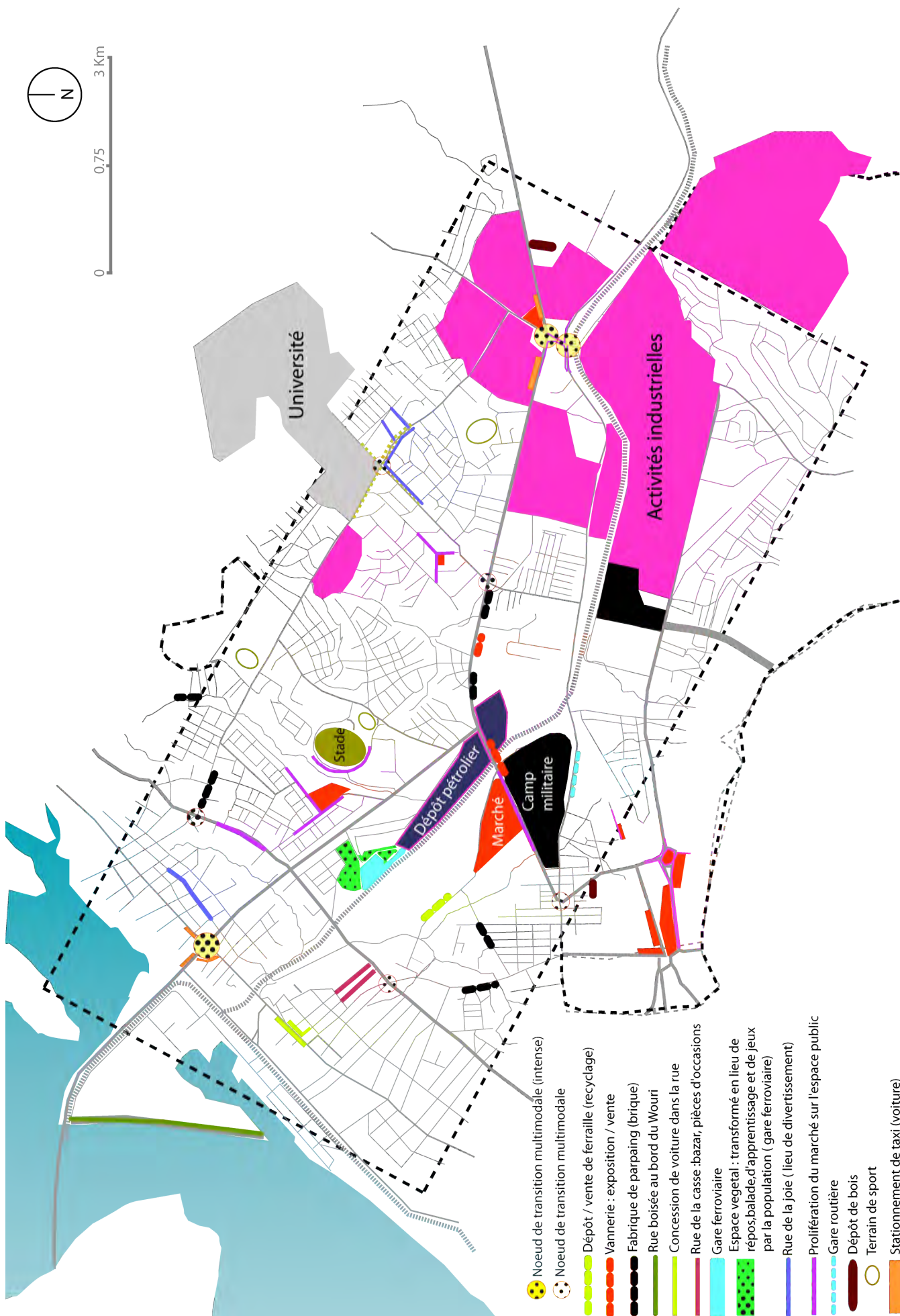
- Voie primaire avec caniveau (2 et 2x2 voies)
- Voie secondaire avec caniveau (2 voies)
- Voie tertiaire non revêtue dans sa majorité
- Ruisseau et ou drain
- Chemin de fer
- Voie arborée exclusivement piétonne (bord-du Wouri)





Source : Les Ateliers





- Noeud de transition multimodale (intense)
- Noeud de transition multimodale
- Dépôt / vente de ferraille (recyclage)
- Vannerie : exposition / vente
- Fabrique de parpaing (brique)
- Rue boisée au bord du Wouri
- Concession de voiture dans la rue
- Rue de la casse :bazar, pièces d'occasions
- Gare ferroviaire
- Espace vegetal : transformé en lieu de repos, balade, d'apprentissage et de jeux par la population ( gare ferroviaire)
- Rue de la joie ( lieu de divertissement)
- Prolifération du marché sur l'espace public
- Gare routière
- Dépôt de bois
- Terrain de sport
- Stationnement de taxi (voiture)

Source : Les Ateliers



Source : Les Ateliers

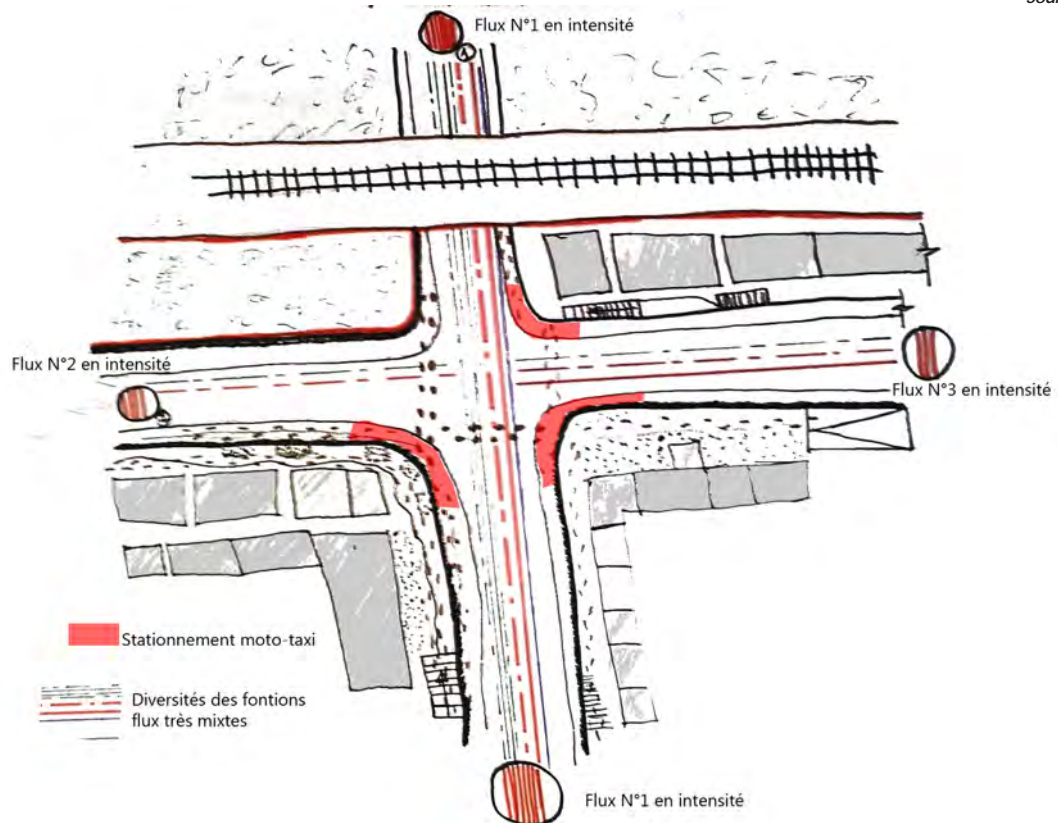


Schéma de croisement des flux et des activités au carrefour Ndokoti (tunnel)

Source : Les Ateliers



### Lundi matin 06h



Source : Les Ateliers

### Lundi matin 06h30



Source : Les Ateliers

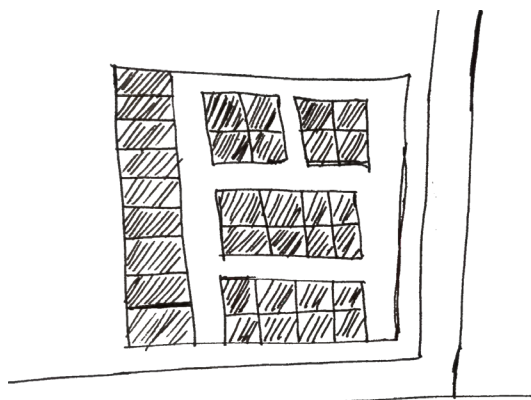
### Lundi matin 07h



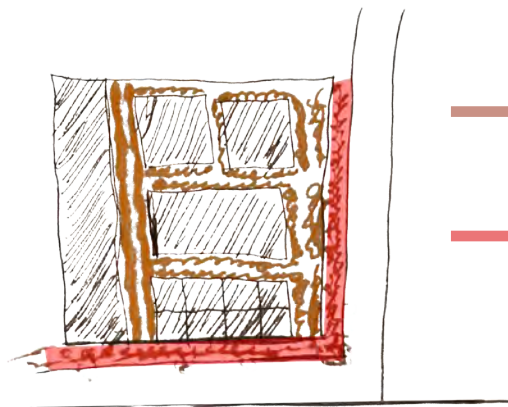
Source : Les Ateliers

# SITE D'ETUDE

Marché aménagé formel



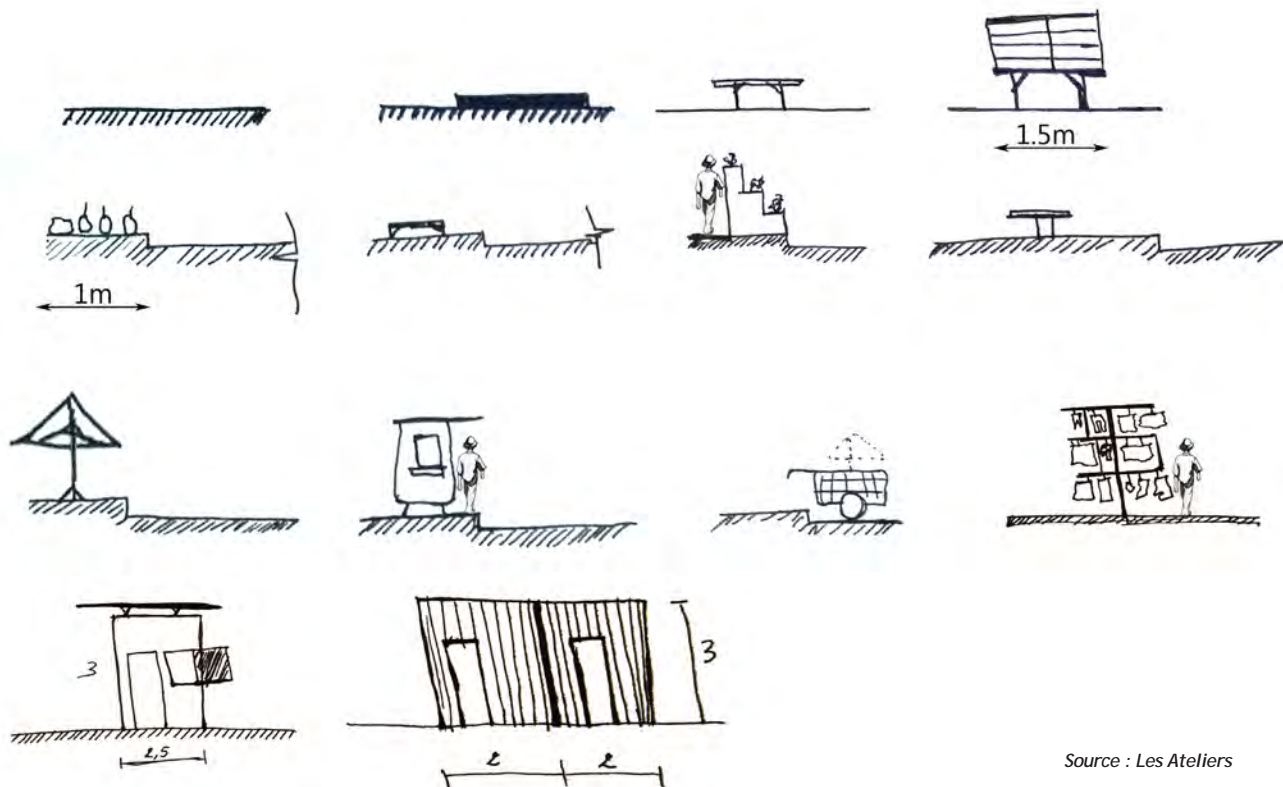
Marché aménagé formel, à partir duquel se déploient des activités



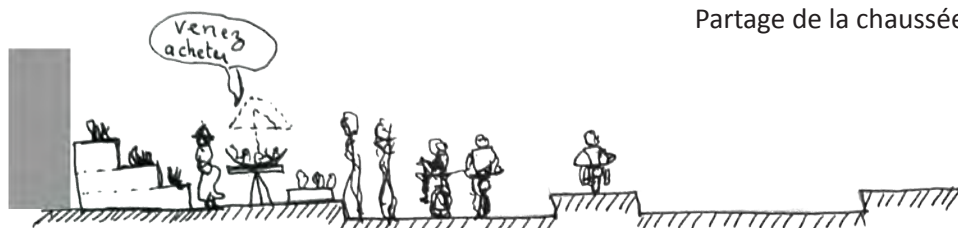
- Activités informelles dans le marché aménagé
- Activités informelles sur l'espace public (trottoirs, rues)

Source : Les Ateliers

Différents rapports au sol des installations des petites activités commerciales



Source : Les Ateliers



Partage de la chaussée

Les activités commerciales occupent les trottoirs. Les piétons sont contraints d'occuper la rue (ce qui les oblige à prendre des risques). Les motos-taxis occupent toute la chaussée, voire les terres-pleins centraux et les trottoirs.

Source : Les Ateliers

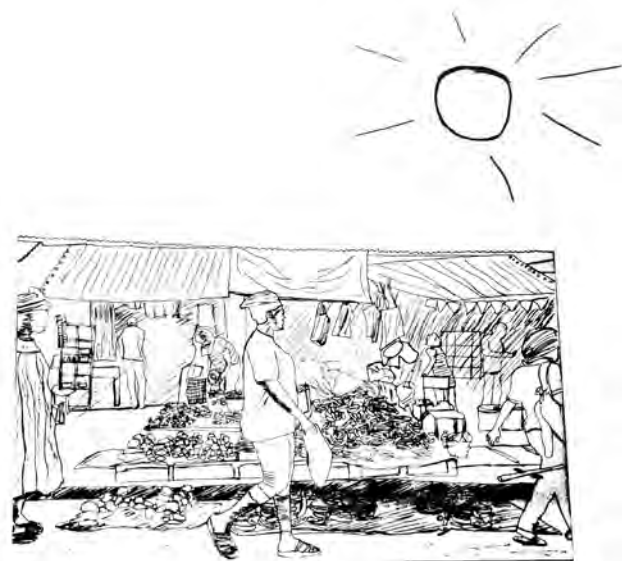




## Saisons et marchés



Quand il pleut, l'activité est contrainte de se replier.

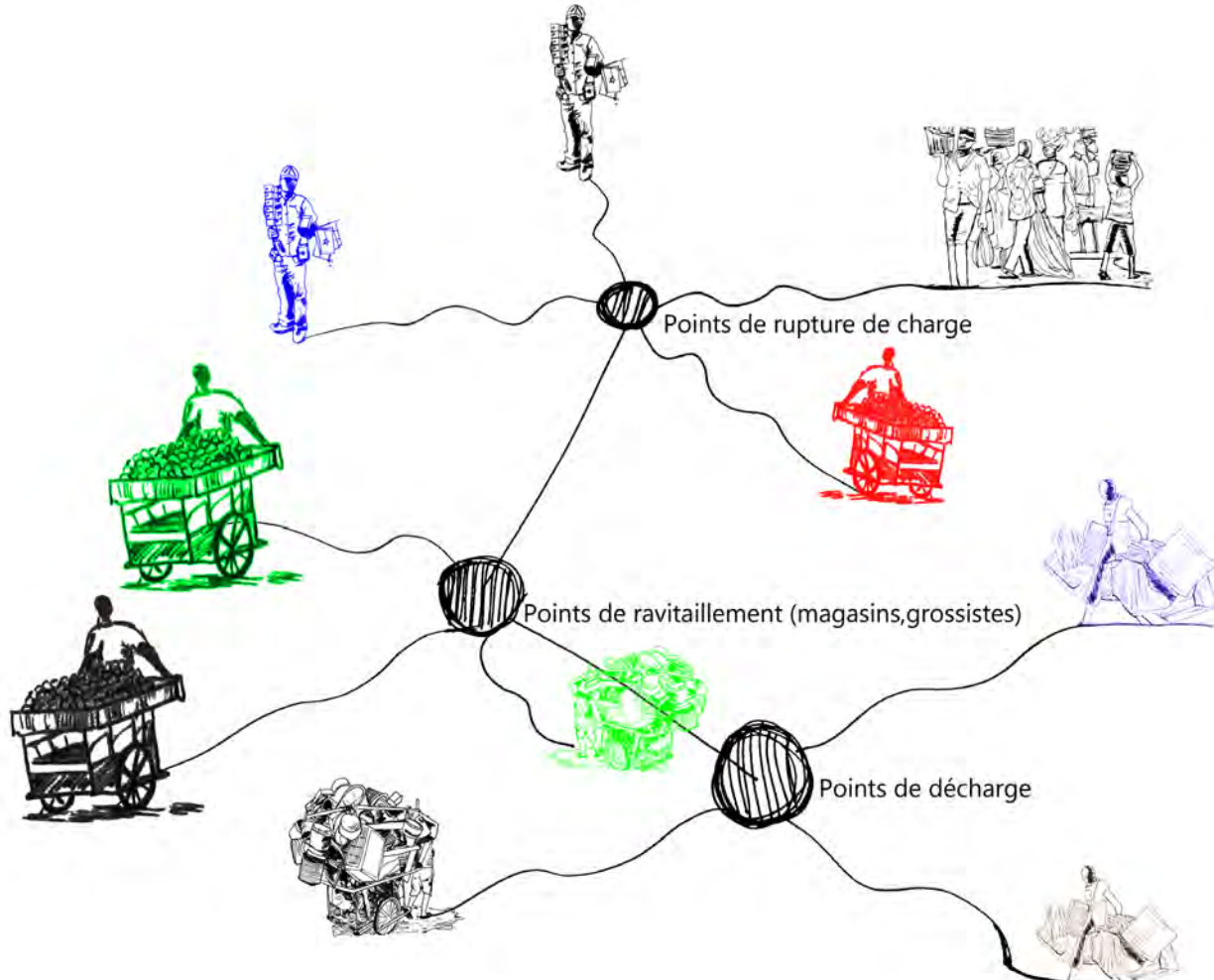


L'activité se déploie à même le sol.

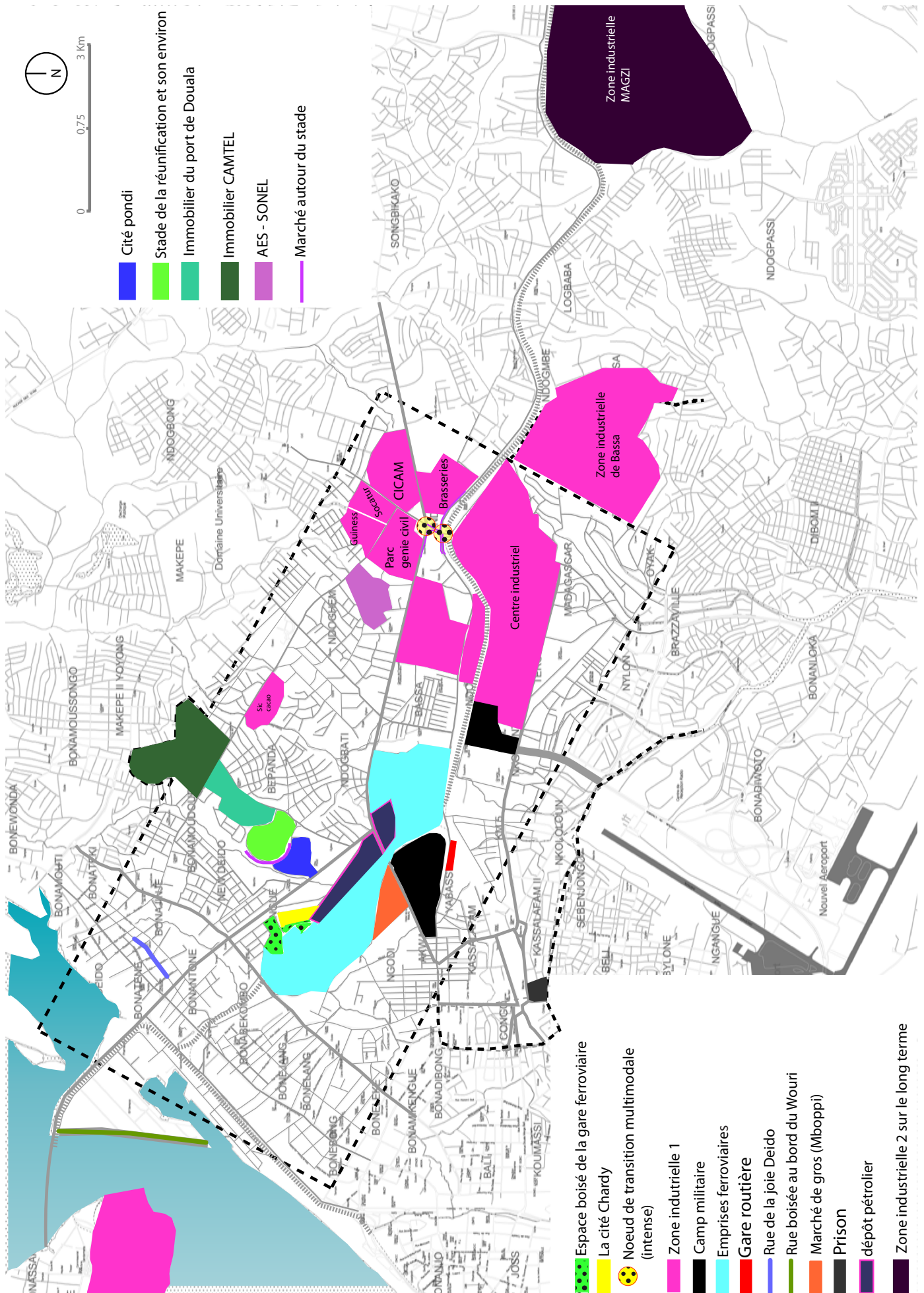
Source : Les Ateliers

## Points sources

Les différentes activités informelles n'étant pas répertoriées sur l'espace urbain (souvent mobiles, avec des parcours aléatoires) pourraient être recensées à partir de leur point d'approvisionnement, de stockage ou de rupture de charge.



Source : Les Ateliers



Source : Les Ateliers



## AES Sonel - Guinness - Génie civil - Socatur



Source : Google Earth

## Cicam - Brasseries du Cameroun



Source : Google Earth

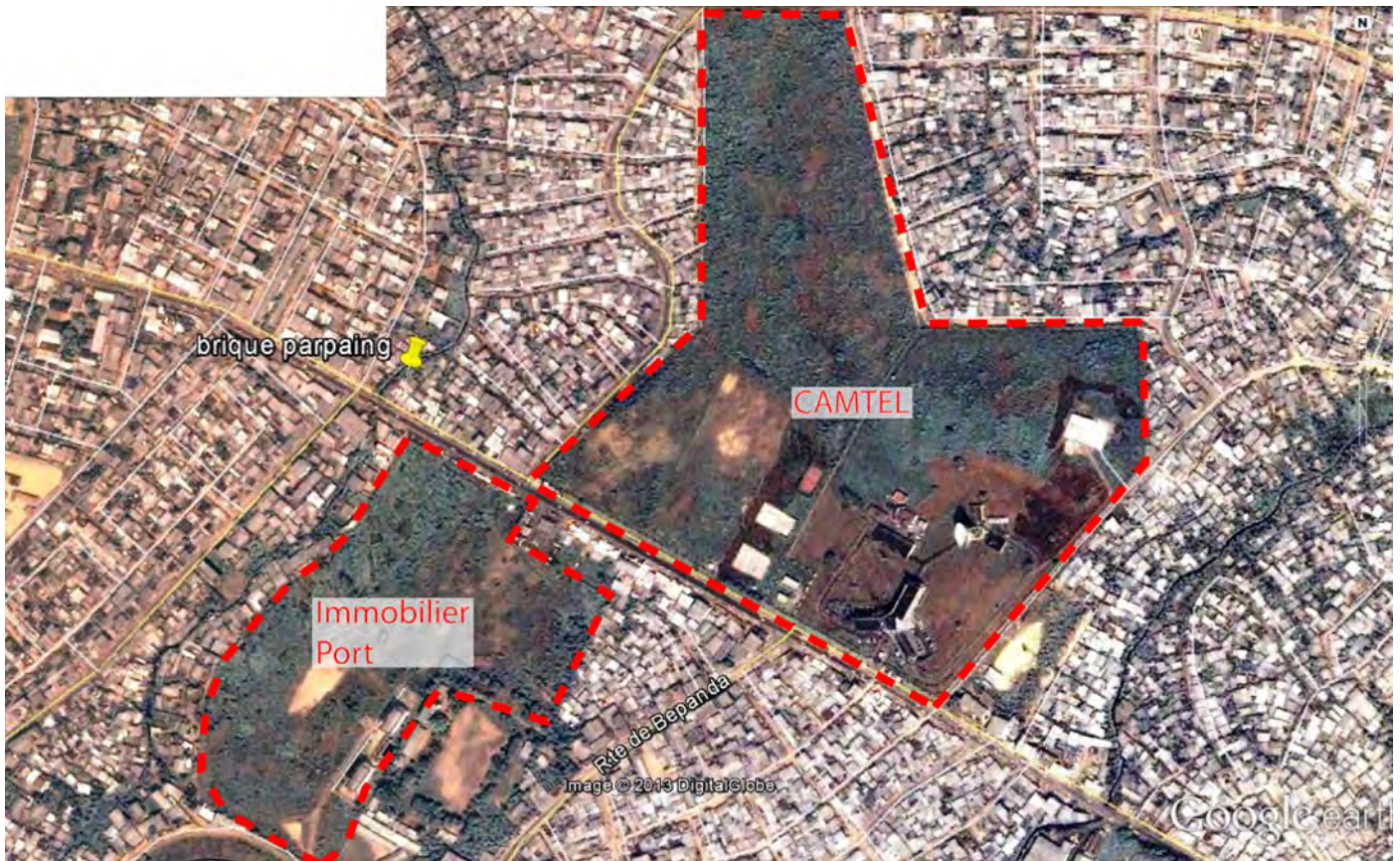
## Dépôt pétrolier - Camp militaire - Camrail



Source : Google Earth

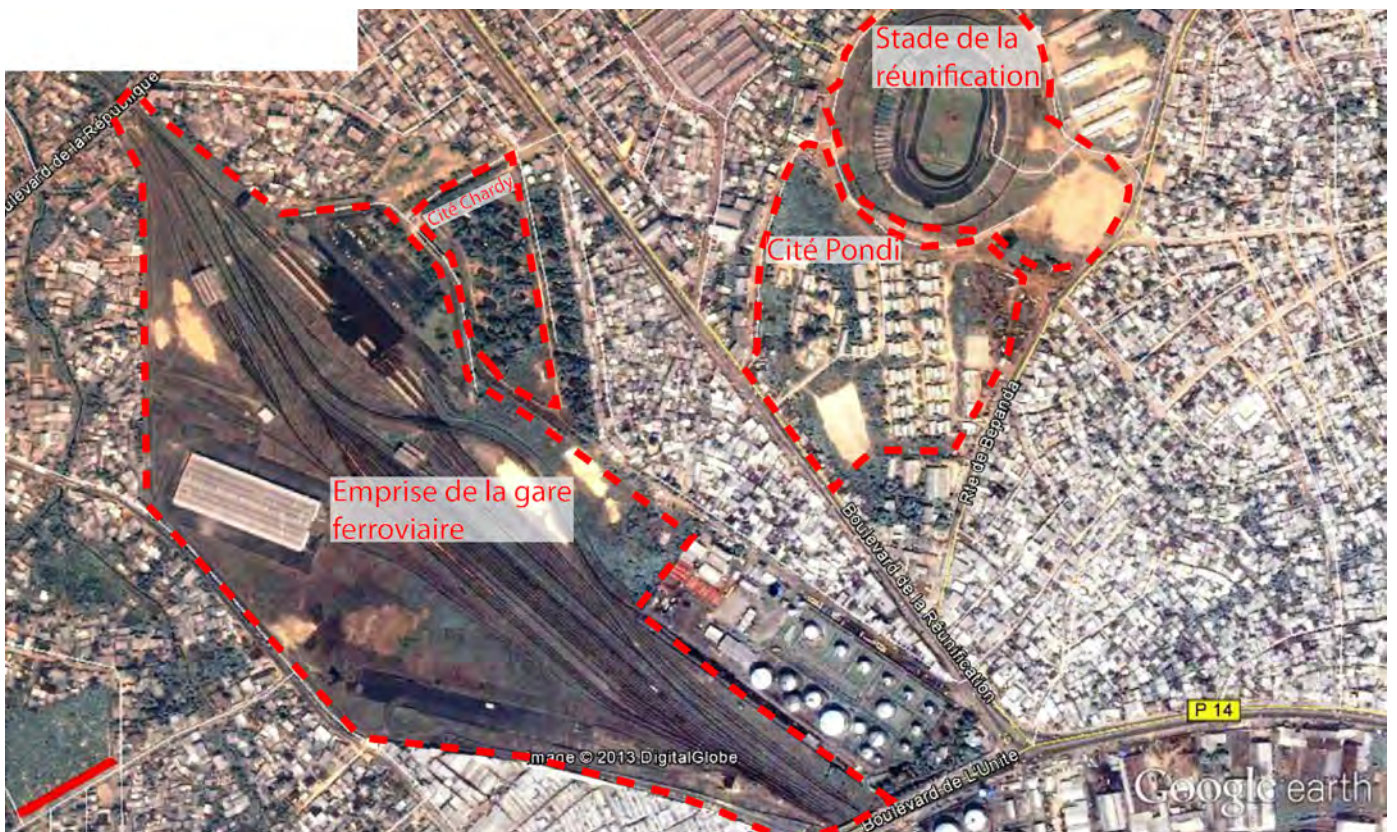
# SITE D'ETUDE

## CAMTEL - Emprises du port



Source : Google Earth

## Emprises du port de la gare ferroviaire - Stade de la Réunification - Cité Pondi



Source : Google Earth



## Zone industrielle

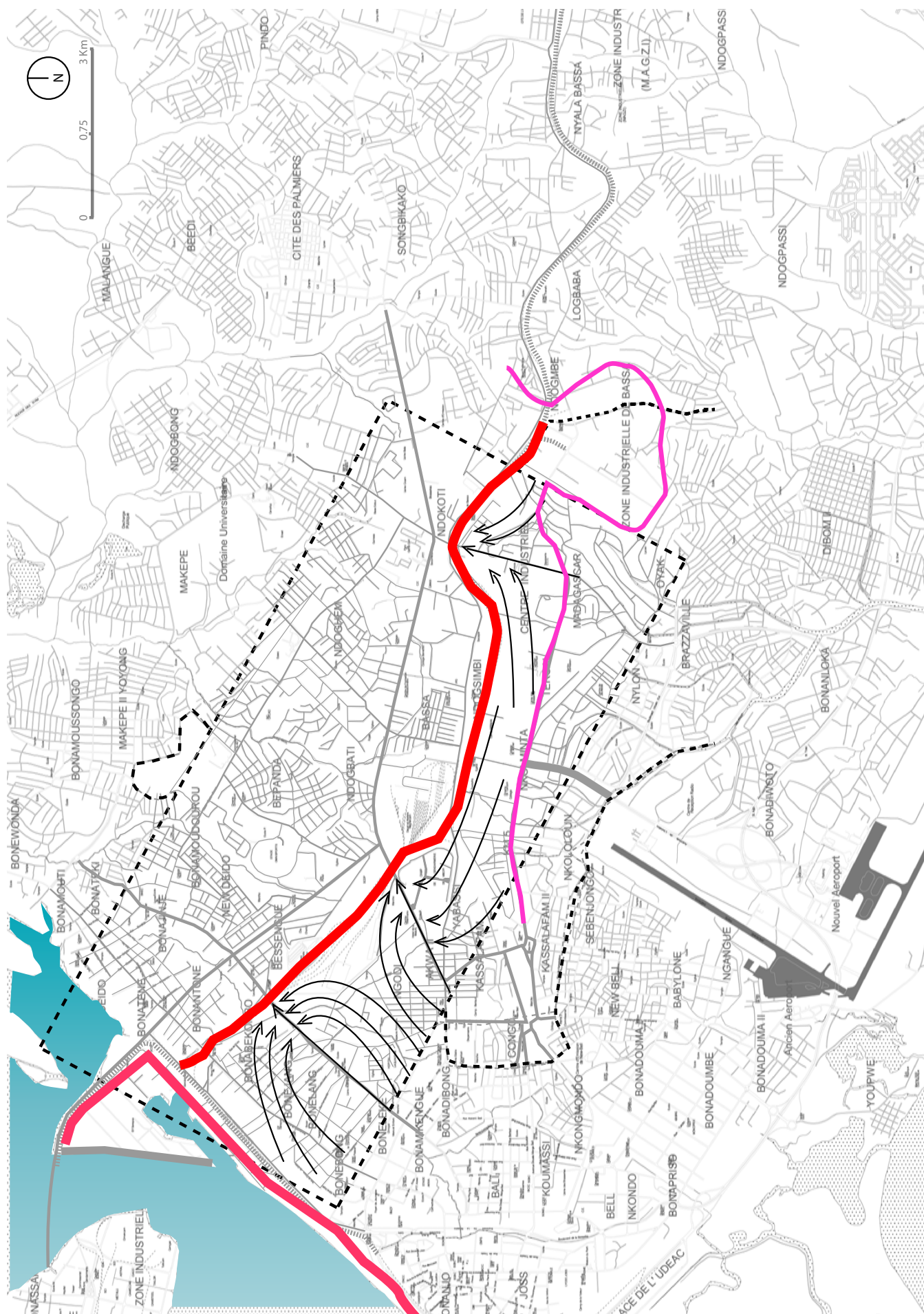


Source : Google Earth

## SIC Cacao



Source : Google Earth  
Douala ville assemblée - 2013



Source : Les Ateliers



## Les franges du site d'étude

La bande rouge représente la ligne ferroviaire, qui constitue une limite ou une frange. Elle sépare le site en deux entités et sépare la ville symboliquement entre d'une part la « centre-ville » et d'autre part, les extensions de la ville, en partie tramées, le reste étant la ville non planifiée.

Cette ligne marque l'identité de l'espace et constitue une délimitation, entre différentes entités, au même titre qu'un fleuve ou qu'un ruisseau, comme la rivière Mboppi sépare les quartiers d'Akwa et Deido.

Le port, perpendiculaire à cette ligne ferroviaire, constitue une deuxième frange à ce périmètre et marque le paysage en isolant les habitants de la ville du fleuve. Le rapport à l'eau à Douala ne se résume plus qu'à une façade portuaire.

La troisième frange est une zone de contact entre un espace tramé, constitué de grands îlots (zone industrielle) et une série de quartiers spontanés, aux configurations contrastées.

# LISTE DES ENTRETIENS REALISES

- M. Kaoussou BODIAN, ENDA Tiers-Monde et Amis de la Ville,
  - Mme Marilyn DOUALA BELL, Directrice de Doual'art,
  - Mme Danièle DIWOUTA-KOTTO, Architecte Douala,
  - M. Richard EBONGOM, Architecte Douala,
  - M. Ferdinand FONGANG, Président National du Syndicat des Motos-taxis,
  - M. Ibrahim ILIASSA, Chargé de projet au Port Autonome de Douala,
  - M. Franck LEROY, Chargé de mission Agence Française de Développement,
  - M. Remi LUTHEREAU, SORECA, 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 Douala,
  - M. Marcelin NDOUMBE, Délégué Régional MAETUR Douala,
  - M. Thierry NJIFEN, Association Cameroun Obosso,
  - M. Didier SCHAUB, Directeur artistique de Doual'art,
  - M. Blandine TCHAMOU, Association Mieux-Être
  - Mme Jeanne Marie YALA-KOUM, Directrice général Agence de Développement de Douala
  - M. Jean Pierre YMELE, Directeur de l'agence HYSACAM de Douala,
- 
- M. Pêche ESSAKA, DEPIDD
  - M. LAMI, sous-directeur des études, DEPIDD
  - M. Olivier PRISO, Directeur adjoint, DEPIDD
  - Mme Jacqueline MBOCKSI, CUD/CCISE/DEPIDD
  - M. Stéphane MBOUNTCHA, CDEERM, DEPIDD
  - M. Aymard METEKE, DEPIDD
  - Mme MOLLE NELLE Christine, CD/PDU, DEPIDD
  - Mme Christine MOUDIKI, DEPIDD
  - M. Gabriel NJOCKE, CDAEIC, DEPIDD
  - Mme Arlette WONDJE, CE, DEPIDD
  - M. Jean YANGO, DEPIDD
- 
- M. Maturin, menuisier à Ndokoti
  - L'ensemble des commerçants, artisans, taximen, benskinneurs qui ont accepté de répondre à nos questions, et en particulier le fabricant de briques entre l'Université et Camtel.



# BIBLIOGRAPHIE

## Documentation sur le Cameroun et Douala

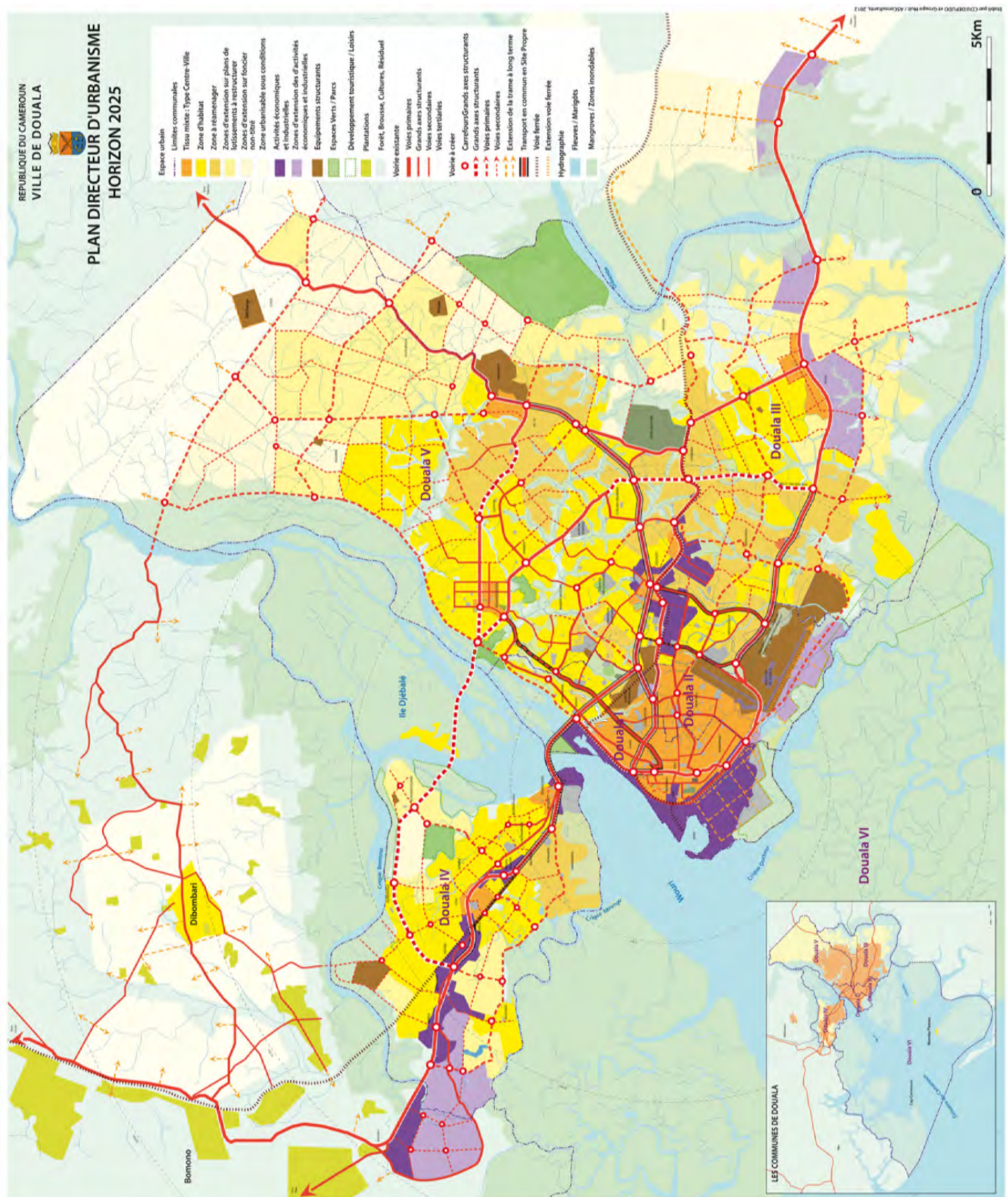
- Atlas « Cameroun », Atlas
- Cahiers économiques du Cameroun, (2012), *Dynamiser le marché du travail, Point sur la situation économique du Cameroun*, Janvier 2012, Numéro 3, Spécial Emploi, Bureau du Cameroun
- CUD, (2009), *Stratégies de Développement de la Ville de Douala et de son aire métropolitaine* (CDS)
- CUD, (2012), *Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols* (PDU/POS)
- CUD, MANDENGUE D.B.A. (animateur du Groupe de travail), *Groupe de travail sur la croissance, les servitudes et le développement de l'agglomération de Douala*, Rapport de synthèse pour le délégué du gouvernement auprès de la Communauté urbaine de Douala
- CUD, (2009), *Etude de faisabilité sur la préservation/valorisation du patrimoine culturel de la Ville de Douala*
- CUD, (2008), *Economie informelle et pauvreté des ménages*
- CUD, (2011), *Etude préliminaire sur l'économie locale de la Ville de Douala*, dans le cadre du programme d'appui au développement urbain de Douala et Yaoundé (PADUDY) - Composante 2 Douala
- CUD, (2005), *Douala : Enjeux et défis de la maîtrise du développement urbain*
- DOUALA BELL Marilyn, BABINA Lucia (éditeurs), *Douala in Translation : A view of the city and its creative transformative potentials*, Doual'art, Douala, iStrike, Rotterdam
- DOUMBE-MOULONGO Maurice, *Le Ngondo, Assemblée traditionnelle du peuple duala*
- Institut National de la Statistique, (2005), *Enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun en 2005*, EESI
- Institut National de la Statistique, (2012), *Deuxième enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun (EESI 2)*
- Jeune Afrique, *Doing Business in Africa*, (2012), *Investir Cameroun 2012*
- de LIMA Sylvie, WIOLAND Anne-Marie, (2007), *L'offre de transports urbains à Douala : Mise en place d'un outil de suivi*, CUD, Master ISUR Promotion Addis-Abeba
- MAHEUX Hubert, (2012), *Douala Capitale économique*, L'architecture, Lieux-dits éditions
- MAINET Guy, (1986), *Douala Croissance et servitudes*, L'Harmattan, Villes et Entreprises
- MBAHA Joseph Pascal, OLINGA Joseph Magloire, TCHIADEU Gratien, (2013), *Cinquante ans de conquête spatiale à Douala : D'héritage colonial en construction à patrimoine socio-spatial vulnérable aux risques naturels*, Département de Géographie, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université de Douala
- MEAL, (1986), 2. *Schéma d'aménagement*, Schéma directeur d'aménagement de la Région de Douala
- MINGI Julien, *Etudes de l'occupation du domaine public par les activités informelles à Douala*, Communauté Urbaine de Douala, Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris, Juillet 2001
- Petit Futé, (2011), *Cameroun*
- Port Autonome de Douala, (2013), *Observations sur la vie et le fonctionnement du Port de Douala Année 2012*, Comité consultatif d'organisation
- 3ème RGPH (2005), *Rapport de présentation des résultats définitifs*
- Statistiques et carte, (2013), *Cameroun : statistiques, République du Cameroun*, statistiques-mondiales.com
- SUD 2013, (2013), *Douala Métamorphoses, Pour une politique culturelle de la métamorphose de la ville de Douala*
- TCHUENBOU Paulin (2005), *Quartiers Cité de la Paix et Bessengue Akwa, Rapport final d'activités*, Projet d'infrastructures de Douala, Appui à la Communauté Urbaine de Douala dans la définition de niveaux de services et d'accès aux services de base dans certains quartiers de la ville de Douala
- VIALLET Michel, (2002), *Douala autrefois*, Biarritz, Atlantica
- WONDJE NGOTHY Arlette Aurore, *Les motos-taxis à Douala : enjeux et perspectives*, mémoire sous l'encadrement de Jean YANGO et Edouard FOCHIVE

## Documentation sur l'informel

- Les Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine, (2012), *Regards sur l'activité informelle dans les grandes villes africaines*, Africités, Dakar 2012, par sept équipes de jeunes urbanistes africains
- Afristats, (1997), *Actes du séminaire sur le secteur informel et la politique économique en Afrique*, tomes 1 et 2, Bamako
- BACKINY-YETNA Prosper, (2009), *Secteur informel, fiscalité et équité, l'exemple du Cameroun*, Stateco N°104
- BARTHELEMY Philippe, *Le secteur urbain informel dans les pays en développement : une revue de la littérature*, Professeur à l'Université de Toulon et du Var, CREPI
- BENJAMIN Nancy et MBAYE Ahmadou Aly, (2013), *Les Entreprises informelles de l'Afrique de l'Ouest*, Agence Française de Développement, Banque Mondiale
- CLING Jean-Pierre, LAGREE Stéphane, RAZAFINDRAKOTO Mireille et ROUBAUD François (2012), *L'économie informelle dans les pays en développement*, Agence Française de Développement, Conférences et Séminaires, 6 décembre 2012
- DESERT Myriam, (2006), *Le débat russe sur l'informel*, Centre d'études et de recherches internationales, Sciences Po
- DORE Emilie, *Activités informelles et développement urbain : une critique à la notion de capitalisme populaire à travers le cas de Lima*
- KAMDEM Pierre, KAFFO Célestin, « *L'introduction des « motos-taxis » dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique Subsaharienne*, CIPRE
- MALDONADO Carlos, BADIANE Cheikh et MIELOT Anne-Lise, (2004), *Méthodes et Instruments d'Appui au Secteur Informel en Afrique Francophone*, Programme focal de promotion de l'emploi par le Développement des Petites Entreprises, Organisation Internationale du Travail, Genève
- MOUGOUE Benoît, (2010), « *Le secteur informel joue un rôle important d'adoption des migrants et des exclus* », CIPRE, 30 septembre 2010
- PETTANG C., VENMANDE P. et ZIMMERMANN M., (1995), *L'impact du secteur informel dans la production de l'habitat au Cameroun*- Rapport Afrique de l'Ouest 2007-2008, (Décembre 2008), *Economie informelle*, Chapitre 2.3.2.
- RENAULT, Alain GIRAUD DREAM-LCI, (2013), *Retour du stage IST-AC sur le thème AFRICAR, Enquête terrain « Alternative mobility in Africa »*
- SAHABANA Maïdadi, *Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable*
- VIDAL D., GRIMAUD E., TASTEVIN Y.P. (2012), *Low tech/High Tech, For a New Mapping of Assembly Methods*, International Workshop ARTMAP
- WILLS Gabrielle, (2009), *South Africa's Informal Economy : A Statistical Profile*, WIEGO

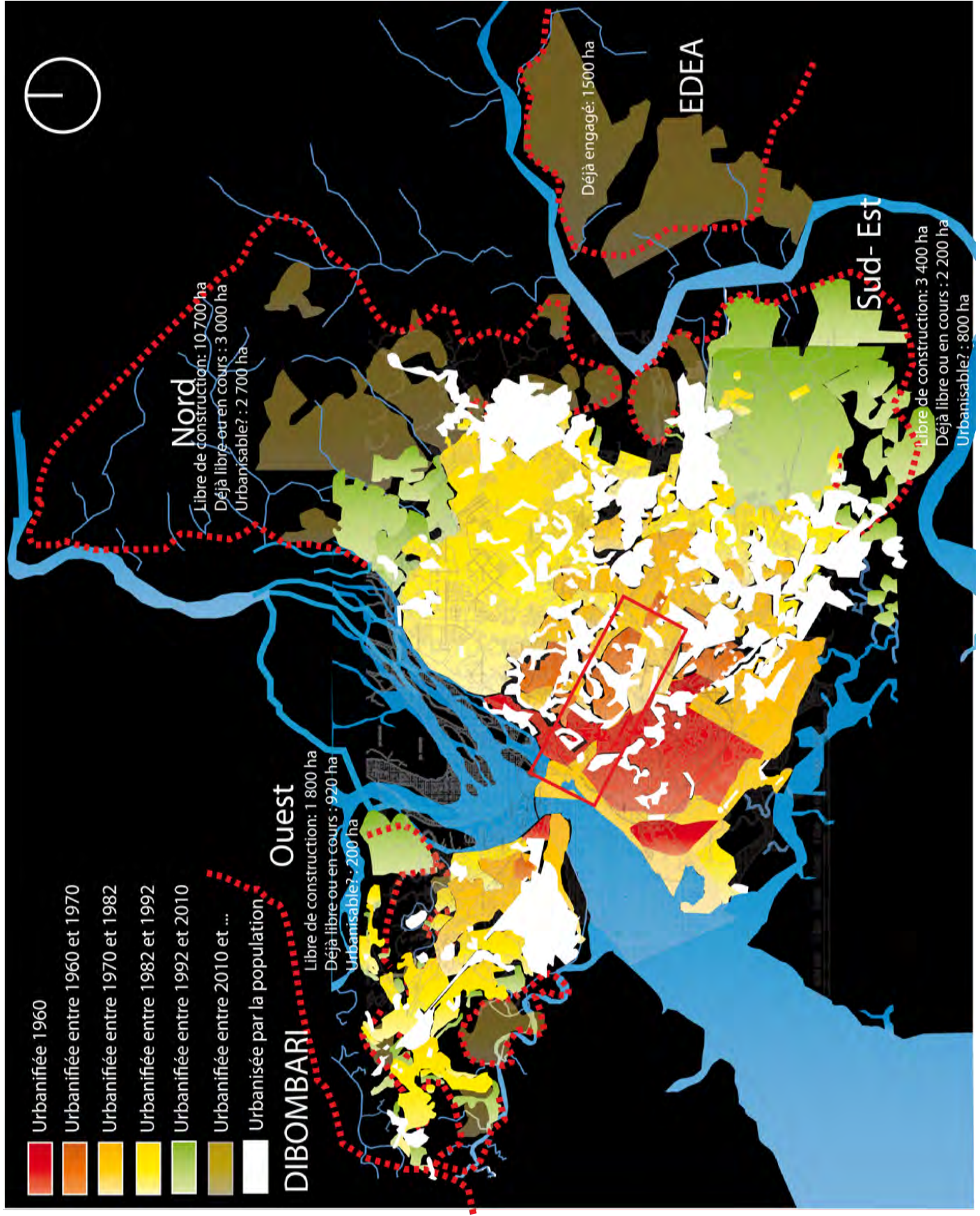
# ANNEXES

## Synthèse du Plan Directeur d'Urbanisme



Source : CUD, (2012), Plan de Directeur d'Urbanisme/Plan d'Occupation des Sols (PDU/POS)

# Evolution de l'extension urbaine planifiée et non planifiée de Douala

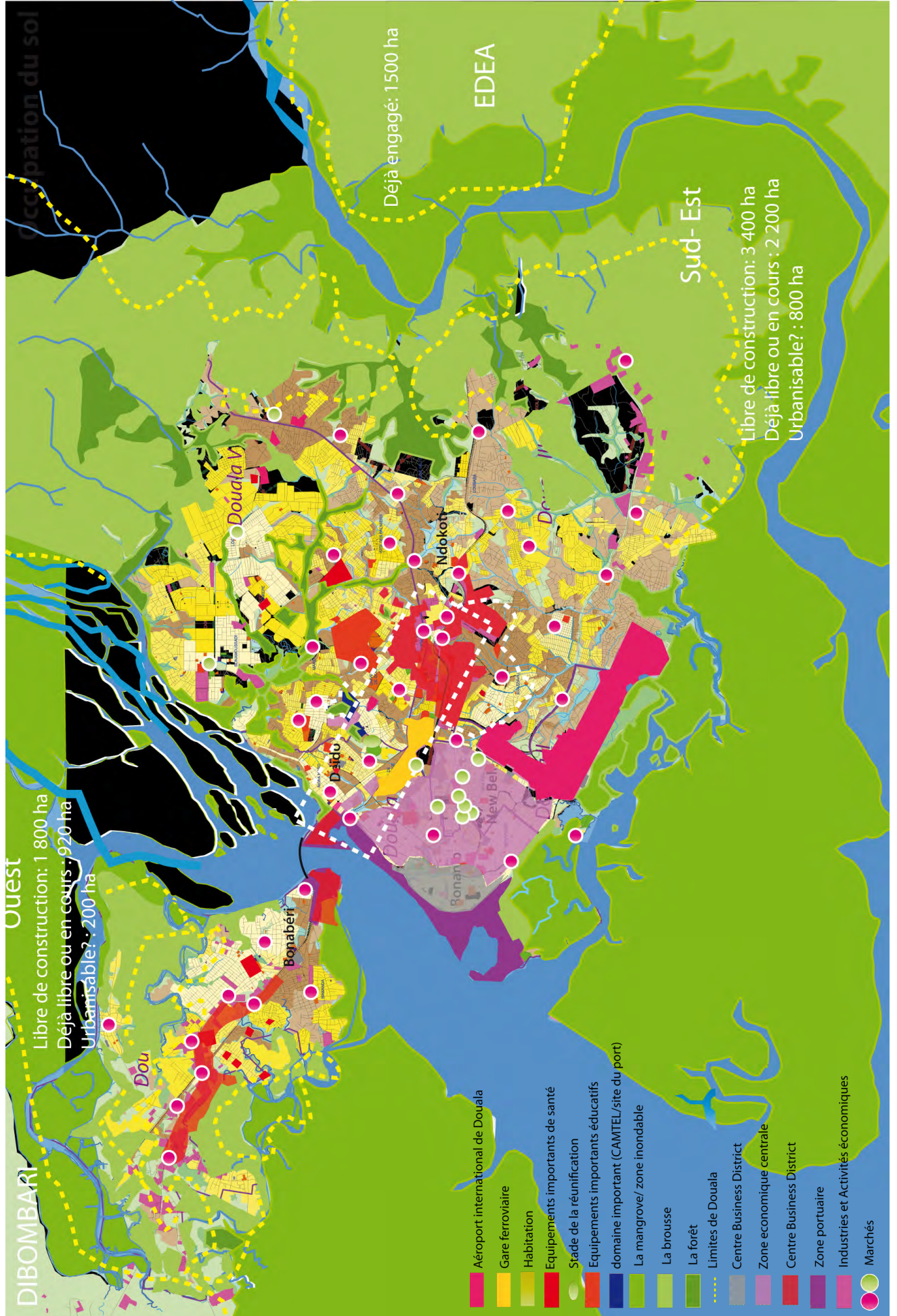


Empreinte de l'habitat non planifié sur des espaces dits « non urbanisables »



Source : Les Ateliers

# Récapitulatif des fonctions économiques de Douala



# Photo aérienne 2001



Source : Google Earth

Photo aérienne 2003



Source : Google Earth



# Photo aérienne 2009



Source : Google Earth

Berges du fleuve Wouri, lieu-dit « Base Elf »



Source : Les Ateliers

Espace boisé de la Gare ferroviaire (Bessengue)



Source : Les Ateliers

Piscine municipale (Cité SIC)



Source : Les Ateliers

Rue de la Casse (Akwa)



Source : Les Ateliers

Commerce de ferraille le long du mur de la gare ferroviaire



Source : Les Ateliers

Activité informelle de lessive (Ndogbati)



Source : Les Ateliers