



**les ateliers**  
maîtrise d'œuvre urbaine

2<sup>ème</sup> Atelier International de Maitrise d'oeuvre urbaine de Douala



Du 04 au 18 Novembre

**DOCUMENT  
DE CONTEXTE**

# DOUALA Ô MULEMA

*« nous avons la ville dans notre coeur »*

**Entre infrastructures et stratégie  
métropolitaine, quelle place  
pour le projet urbain ?**





# À PROPOS DU DOCUMENT DE CONTEXTE

Le document de contexte fut rédigé en prélude à l'atelier au mois d'Octobre 2016, avec la documentation fournie par les acteurs locaux, la recherche scientifique, les entretiens réalisés et les visites de terrains. Il est une photographie du territoire à l'intention des participants de l'atelier avec comme objectif la compréhension de la ville de Douala à différentes échelles et à travers de multiples dimensions avec des focus sur les sites d'étude que sont le Plateau Joss et Deïdo. Il ne prétend pas être exhaustif.

## ÉQUIPE DE PILOTAGE DE L'ATELIER

### **Les pilotes**

Juliette COULIBALY PARADIS, Urbaniste  
Thomas PENDZEL, Ingénieur - Réalisateur

### **Les assistants-pilotes / Rédactions**

Sarah MWADIA-MVITA, Historienne - Urbaniste  
Guy TCHAKAM, Urbaniste

### **L'équipe des Ateliers**

Simon BROCHARD, Historien - Géographe  
Veronique VALENZUELA, Géographe - Urbaniste

### **L'équipe de la CUD**

Jean YANGO, Directeur de la DEPIDD,  
Hans SIMO Chef du Département de la Planification et du Développement Urbain,  
Horcel SOKENG Chef de Service de la Planification Urbaine,  
Daline KENFACK MOMO Chargée d'Etude N°1,

# REMERCIEMENTS

Les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine remercient,

Les partenaires de cet atelier qui rendent possible sa réalisation :

- La Communauté Urbaine de Douala (CUD)
- Le Gouvernement du Cameroun
- L' Agence Française de Développement

L'équipe de CUD représentée par la Direction des Etudes, de la Planification, des Investissements et du Développement Durable (DEPIDD):

- Jean YANGO, Directeur de la DEPIDD,
- Hans SIMO Chef du Département de la Planification et du Développement Urbain,
- Prisca Lablonde TENE MBIMI Chef de Service des Transports et de la Mobilité,
- MBELLA Oscar Alain Chef de Service de la Cartographie et de la Photogrammétrie,
- Horcel SOKENG Chef de Service de la Planification Urbaine,
- Daline KENFACK MOMO Chargée d'Etude N°1,
- Joseph Magloire OLINGA Chargé d'Etudes N°3.

L'équipe de la mission exploratoire des ateliers:

- Veronique VALENZUELA, Géographe - Urbaniste
- Juliette COULIBALY PARADIS, Urbaniste
- Thomas PENDZEL, Ingénieur - Realisateur
- Christophe Bayle, Architecte-Urbaniste
- Marion TALAGRAND, Paysagiste-Urbaniste

L'équipe des Ateliers:

- Juliette COULIBALY PARADIS, Urbaniste / Pilote
- Thomas PENDZEL, Ingénieur - Realisateur / Pilote
- Veronique VALENZUELA, Géographe - Urbaniste / Cheffe de projet
- Simon BROCHARD, Historien - Geographe / coordinateur
- Guy TCHAKAM, Urbaniste / Assistant pilote
- Sarah MWADIA-MVITA, Historienne - Urbaniste / Assistante pilote

L'ensemble des membres du comité des partenaires de Douala 2016



Nous remercions chaleureusement toutes les personnes qui nous ont consacré de leur temps pour la réalisation des entretiens.

- Sylvain CLEMENT, Sous-directeur AFD Cameroun, le 05 octobre 2016
- Thierry PAEZKIEWIECZ , directeur des travaux RAZEL, le 08 octobre 2016
- Joseph Edmond OLINGA, Ingénieur, CUD/DEPIDD, le 08 octobre 2016
- Princesse Marilyn DOUALA BELL, Directrice, Doual'art, le 13 octobre 2016
- Damo DOURANDI, Ingenieur de genie civil, le 17 octore 2016
- Joseph Magloire OLINGA, Géographe, CUD/DEPIDD, le 17 octobre 2016
- Moïse EKWALA, Ecrivain, le 18 octobre 2016
- Olivier PRISO, Architecte-urbaniste, CUD/DEPIDD, le 19 octobre 2016
- Danielle DIWOUTA-KOTTO, Architecte, le 19 octobre 2016
- Caroline NGOUEGNI, Médiatrice socio-culturelle, Doual'Art,le 20 octobre 2016
- Sylvain NJO EKABOUMA, Chef de Bonateki, le 24 octobre 2016
- Hiledegarde LOBE, Radio communautaire de Deïdo, le 24 octobre 2016
- Isabelle NGROUND BLACK, Architecte, le 25 octobre 2016
- Eugène EKEKE, Habitant de Douala, le 26 octobre 2016
- Jean-Marcel MOUKOKO, Association Matumba, le 27 octobre 2016

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. Ainsi que les Doualais rencontrés pour leurs soutiens, leurs sourires et leur amitié.



# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

## **PARTIE II: LES IDENTITES URBAINES, CULTURELLES ET**

### **HISTORIQUES** P.8

A. LA GEOGRAPHIE, PREMIER FACTEUR HISTORIQUE P.18

B. HISTOIRE COLONIALE ALLANT BOULEVERSER LA GEOGRAPHIE  
URBAINE P.20

C. CONDITIONS ET CONSEQUENCES DE L'EXTENSION  
DE LA VILLE CONTEMPORAINE P.26

## **PARTIE II : PLATEAU JOSS** P.32

A. PLATEAU JOSS...UNE PREMIERE HISTOIRE P.33

B. UN ESPACE A VOCATION ADMINISTRATIVE ET ECONOMIQUE P.37

C. SECTEUR OUEST DE JOSS. PROJET ET PROJECTION DU FUTUR  
CENTRAL BUSINESS DISTRICT DE DOUALA P.41

## **PARTIE III : DEÏDO** P.46

A. UN PÔLE D'EQUILIBRE ECHELLE MACRO P.47

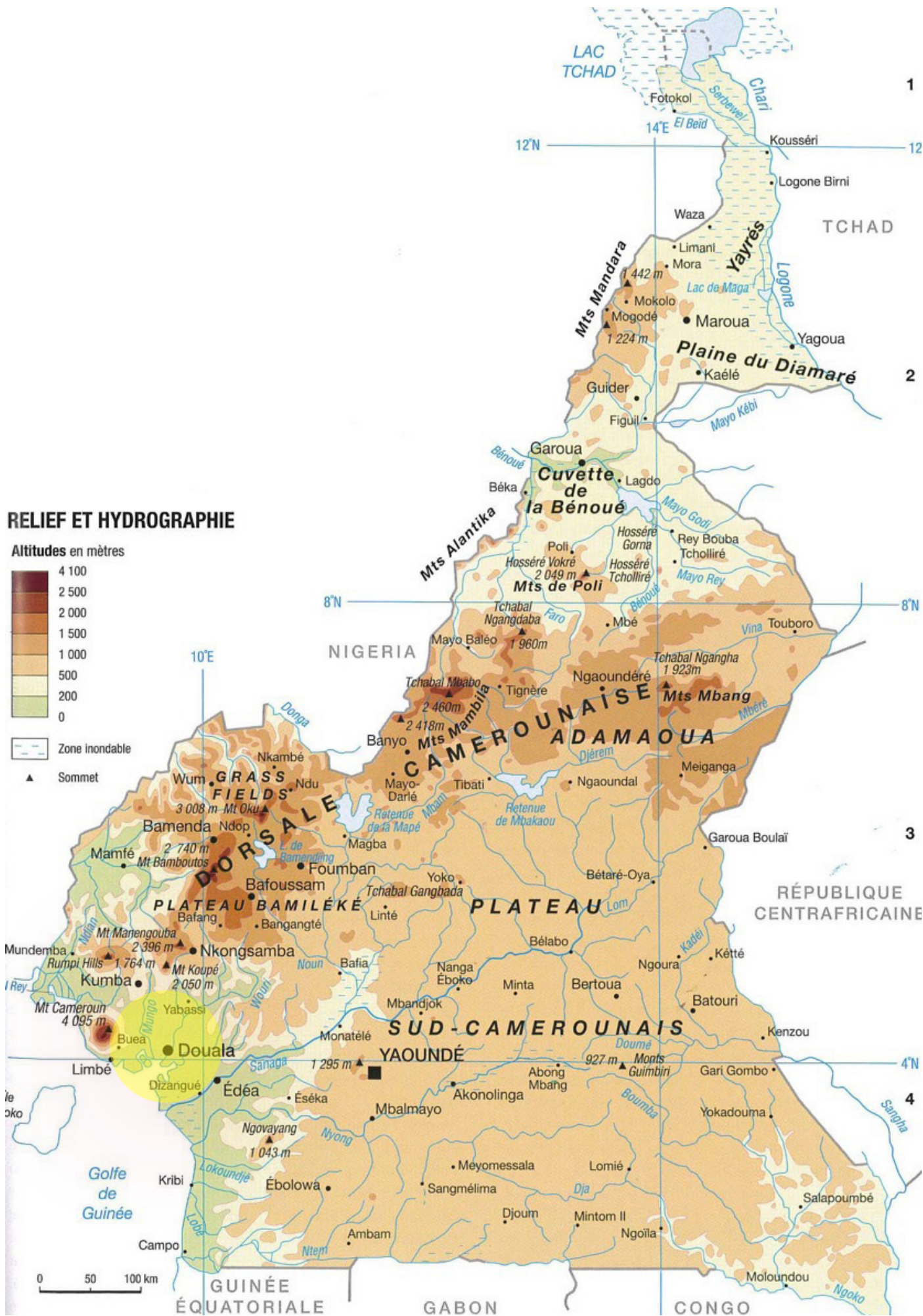
B. PORTE D'OUVERTURE SUR LA COLONE VERTEBRALE  
DE LA VILLE (AXE BONABERI - DEÏDO-NDOKOTI) P.53

C. DEÏDO, UN QUARTIER SAWA EN MUTATION P.57

# INTRODUCTION







Relief et Hydrographie du Cameroun



## POURQUOI UN DEUXIÈME ATELIER DE MAITRISE D'OEUVRE URBAINE ?

La ville de Douala, capitale économique du Cameroun, est confrontée à quatre enjeux identifiés dans la stratégie de développement de Douala, à savoir :

- Comment améliorer les conditions de vie et d'activité des 3.000.000 d'habitants de la ville existante tout en accueillant 100.000 nouveaux habitants par an ?
- Comment réconcilier une ville à l'identité malmenée et en améliorer la gouvernance autour d'une vision commune et une intervention concertée des différents partenaires ?
- Comment améliorer la compétitivité économique d'un territoire à vocation industrielle en ménageant le développement d'un centre urbain métropolitain ?
- Et comment faire de Douala une ville pilote en matière d'environnement ?

En 2013, un atelier avait été organisé à Douala à la demande de la Communauté Urbaine pour répondre aux défis que le secteur informel soulève pour l'organisation et le développement durable de la ville. Ce travail a permis d'assumer le rôle incontournable de l'informel pour l'équilibre de la ville et d'esquisser des solutions pour qu'il en grève moins le fonctionnement (formation, Micro-financement, accompagnement social, structuration de filières ...). Les propositions ont aussi souligné l'émergence d'un centre-ville multipolaire dépassant les limites dans lesquelles l'histoire et la planification l'avaient cantonné.

Afin d'aller plus loin, certaines propositions des participants en 2013 avaient insisté sur l'échelle urbaine de certains projets. Les actions proposées, qui servent de point de départ à ce nouvel atelier portent sur :

- La mutation foncière des grandes emprises industrielles et logistiques au cœur de la ville
- La valorisation du réseau de drains pour améliorer la desserte des quartiers
- La tête de pont du Wouri : le pôle paysager et symbolique (fort potentiel de développement avec l'ouverture du nouveau pont sur le Wouri)
- Les liens avec le secteur formel qui offre des entrants et des débouchés pour le secteur informel
- L'aménagement d'espaces et de services adaptés aux besoins des acteurs des micro-entreprises
- La mise en œuvre d'une gestion participative

A l'heure où la transformation de plusieurs lieux stratégiques de Douala est initiée et accélérée par la pression foncière et d'importants investissements en infrastructures, la Communauté Urbaine de Douala souhaite prolonger l'expérience des ateliers de 2013 pour esquisser la future organisation paysagère, urbaine et symbolique d'une ville multipolaire, à l'échelle d'une métropole multimillionnaire, et plus en rapport avec le fleuve Wouri, sa matrice.

Douala est en cours de structuration d'une stratégie métropolitaine, que différents documents sont venus affirmer tels que le CDS, le PDU et le nouveau POS. Ces différents documents ont été élaborés afin de rattraper le retard de la ville dans ses processus d'urbanisation.

**Le CDS :City Development Strategy.** C'est un outil de prospective, élaboré par la CUD avec l'appui de Cities Alliance et du soutien financier de la Banque Mondiale et de la Coopération Française afin de définir une vision commune et un programme d'ensemble des actions et des stratégies coordonnées de l'ensemble des opérateurs.



## Prolématiques générales de la ville



**Le PDU : Plan de Directeur d'Urbanisme.** Il fixe les orientations fondamentales du territoire urbain de Douala. Il donne la destination générale des sols et la programmation des équipements.

**Le POS : Plan d'Occupation des Sols.** Il fixe l'affectation des sols et les règles qui la régissent sur le moyen terme (dix à quinze ans). Il définit le périmètre de chacune des zones d'affectation, et édicte, pour chacune d'elles, les règles, restrictions et servitudes particulières d'utilisation des sols.

Ces documents sont le support sur lesquels cinq projets d'envergure métropolitaine sont actuellement en cours.

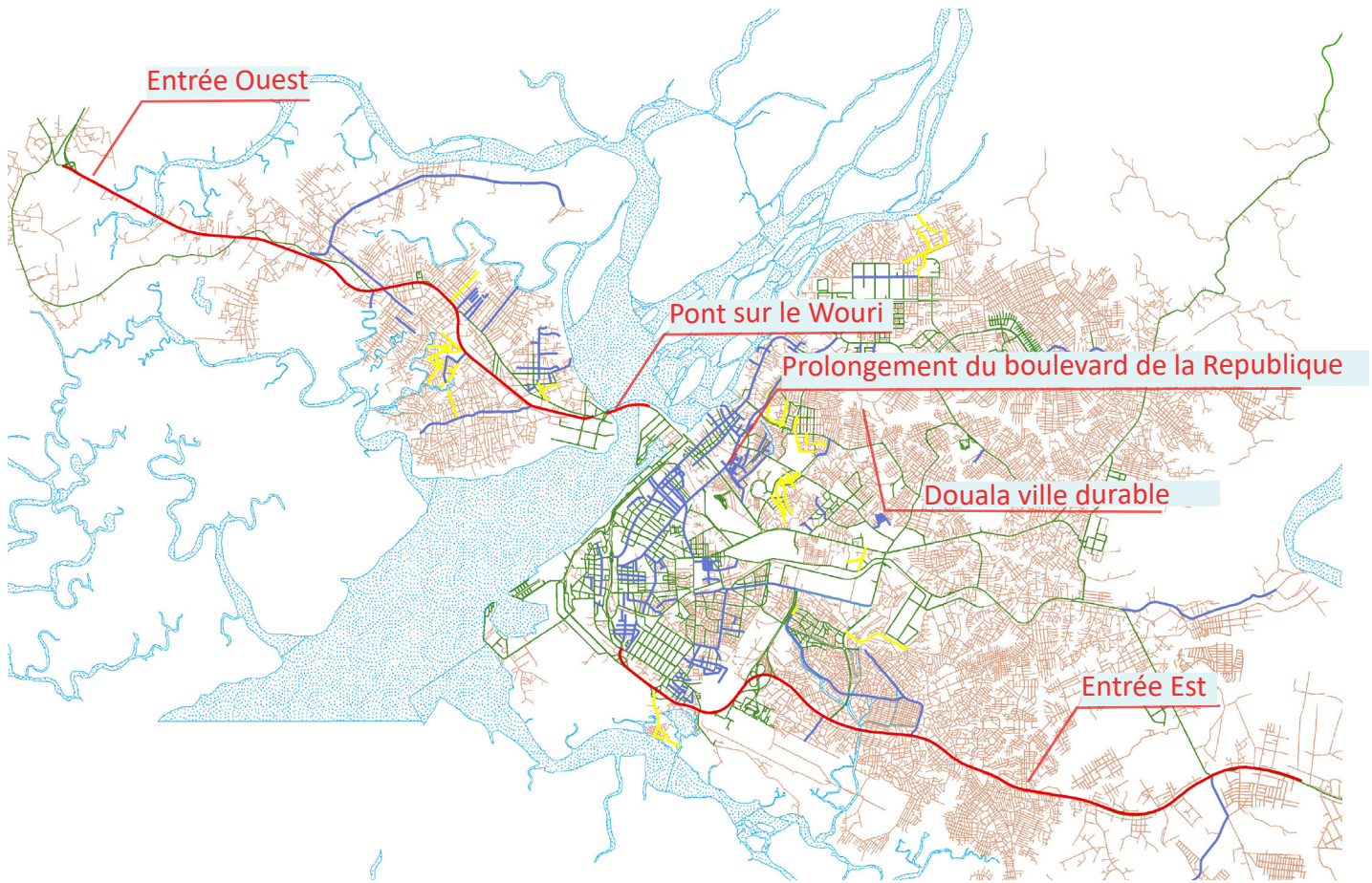
- Projets de drainage. L'importante pluviométrie durant la saison des pluies est propice aux maladies hydriques, dont le paludisme qui continue de faire des ravages, ainsi qu'aux inondations. Un Schéma Directeur d'Assainissement, en 2005, a priorisé les interventions sur les zones d'habitat densifié. 42Km de canaux réaménagés sont prévus depuis l'exutoire en milieu naturel jusqu'aux secteurs en amont.
- Aménagement des accès Est et Ouest. Douala est une ville congestionnée du point de vue des accès routiers, et dont la traversée d'est en ouest est difficile. Cette traversée correspond à un itinéraire interurbain crucial à l'échelle du pays. La croissance urbaine et démographique nécessite d'avoir des réseaux routiers plus calibrés pour accompagner la hausse des flux. Les migrations pendulaires et les circulations de poids lourd seront alors facilitées au travers du réaménagement de deux axes routiers, sur plusieurs kilomètres à l'Est et à l'Ouest de la ville.
- Prolongement du boulevard de la République. Ce projet 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 », créant un axe nord-sud. Il permettra de désengorger la route parallèle le long de la côte, partant du rond-point Deïdo, qui est la seule à permettre un accès à Douala nord, et souffrant matin et soir d'embouteillages.

- Douala ville durable. Il s'agit d'un projet pilote sur la zone inondable qu'est le quartier Maképé Missoké. La finalité est d'y faire un quartier innovant en y incluant les objectifs du développement durable.
- Pont sur le Wouri. Ce nouveau pont jouxte l'unique pont actuel. Plus encore que pour les pénétrantes, il cumule les fonctions urbaines et interurbaines. C'est un chantier d'envergure nationale, en partie financé par l'aide française au développement.

Ces projets s'inscrivent dans un ensemble de problématiques urbaines et environnementales présentes sur toute la ville :

- Mobilité : 80% de déplacements piétons mais une voirie dédiée à 80% à la voiture.
- Voirie et trottoirs dégradés : pas d'espace public praticable, rendant difficile son partage entre les différentes activités économiques, circulatoires et piétonnes.
- Inondabilité et drainage des eaux pluviales : mauvais usages des drains, urbanisation informelle sur des terrains inondables.
- Ecologie et déchets : pollution atmosphérique, absence de filière de traitement des déchets et insuffisance des collectes des déchets, insalubrité croissante, insuffisance du réseau d'égout pour l'évacuation des eaux usées.
- La gestion foncière : bien que le régime foncier reste complexe, du fait de la difficile identification des propriétaires privés, les terrains fonciers publics (issus des expropriations et de leur passage en Déclaration d'Utilité Publique) ne sont pas encore porteurs de projets d'intérêt public et collectif.



Grands projets en cours



Plateau Joss et Deïdo, les deux sites d'études

- La question des logements, aussi bien dans leur nombre encore insuffisant face à l'expansion démographique, que dans la qualité de ceux-ci, très souvent vétustes.

Tous les quartiers de la ville sont concernés par ces problématiques, nécessitant aussi bien des projets d'infrastructures que des projets urbains d'accompagnement.

L'atelier 2016 propose une réflexion multi-scalaire sur la ville de Douala : repositionner Douala dans son cadre régional, et à l'échelle de l'agglomération, poser son regard sur l'armature multipolaire de ville, proposée par les documents de planification, qui visent à orienter le développement de la ville.

Les territoires d'investigation et de proposition pour l'Atelier 2016 sont Deïdo et le Plateau Joss, car la nature de leur très prochaine évolution déterminera le rapport de la ville avec sa population. En effet, ils sont les supports d'une nouvelle structure urbaine en pleine émergence.

Joss doit accueillir le futur Central Business District selon le PDU et Deïdo se verra renforcée comme un important centre urbain. Les vocations de ces quartiers, ne doivent pas entrer en conflit, voire en concurrence, mais au contraire, se compléter dans leurs développements. De plus, les projets réalisés sur ces espaces pourront avoir un rayonnement à plus large échelle (spatiale et temporelle), pouvant alors inspirer d'autres modalités de développement urbain, plus durables, plus innovantes et plus inclusives envers les usages et les populations concernées.

Bien que ces centres soient identifiés à l'échelle de la planification, il n'en demeure pas moins des « vides » ou des questionnements concernant leur intégration dans le tissu urbain. Cette intégration pourrait être pensée de façon plus sensible et moins technique, liée à une stratégie d'ensemble au-delà des quartiers identifiés.

Elle passerait également par une autre manière d'articuler les échelles de la planification, des infrastructures et des usages urbains. Bien que des initiatives de quartiers soient présentes, elles ne sont que peu relayées par les autorités publiques et ne semblent pas faire force de proposition dans la conception des projets de planification. La multiplicité des acteurs publics et privés, des initiatives institutionnelles et associatives ne trouvent pas toujours de correspondance, ni de moyens de dialogue ou de fécondation.

Nous pourrions donc interroger la notion de projet urbain, aussi bien dans ses aspects opérationnels que méthodologiques. Ce deuxième atelier a pour ambition d'avancer des propositions opérationnelles et des méthodologies spécifiques à chacun de ses quartiers. Les projets pourront ainsi se nourrir de leurs spécificités politiques, sociales et économiques

Quatre thématiques sont identifiées pour entrer dans le sujet de l'atelier :

Le fleuve et la géographie

Les centres historiques

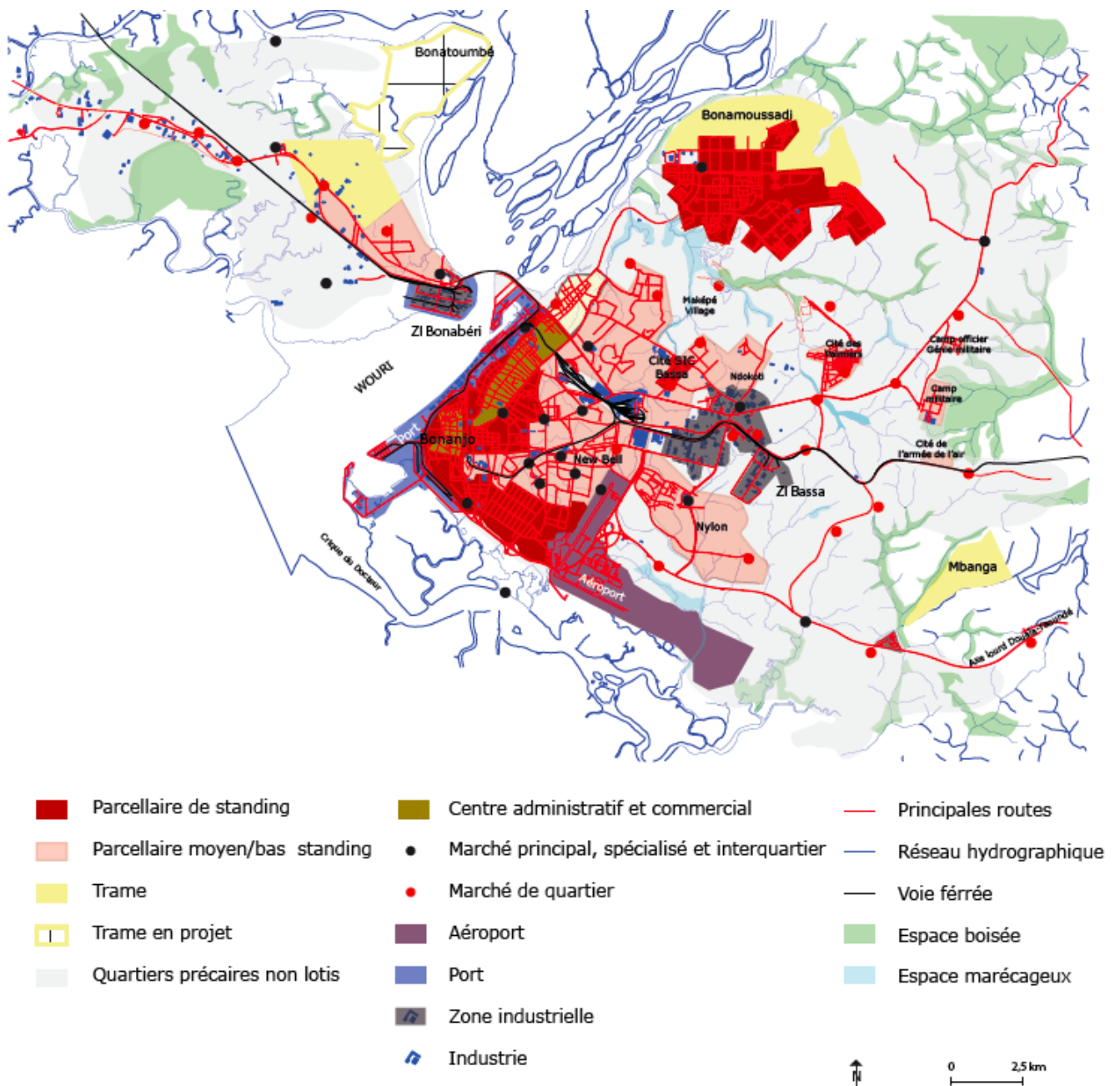
La hiérarchie des centres urbains

Les infrastructures

Comment alors passer de la stratégie planificatrice à l'action urbaine sur cette ville en rapide mutation? Comment articuler les enjeux métropolitains dans des quartiers déjà denses en intégrant les populations existantes et en répondant à leurs besoins ? Comment les nouveaux espaces fonciers appartenant à la collectivité territoriale peuvent être des espaces pour des projets à vocation publique et pas que économique ? Comment permettre aux populations d'être également des acteurs du développement urbain ? Comment améliorer le quotidien des Doualais, afin qu'ils aient encore la ville dans leurs cœurs ?



Ce document de contexte se présentera en trois parties :  
 La première partie aborde les identités historiques, urbaines et culturelles de Douala  
 .Puis, en deuxième partie, le document élabore une description du plateau Joss dans son histoire, ses évolutions et ses usages. Enfin, est dressé un état des lieux de Deïdo comme interface entre le fleuve et la ville



Carte d'occupation de l'espace urbain



**PARTIE I :**

# **Les identités urbaines, culturelles et historiques**





Douala, centre économique du Cameroun, se situe dans la région du Littoral. La Région du Littoral a une superficie de 20.220km<sup>2</sup><sup>1</sup> et compte environ 4 millions d'habitants. La région est divisée administrativement en quatre départements et trente arrondissements. La division administrative des départements correspond aux limites des bassins versants des fleuves Sanaga, Wouri et Moungo.

La région du Littoral est également est également la région la plus urbanisée du Cameroun, elle compte 15% de la population nationale. Cette urbanisation plus importante s'explique par la présence des activités industrielles, portuaires et de services. On y compte 37% des entreprises du pays, 68% des grandes entreprises, 57% des moyennes entreprises et 50% des emplois.

La ville de Douala est le chef-lieu du département du Wouri. On y dénombrait en 2005, 1.931.977 millions d'habitants<sup>2</sup>, sur une superficie de 1.000km<sup>2</sup>. En estimant le taux annuel de croissance de la population à 4% en 2016 celle-ci serait de 2.800.000 habitants.

La présence de nombreux acteurs économiques, des infrastructures industrielles et de la majorité des emplois nationaux, font de Douala la capitale économique du pays, une plateforme d'échanges au niveau national, régional et international.

Si Douala se caractérise par sa prédominance économique, il y a d'autres identités plus géographiques, historiques et culturelles qui définissent également cette métropole.



Villages originels Duala

<sup>1</sup>Chiffres repris du document de contexte 2013

<sup>2</sup>Recensement General de la Population et de l'Habitat (RGPH), 2005

## A. LA GÉOGRAPHIE, PREMIER FACTEUR HISTORIQUE

Vaste plan d'eau abrité et couvert de mangroves, l'estuaire du Wouri est un lieu d'enjeux capital, aussi bien pour les populations autochtones, migrantes et coloniales.

Le Wouri, long de 160km, est drainé par deux affluents principaux : le Nkam, provenant des montagnes de la partie nord-ouest du bassin (Bamboutos - Manengouba) et du plateau Bamiléké ; la Makombé, provenant des régions de Bangangté, Ndikinimeki et Ngambé.

Au confluent de ces deux rivières, le cours d'eau prend le nom de Wouri. À Nono, en aval de Yabassi, le Wouri reçoit un affluent important : la Dibombé, qui draine le flanc sud du Manengouba, les Monts Koupé près de Loum et la région de Mbanga.

Avant d'être nommé Wouri, ce cours d'eau a une histoire intimement liée à l'histoire nationale. Jadis, le fleuve Ewodi, du nom d'une localité abritant le lit du fleuve, a été transformé en Wouri. En 1472, les marins du navigateur portugais Fernando Pó entrent dans l'estuaire du Wouri, s'extasient devant l'abondance des crevettes dans le cours d'eau qu'ils nomment en conséquence Río dos Camarões, ce qui signifie en français « rivière (ou fleuve) aux crevettes ». Ainsi, du XVI<sup>e</sup> siècle au début du XX<sup>e</sup> siècle, le fleuve a connu différentes dénominations, en lien avec le destin national.

Les Portugais nommèrent Douala et ses environs Rio dos Camarões, ce qui correspondra à Rio dos Camarones pour les Espagnols. Pour les Allemands, ce sera Kamerun, les Britanniques l'appelleront Cameroon et les Français, Cameroun, donnant alors une appellation finale au fleuve pour un plus large territoire.

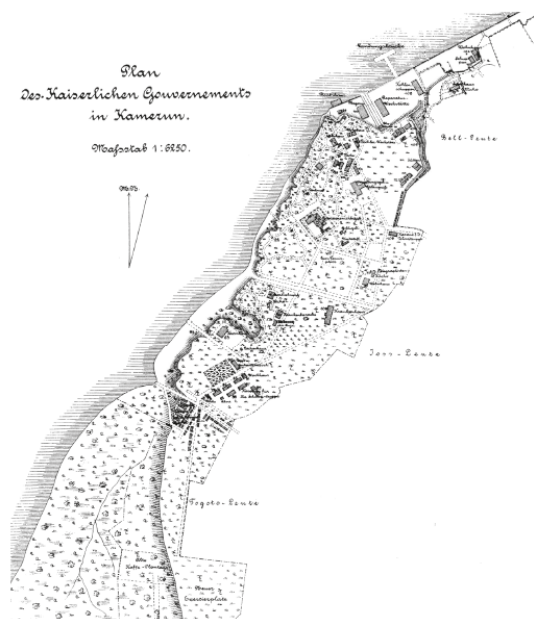
De plus, au XVI<sup>e</sup>, des populations Bantoues situées sur le fleuve Zaidi (fleuve Congo) fuient la traite négrière pour s'installer sur l'estuaire du Wouri. L'estuaire du Wouri voit également différents peuplements, qui vont contingenté le développement urbain durant les siècles à venir. A partir du XVI<sup>e</sup>, les migrations internes s'intensifient autour de l'estuaire. Les peuples Bakoko et Bassa des plateaux de l'Adamoua s'y installent, et servent d'intermédiaires avec les populations autochtones Dualas. Ces derniers, vivant surtout de la pêche, s'installent surtout sur la rive gauche du fleuve, et occupent trois plateaux : Joss, Bassa et Logbaba. Ces tribus forment le groupement de base de la ville. Le clan Bell qui s'installe sur le plateau Joss, le clan Akwa sur la partie centrale, et les clans Ebelle et Bonamouang s'installent sur la rivière Mbanya au nord. Bien que les quartiers duala et bassa étaient regroupés en village distincts et séparés par des champs cultivés, la quasi-totalité de la frange littorale appartenait aux populations duala. La ville actuelle porte encore les noms de ces clans, bien que la géographie ait été modifiée par le fait colonial.

L'estuaire et plus particulièrement le plateau Joss bien situé dans son accès à l'embouchure, fut l'objet d'une intense prédation lors de la pénétration des premiers Européens. Cet estuaire a été et demeure encore un lieu d'échanges commerciaux. Le 12 juillet 1884, un accord est signé entre des compagnies commerciales allemandes (Woerman Line) et les autorités des villages Bell, Deïdo et Akwa. Cet acte permet l'installation des Européens sur leurs terres et dans leurs quartiers.

Le premier quartier européen est installé sur le

plateau Joss, expropriant alors les populations du plateau. Afin de symboliser cette nouvelle vitrine européenne, d'importants travaux furent réalisés sur l'estuaire du Wouri : bâtiments administratifs, maisons d'hébergement pour les nouveaux arrivants, maisons de commerces, voiries, espaces de loisirs.

Ces aménagements constituent le point de départ d'une nouvelle urbanité allant devenir la future métropole doulaïse.



Plan de Doula en 1896



Toponymie des territoires littoraux dualas



## B. L'HISTOIRE COLONIALE ALLANT BOULEVERSER LA

### GÉOGRAPHIE URBAINE

C'est à partir du plateau Joss, siège de l'administration coloniale allemande, que débutera l'extension spatiale de la ville. La structuration de la capitale coloniale débute par l'expropriation des populations autochtones en 1906. La défaite allemande à la Première Guerre Mondiale, et le traité de Versailles dépossèdera l'Allemagne de ses colonies africaines, désormais partagées entre la France et la Grande-Bretagne. La partie occidentale du pays passe sous domination britannique et la partie orientale, dont Douala, passe dans le giron français.

Bien qu'un premier plan d'urbanisme soit élaboré par les Allemands en 1910, le changement d'administration n'entravera pas la dynamique urbaine. En 1925, un plan directeur d'urbanisme délimitant le périmètre urbain est mis sur pied, avec une réorganisation des groupes culturels dans l'espace urbain. Le clan Bell, exproprié du plateau Joss, sera installé à New-Bell. Bien que l'administration coloniale française souhaite réorganiser le quartier New-Bell, les résistances locales permettent de concilier le droit foncier coutumier à la nouvelle organisation coloniale de l'espace.

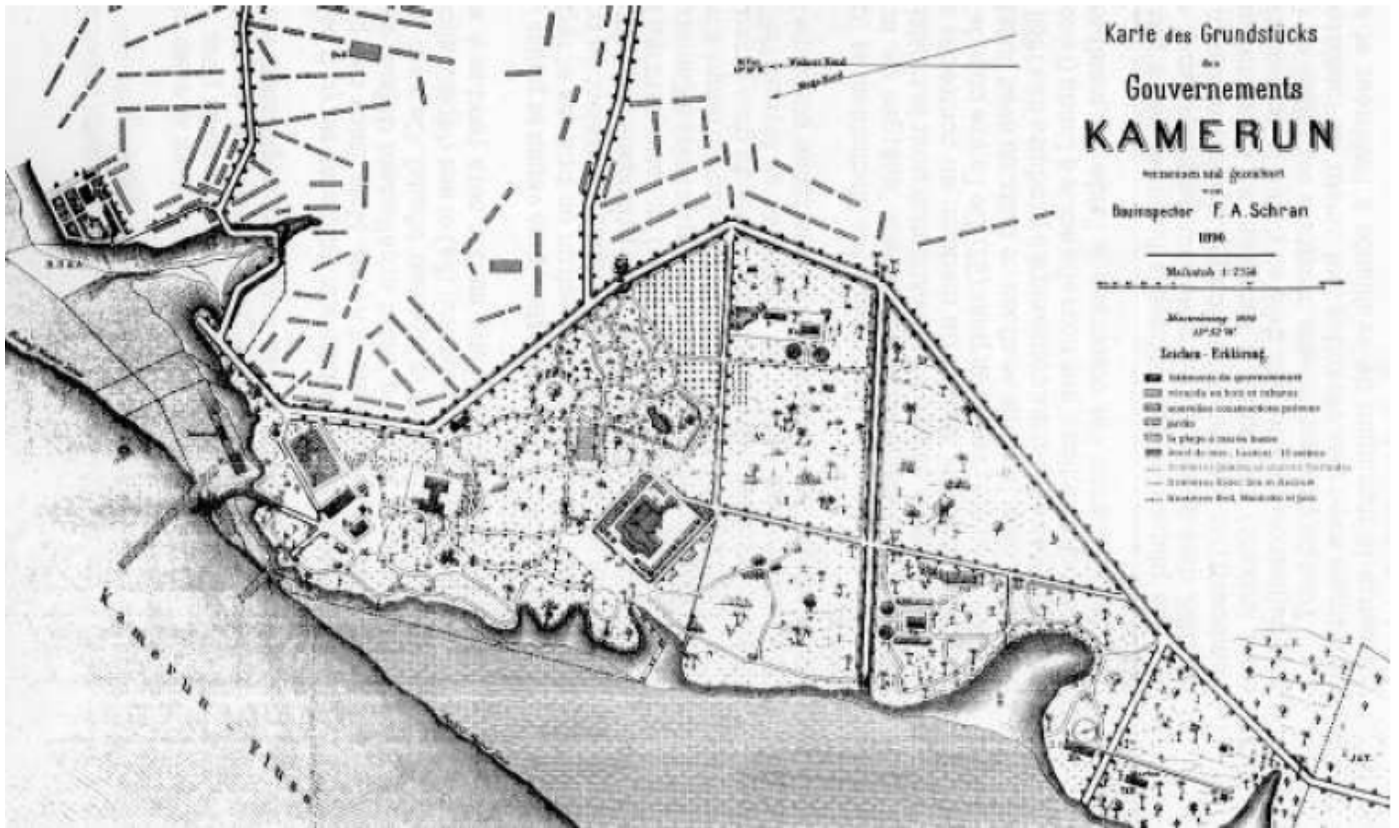
Ce bouleversement de la géographie urbaine liée au fait colonial fonde également les premières pratiques de planification urbaine. Depuis la signature du premier traité commercial en 1884, la présence coloniale allemande, puis française, tend à une pleine possession du foncier en écartant les propriétaires coutumiers, afin d'y implanter des grosses infrastructures pour l'économie coloniale. La localisation du port, sur le plateau Joss, et la construction d'un réseau ferroviaire fondent les premiers éléments de planification. Le tracé de ces emprises nécessite l'expropriation des populations

autochtones et leur déplacement vers les terres intérieures. La première coupure de la ville originelle avec le fleuve est en train de s'opérer.

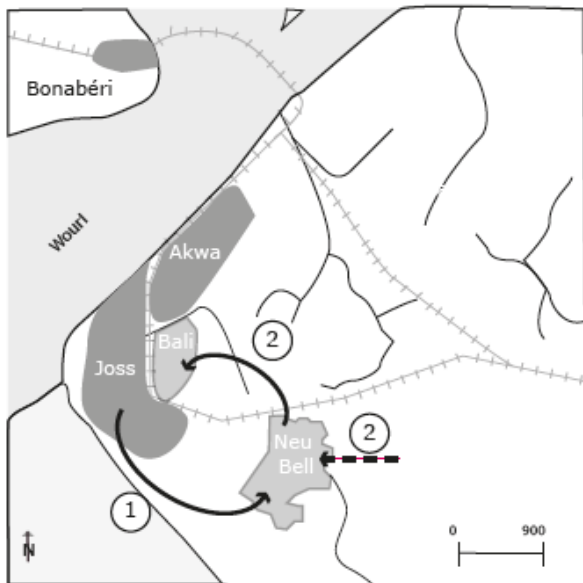
Sur la rive gauche, ce projet nécessite une plus grande consommation d'espace urbain, afin d'agrandir le territoire terrestre et maritime allemand. A partir de 1906, le nouveau plan d'urbanisme *Gross Duala* est entamé et confisque aux Dualas leurs territoires littoraux. Ce plan, finalisé en 1914, découpe la ville en secteur ethnique, et se fonde sur une logique hygiéniste et ségrégationniste. Sur le plateau, la ville européenne, sèche, lisse et purifiée. Une zone *non aedificandi* (Freie Zone) d'un kilomètre de long, marque la limite avec la ville autochtone. Les documents d'urbanisme prévoient des nouveaux lotissements que sont New Bell, New Akwa, New Deido, afin d'accueillir les populations expropriées de leurs territoires d'origine.

Ce plan d'urbanisme est fortement décrié par les populations autochtones, expulsées de leurs terres. Bien que l'accord commercial de 1884 permettait l'installation des Européens, les propriétés devaient rester aux mains des Dualas. Cette résistance sera réprimée par les Allemands, qui emprisonnent intellectuels et notables dualas. Des figures politiques émergent de cette lutte : Rudolph Duala Manga Bell, chef des Dualas, et Adolf Ngooso Din, secrétaire général du Ngondo, sont pendus en 1914.

La défaite allemande à l'issue de la Première Guerre Mondiale, et le changement de l'administration coloniale, met fin à ce plan d'urbanisme, mais permet d'autres modes d'expropriation foncière. De façon plus fine, la colonisation française maintient la ségrégation



Premier plan d'urbanise de Kamerunstatdt sur le Plateau Joss



Mise en œuvre partielle : synthèse des déplacements

- ← Déplacement des autochtones expropriés
- ←- - Arrivée des allogènes
- Zone urbanisée au cours du processus
- ② Etape de déplacement



Déplacements des dualas

Bâtiment de la compagnie commerciale allemande Woermann

spatiale à partir de considérations hygiénistes, également en vogue dans les villes européennes. Un effort est également porté aux travaux d'embellissement avec la création de parcs-jardins, sur le plateau de Bell, à Akwa et Bali.

Cette nouvelle restructuration de l'espace urbain nécessite de nouveaux régimes fonciers. Les nouvelles migrations urbaines d'autres populations camerounaises et européennes nécessitent de reconsidérer les périmètres de la ville et les modalités d'extensions des quartiers coloniaux et africains. Ainsi, en 1926, un nouveau plan d'urbanisme vise à relancer le processus de planification. Le quartier de New Bell ne figure pas dans le périmètre, car c'est un bien collectif du clan Bell. Néanmoins, les migrations nouvelles d'autres populations camerounaises et africaines se font sur New Bell, soulevant un important problème foncier. Ces populations, allogènes, ne peuvent avoir de titre de propriété foncière, les Bell réclament les indemnités dues à la confiscation de leurs terres par les Allemands. En réponse, les autorités coloniales lotissent le quartier Bali sur un vaste plateau aéré, à proximité du quartier européen mais séparé de celui-ci par la ligne de Chemin de Fer du Centre aménagé dans la vallée de Besseke.

Il s'agissait de constituer un quartier autochtone répondant aux critères de l'urbanisme hygiéniste. Dans le même temps, les populations allogènes vont progressivement s'installer à New Bell qui se vide de ses populations dualas. Il faut attendre 1966 pour que New Bell soit déclaré propriété de l'Etat, sans pour autant améliorer les conditions de l'urbanisation de ce quartier.

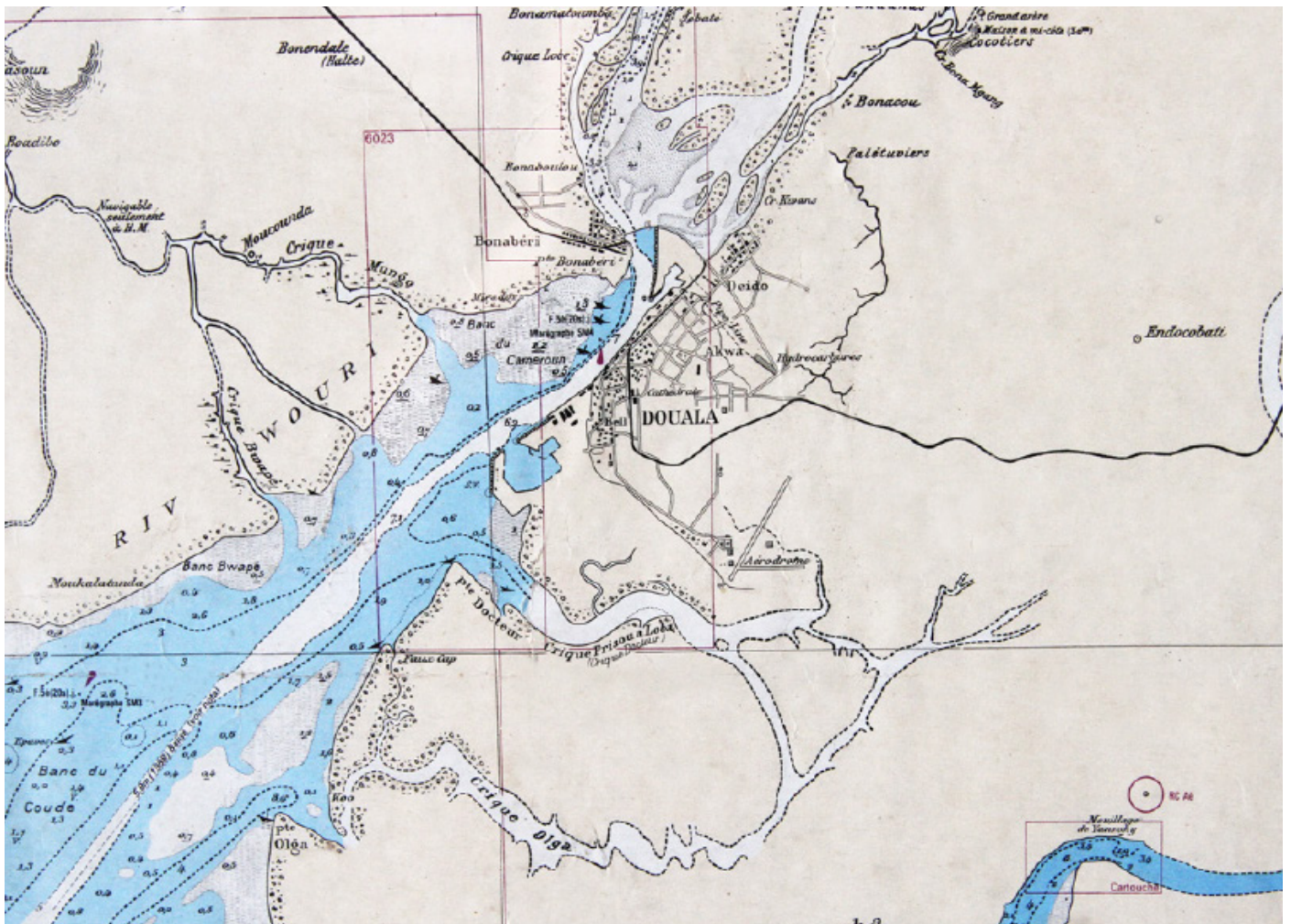
Jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, la ville se densifie. Les noyaux initiaux urbains se regroupent, à l'exception de Deïdo qui garde encore actuellement ses noyaux villageois. La période qui s'en suit, jusqu'à l'indépendance,

la France va changer son vocable territorial et colonial : les colonies deviennent des territoires, l'empire se transforme en Outre-mer et les indigènes sont des citoyens potentiels. Afin de renforcer les liens entre la métropole et les territoires africains, les autorités coloniales sont chargées d'élaborer une nouvelle doctrine en matière d'habitat et d'urbanisme. Le Comité de l'urbanisme et de l'habitat propose pour Douala, deux plans d'urbanisme axés sur le développement des industries, des transports, aussi bien sur la zone portuaire que dans les quartiers coloniaux.

En 1950, Henri-Jean Calsat, architecte et urbaniste, propose une transformation du plateau Joss dans une approche moderniste. Dans son périmètre d'agglomération, la ville coloniale et la ville des Dualas étaient incluses dans la réflexion. Le zoning, simplifié, proposait de conserver la séparation de la ville en deux parties par la ligne de chemin de fer : au sud, une zone résidentielle pour les populations européennes et au nord, une zone résidentielle pour les populations africaines. En plus de la réflexion, des infrastructures furent réalisées :

- L'accélération et la modernisation du port de Douala
- La construction des ateliers et dépôts des chemins de fer dans la vallée du M'Boppi
- La construction en 1951 du pont sur le Wouri pour relier la rive droite avec les superficies agricoles riches du Cameroun. Le pont est achevé en 1955.
- L'organisation de zones d'activités secondaires avec le renforcement du commerce dans la zone de New Bell





Plan de Douala 1925



Place du Gouvernement



Course de pirogue sur le Wouri pour le 14 juillet 1930



Gare de Douala

Cette période voit également la population de Douala augmenter. De 50.000 habitants en 1945, la ville compte désormais 120.000 habitants<sup>1</sup>, où les « étrangers » sont plus nombreux que les Dualas. De nouveaux ensembles de logements sont édifiés pour recevoir cette nouvelle main d'oeuvre :

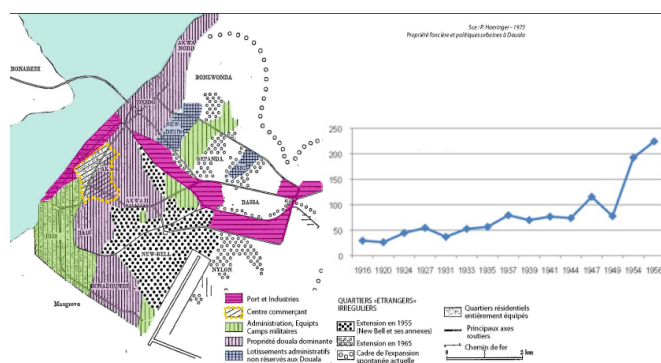
- La cité Chardy en 1951, à proximité de la gare de Bassa, où la Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun réalise un lotissement de 34 logements sur 4ha.
- La cité SIC à Bassa en 1955, comprenant 620 logements sur 30ha
- La Cité des douanes à Koumassi en 1956 : une opération d'habitat individuel groupé ayant permis la construction de 90 logements sur 2,5ha pour les agents des douanes

En 1955, Douala devient une commune de plein exercice. L'urbanisation s'y fait sur trois secteurs. D'abord un secteur européen à Bonanjo et Bonapriso, la poche urbaine de New Bell concentrant une grande partie de la population urbaine, et les quartiers d'Akwa, Deïdo et Bonabéri pouvant être densifiés par la suite. Le quartier de New Bell souffre d'un manque d'équipements publics de base. Un projet de viabilisation devait y être réalisé, mais abandonné faute de moyens.

En 1959, Jean Dorian, architecte et urbaniste, propose un nouveau plan sans transformer le zoning mais en modifiant certains quartiers et créant des nouveaux ensembles urbains. Il comprend à la fois un plan directeur et un programme d'aménagement. Le plan directeur définit les emprises réservées à la voirie, les espaces libres et les servitudes publiques. Quant au programme d'aménagement, il détermine les règles et servitudes hygiéniques, historiques et esthétiques. Trois zones sont établies afin de définir les fonctions de la ville :

- Les zones d'habitations, comprenant la zone A pour les habitations, les résidences et le commerce, (Bali et bordure du fleuve), la zone B dédiée aux habitations et à l'artisanat (Deïdo, New Bell et Bonabéri) et la zone C accueillant les constructions traditionnelles (terrains périphériques)
- La zone industrielle, zone D (Bassa et Bonabéri)
- La zone portuaire, zone E (Bonabéri, falaises de Bonanjo et Akwa).

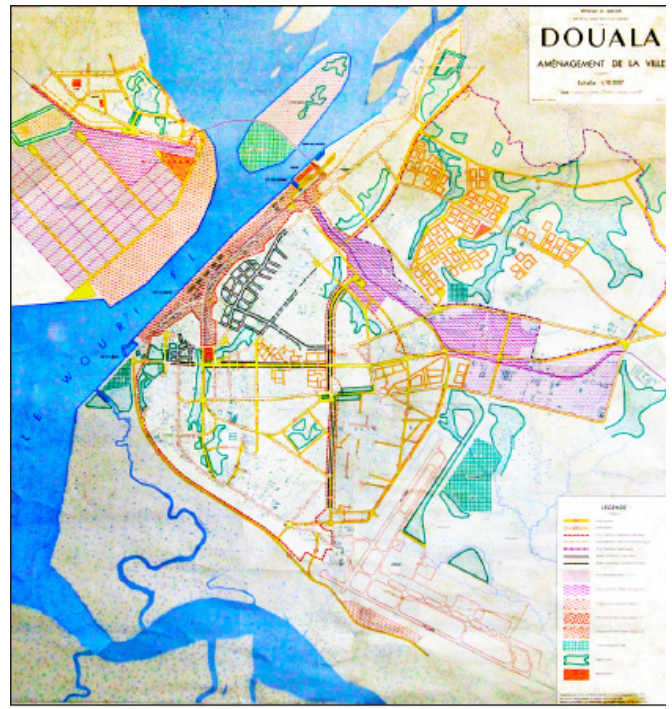
Si ces dans nouveaux schémas d'urbanisme, les populations autochtones, allogènes et européennes semblent s'effacer dans un nouveau zonage de l'espace, les caractéristiques socio-économiques et ethniques vont définir l'actuelle organisation des quartiers. Cet urbanisme, mélangeant droit foncier colonial et droit foncier coutumier donne un régime particulier avec pour conséquence une ségrégation forte dans l'aménagement urbain. De plus, l'extension et l'enclavement du territoire portuaire rompt le dialogue géographique où la ville fluviale se transforme en ville terrestre et capitale économique.



## Repartition de la population avant l'indépendance

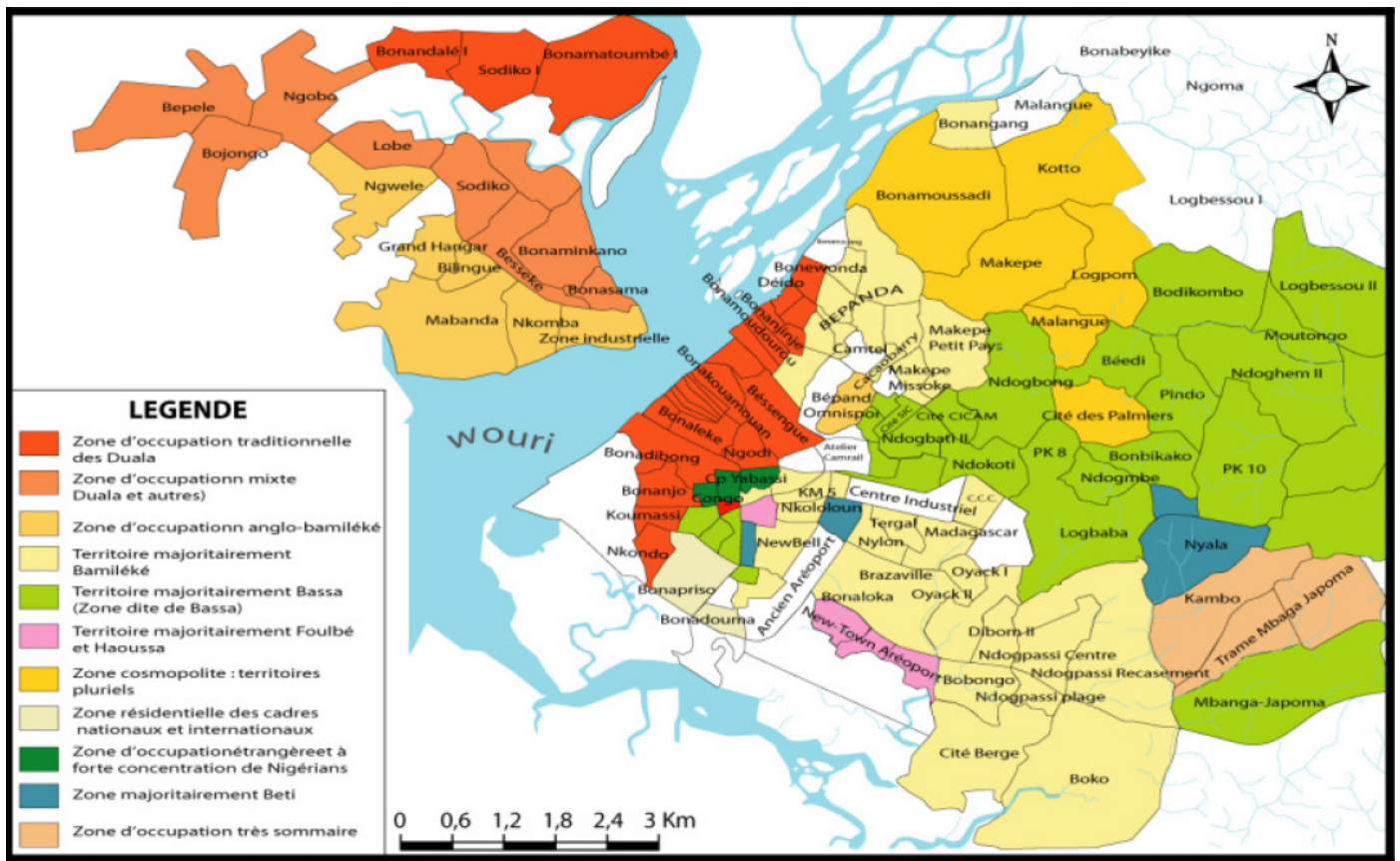
<sup>1</sup>Michelon, B., Yango, J., « Histoire de la planification urbaine de Douala » in Douala, Patrimoine & Histoire, p.49





Douala 1945 Plan Calsat

Douala Plan Dorian 1959



Fragmentation socio-spatiale et micro-territoires identitaires

# C. CONDITIONS ET CONSÉQUENCES DE L'EXTENSION DE LA VILLE CONTEMPORAINE

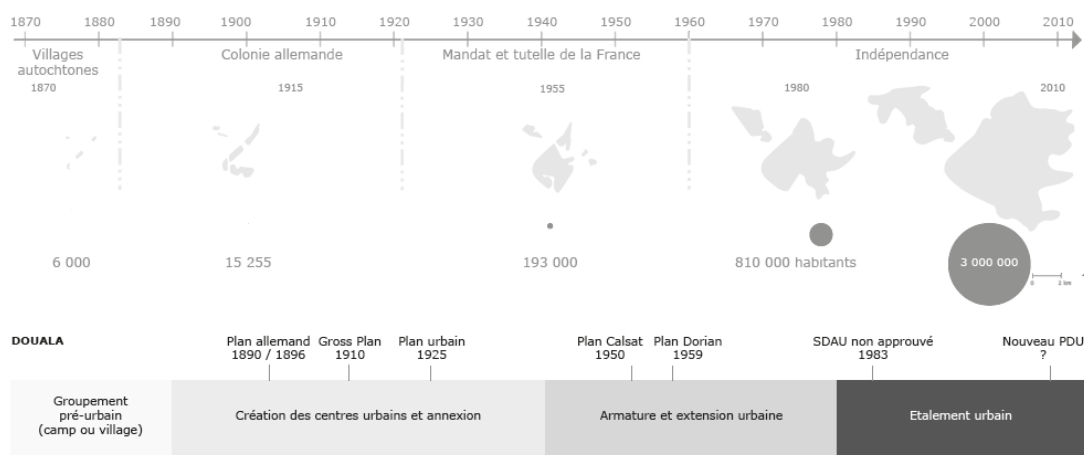
## AU TRAVERS DES OPPORTUNITÉS FONCIÈRES

Après l'Indépendance du pays en 1960, Douala voit un nouveau front d'urbanisation massive se faire à l'Est et au Nord de la ville. Ce nouveau front se développe, en dehors de toute légalité foncière, car les communautés autochtones opposent des résistances et souhaitent vendre et exploiter les terres qu'elles estiment être à eux. De plus, les migrations urbaines s'intensifient au regard de la croissance économique que connaît Douala, entraînant des nouveaux conflits d'usages avec les populations Dualas. La ville « étrangère » s'étend à Bassa et Deïdo, où les propriétaires coutumiers font un effort d'implantation de lotissements, sans planification, s'articulant avec des parcelles de grande taille et un habitat mono-familial.

Pour mieux accompagner ces différentes dynamiques urbaines, les autorités locales tentent

de concilier les régimes fonciers, domaniaux et expropriatoires, modernes et coutumiers dans l'ordonnance du 6 juillet 1974<sup>1</sup>, afin de trouver un mode de régulation foncière adéquate. En 2005, un nouveau décret remédie aux obstacles identifiés en simplifiant et en déconcentrant la procédure d'immatriculation.

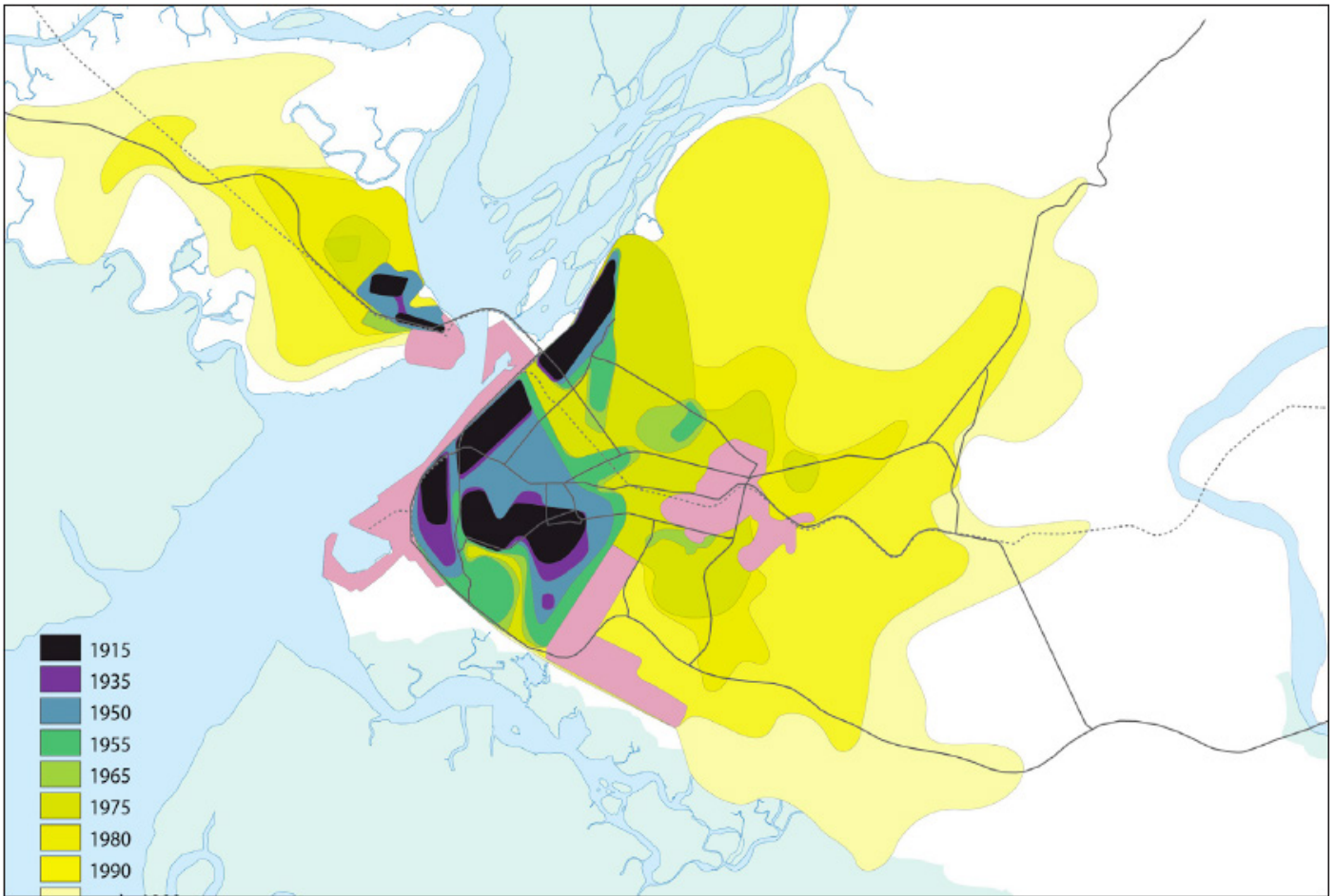
La situation actuelle de Douala est caractérisée par une très forte pression spéculative, notamment dans les zones périphériques. Cette incapacité des pouvoirs publics à réguler l'affectation et le lotissement des terrains coutumiers, contribue au morcellement des terrains, favorisant également une urbanisation informelle pour les catégories urbaines précaires. Le plan de recollement des parcelles fourni par le cadastre en 2010 ne permet toujours pas d'identifier l'attribution et la valorisation des terrains privés. De nombreux projets d'aménagement et d'infrastructures prennent du retard du fait des défauts d'identification foncière sur des terrains privés.



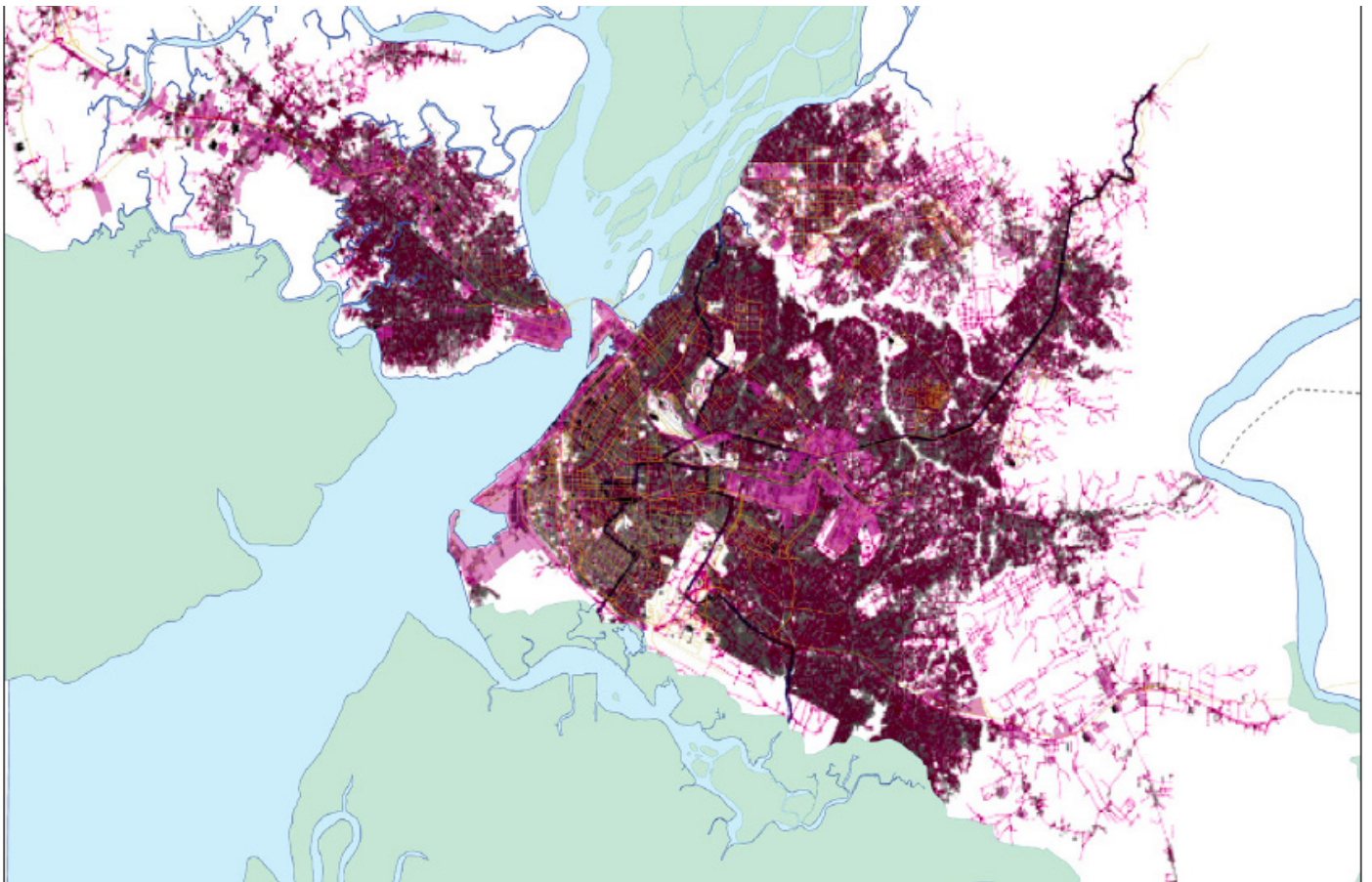
### Evolution des plans d'urbanisme

<sup>1</sup> « Douala, ville assemblée », les Ateliers de Cergy, 2013, pp 48-49





Evolution spatiale de l'urbanisation



Tache urbaine au XXIe



Ainsi le foncier, représente un des mécanismes de l'extension urbaine doualaïse, à travers différentes modalités.

D'une part, les opérations d'urbanisme planifié que sont les opérations d'habitat. En collectif, individuel ou « clé en main », des opérateurs publics et semi-publics ont souhaité contribuer à un urbanisme planifié, l'urbanification<sup>1</sup>. Ces opérations d'urbanification proposaient à la fois habitat, équipements et plans d'aménagement. Elles ont été réalisées partiellement ou en partie. Les parties n'ayant pas été réalisées ont été vendues pour de l'auto-construction.

D'autre part, sur les lotissements coutumiers, qui constituent 80% de l'offre foncière doualaïse, on observe une généralisation de l'habitat spontané. Bien que l'on parle de lotissements, il n'y a pas de trame urbaine définie et les habitats s'y développent dans des conditions sommaires. Mal conçus et sans prendre en compte les équipements collectifs de base, ces lotissements sont des réels facteurs d'insécurité locative et foncière et de précarité économique pour la population.

## AVEC DES CONSÉQUENCES SUR LE MORCELLEMENT DE LA VILLE

Bien que des fronts d'urbanisation coutumiers et planifiés se font au nord et à l'est de la ville, il existe également des poches d'urbanisation spontanée. Cette urbanisation spontanée est le fait des populations nouvelles arrivantes, précaires et s'insérant dans les interstices urbains. L'attractivité économique qu'exerce Douala sur les populations camerounaises et africaines a généré une urbanisation spontanée, de façon radioconcentrique, depuis le port vers les quartiers périphériques. Bien que ces quartiers soient

<sup>1</sup>L'urbanification est un phénomène planifié se définissant par l'aménagement d'un territoire suivant les principes de l'urbanisme, à partir des documents de planification.

insérés dans le tissu urbain, ils ne bénéficient pas des aménagements adéquats.

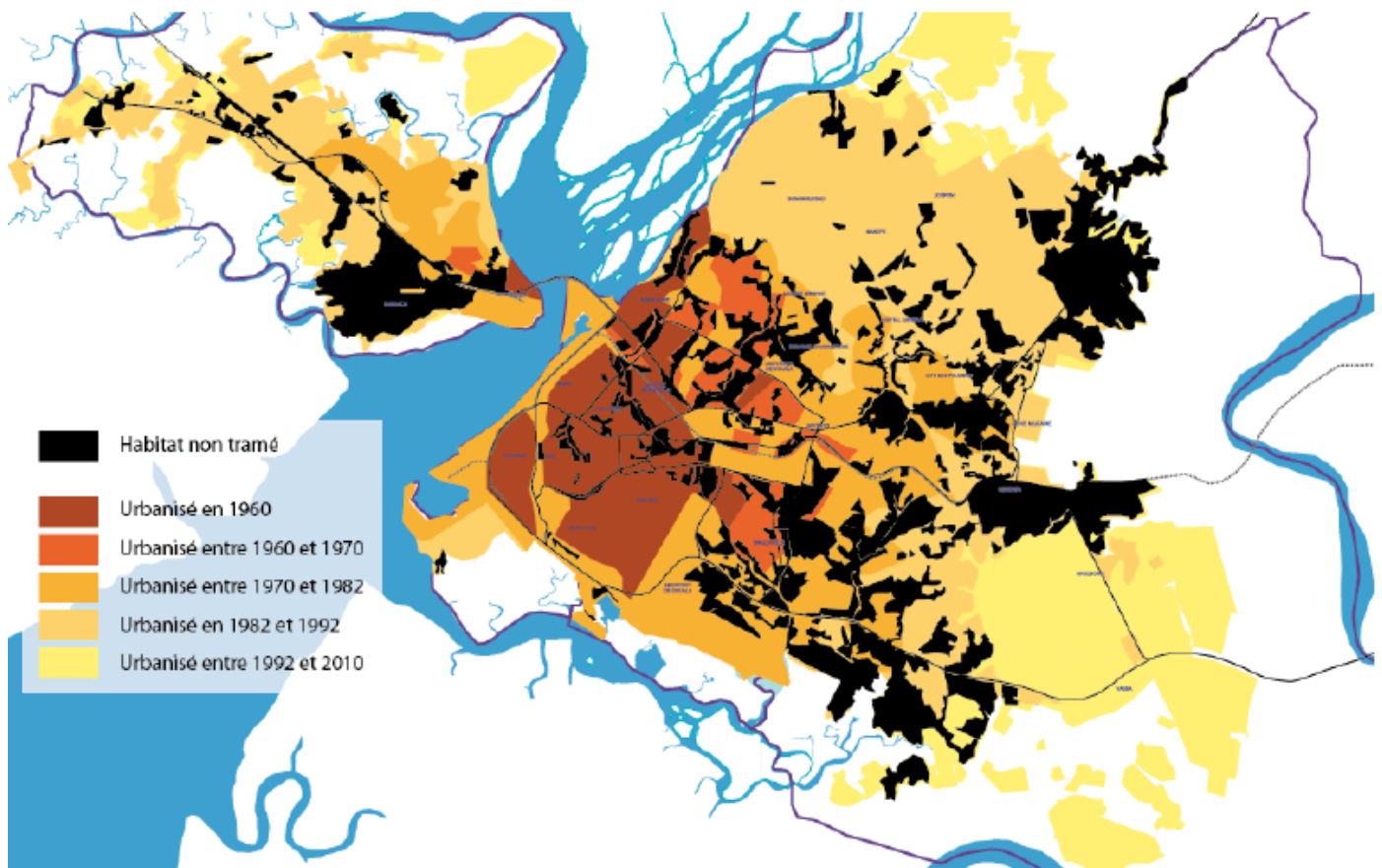
Les politiques de planification observent donc un retard constant sur l'évolution de la ville, des surfaces nécessaires, des besoins et services urbains pour ces nouvelles populations.

Bien que des opérations d'aménagement aient été réalisées, elles n'empêchent pas l'apparition de poches urbaines précaires. Si les perspectives à long terme du SDAU n'ont pas été déclinées en opérations urbaines, ce document va longtemps servir de cadre de référence pour identifier des projets financés par des bailleurs de fonds étrangers, en définir les caractéristiques, rechercher les financements et lancer les travaux. En effet, il fixe trois grands objectifs en vue de la maîtrise du développement urbain qui marquent les étapes futures de l'urbanisation de la ville : améliorer le cadre de vie, accroître le développement économique ainsi que préparer l'accueil de populations nouvelles par une structuration des zones d'extension et par la promotion d'opérations d'habitat planifié. Mais les programmes d'ajustement structurels ont remplacé la planification urbaine par l'urbanisme des lotissements. Rapidement, ces projets s'avèrent insuffisants alors que l'aire urbaine et la population de la ville s'accroissent d'année en année sans que les investissements en infrastructures suivent le même rythme. Aussi, sans l'intervention de la puissance publique depuis de nombreuses années, les quartiers précaires se sont empilés comme autant de couches et de strates successives, ayant chacun leurs spécificités.

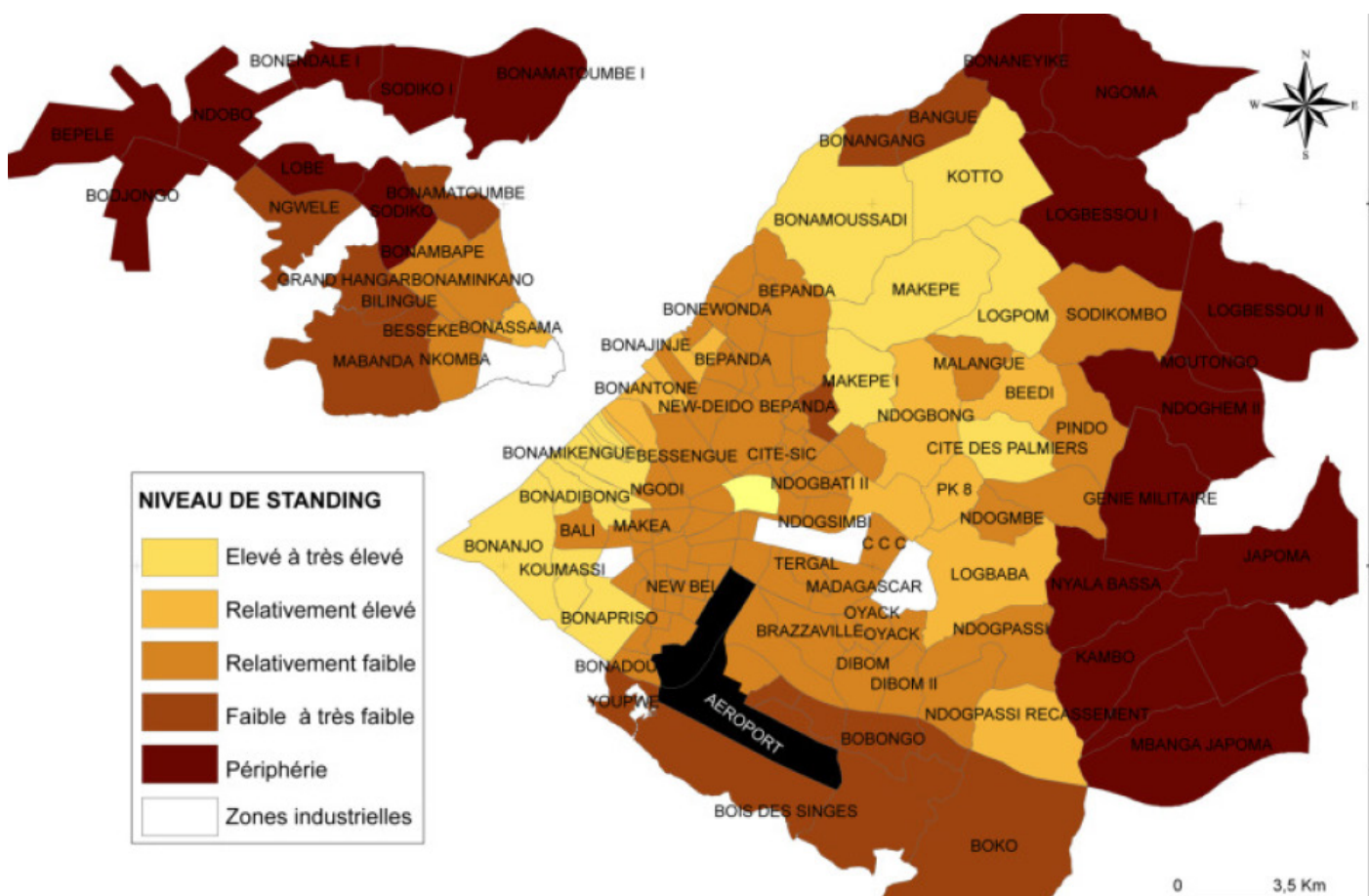
On observe, à Douala, la juxtaposition<sup>2</sup> :

- Des quartiers historiques du centre : situés au coeur de la ville historique (tels que Bonamikengue à Akwa ou encore Nkane à New Bell), ces quartiers font partie des premiers

<sup>2</sup>B. Michelon, J.-C. Bolay (Dir.). Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique: étude de cas à Douala et à Kigali. Thèse EPFL, n° 5195, 2012. pp 288-289.



Urbanisation et habitat spontané



Fracture de niveau de standing des quartiers de Douala

urbanisés. De ce fait, leur insertion dans la ville est très forte. Ils ont subi des mutations en termes de population et d'habitat qui en font des quartiers d'habitation relativement hétérogènes mais bien desservis. Les coeurs d'îlot comptent une mixité de types d'habitat: des immeubles, des maisons en matériaux définitifs et des maisons en carabotte. L'activité commerciale est importante à proximité de ces zones.

- Des poches urbaines en mutation : situés à la périphérie du centre (dans la zone de New Bell principalement), ces quartiers sont densément peuplés. On y note la présence de logements pauvres au coeur des îlots (construits en carabotte, tôle et autres matériaux provisoires). Les infrastructures sont en grande majorité très dégradées. La transformation de ces quartiers par le simple jeu du marché foncier semble inéluctable : les propriétaires sont souvent tentés de réaliser des plus-values en cédant leurs parcelles aux plus offrants ou en louant à des populations pauvres
- Des quartiers en première couronne urbaine

: situés à la limite et à l'extérieur de la rocade du Km5 (zone Nylon), ces quartiers sont caractérisés par une occupation désordonnée et le plus souvent sans titre foncier. Les terrains sont majoritairement dénués d'infrastructures adéquates car ils sont en attente de régularisation foncière.

- Des quartiers périphériques d'extension : ces nouveaux territoires reproduisent les conditions de création des quartiers non structurés (implantations incontrôlées, absence de titre foncier ou construction sur la base de lotissements incompatibles avec les règles d'urbanisme les plus simples). Ces quartiers sont construits sur des zones encore marécageuses, ce qui engendre beaucoup de problèmes en terme de viabilisation et de constructibilité.





PARTIE II :

# PLATEAU JOSS



## A. PLATEAU JOSS...UNE PREMIÈRE HISTOIRE DE LA VILLE

Comme nous l'avons mentionné dans le premier chapitre, le plateau Joss est le lieu d'une première histoire de la ville de Douala. Cette première histoire urbaine, également coloniale, n'a pas fait l'objet de politique mémorielle autour de la conservation et de la sauvegarde de ce patrimoine. En effet, de nombreux bâtiments ont été détruits et les terrains remembrés pour accueillir de nouvelles activités économiques et administratives.

Comment expliquer la destruction successive du patrimoine du plateau de Joss ?

La démolition et reconstruction successive de Joss est en partie liée aux nombreux changements d'usage de ce lieu symbolique. L'urbanisation moderne et contemporaine de Douala voit l'émergence de nouvelles centralités comme le Marché central, la gare de Bessengué, ou l'aéroport qui ont alors rendu certains bâtiments obsolètes. Par exemple, la première gare de Douala construite en 1927 au nord du Plateau, à l'embouchure de la rivière Besseké. Puis en 1978 est inaugurée une gare de plus grande envergure, à Bessengué en centre-ville, afin d'augmenter le flux des personnes et des marchandises. L'ancienne gare n'étant plus calibrée pour les besoins contemporains, elle fut détruite en 2005.

Une autre explication aux ruptures et à l'effacement de la mémoire du site, est donnée par les enjeux d'implantation des pouvoirs politiques successifs, qui ne tolèrent pas la prééminence des pouvoirs en place. Ainsi la colonisation allemande a pour le moins estompé le patrimoine précolonial, et à son tour a été partiellement effacé par la colonisation française.

Quels éléments du patrimoine encore présents permettent-ils d'identifier le passé de la ville et de ses premiers habitants ?

Les populations Dualas ayant été expulsées vers New Bell puis Bali et Bonapriso, il ne reste aucune

trace des structures urbaines autochtones. Bien que l'architecture traditionnelle a été remplacée par les principes constructifs européens (béton et métal), il n'existe pas de forme architecturale moderne et contemporaine pouvant rappeler les modes d'habiter traditionnels. Par mode d'habiter, entendons les liens entre l'identité, la culture et l'environnement. Il existe néanmoins des bâtiments, dont la valeur symbolique et mémorielle, en font des véritables lieux d'histoire duala et doualaïse.

Un bâtiment, à l'architecture influencée par les Indes britanniques, a une très forte valeur historique, mémorielle et patrimoniale : la Pagode. Construit en 1905 par Auguste Manga Ndumbe Bell, il est le palais des rois Bell. Lorsqu'en 1914, Rudolph Manga Douala Bell est pendu par les Allemands pour trahison (dans la cour du palais), le bâtiment de la Pagode n'est plus à l'usage familial, mais devient le siège de diverses compagnies commerciales. Le hangar est transformé, et devient le premier cinéma de Douala, à la fin des années 1940. Bien que le bâtiment passe sous gestion « étrangère », une stèle est construite, en 1936, à proximité du palais et sert de caveau pour les rois Bell qui y sont enterrés. Depuis 1995, le cinéma a été reconverti en espace culturel pour l'association Doual'Art, qui entretient les liens entre histoire, culture et création artistique au travers des interventions artistiques dans l'espace public. La Pagode, est devenue un restaurant, abrite un cabinet paramédical, et son dernier étage offre une vue panoramique sur Bonanjo.

Bien que les usages architecturaux changent, la charge mémorielle et symbolique de ce bâtiment s'est renforcée avec le temps. Il témoigne aussi bien d'une histoire résistante, avec des usages modernes et contemporains, et capables d'assembler des populations diverses, culturellement et socialement, dans le récit qu'il



propose.

D'autres bâtiments, de l'époque coloniale, ont fait l'objet de reconversion afin d'introduire des usages liés à l'économie contemporaine. C'est, par exemple, le cas de l'hôtel du Parc construit en 1910, puis transformé en siège social pour la Société Camerounaise de Banque en 2001. Des usages initiaux ont également été maintenus, notamment en ce qui concerne les bâtiments administratifs. Certains sont en bon état d'entretien, tels que la Chambre de Commerce (1927), l'Hôtel de Ville (1930) et la Cour d'Appel (anciennement Palais de Justice 1930). C'est également le cas de la Poste Centrale de Bonanjo construite entre 1952 et 1957. Ce bâtiment témoigne de l'entrée de Douala dans la modernité urbaine. Sa façade a été restaurée avec les couleurs originales et la place a été réaménagée, permettant à des services complémentaires de prendre place devant, comme la vente de journaux et de papeterie.

Le bon entretien de ces lieux de pouvoir consolide Bonanjo comme la centralité administrative pour la ville de Douala.

Néanmoins, tous les bâtiments de l'époque coloniale et moderne ne connaissent pas un sort aussi favorable. On observe sur Bonanjo notamment, un patrimoine urbain et architectural à l'agonie.

La résidence du commerçant David Mandessi Bell. David Mandessi Bell, intendant du roi Rudolph Manga Bell, fait également fortune grâce aux plantations agricoles qu'il possède. Construite de 1904 à 1910, son architecture bien que coloniale, offrait une ventilation naturelle du bâtiment. David Mandessi Bell illustre alors la réussite des notables dualas dans le monde des affaires et leur insertion, partielle certes, dans la société coloniale. Actuellement, la résidence est dans un état de délabrement avancé, et est occupée illégalement par des ménages précaires. Elle ne fait l'objet

d'aucun classement patrimonial, du fait de son statut de propriété privée.

Il en va de même pour de nombreux bâtiments de l'époque coloniale, abritant des administrations, mais ne faisant pas l'objet de programme de rénovation et de reconversion. La détérioration avancée de ces bâtiments, contribue un peu plus à leur dangerosité et rendant alors une rénovation trop coûteuse, au risque de les démolir.

Il n'y a pas que le patrimoine historique qui est à l'agonie, il y a également le patrimoine géographique. La rivière Besséké, est un élément très important dans l'histoire de la ville et des Dualas. Elle est le lieu premier du Ngondo, cette cour d'équité qui se tenait sur les bancs de sable entre deux marées montantes. Son cour reliait naturellement la crique du Docteur au sud au Wouri au nord. La Besséké a également servi à l'élaboration du tracé du chemin de fer du centre, en se servant de sa vallée comme support pour infrastructure ferroviaire. Comme de nombreux cours d'eau dualais, la Besséké a été drainé par des aménagements en béton, disparaissant sous le sol (au niveau du port) et caché par l'axe routier qu'est le boulevard de Besséké. Néanmoins, les aménagements paysagers qui jouxtent son cours, nous permettent d'imaginer l'histoire passée de ce cours d'eau important dans la culture Sawa.

Si certains bâtiments historiques rappellent la colonisation européenne et ses heures sombres, l'histoire de ces lieux reste peu connue et ne sont pas reconnus aujourd'hui à leur juste valeur comme des lieux d'histoire où l'on trouve les origines de Douala. L'histoire urbaine de Douala étant un processus protéiforme et complexe, l'introduction de nouveaux usages dans un secteur patrimonial pourrait contribuer à narrer une autre histoire de la ville, plus contemporaine et inclusive, et en lien avec sa géographie particulière.



Chambre de commerce

Palais du Gouverneur de Douala 1934



Maison Mandessi Bell

Hopital Allemand



Poste

Place du Gouvernement





La Besseké Halles du Marché Besséké et pirogues l'approvisionnement en 1937



La Besseké aujourd'hui



## B. UN ESPACE À VOCATION ADMINISTRATIVE ET

### ÉCONOMIQUE

La construction du port par les colons allemands a entraîné en développement urbain dos au fleuve. Bien que Bonanjo et le Plateau Joss sont les points de départ de la ville coloniale, le cadre historique et patrimonial servira à l'introduction et au renforcement d'une polarité économique et administrative. Comme nous l'avons mentionné précédemment, Bonanjo est déjà le lieu d'implantation d'administrations.

#### PORT DE DOUALA SUR LE PLATEAU JOSS

Un autre élément, très important, va renforcer sa dimension économique : le port de Douala. Comme nous l'avons mentionné dans le premier chapitre, l'estuaire du Wouri est un espace de convoitise des Allemands. Bien qu'un traité commercial en 1884 permette leur installation sur des terres Dualas, les Allemands souhaitent d'avantage s'implanter sur ce site : « le but de la colonisation est d'enrichir sans scrupule et avec détermination notre propre peuple aux dépens d'autres peuples plus faibles »<sup>1</sup>. Ils installent donc des quais sur la rive droite pour l'accostage des bateaux. L'entreprise coloniale vise à une pleine possession foncière des espaces littoraux, qui seront inclus dans le premier plan d'urbanisme de 1890, fixant alors les limites du port : le plateau Joss.

L'urbanisation se fait du détriment des populations Dualas, dépossédées et expropriées de leurs territoires. Le port fonde alors une première rupture entre la ville, l'histoire duala et le fleuve Wouri. C'est le premier déplacement du lieu du Ngondo, cour d'équité et rassemblement annuel des peuples Sawa pour des festivités rituelles.

<sup>1</sup>Extrait de « Kolonial politische Korrespondenz » de 1886 in Douala, histoire & patrimoine, op.cit, p.42

Le projet de ligne ferroviaire allant des terres vers le port nécessite également l'éviction et la destruction des habitations autochtones. L'extension du territoire terrestre et maritime allemand se fonde sur des logiques d'exploitation économique. L'installation de lieux de commerces, de débarcadères et d'entrepôts pour les colons, d'abord allemands puis français, lient Bonanjo comme quartier d'habitat colonial au Plateau Joss comme espace industriel et économique.

L'extension du port sera accélérée à partir de 1950, selon les modalités du plan d'aménagement de Henri-jean Jean Calsat. La construction du pont sur le Wouri et l'installation des ateliers et dépôts des chemins de fer dans la vallée du M'Boppi, vont renforcer l'emprise des activités portuaires sur l'espace littoral. L'industrialisation de la ville, en lien avec l'activité portuaire, va contribuer de faire de Douala une ville d'importance économique, comme porte d'entrée de l'Afrique centrale. Le premier front d'extension de la zone portuaire se fera d'abord vers le nord du fleuve, puis le second front se fera vers le sud de Bonanjo.

Il faut également noter que le développement des sites industriels sur Bonabéri est en étroite lien avec les activités portuaires sur l'autre rive. La ligne de chemin de fer qui relie Bonabéri à l'ouest du Cameroun et à la rive gauche du Wouri en 1906, va créer deux polarités de part et d'autre de l'estuaire, dédiées aux activités portuaires et industrielles. Ces polarités seront renforcées par la construction du pont en 1955, qui divisera l'estuaire. Au nord, de l'habitat en cours de densification sur des espaces naturels, au sud, l'extension des activités industrialo-portuaires créent une ville minérale. Une nouvelle rupture s'opère alors entre la ville et le fleuve. A la fin des années 1970, de nouveaux aménagements sont

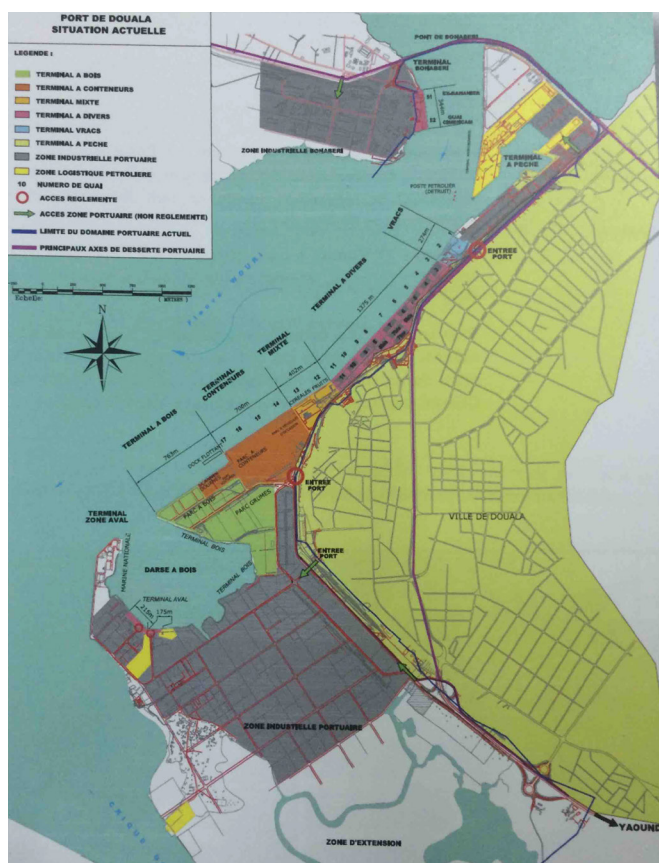
réalisés pour quadrupler la longueur des quais, pour des navires de plus grande envergure. Afin de conforter Douala comme le centre économique camerounais, Bonabéri s'industrialise et un nouvel aéroport international est inauguré en 1977. Aujourd'hui, le domaine du port de Douala est situé sur les deux rives du Wouri et représente une superficie de 937 ha et est occupée à 97%. Le port autonome de Douala est une société à capital public, dotée d'une personnalité juridique et de l'autonomie financière.

Il accueille 95% du trafic national de marchandises. Le site portuaire est en mutation de ses activités et de son terrain. Le port de Douala est relié, par la route, aux ports de Limbé, à l'ouest, et de Kribi, à l'est<sup>2</sup>. Dans la perspective de l'aménagement d'un port en eau profonde à Kribi et à Limbé, le schéma directeur portuaire national propose différents scénarios de reconfiguration des activités portuaires, à l'horizon 2035. Ces scénarios portent sur les flux entrants, le déplacement de certaines activités, L'architecture portuaire nationale se structure autour de trois pôles principaux : le développement d'un port à vocation essentiellement commerciale à Limbé, le maintien du port de Douala avec approfondissement du chenal et l'aménagement d'un complexe portuaire à vocation touristique, industrielle, commerciale et minière à Kribi<sup>3</sup>.

Néanmoins, on déplore la récente construction d'un mur le long de l'emprise portuaire, l'enclavant alors. Bien que les normes internationales dites «code ISPS» visent à renforcer les conditions de sécurité portuaire, ce mur constitue une dernière rupture de la ville avec son fleuve. Le port fonctionne avec sa propre autonomie au detriment d'une insertion urbaine, environnementale et paysagère de certaines activités.



Travaux de prolongement en 1952



Plan général du domaine du port

<sup>2</sup> Douala Ville Assemblée, 2013, pp 17-19

<sup>3</sup> PDU Douala 2035, pp 135-138



Période	Construction	Quai (longueur)	Superficie (hectares)	Bailleurs de fonds
1896	Wharf du Gouvernement : un quai de chalandage, sept appontements privés, magasins reliés entre eux par une voie de 60 m.	65 m		Allemagne
1926-1935	Plan d'extension de 1922 : nouveau quai d'accostage, un quai de chalandage de 190 m de long, des terre-pleins à l'embouchure de la Besséké pour y construire des hangars mais aussi des quais équipés de voies ferrées et raccordés à la gare centrale.	540 m	10	Financement propre de la colonie
1948-1953	Prolongement du port : postes à quai, terre-pleins, hangars avec équipement de manutention pour répondre à des besoins spécialisés (bois en grume, bananes par exemple).	2,7 km	60	France (FIDES et CCFOM)
1976-1979	Modernisation du terminal à conteneurs et allongement de la longueur des quais.	10 km	300	BIRD, USAID, KFW, ACDI,
2003-2008	Réhabilitation des quais et terre-pleins du port.	10 km	400	Prêt AFD, KFW,

## Étapes de la construction du port de Douala



Travaux sur le port de Douala



Port de Douala - quai



Port de Douala aujourd'hui



## BONANJO, VITRINE ÉCONOMIQUE ET CENTRE ADMINISTRATIF LOCAL

Douala est le premier port du Cameroun et une des principale porte d'entrée de l'Afrique centrale (notamment le Tchad et la Centre-Afrique).

Le développement de l'activité portuaire, contribuant alors à l'attractivité économique doulaïse, se transcrit également dans le tissu économique présent à Bonanjo, ainsi que la centralité administrative secondaire du pays. Le secteur des services est principalement orienté vers les populations locales, à l'exception des services portuaires et aéroportuaires.

On note également une faiblesse de l'immobilier de bureau, une absence de lieu calibré pour des évènements de grande envergure, faisant de Bonanjo un quartier monofonctionnel sans lui conférer des qualités de centre urbain dynamique. En 2006<sup>4</sup>, on notait qu'il existe 229 établissements financiers employant 3.000 personnes, dont 2,7% des établissements situés à Douala I et Doualail. Concernant les services aux particuliers et aux entreprises, on notait 1980 unités dont 1558 à Douala I (soit 79%). Concernant les professionnels de la santé, sur 366 entreprises, 67% sont également à Douala I. Le quartier Akwa est un important lieu où 43% des entreprises y sont installées, concurrençant ainsi Bonanjo.

Si Akwa a une vocation plus commerciale, proche du centre-ville et une population mixte, elle présente moins de conditions favorables à l'installation de sièges sociaux pour des entreprises. C'est un quartier très dense, où le foncier est surtout privé et objet de litiges, la circulation y est difficile. Bien que l'animation commerciale en journée, et festive la nuit fait d'Akwa le centre-ville, il peut être impressionnant, voire rédhibitoire pour des investisseurs étrangers.

<sup>4</sup> PDU Douala 2025, pp 46-48

*A contrario*, Bonanjo a une trame urbaine plus lisible et donc plus accessible. La proximité avec le port et l'aéroport met le quartier en interface avec des flux régionaux et internationaux. La présence d'administrations régionales et de sièges sociaux sont des éléments pouvant favoriser un projet d'aménagement économique de plus grande envergure : le central business district.



Immeuble de bureaux et logements en construction à Bonanjo

## C. SECTEUR OUEST DE JOSS. PROJET ET PROJECTION

### DU FUTUR CENTRAL BUSINESS DISTRICT DE DOUALA

Le document de stratégie de développement de la ville met en avant la nécessité d'un centre d'affaires et de commerce au rayonnement national et international. Il vise à redynamiser son centre-ville, notamment Bonanjo, et son niveau d'infrastructure afin de garantir sa compétitivité régionale.

Le cadre urbain de Bonanjo est encore à construire. Ce site, certes historique ne présente que peu d'éléments architecturaux prestigieux. Il n'existe pas de lieux pour accueillir des sièges d'entreprises, tenir des congrès ou des manifestations culturelles de grande ampleur. La fonction de centre du pouvoir déconcentré est, elle aussi très peu mise en valeur.

Le déplacement des activités portuaires vers Kribi obligera Douala à reconsidérer les usages de ces emprises portuaires, afin d'attirer de nouveaux services liés au tertiaire et aux nouvelles technologies.

Entre le détournement des flux logistiques portuaires et l'introduction de services tertiaires pour des nouvelles fonctions de commandement, le projet urbain d'aménagement du futur CBD doit également prendre en compte cette temporalité de transition des activités. Les premiers échanges avec les services techniques de la CUD indiquent que ce projet de CBD est une option portée par la ville de Douala. L'emprise est inscrite dans les documents de planification approuvés, et la programmation définit dans ses grands principes mais encore au stade de l'idée. Le débat avec l'Etat et en particulier le ministère de la Défense, qui semble être un propriétaire public majeur de ce site, reste à mener autour d'un projet à définir.

Si le projet de CBD doit être la vitrine économique d'un Douala en mutation, il sera essentiel de réfléchir aux conditions de son insertion dans un tissu contrasté, où les franges sont occupées par de l'habitat précaire et insalubre.

Comment construire un centre de « haut standing » à l'image des CBD des grandes villes mondiales, sans pour autant en faire un objet qui renforce la séparation des fonctions urbaines, ni un facteur supplémentaire de fragmentation spatiale ?

Comment créer les conditions d'un véritable centre-ville ? Comment intégrer les éléments constitutifs de l'urbanité doualaïse à ce projet ? Par exemple, comment les petits commerces de rue peuvent contribuer à l'animation du futur CBD grâce aux nombreux services proposés ? Ou encore, comment permettre à des micro-entreprises de stimuler une économie basée sur l'innovation et les nouvelles technologiques ?

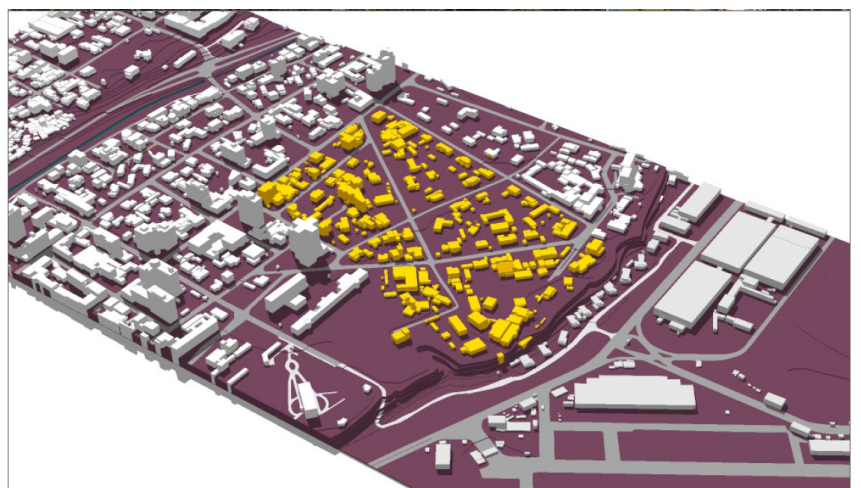
Dans la réalisation de ce projet, un premier obstacle a été identifié lié au défaut d'identification des occupants sur les terrains fonciers publics. Le cadastre n'étant pas mis à jour, cela constitue un obstacle au développement de cette future opération immobilière. Il est également envisagé la création d'une structure *ad-hoc* pour la mise en place opérationnelle du CBD.

Le patrimoine culturel et historique de Bonanjo constituerait une ressource économique. Mais ses conditions d'intégration dans la programmation urbaine du CBD sont encore à élaborer.





Proposition d'aménagement  
du Plateau Joss par Henri  
- jean Calsat

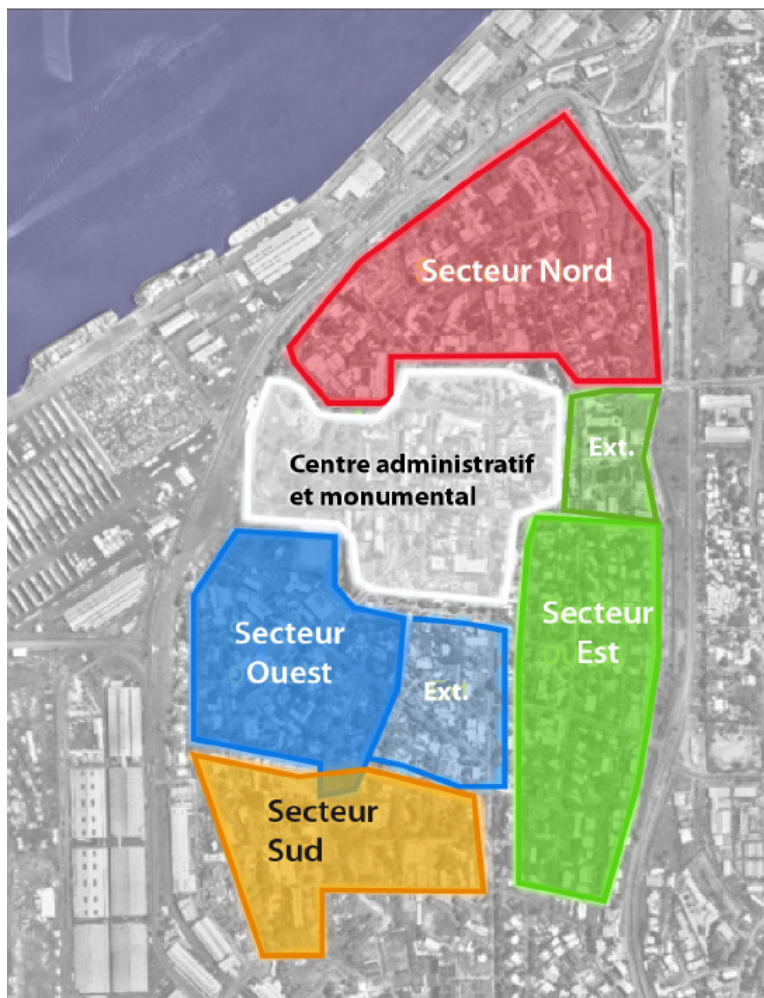


Plan masse pour le CBD





Vue panoramique sur le plateau Joss



Secteur ouest retenu pour le CBD



PARTIE III :

# DEÏDO





# A.DEÏDO : UN PÔLE D'ÉQUILIBRE (ECHELLE MACRO)

## HISTOIRE

Deïdo, situé sur le corridor historique de la ville, est aujourd'hui le centre de gravité de la ville. Sa position préférentielle, à proximité du centre d'affaire d'Akwa-Bonanjo et lieu de transit entre les deux parties continentales de la ville a favorisé son urbanisation. Le canton Deïdo est considéré comme l'une des portes d'entrée du plateau Joss, celui-ci étant enclavé dans sa partie Ouest du fait des emprises portuaires et industrielles, son flanc Est, ouvert sur le reste de la ville, offre l'unique possibilité d'accès.

Deïdo occupe une place prépondérante dans l'histoire de la ville car il est compté parmi les trois (3) villages originels fondateurs de la ville. En effet, le peuple Deïdo est le dernier des villages dualas à s'installer sur le littoral. L'ancêtre éponyme du nom d' « Ebele » s'était installé sur ce territoire à la suite de nombreux affrontements avec les autres clans. Les populations du canton n'étaient pas autorisées à effectuer des échanges avec les étrangers (Portugais, danois, hollandais, espagnols,...)<sup>1</sup>, le monopole du commerce était réservé aux cantons Bell et Akwa. C'est au 18ème siècle qu'un navire anglais du nom de « Dido » après s'être enlisé sur les berges du littoral et qu'un jeune homme vigoureux du village de Bonamoudourou réussit à dégager l'ancre que le canton pris le nom de « Deïdo », une déclinaison de « Dido ». Dès lors, le canton fut autorisé à effectuer des échanges avec les étrangers.

---

<sup>1</sup>Dans l'une des conventions signées avec les Européens, il ressort que: « Il est formellement interdit aux blancs de commercer directement avec les tribus de l'intérieur. De même, ils ne sont pas autorisés à s'immiscer dans l'organisation et la conduite de nos affaires, ils ne peuvent s'implanter que sur les rives immédiates du fleuve. Le commerce avec les tribus de l'intérieur est de notre ressort exclusif. » source : Moïse EKWALA

## ORGANISATION TRADITIONNELLE

Le canton entretient des relations avec les autres quartiers de la ville, sa proximité avec le fleuve ayant favorisé les échanges avec les villages des îles et berges (Batanga, ...) voisines et surtout avec les peuples de l'hinterland (Bassa, Bakoko et autres). Les limites du canton n'existent pas en tant que telles mais des témoignages affirment que le village s'étalait jadis jusqu'à Bepanda (Résidence d'Onobiono), territoire qui leur avait été concédé en 1956 lors de la visite d'un commissaire de l'administration française. Après l'Indépendance, le peuple Bassa remit en cause les limites en 1964. Depuis lors, il n'y a pas eu de conclusion sur les limites exactes du Canton. Néanmoins le Grand canton de Deïdo compte six (06) villages : Bonateki, Bonatene, Bonamoudourou, Bonamuti, Bonajinje, Bonamulé, ce qui connote sa grandeur, sa diversité et son importance dans la structure urbaine de la ville. Les amoiries de la chefferie combine les totems des six villages constitutifs du canton.

Chacun de ces villages est sous l'autorité traditionnelle d'un chef de village lui-même coiffé par le chef de Deïdo qui exerce une autorité reconnue par l'administration publique.

## ECHANGES

Deïdo a toujours été un quartier de transition entre intérieur et extérieur, où s'effectuait un trafic de personnes et de marchandises importants, mais ce caractère s'est vu accentué à la construction du 1er pont sur le Wouri.

Pour des besoins de fluidité de trafic et de d'échanges entre le Cameroun Occidental et Oriental, le chantier de construction du pont sur le Wouri fut engagé. Le pont fut construit entre

1951 et 1954 et inauguré en 1955 par Pierre Henri Tertgen, ministre de la France d'Outre-mer de l'époque. Le pont, digue en béton précontraint le plus long au monde (1833m), permettait de relier le centre-ville de Douala à Bonabéri, l'autre village Douala qui avait gardé sa vocation rurale. Bonabéri était considéré également comme une importante réserve foncière où se développaient des plantations de palmiers à huile, de bananiers et de cacaoyers<sup>1</sup>.

Le transport de personnes et de marchandises entre les deux rives se faisait auparavant par bac<sup>2</sup>. La construction du pont a permis d'améliorer les conditions de franchissement du fleuve, renforçant ainsi les liens entre les deux parties de la ville. En assurant la continuité du tissu urbain, il a contribué à accélérer le développement de Bonabéri dont la population a doublé entre 1945 et 1958<sup>3</sup>.

Mais la fonction de connexion du pont ne se limite pas à la seule échelle de la ville. Il constitue le point de passage obligé des échanges entre Douala et l'ouest du pays et joue un rôle stratégique de lien entre les provinces camerounaises, et va au-delà avec le Nigeria et l'Afrique de l'Ouest. Les deux entrées principales de la ville, à l'ouest au-delà de Bonabéri et à l'est en direction de la capitale Yaoundé, présentent selon les comptages des charges journalières similaires tant pour les passagers que pour les marchandises (de l'ordre de 1 000 à 1 500 poids lourds par jour sur chaque axe<sup>4</sup>).

La construction de ce pont était guidée par la volonté d'accroître l'influence du Port de Douala mais aussi d'ouvrir les territoires vierges à l'urbanisation et à l'industrialisation. Il a eu des répercussions sur la structuration urbaine de la ville : la ville semi-radio-concentrique devint tentaculaire, une zone industrielle significative s'est installée le long de la pénétrante Ouest. La circulation d'Est en Ouest se condensa de plus en plus sur le fleuve. Afin de profiter au maximum de l'embouchure du fleuve sur la rive droite, des remblayages sont opérés allant jusqu'à bouleverser les pentes à Bonabéri.

Techniquement, le pont sur le Wouri est donc bien la matérialisation de prouesses techniques, voire esthétiques, et contribue ainsi au rayonnement d'une ville, d'une puissance coloniale... et d'une entreprise de travaux publics. Il a longtemps joué un rôle névralgique dans le fonctionnement du système urbain.

Dans le cas de figure doualais, l'existence d'un seul pont est devenu avec le temps une limite aux possibilités d'échanges entre les deux rives, qui rallonge en permanence les distances et les temps et réduit les opportunités d'accès aux aménités urbaines.

*« Le flux de véhicules qui passent par le pont du Wouri avoisine les 40 000 par jour, dont la moitié constituée de taxis » CUD*

Dorénavant porte d'entrée et/ou sortie, le canton s'est hissé au podium des carrefours structurants de la ville de Douala, sachant que le carrefour est le lieu de convergence du trafic automobile, nid de prolifération d'activités économiques variées, lieu de confrontation, manifestation de l'urbanité, point de repère, etc.. On a assisté à une appropriation de cet espace à travers des pratiques formelles et informelles.

---

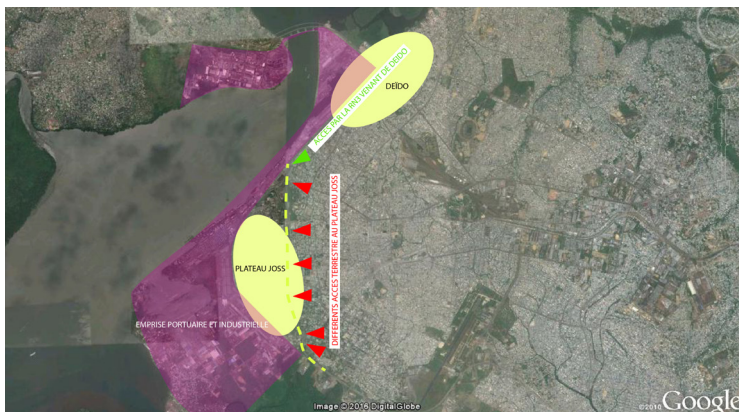
1 Gouellain, 1973 ; Nicolas, 1957

2 Clauzel, 2003

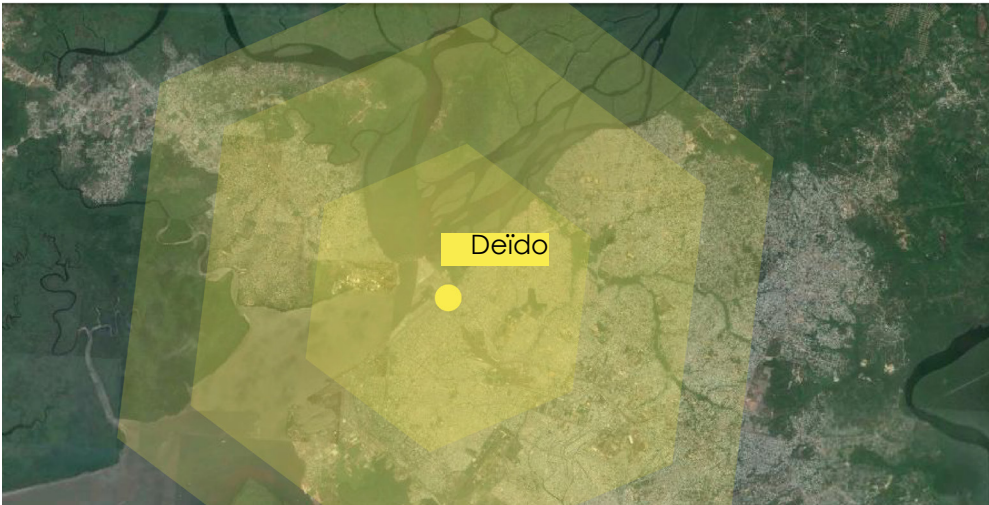
3 Poinot et al., 1989

4 Urbaplan, 2009





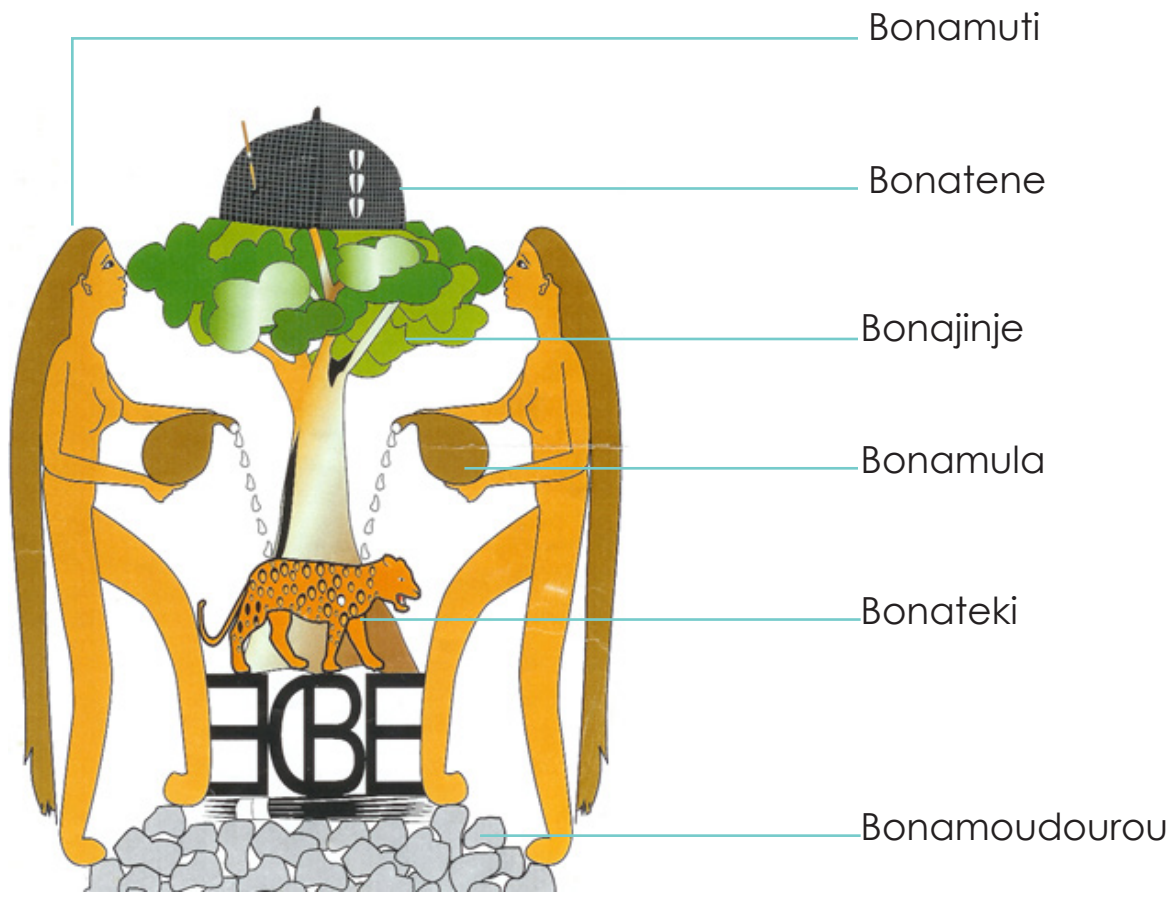
Deïdo, l'une des portes d'entrée du plateau Joss



Deïdo, centre de Gravité de la ville



Mur construit entre le port et le reste de la ville



Bonamuti

Bonatene

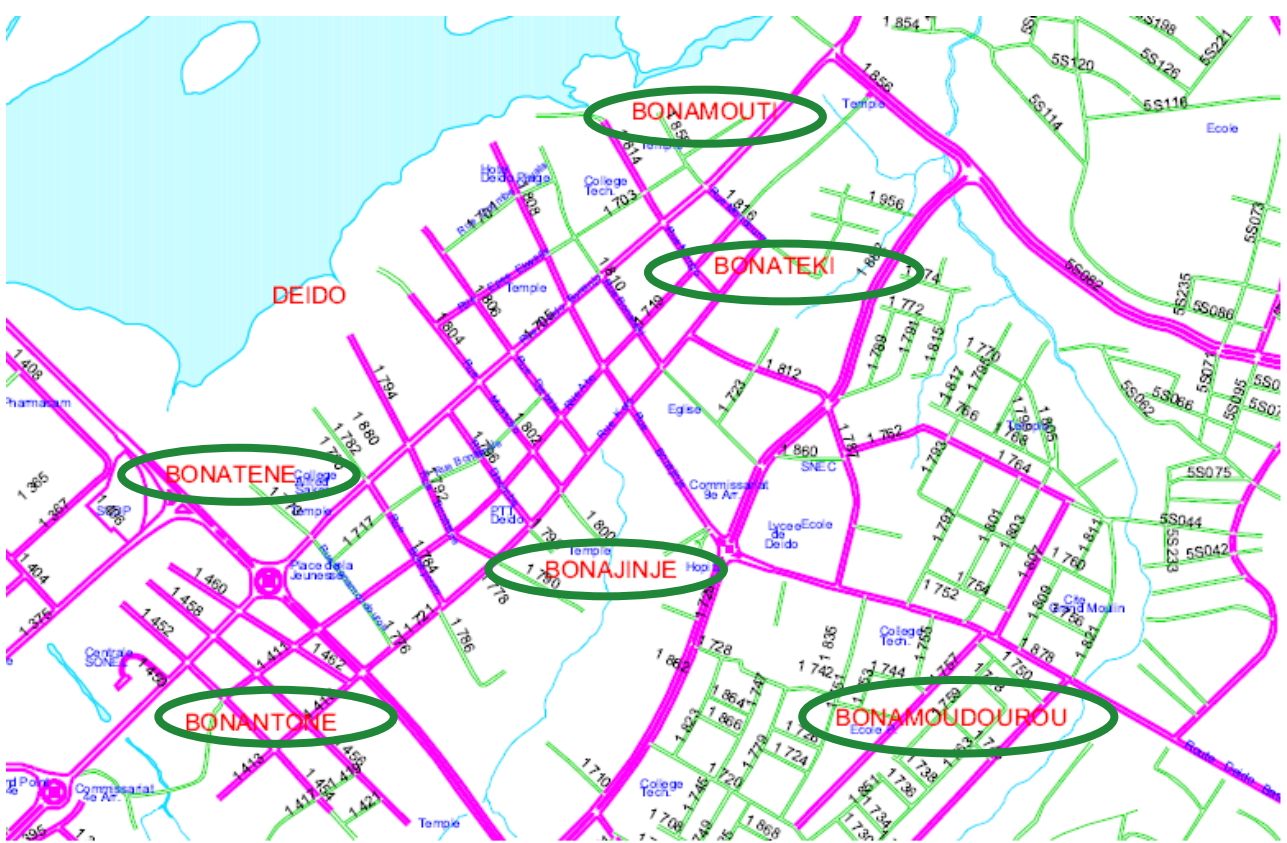
Bonajinje

Bonamula

Bonateki

Bonamoudourou

Armoirie du canton Deïdo



Les six (6) villages du canton Deïdo



## DEÏDO ET INFRASTRUCTURE

Tout comme la ville, le quartier Deïdo est en profonde mutation, c'est la manifestation de la volonté des pouvoirs publics d'améliorer le paysage urbain de la ville. Douala jouit d'une position stratégique, non seulement du fait de sa proximité avec l'océan mais aussi par sa position de carrefour à la jonction de deux grands axes routiers du 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'autoroute est en cours sur le tronçon Douala-Yaoundé.

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 1<sup>ier</sup> pont du Wouri. En des moments et endroits particuliers de la journée (heures de pointe), le trafic s'agglomère pour devenir des points de blocage de la ville à l'instar du Carrefour Deïdo.

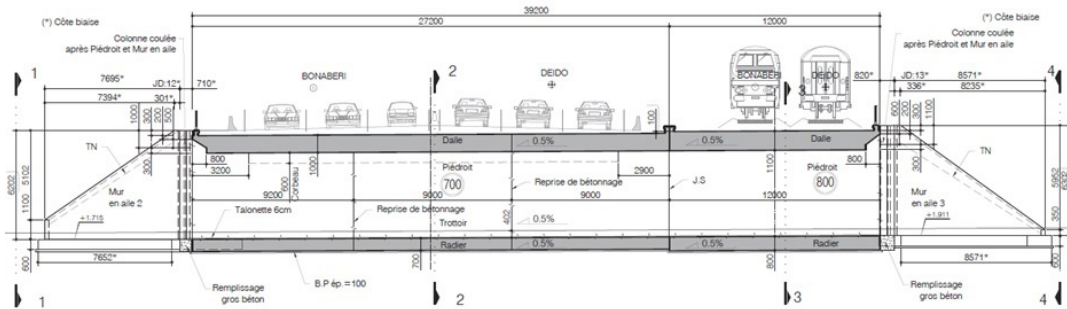
Au regard de ce trafic sans cesse grandissant et engendrant une congestion de la ville qui par effet domino influe sur l'économie, la santé, etc..., le gouvernement du Cameroun s'est engagé dans de vastes projets d'infrastructures dont le plus important est le chantier de construction du 2<sup>ème</sup> pont sur le Wouri.

Le projet de construction du 2<sup>ème</sup> pont sur le Wouri vise à réduire les embouteillages dans la ville en désengorgeant l'unique pont de la ville qui n'arrive plus à supporter le trafic. Ce projet aura un impact significatif sur le rapport temps/carburant, l'environnement, etc.

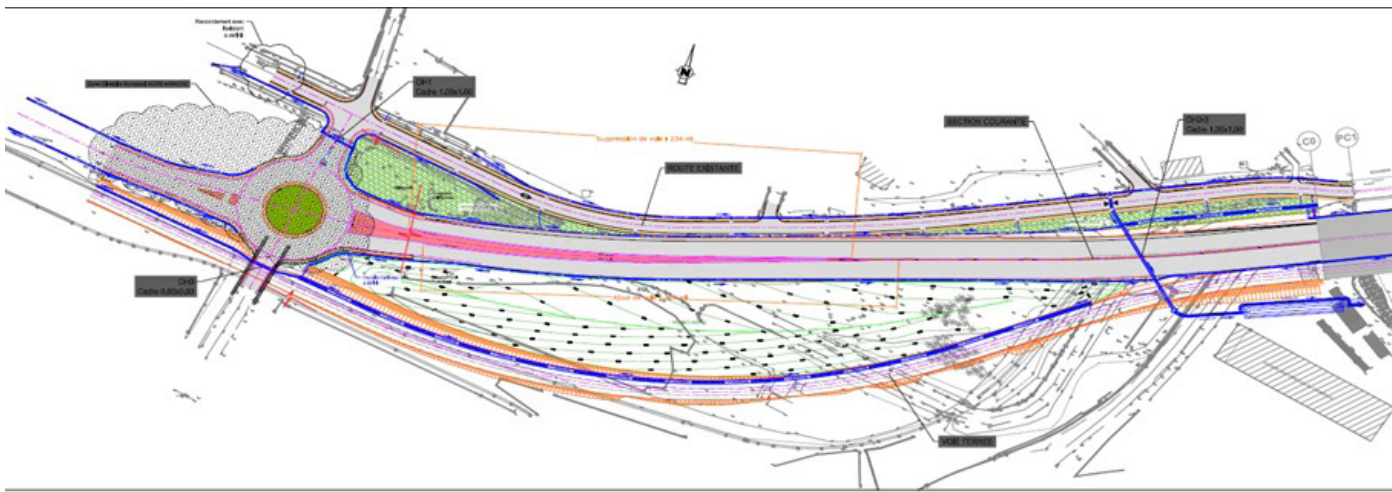
Initialement le marché consistait à construire un pont routier (1 x 2voies et 1 X 3voies) et un pont ferroviaire (1 X 2voies) ainsi qu'une allée piétonne. Mais le projet s'est vu modifié avec le temps. Les éléments qui conduisent à son amélioration sont:

- L'occupation de la berge du fleuve utilisée pour les cérémonies du peuple sawa par l'entreprise DANGOTE CEMENT CAMEROUN S.A, entraînant des problèmes de stationnement des camions (environ 300 camion/jr) de pollution de l'air, de l'eau et la délocalisation du lieu de cérémonie du Ngondo sur un espace de plus de 10 ha issue des produits de remblais obtenus lors du dragage du quai de l'entreprise DANGOTE.
- La non-viabilité du carrefour ni en terme de dimensionnement pour les différentes natures des flux, ni en terme de sécurisation des passages piétons. La CUD est critique sur cette convergence des flux de trafic sur le carrefour Deïdo.
- Le Giratoire au lieu du Carrefour SCDP devant être plus fonctionnel avec le détournement de la ligne ferroviaire.

Actuellement c'est un pont routier (1 x 2voies et 1 X 3voies) et un pont ferroviaire (1 X 3voies) qui est en cours d'exécution avec à l'appui l'amé-



Profil en travers

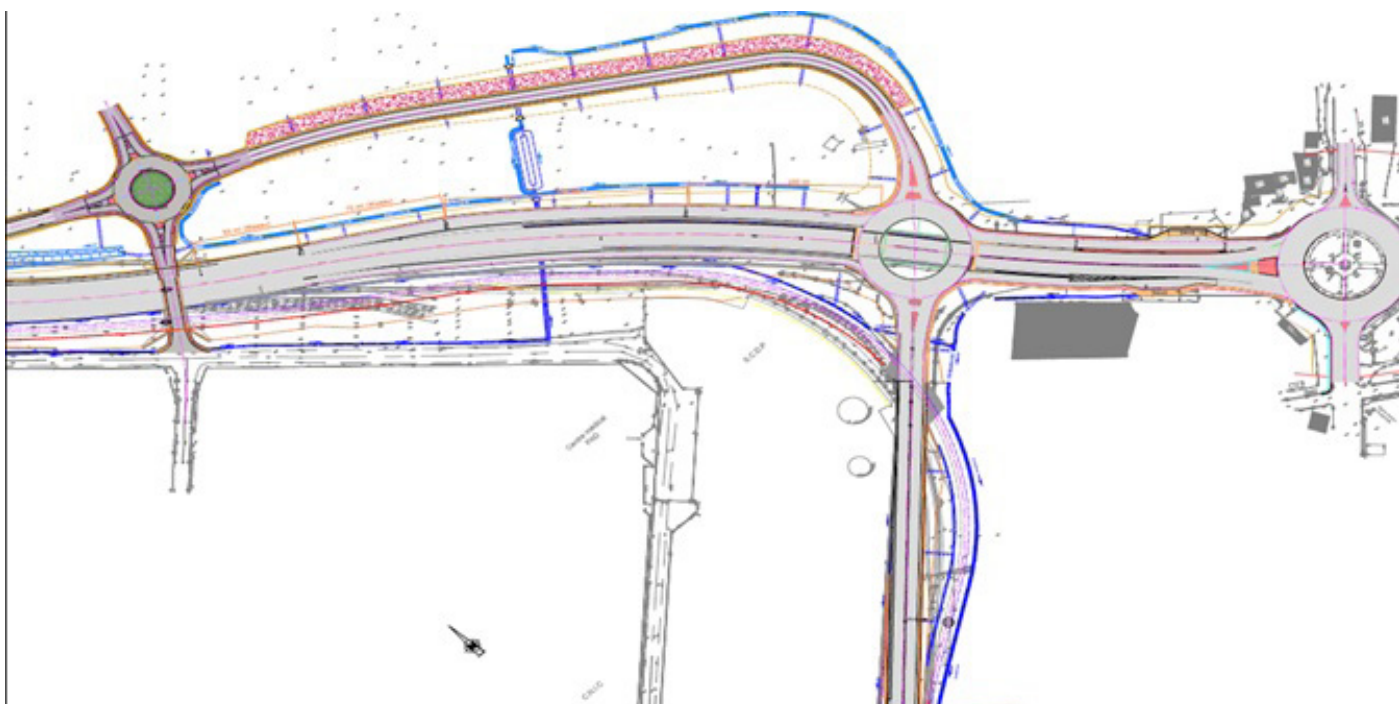


Embouture du pont coté Ouest



Projet du pont sur le Wouri





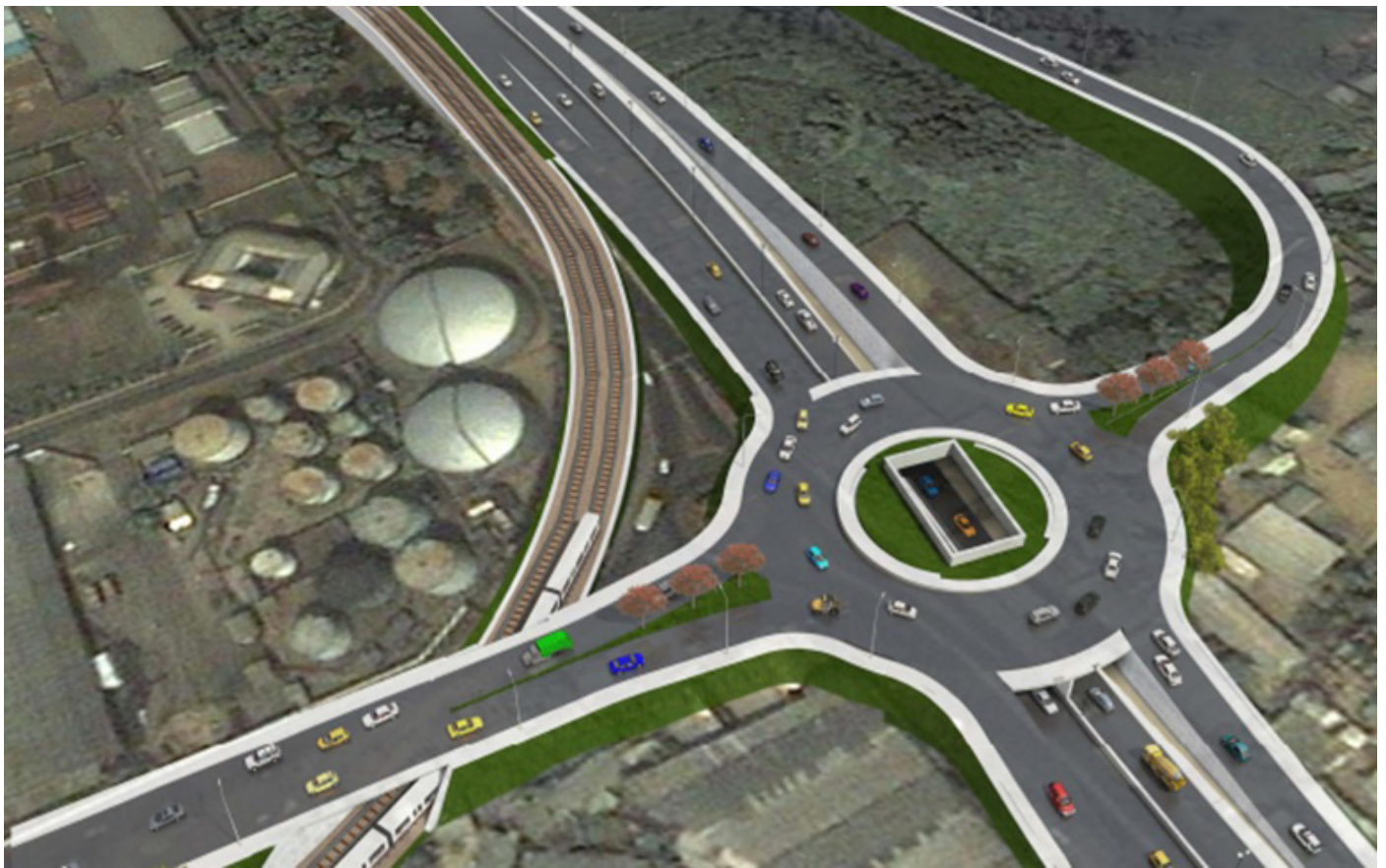
Embouchure du pont coté Est







Vue en plan du projet



Perspective du giratoire SCDP



## B. PORTE D'OUVERTURE SUR LA COLONNE VERTÉBRALE DE LA VILLE (AXE BONABERI - DEÏDO - NDOKOTI)

C'est le point de rupture où s'exprime toute la tension se matérialisant le long de la colonne vertébrale de la ville (Bonaberi-Ndokoti). Cet axe de déplacement est un organe économique qui fonctionne en étroite liaison avec le port. Le quartier Deïdo est la porte d'entrée/sortie d'un axe routier d'envergure (la RN 1). C'est le passage obligé vers des secteurs stratégiques où se jouera le rééquilibrage urbain de l'agglomération.

Centralités principales à l'appui des centralités secondaires

### DEÏDO ET BONANJO, CENTRALITES PRINCIPALES

Douala, capitale économique du Cameroun, s'est forgé une réputation par le biais de la multiplicité des activités de la ville à dominance industrielle et portuaire. Un centre tel que Bonanjo sur le plateau Joss existe depuis la colonisation et a réussi à conserver sa notoriété grâce aux éléments tels que : la prépondérance d'équipements administratifs, la présence d'un patrimoine architecturale, les restrictions de circulation , le COS, voirie structurée etc.

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

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

*Le long du Wouri on retrouve cette histoire sous jacente de l'occupation des berges par un, deux, trois villages fondateurs, cet axe qui parcourt l'histoire des origines, c'est l'Avenue de la Liberté. On y rencontre les plus grands hôtels, les édifices marquants et même des arcades comme dans la rue de Rivoli. Cet axe prend sa source au plateau de Joss. Cet axe rencontre l'axe des nouveaux entrants au rond-point Deïdo, qui pour le moment est encore un rond-point mais pourrait jouer à Douala le rôle que la place du Châtelet joue à Paris. Et cela, dans le contexte des transformations urbaines qui seront apportées d'ici 2016-2017 par le débouché du nouveau pont. » Source: Christophe Bayle, cahier de session de l'Atelier de Douala 2013*

Deïdo, qui se trouve géographiquement à la conciliation du Nord et du Sud, mais aussi de la liaison de l'Est et l'Ouest s'est forgé une position centrale au fil de l'urbanisation des quartiers Nord et Bonaberi et aujourd'hui devient un carrefour incontournable pour les habitants qui désirent se déplacer du Nord vers le Sud ou de l'Est vers l'ouest. Sa multifonctionnalité (résidences, activités économiques, services, quartiers d'ambiance avec la rue de la Joie, etc.) draine un flux important de personnes.

## CENTRES PRINCIPAUX A L'APPUI DES CENTRES SECONDAIRES

Il est prévu la création ou le renforcement de sept centres secondaires. Le principe retenu par le PDU est de capter une partie des déplacements domicile / centre-ville, en évitant aux habitants des quartiers d'avoir à se déplacer jusqu'au centre pour trouver ce dont ils ont besoin, autant en termes de démarches administratives, bancaires que de commerces. Certains de ces centres ont déjà été identifiés dans le SDAU de 1983 (centre-relais ou centre de services) ce qui a permis l'installation de certains des équipements qui y étaient prévus, comme les bâtiments administratifs ou les marchés le plus souvent. Mais pour la plupart, le choix résulte d'abord de l'existence, soit d'un centre administratif, soit d'un centre d'activités ou commercial, qu'il convient de confirmer et conforter par des aménagements spécifiques.

Les centres secondaires sont localisés à Ndokoti, avec l'aménagement du carrefour et la réaffectation foncière ; à Bonassama sur la rive droite avec la liaison entre les Administrations, les Commerces et le Fleuve ; à Ngwélé autour de l'embryon actuel (banques, marché, gare routière) ; à Logbaba autour du pôle administratif actuel (Mairie, Sous-préfecture, Hôpital...) ; à Yassa au croisement de la

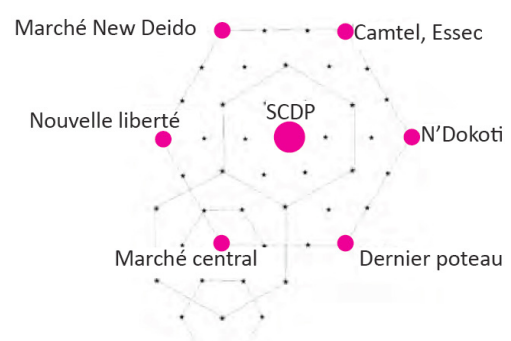
RN3 avec la liaison Yassa-Japoma ; à Bonamoussadi autour du marché ; à KM 14 dans le secteur de l'Université, autour du nouveau campus et en profitant des terrains encore « libres ».

Les deux sites d'étude représentent des polarités centrales complémentaires autour desquels virevoltent des centres secondaires de fait, des nœuds à l'échelle métropolitaine qui viennent en réponse à l'accroissement de la population, Il est prévu sur ces sites des Plans de Secteur.

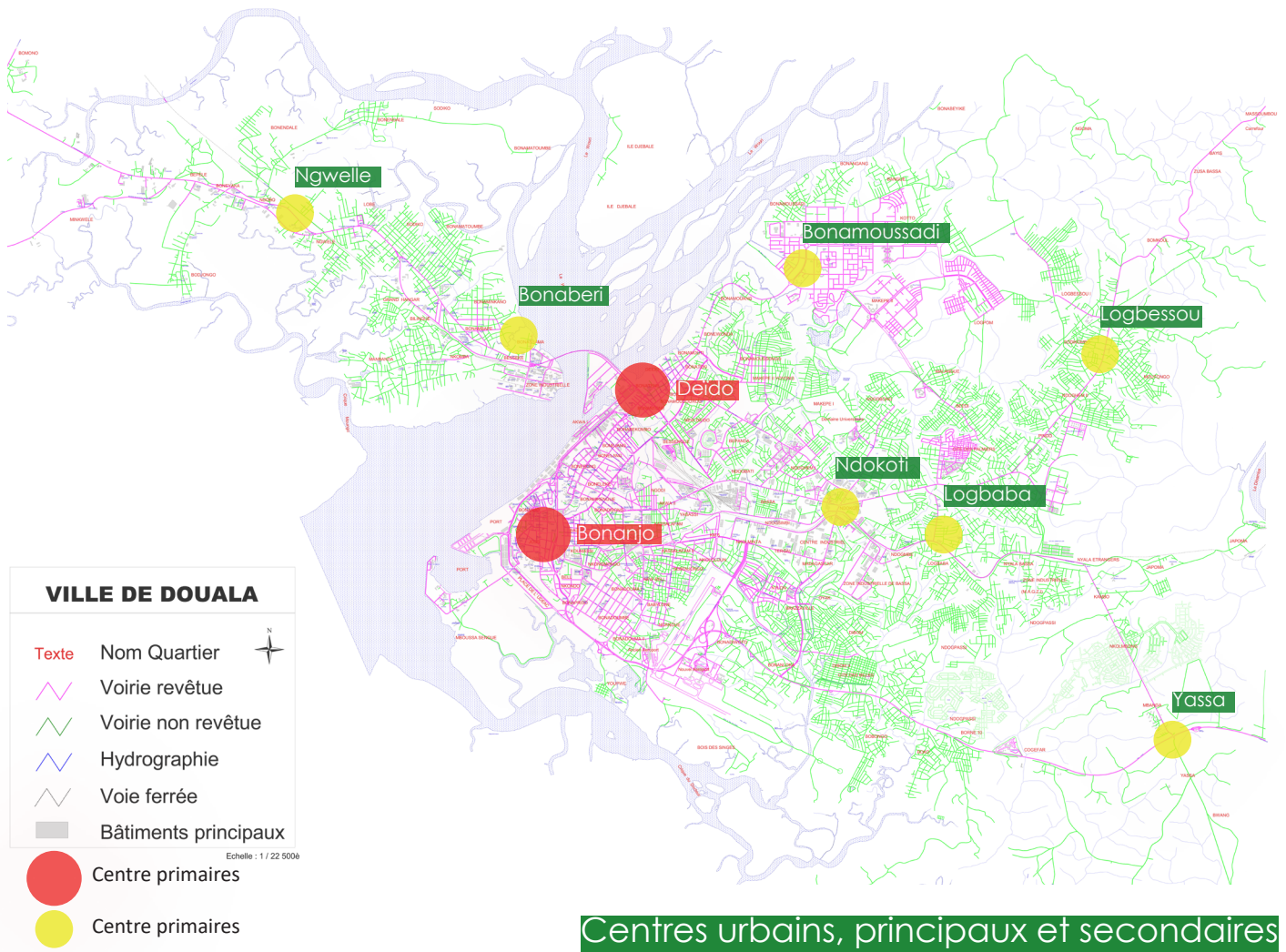
La continuité Bonasama-Deïdo-Ndokoti se verra bouleversée, Deïdo en tant que polarité primaire viendra à l'appui des centres secondaires. Il conviendra d'étudier la composition des centres secondaires de Ndokoti et de Bonassama afin d'identifier les interrelations possibles induites par les projets en cours

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, c'est une ville fractale qui imprime des marques indélébiles à travers l'organisation de ses marchés

Sous l'apparent désordre, un nouvel ordre urbain cherche à exister : l'exemple des marchés

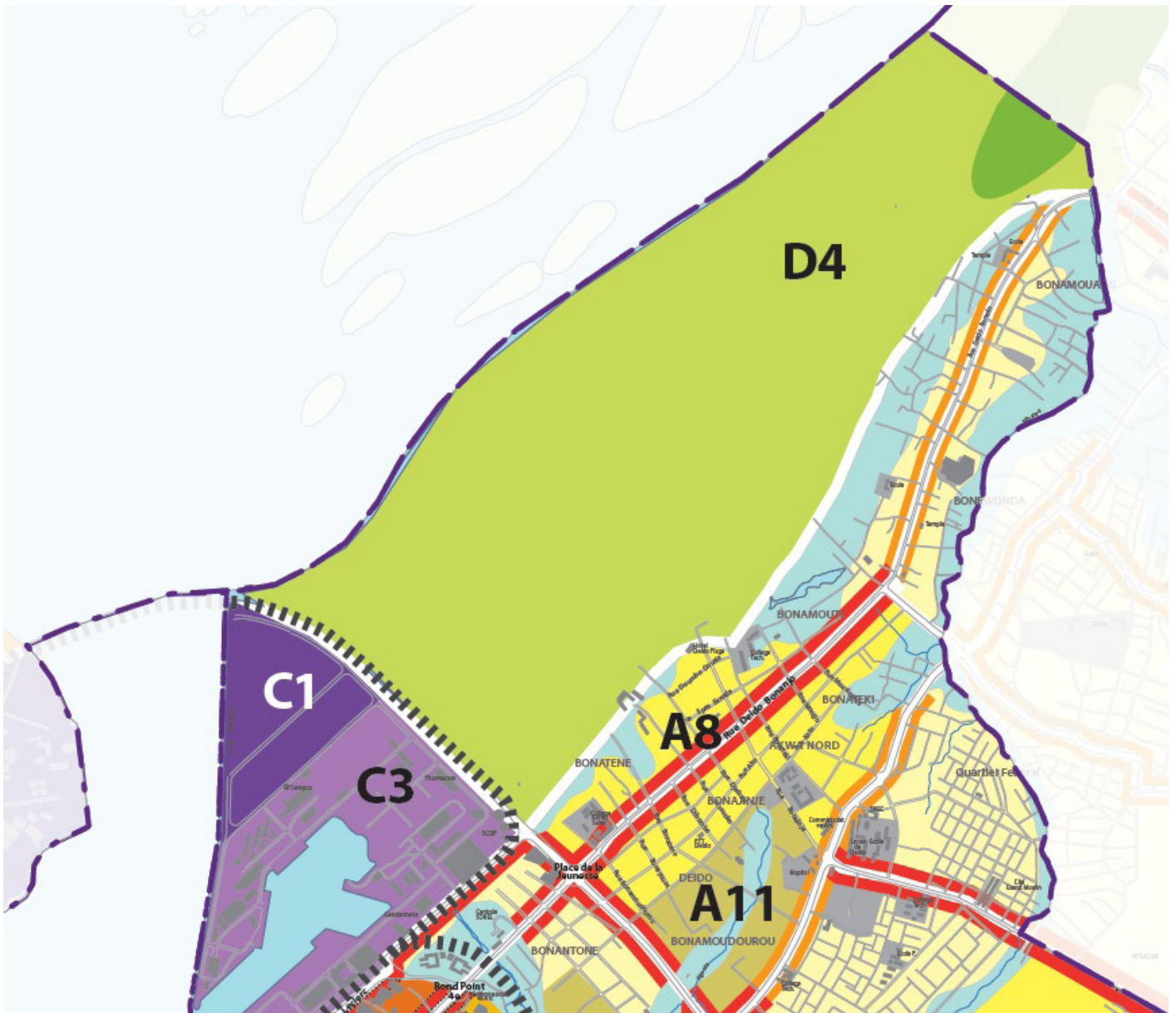






«Selon John David Tracey-White [in Manuel de Planification des Marchés de Vente au Détail, FAO (1997)], « l'expérience montre qu'un centre-ville est en mesure de desservir environ 300 000 habitants ; au-delà, il faut en général prévoir d'autres centres périphériques de vente au détail ». Inauguré fin 1981, le Marché Central de Douala résulte d'un projet et d'une conception des années 1970. Un projet en phase avec la taille et la croissance urbaine de l'époque puisque Douala comptait 270.000 habitants, 486 000 en 1976 (recensement 1976) et 570.000 habitants en 1980. La construction du Marché Central répond donc au besoin d'une ville dont la population a augmenté de 300.000 habitants. Depuis cette inauguration, la population a fortement cru pour dépasser les 2 millions d'habitants en 2013. Cette croissance aurait supposé la planification de 4 marchés durant les décennies 80, 90 et 2000 et un cinquième devrait être en chantier à ce jour. De fait, malgré (?) ou à cause (?) des années « villes mortes », ces marchés existent aujourd'hui. Ils se sont développés largement « spontanément » ou « informellement » et sont fort justement ou adéquatement localisés aux intersections des différents systèmes ou modes de transport (ex Ndokoti ou Saker / New Deido). Sous l'apparent désordre urbain de Douala, il y a bel et bien un ordre marchand qui cherche à exister... »

**Source: Hervé Gazel, géographe, participant à l'atelier (équipe C), document de synthèse de l'Atelier de Douala 2013**



Dispositions réglementaires à Deïdo

Zones	Fonctions	Observations
A8	Zones urbaines	Zones mixtes (habitat, artisanat, commerces, petites industries)
A11	Zones urbaines	Zones d'habitat spontanée non tramé
C1	Zones d'activités et de services	Activités industrielles
C3	Zones d'activités et de services	Activités portuaires
D4	Zones naturelles	Reserves pour des aménagements futurs particuliers



# C. LA VIE DE QUARTIER À DEÏDO (UN QUARTIER SAWA EN MUTATION)

## PEUPLE SAWA

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 bamiléekées 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 imposants 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.

Le peuple sawa a pour langue vernaculaire le duala. C'est un peuple ancré dans la culture en effet, la musique makossa (généralement chantée en duala), certaines danses (essèwè, bolobo...) et les tenues vestimentaires (sanja, kaba...) et surtout le Ngondo (fête annuelle célébrée en bordure du fleuve wouri) en sont les éléments identitaires. Les sawas sont reconnus pour avoir des rapports privilégiés avec l'eau en particulier le fleuve Wouri.

## LITTORAL ET FLEUVE

Il existe des rapports très singuliers entre le peuple sawa et l'eau, L'ensemble des six (6) cantons est regroupé autour du Ngondo

### Origines du Ngondo

Auparavant, les différentes communautés sawa procédaient à des échanges de produits vivriers, de produits de la pêche, de produits artisanaux, etc. Chaque canton étaient spécialisés dans des productions précises, sans introduction de monnaie : les échanges s'effectuaient à travers un système de troc. Mais les échanges étaient à l'origine de litiges, surtout lors de l'identification de l'équivalence entre les produits. Au fil du temps ces litiges opposant les peuples se faisaient ressentir avec acuité, il a donc été décidé de créer une cour d'équité dont le but est de résoudre les litiges de façon pacifique.

Le banc de sable mis à disposition par la nature sur la rivière Besseke servait de lieu de concertation, ce banc de sable étant accessible à marée basse et disparaissant à marée haute. Le cycle des marées était utilisé comme cadre temporel du règlement des litiges.

A cette époque, la rivière Besseke passait par tous les cantons du Wouri, il avait une connotation fédératrice et fixait les limites cantonales. On l'appelait *n'gondo* pour faire allusion à son rôle de cordon ombilical.

Puis cette cour d'équité voit la mise en place d'une institution gérant les différends entre les cantons afin d'éviter les guerres qui à l'époque mettaient en péril la jeunesse. Ainsi, Ngondo est comme une cour d'équité pour régler leurs différends, et encadrer le début et la fin de la discussion. Le Ngondo fut créé en 1678.

### **Le Ngondo aujourd'hui**

Le Ngondo est défini comme étant l'assemblée traditionnelle du peuple sawa. Lors de la cérémonie annuelle (1<sup>er</sup> dimanche du mois de Décembre), des activités sont réalisées en remplacement des affrontements meurtriers qui pourraient porter atteinte à la jeunesse, avec le risque d'une disparition des populations et de la culture sawa. Les symboles représentatifs des festivités Ngondo sont :

- Les courses de pirogue. Il s'agit d'une mise en compétition sportive des hommes de chaque canton en pirogue. Les pirogues sont mises en jeu ainsi que leurs équipes. Les gagnants prennent les pirogues des perdants, tandis que les hommes de l'équipe ayant subi la défaite vont en prison. Et durant l'année, les perdants doivent accomplir des actions afin de

recupérer leur pirogue.

- La lutte traditionnelle. Une légende raconte qu'un colosse arrivait et disposait des populations et des vivres à sa guise. Les populations vivaient alors dans la crainte et l'évitement des lieux d'échanges, car le colosse appréciait les femmes, les enfants et les marchés. Un « héros » a été préparé afin d'affronter ce colosse. Ce héros était moins fort physiquement mais disposait du soutien de toutes les communautés. Depuis ce jour une compétition de lutte est organisée pour valoriser l'homme le plus fort derrière lequel s'aligne la communauté.
- L'élection de Miss Ngondo. C'est le symbole du modernisme de la communauté. Les femmes sawa sont jugées sur leur maîtrise des us et coutumes : la cuisine, la vie familiale, l'habillement et la coiffure. Mais, elles doivent également avoir une maîtrise de l'environnement moderne : les diplômes, la situation professionnelle, avoir une bonne culture générale, avoir une bonne élocution. Entre tradition et modernité : la femme sawa apparaît donc comme lien très important.

### **Fonctionnement du Ngondo**

Le Ngondo est donc une institution défendant les intérêts des peuples Sawa. C'est une association apolitique mais quand les intérêts du peuple sont en jeu, le Ngondo prend alors position. Par exemple, au moment de l'Indépendance du Cameroun, le Ngondo a porté la voix des Sawa devant la Société des Nations, devenant un acteur incontournable dans la politique nationale. Autre exemple : Rudolph Duala Manga Bell, qui avait un mandat du Ngondo car son charisme pouvait l'emmener loin, lui et les siens. Bien qu'il fût pendu par les Allemands, son action rayonne encore actuellement.





Base Elf-ancien site terrestre de manifestation du Ngondo



Nouveau site terrestre de celebration du Ngondo



Celebration annuelle de Ngondo

Le Ngondo a un fonctionnement pyramidal, à l'image de la communauté Sawa.

Au sommet, le chef supérieur, dont la présidence est assurée par l'un des chefs, d'un mandat de deux (2) ans non renouvelables.

Les chefferies supérieures sont encadrées par le premier adjoint (qui reprend le flambeau) et le second adjoint pour les autres communautés limitrophes.

Puis un secrétaire général, pour la direction administrative, assisté d'un trésorier et d'un conseiller.

Enfin, il existe des commissions pour les différents domaines de la vie sociale sawa : traditions, cultures, affaires maritales, patrimoine et succession, etc.

En tant qu'association, le Ngondo est également à la recherche de partenariats. L'association accorde beaucoup d'importance aux relations qu'elles entretiennent avec la CUD. La CUD prend en compte les besoins des populations Sawa tout en se tenant à la politique générale du pays.

### **Manifestation culturelle du Ngondo**

Bien qu'ils soient des Bantus, les Sawa doivent à leur ancrage littoral un panthéon marin, où la MamiWata est une figure prépondérante. Historiquement, le site de manifestation a été déplacé le long du Wouri, plus en amont : de la base marine, puis le port, et actuellement à Deïdo. Le site sacré, aquatique, ne change pas, et permet de maintenir une protection commune à tous les cantons. Le site terrestre est comme un espace d'échange direct avec les divinités et permettant la réunion de toute la communauté.

Le nouveau site terrestre, à Deïdo, doit voir une série d'aménagements se réaliser sur le site de

10ha, avec le concours de la CUD. Le programme souhaité par le Ngondo porte sur

- une partie « sacrée » pour les usages traditionnels accessible uniquement durant les festivités,
- une partie pour la valorisation foncière de l'espace et comme rente pour l'association,
- une partie comme espace créatif profitable à tous les Doualais.

La manifestation qui se tient en fin d'année civile est un cérémonial de présentation des activités des populations Sawa aux divinités. Avec le temps, les chefs supérieurs ont souhaité rendre cette cérémonie publique et que la population accompagne le cérémonial. Le bureau associatif présente le rapport d'activités aux divinités. Ces résultats sont présentés à qui de droit, ce droit étant celui des hommes mais également celui des divinités. Suite à la cérémonie, un message des divinités est donné, proposant alors des nouvelles orientations dans les activités à mener par le Ngondo: la persévérance, la paix, l'espoir, la sincérité, la lumière, l'homme idéal/nouveau. C'est une transmission des lignes de conduite idéale.

### **Et le Ngondo demain ?**

Il existe aujourd'hui une volonté d'ouverture du peuple Sawa au reste du monde au travers notamment des réseaux sociaux. Néanmoins, l'aspect oral de la culture Sawa limite les moyens de transmission. Il n'y a pas de fonds communs, car les archives sont réparties entre différentes familles. Mais un lieu de rassemblement est en cours de construction : la maison de la culture Sawa à Bonanjo.



## UN RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE OMNIPRÉSENT

Le fleuve, les criques, rivières et ruisseau constituent l'essentiel du réseau hydrographique Doualais. Comme des racines, elles frayent leurs chemins à travers le continent avant de se jeter dans l'océan. Elles font partie intégrante de l'histoire et de la géographie du pays. En effet, jadis elles servaient aux transports des personnes et des marchandises sur toute la côte et même à l'intérieur du pays.

« *Le réseau de rivières permettait de relier tous les cantons sawa et même les batangas au Sud* »<sup>1</sup>

Les cours d'eau à Douala ont toujours été considérés comme des lieux d'échanges, de rencontre et de manifestations etc. Par exemple, l'embouchure de la Besséké était le plus grand marché de la côte, et l'endroit où était célébré Ngondo. Au fil du temps pour faciliter l'expansion urbaine, les cours d'eau furent canalisés à l'aide de drains jusqu'à être effacés de la surface et abandonnés comme axe de transport.

La ville de Douala est naturellement constituée de façon à ne pas avoir de problème de drainage. La ville est entourée du fleuve et de criques. En cas de besoin, les rivières sur le continent peuvent se déverser sur le Wouri, le bras mort du Wouri, la Dibamba, la crique Docteur, la crique Moungo ou la crique Bomono.

Les berges de ces cours d'eau sont généralement libres en saison sèche, ce qui a conduit les populations les plus démunies à s'y installer. Ce laisser-faire a duré pendant des années et aujourd'hui le réseau hydrographique de la ville de Douala est bordé par de l'habitat spontané ayant des répercussions sur l'environnement urbain, notamment sur la qualité de l'eau. Les ruisseaux sont transformés en dépotoirs sauvages, ils sont écartés de leurs lits par les constructions, sont oubliés dans les aménagements et sont

perçus comme des poches d'insécurité urbaines à travers la ville.

Conscient des répercussions négatives de ce phénomène d'occupation illégale du lit des cours d'eaux (inondation et autres) et s'appuyant sur les résultats du PDU qui préconise l'aménagement prioritaire de 42 km de drains sur les 250 km que comptent la ville, les autorités locales se sont engagées dans un vaste projet de drainage pluvial. L'objectif ici est d'aménager les lits des cours d'eau à l'aide des drains.

Le vaste projet de drainage dans lequel s'est engagée la ville de Douala vise à améliorer la salubrité publique au travers des infrastructures de drainage qui s'inscrivent dans la durée. L'option d'aménagement est de bétonner les drains avec des sections suffisamment dimensionnées de façon à permettre un écoulement rapide des eaux. Des voies d'emprise allant jusqu'à 15 m sont proposées de part et d'autre afin de faciliter l'accessibilité des engins d'entretiens.

Le processus d'aménagement suggère de curer les drains naturels afin de retirer la matière qui s'est accumulée au cours des années (déchets organiques, plastiques, métaux, etc.) pour ensuite installer les drains préfabriqués sur du béton de propreté. La surface est laissée à l'air libre. A long terme, il est prévu l'installation des garde-corps. Néanmoins, il subsiste la question du traitement des matières extraites des cours d'eaux. Le coefficient de foisonnement accroît leur volume. En absence d'une expérience antérieure de traitement de ce type de déchets au Cameroun, il conviendrait de penser une filière de traitement.

L'aspect technique est réglée mais il n'en est pas de même pour ce qui de l'appropriation de ce nouveau réseau de circulation ainsi constitué.

<sup>1</sup> Entretien avec le Chef de Bonateki, le 24 Octobre 2016

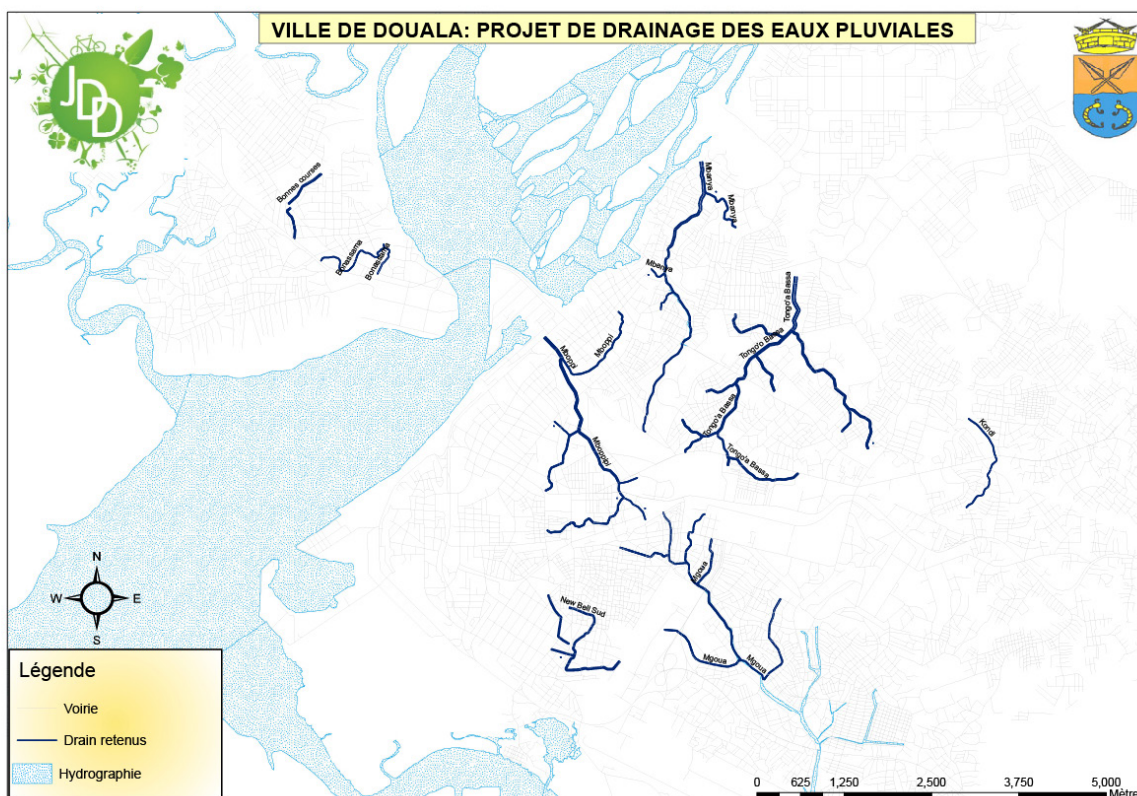
En effet, ces aménagements constituent des liens desserte inter quartier susceptibles d'être appropriés. Les espaces résiduels issus de ces projets peuvent être rentabilisés financièrement parlant, d'où la nécessité d'interroger un projet urbain d'appropriation sociale intégrant infrastructures, économie et temporalité. L'opération a pour principal inconvénient d'engager des expropriations. Une cellule d'accompagnement social permet de veiller à la faciliter l'adoption du projet par des populations généralement démunies. La question de l'impact de cette cellule, de la temporalité de son intervention et des méthodes utilisées demeure néanmoins ouverte.

A Deïdo, les ruisseaux constitutifs de la rivière Mboppi se rejoignent donnant naissance à un cours de de grande envergure.

« Mboppi, c'est la colonne vertébrale du centre-ville »<sup>2</sup>

Le Mboppi est situé en plein cœur de la ville, l'appropriation de son lit est donc plus accentuée, il circule dans la ville en collectant des tas de déchets puis au niveau de la SCDP, les 300 m restant avant d'atteindre le Wouri sont enfouis dans le sol. Son aménagement constituera une résorption de l'insalubrité dans la ville. L'effet induit permettra la construction à proximité des drains sans risque d'inondation et limitera le déversement des ordures dans le cours d'eau.

Cette opération peut prendre comme pour modèle les drains qui ont été aménagés à New Bell par des entreprises locales sous financement de banque mondiale. Ce projet est unanimement considéré comme une réussite. Chaque jour, les drains sont pris d'assaut par les populations qui y voient un lieu de socialisation. Les arbres plantés le long du drain le rendent accessible à toutes les heures de la journée. Le nettoyage hebdomadaire par les populations voisines garantit son entretien et les voies de communication qui longent le drain rend possible le ramassage des ordures ménagères.



2 Entretien réalisé avec Joseph Edmond Olinga, le 29 octobre 2016

Atelier de Douala 2016

Projet de Drainage pluvial





Phase 1: Curage des Drains à Nkoulouloum



Phase 2: Installation des drains à Nkoulouloum



Projet de drain à New Bell



## « LE RONDPOINT DEÏDO »

Carrefour de référence dans la ville, le Carrefour Deïdo encore appelé « le Rondpoint » canalise l'essentiel de l'attention. L'environnement du monument emblématique la Nouvelle liberté a été récemment transformé dans le cadre de la construction du pont, par la destruction de nombreuses constructions et activités.

De nombreuses démolitions indispensables à l'amélioration des accès au pont sont en cours : le projet d'infrastructure à grande échelle donnant la priorité à la circulation des automobiles a engendré une réflexion supplémentaire sur les accès. Aujourd'hui le chantier d'infrastructure pourrait être accompagné d'un projet urbain d'accompagnement et de mise en valeur, qui reste à définir. La question des activités économiques informelles n'est pas posée ni intégrée, bien que l'économie informelle représente 75% des emplois et que cette forme d'appropriation de l'espace reste complémentaire à l'économie formelle car elle fournit principalement aux ménages les biens de consommation et de services courants.

On observe actuellement sur le site la présence de commerces, mototaxis, services en tous genres venant combler les vides créés par les destructions. Il se pose par ailleurs la question de ces espaces résiduels pouvant être reconvertis et intégrés comme emprise foncières constructibles dans le processus global de transformation.

En outre, la proximité des deux ponts pose des doutes sur le réel impact que ces infrastructures auront sur l'amélioration de la circulation. Toutefois, selon le SDAU de 1983, le 2<sup>ème</sup> Pont en cours de construction a toujours été considéré comme un dédoublement du Pont actuel, pour des raisons de sécurité (au cas où il viendrait à être démolé). Sa construction était attendue pour 1990 et le 3<sup>ème</sup> pont en l'an 2001. La crise Economique

### La nouvelle liberté de Joseph Francis SUMEGNE

« La nouvelle liberté » représente un homme qui danse. L'homme, en équilibre, s'appuie sur une jambe, lève un bras. D'une main, au-dessus de sa tête, il brandit un globe terrestre. La sculpture mesure plus de dix mètres, pèse quelque sept tonnes. À sa base, un piédestal de deux mètres en béton armé que prolonge, sous terre, un socle de la même facture. Le tout est conçu pour résister à des vents de plus de 160 km/h. « La nouvelle liberté » doit son existence à une association nommée Doual'Art...

Inaugurée en juillet 1996, « La nouvelle liberté » s'est aussitôt trouvée au cœur d'un débat acerbe, violent. Très vite, des camps se forment. Mots, invectives, menaces fusent. Ceux-ci vont bien au-delà de l'objet lui-même. C'est de l'identité – individuelle, ethnique, citoyenne – qu'il s'agit. L'espace urbain tout entier est en cause....

Pour créer l'homme au globe, l'artiste a soudé, lié, collé à un squelette d'acier des milliers d'objets, certains trouvés lors de promenades, d'autres collectés dans les caniveaux, les décharges et les terrains vagues de la ville. Pneus et pots d'échappement endommagés, enjoliveurs tordus, pendules arrêtées, bougies d'allumage et ampoules grillées, chenilles de caterpillar rouillées, jouets et bijoux de fantaisie cassés, c'est de tout cela, et de bien d'autres objets encore, qu'est faite « La nouvelle liberté ».....

**Source : Malaquais Dominique, « Une nouvelle liberté ? Art et politique urbaine à Douala (Cameroun) »**





Destructions en cours au carrefour Deïdo



Stationnement des bus vers le Sud Ouest

Stationnement de taxi



Stationnement de moto-taxi

Prolifération des activités sur les espaces résiduels

et financiers des années 90 a engendré un retard dans la réalisation de ces indispensables ouvrages d'art. Il est à noter que le projet de construction d'un 3<sup>ème</sup> pont est déjà en étude par les Japonais. Ce pont devra relier Bonamoussadi et Bonaberi en transitant par l'île Djebalé

Les nombreuses expropriations engendrées par la mise en œuvre du projet, s'appuyant sur des dispositions réglementaires remises en cause, ne favorisent pas l'avancée du projet. Les ménages et activités sont déplacés sans réel soucis de réinstallation. La sécurité de la population est menacée du fait des travaux en cours qui ont contraint les entreprises à déplacer des pylônes des lignes de haute tension.

Finalement, les accès aménagés auront pour effets secondaires la translation des problèmes d'embouteillages vers des carrefours situés plus loin.

## L'ORGANISATION URBAINE DU QUARTIER

Aujourd'hui Deïdo est un quartier multifonctionnel à dominance résidentielle. Véritable pôle d'échange multimodal, le carrefour de Deïdo regroupe divers modes de transport interurbain et inter-regional.

- Les bus permettent de se rendre dans la région du Sud-Ouest (Limbe, Buea, Kumba, etc..), ils stationnent sur l'emprise de la voie de circulation, encombrant la circulation en créant un climat d'insécurité.
- Les taxis sont répartis en deux (2) lignes. Une traversant le pont jusqu'à Bonaberi et l'autre allant dans les Quartiers Nord (Bonamoussadi, Kotto, ...)
- Les motos qui stationnent au carrefour réduisent l'emprise de la voie. Plus mobiles,

elles se déplacent dans tous les sens sur des distances généralement courtes.

Cette répartition de modes de transport n'est pas parfaitement organisée et ne donne aucune place au piéton. Les échanges ne sont pas optimaux et contribuent à biaiser l'esthétique du carrefour.

Le quartier est assez bien couvert en équipements sociocollectifs. se trouvant au carrefour et le collègue Saker du nom d'Alfred Saker, un missionnaire Anglais qui arriva au Cameroun en 1845, en sont les éléments remarquables. A proximité, le marché Saker, véritable point d'échange et de discussion, permet de consolider la vie urbaine et par ricochet accentue la cohésion sociale. Elle fournit l'ensemble du quartier en produits alimentaires.

Deïdo la nuit est reconnue pour son ambiance festive. C'est dans ce quartier que l'on trouve la célèbre « la Rue de la Joie ». L'absence d'établissements culturels, de loisirs et d'espaces ont donné naissance à ces lieux de distractions : c'est l'unique moyen de se réunir et de s'amuser. La Rue de la Joie est un point chaud où l'on retrouve des 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. Un des éléments constitutifs de la « Rue de la Joie » est l'ampoule rouge signalant l'auberge qui accorde des chambres de passe.

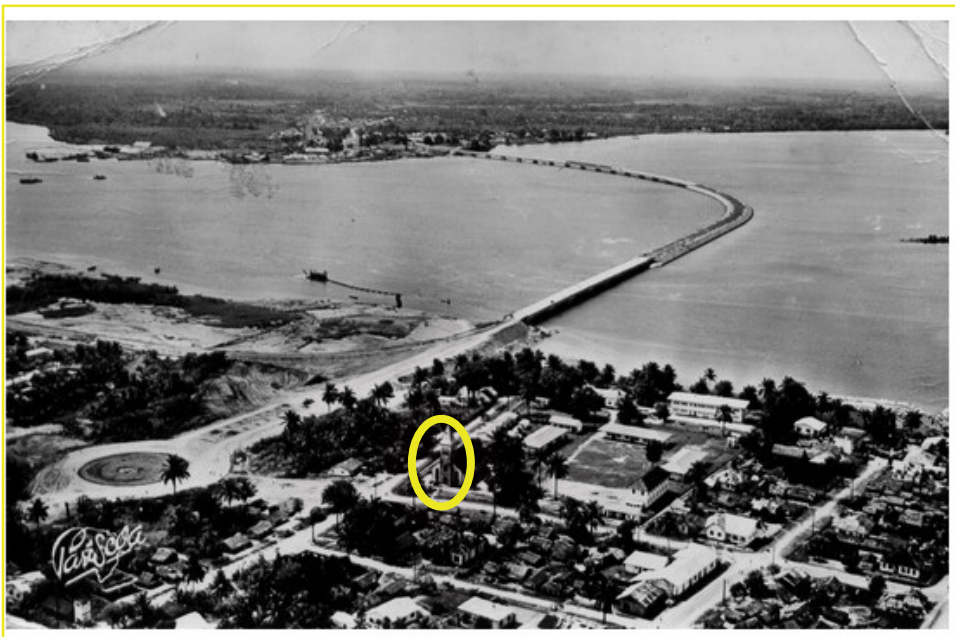
Ce phénomène n'est pas sans répercussions. En 2013, l'agression d'un jeune homme du canton Deïdo par un groupe de « benskineurs » (motos-taxis) a donné lieu à des troubles dans le quartier. La tension est perceptible, les représentants traditionnels et locaux n'approuvent pas ce phénomène de plus en plus grandissant qui s'étend même sur d'autres quartiers ( Ange Raphael, Bonamoussadi, Akwa, etc). Pour eux,



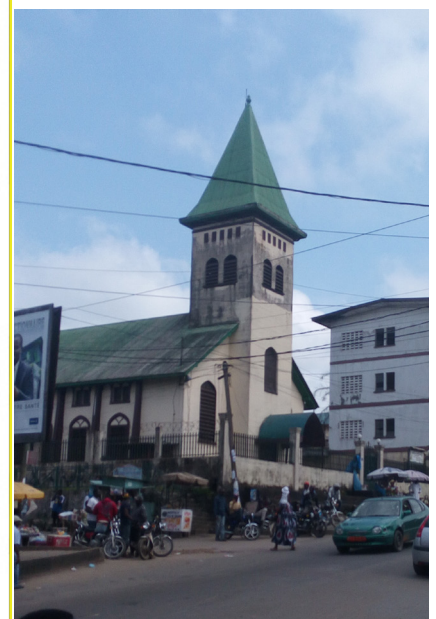


- 1 : Rond-Point ou Rond-Point Deido
- 2 : Feu rouge Bessengue
- 3 : Ecole Publique
- 4 : Salle des Fêtes d'Akwa
- 5 : Carrefour Ndokoti
- 6 : Tunnel Ndokoti
- 7 : Village
- 8 : Conquête
- 9 : CCC
- 10 : Ange Raphaël
- 11 : La Douche
- 12 : Marché central
- 13 : Hôtel La Falaise
- 14 : Rond-point 4ème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

Principaux carrefours de la ville



Vue Aérienne du pont et du Rond point Deido



Eglise Evangelique du Cameroun

ces espaces de « distractions » pervertissent la jeunesse et auront un impact sur leur éducation.

La position centrale de Deïdo a favorisé le développement d'activités économiques, surtout le long des voies de circulation. Elles sont généralement informelles (Ventes d'habits, de téléphones, des fruits, etc), ces petits commerces viennent combler les vides existants (trottoirs, friches, balustrade). Ces activités animent en permanence le carrefour, on observe un brassage formel/informel parfois sans distinction.

Les habitants de Deïdo sont réputés robustes et travailleurs avec un fort ancrage traditionnel. L'autorité du chef de canton est respectée, même si de nos jours le quartier n'est plus constitué que d'autochtones. La population de Deïdo est cosmopolite à majorité constituée de Duala, Bassa et Bamiléké.

Les initiatives de quartiers sont nombreuses. L'une des plus importantes est la construction d'une Maison communautaire à Bonateki. Ce projet est une initiative de la chefferie Bonateki qui désire transmettre ses us et coutumes aux jeunes à travers un centre culturel intergénérationnel qui sera à la disposition de toute la population. Afin de réaliser le projet, les autorités ont mis sur pied un système de cotisation mensuelle par famille. Elle compte également sur des appuis extérieurs qui pourraient les aider, notamment dans la conception architecturale du bâtiment.

La forte pression foncière conduit les habitants à céder les terres. Les marges de manœuvres sont réduites en ce qui concerne les aménagements de quartier du fait de l'absence de terrains. Tout ceci se combine des fois à des transactions foncières informelles.

La structure urbaine du Quartier est en « damier ». Le réseau de voirie a une visée fonctionnelle et peu paysagère, les voies sont réduites (10-15m).

La principale voie du Quartier est le Rue Deïdo-Bonanjo qui permet une connexion des Quartiers Bonanjo, Deïdo et Akwa Nord. Cette voie est petite comparativement aux flux de circulation qu'elle draine. Elle joue un rôle important dans la communication de la ville. Elle permet en effet de relier le cœur de la ville au quartier Nord généralement appelé « ville dortoir ».

Un gigantesque projet de prolongement du boulevard de la république permettant de renforcer les déplacements Nord-Sud est en cours de réalisation à terme, il permettra de relier le Axe lourd Bépanda au carrefour MAETUR. Il est prévu une route de 2 X 2 voies qui servira également de ligne d'extension de réseau de Bus.

Le principal projet qui captive les intérêts de la CUD est celui de l'aménagement du bras mort du Wouri qui sera accessible par la voie sur Berge projeté et surtout grâce aux remblais sur cette zone. La zone fera l'objet d'un Avis de Sollicitation à Manifestation d'Intérêt (ASMI) de façon à avoir des propositions d'aménagements sur cette « zone naturelle à aménagements futurs particuliers ». Il se pose la question de la préservation de la mangrove qui joue un véritable rôle dans la reproduction des espèces aquatiques et dans la protection de la côte face au vent. Cet écosystème sensible a déjà partiellement disparu suite à l'expansion du port. Les populations se demandent si cela n'aura pas d'impact sur le climat dans cette zone encore à dominance végétale.

Le pont a longtemps joué le rôle de scission entre la ville végétale au Nord et la ville minérale au Sud. Cette structure a permis de limiter la phagocytose de la mangrove par les activités portuaires et industrielles. Face aux nouveaux enjeux de développement d'une métropole multi-millionnaire, Deïdo se situe au cœur des changements du fait de sa proximité avec l'eau, matrice de la ville.



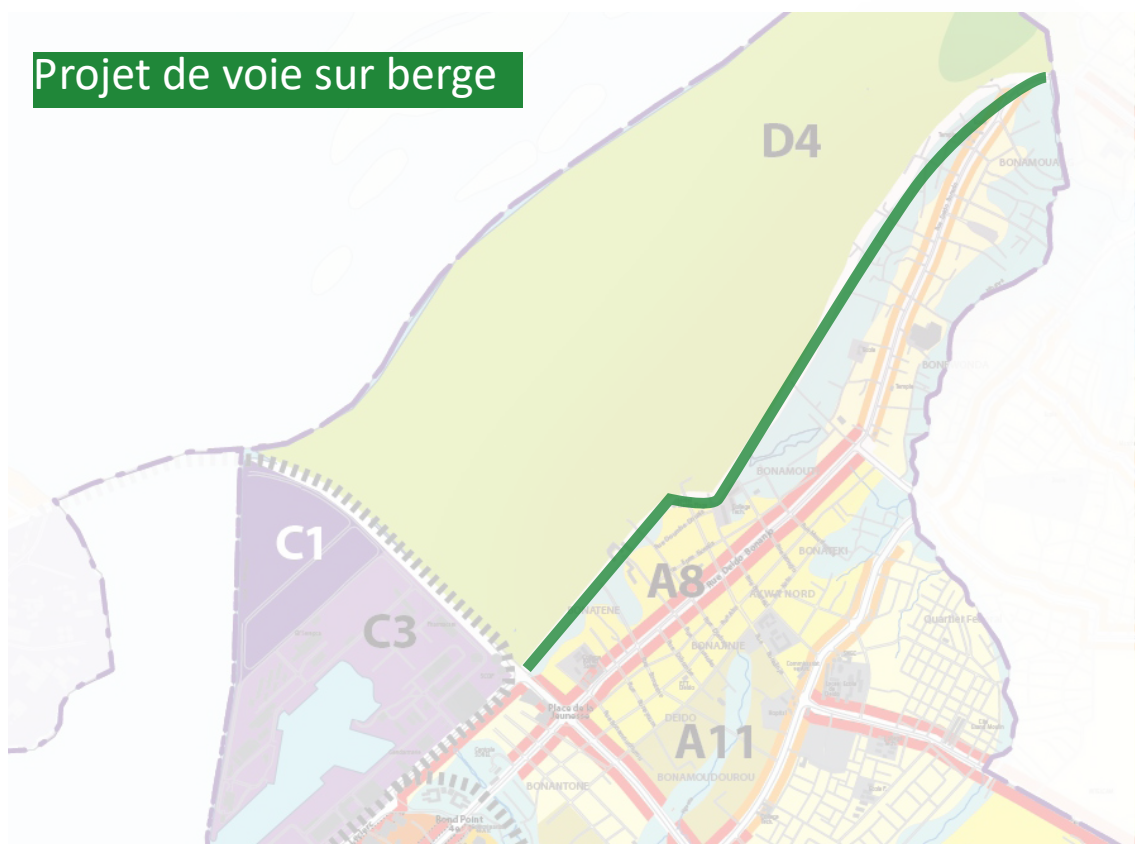


Dichotomie ville végétale au premier plan et ville minérale en arrière plan





Prolongement du boulevard de la république







# ICONOGRAPHIE

## INTRODUCTION

- p9. Relief et hydrographie du Cameroun. Crédit : Atlas du Cameroun
- p11. Problématiques générales de la ville. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p13. Les grands projets en cours. Source : B.Michelon modifié par Les Ateliers de Cergy
- p13. Les sites d'étude. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p15. Carte d'occupation de l'espace urbain. Source : B.Michelon

## PARTIE I : LES IDENTITES CULTURELLES, URBAINES ET HISTORIQUES DE DOUALA

- p17. Villages originels de Douala. Source : B.Michelon
- p19. Plan de Douala en 1896. Source : B.Michelon
- p19. Toponymie des territoires littoraux dualas. Source
- p21. Premier plan d'urbanisme de Kamerunstadt sur le Plateau Joss. Déplacement des populations Dualas. Source : B.Michelon
- p21. Déplacement des dualas. Source
- p.21 Bâtiment de la compagnie commerciale allemande Woermann Line. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- p.23 Plan de Douala en 1925. Source : Communauté Urbaine de Douala. PDU
- p23. Place du Gouvernement. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- p23. Course de pirogue sur le Wouri le 14 juillet 1930. Gare de Douala. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- p24. Répartition de la population avant l'Indépendance. Source : Communauté Urbaine de Douala. PDU
- p25. Plan d'aménagement de Douala par Henri-Jean Calsat en 1945. Plan d'aménagement de Douala de Jean Dorian en 1959. Source : Communauté Urbaine de Douala. PDU
- p25. Fragmentation socio-spatiale et micro-territoires identitaires. Source : J.P.MBAHA, J.M.OLINGA, G.TCHIADEU
- p27. Evolution spatiale de l'urbanisation. Source : Communauté Urbaine de Douala. PDU
- p27. Tache urbaine de Douala au XXI<sup>e</sup> siècle. Source : Communauté Urbaine de Douala. PDU
- p29. Urbanisation et habitat spontané. Source : B.Michelon
- p29. Fracture de niveau de standing des quartiers de Douala. Source : J.P.MBAHA, J.M.OLINGA, G.TCHIADEU

## CHAPITRE II : PLATEAU JOSS ET BONANJO

- P35. Chambre de Commerce. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- P35. Palais du Gouverneur de Douala. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- P35. Maison Mandessi Bell. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- P35. Hôpital Allemand. Source : Communauté Urbaine de Douala. Etude de faisabilité/valorisation du patrimoine.
- P35. Poste de Bonanjo. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p29. Place du Gouvernement. Crédit: Les Ateliers de Cergy
- p36. Halles du marché Besseké et pirogues l'approvisionnement en 1937. Source : B.Michelon
- p36. La Besseké aujourd'hui. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p38. Travaux de prolongement du port en 1952. Source : B.Michelon
- p38. Plan général du domaine du port. Source : Etude d'élaboration du schéma directeur de développement du Port Autonome de Douala
- p39. Etapes de la construction du port de Douala. Source : B.Michelon



- p39. Travaux sur le port de Douala. Quai du port de Douala. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- p39. Port de Douala aujourd'hui. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p40. Siège social des entreprises à Bonanjo. Immeuble de logements et de bureaux en construction. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p42. Vue panoramique sur le Plateau Joss. Crédit : Les Ateliers de Cergy
- p42. Proposition d'aménagement du Plateau par Henri-Jean Calsat Source : B.Michelon
- p42. Plan masse du CBD. Source : Communauté Urbaine de Douala.PDU
- p43. Secteur ouest retenu pour le CBD. Source : Communauté Urbaine de Douala.PDU

## CHAPITRE III : DEÏDO

- P47. Deïdo, l'une des portes d'entrée du plateau Joss. Source : Ateliers Cergy
- P47. Deïdo, centre de gravité de la ville. Source : Ateliers Cergy
- P47. Mur construit entre le port et le reste de la ville. Crédit : Ateliers Cergy
- P48. Armoirie du canton Deïdo. Crédit : Ekwala Moïse
- P48. Six (6) Villages du canton Deïdo. Source : Ateliers Cergy
- P48. Profil en travers. Source : MINTP
- P50. Embouchure du pont côté Ouest. Source : MINTP
- P50. Embouchure du pont côté Est. Source : MINTP
- P50. Projet du pont sur le Wouri. Source : Ateliers Cergy
- P51. Embouchure du pont coté Est. Source : MINTP
- P52. Embouchure Est - superposition plan et vue aérienne. Source : MINTP
- P52. Perspective du giratoire SCDP. Source : MINTP
- P54. Dispositions règlementaires du POS. Source : POS Douala
- P54. Nouvel ordre urbain. Source : Hervé GAZEL
- P55. Centres urbains, principaux et secondaires. Source : Ateliers Cergy
- P56. Dispositions réglementaires d'occupation du sol. Source : PDU/POS Douala
- P59. Base Elf- Ancien site terrestre de manifestation du Ngondo. Crédit : Ateliers Cergy
- P59. Nouveau site de célébration de Ngondo. Crédit : Ateliers Cergy
- P59. Célébration annuelle du Ngondo. Crédit : Ngondo'a sawa
- P62. Projet de drainage pluvial. . Crédit : Ateliers Cergy
- P63. Curage de drains. Source : Crédit Cergy
- P63. Installation des drains. Crédit : Ateliers de Cergy
- P63. Projet de drainage réussi à New Bell. Crédit : Ateliers de Cergy
- P65. Destruction au carrefour Deïdo. Crédit : Ateliers Cergy
- P65. Stationnement des bus vers le Sud-Ouest. Source : Ateliers Cergy
- P65. Stationnement des taxis. Crédit : Ateliers Cergy
- P65. Stationnement des motos taxi. Crédit : Ateliers Cergy
- P65. Prolifération des activités sur les espaces résiduels. Crédit : Ateliers Cergy
- P67. Principaux carrefours de la ville. Source : Ateliers Cergy
- P67. Vue aérienne du pont et du rondpoint Deïdo et du pont sur le Wouri. Source : <http://www.idpao.com/index.php/pays/cameroun>
- P67. Eglise Evangélique du Cameroun. Source : Ateliers Cergy
- P68. Voie sur berge. Source : POS et Ateliers Cergy
- P68. Ville végétale et ville minérale. Source : Ateliers Cergy
- P69. Prolongement du boulevard de la république. Source : PDU de Douala
- P69. Ville végétale au premier plan et ville minérale en arrière-plan. Crédit : Ateliers Cergy

# BIBLIOGRAPHIE

## ETUDES URBAINES

\_Etude de faisabilité sur la préservation/valorisation du patrimoine culturel de Douala, Groupement Cotecno Development Consulting srl & Mga Architettura & ingegneria srl, 2009.

\_Plan d'Occupation des Sols: programmation, rapport n°3, Communauté Urbaine de Douala, DEPIDD, 2011

\_Plan Directeur d'Urbanisme pour Douala à l'horizon 2035, Communauté Urbaine de Douala, Direction des Etudes, de la Planification, de l'Investissement et du Développement Durable (DEPIDD), Groupe Huit, AS Consultants, 2012.

\_Douala, ville assemblée : comment l'activité informelle et l'activité formelle peuvent-elles partager l'espace urbain et se féconder réciproquement ? , Atelier de maîtrise d'oeuvre urbaine, document de contexte et synthèse, les Ateliers de Cergy, 2013.

\_Etude d'élaboration du schéma directeur et de développement du port de Douala, rapport de phase 1, Diagnostic de la situation actuelle, EGIS, Port Autonome de Douala, 2016.

\_Rapport de synthèse du diagnostic. Stratégie de développement de la ville de Douala et de son aire métropolitaine, Communauté urbaine de Douala, République du Cameroun, Urbaplan, 2009

## ARTICLES SCIENTIFIQUES

\_ESSOMBE EDIMO, Jean-Roger « Le développement territorialisé à Douala : fondements et repérage des modalités institutionnelles d'une dynamique nouvelle », Mondes en développement 2005/2 (no 130), p. 111-130.

\_MBAHA Joseph Pascal, OLINGA Joseph Magloire, TCHIADEU Gratien, « Cinquante ans de conquête spatiale à Douala : D'héritage colonial en construction à patrimoine socio-spatial vulnérable aux risques naturels »

\_MICHELON Benjamin, J.-C. Bolay (Dir.). Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique: étude de cas à Douala et à Kigali. Thèse EPFL, n° 5195, 2012.

\_MALAQUAIS Dominique, « Une nouvelle liberté ? Art et politique urbaine à Douala (Cameroun) », Afrique & histoire 1/2006 (vol. 5) , p. 111-134



## MONOGRAPHIES

\_DIWOUTA-KOTTO Danièle, DOLE Sandrine, Suites architecturales : Kinshasa, Douala, Dakar, collection d'Architectures et d'Afrique, Edition VAA, Besançon, 2010.

\_TCHUMTCHOUA Emmanuel, DIKOUME François Albert (dir.), Douala, histoire et patrimoine, Appel à contribution, Calenda, Publié le jeudi 23 juin 2011

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, PLAT Pascal et SAHABANA Maïdadi, « Quand tout ne tient qu'à un pont ! Réfection d'ouvrage et dysfonctionnements urbains à Douala », Belgeo [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 03 novembre 2016. URL : <http://belgeo.revues.org/6763> ; DOI : 10.4000/belgeo.6763

NICOLAS J. P. (1957), "Deux ports d'estuaire : Saint-Louis du Sénégal et Douala", Bulletin de l'Ifan, XIX, série B, 1-2, pp. 259-274.

GOUELLAIN R. (1973), "Douala : formation et développement de la ville pendant la colonisation", Cahiers d'Etudes Africaines, XIII, 51, pp. 442-468.

POINSOT J., SINOU A., STERNADEL J. (1989), Les villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960. Politiques et opérations d'urbanisme et d'habitat, Paris, La documentation française, coll. Analyses et documents.