

Douala, « ville assemblée »

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



Les Ateliers internationaux de
maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, rue de la Gare
BP 90047
95020 Cergy-Pontoise
France

Tél : +33 (0)1 34 41 93 91
contact@ateliers.org
www.ateliers.org

Les Ateliers est une association à but non lucratif, basée sur un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Ils organisent des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité, pour apporter aux décideurs locaux un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement. Créés en 1982 et à l'origine tournés vers les étudiants et jeunes professionnels, les Ateliers organisent depuis 2005 des ateliers ouverts à des professionnels expérimentés et bénévoles, à la demande de collectivités locales ou de partenaires.

En 2013, l'atelier organisé à Douala au Cameroun par Les Ateliers et la Communauté Urbaine de Douala avec l'appui du Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU), de l'Agence Française de Développement (AFD), et de l'Ambassade de France au Cameroun a suscité plus de 140 candidatures, parmi lesquelles 21 participants de nationalités et de spécialisations diverses ont été sélectionnés pour travailler à temps plein en équipes du 22 juin au 6 juillet 2013.

Ce document de synthèse, rédigé par les pilotes Marion Talagrand et Christophe Bayle, retrace les conclusions de ces travaux.

Partenaires et remerciements

Cet atelier a été le résultat d'un travail préparatoire collectif et de l'énergie d'un grand nombre de bénévoles, volontaires du groupe de travail, membres des Ateliers ou des collectivités partenaires, et de conférenciers. À tous ceux qui ont participé et contribué à faire émerger le sujet et les résultats de cet atelier, les Ateliers adressent leurs remerciements sincères.



Douala, « ville assemblée »

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

La Communauté Urbaine de Douala a accueilli trois équipes internationales d'urbanistes du 22 juin au 6 juillet 2013 pour imaginer comment les activités informelles et formelles pourraient partager l'espace urbain et, se féconder réciproquement. Cet atelier intitulé « Douala, ville assemblée », soutenu par le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain, avec le concours de la Coopération Française, s'est tenu, sous la direction de la Direction des Etudes, de la Planification, des Investissements et du Développement Durable (DEPIDD) de la Communauté Urbaine de Douala.

Les propositions sont exposées dans ce livret « POST-ATELIER », document de synthèse mais aussi d'ouverture vers de nouvelles perspectives.

Parmi ces perspectives, il en est une qui est revenue à plusieurs reprises : celle d'aménager de façon « paysagère » les 40 kilomètres de drains dont les études et travaux, financés par l'Agence Française de Développement (AFD), doivent servir à empêcher les inondations - l'objectif étant ici de penser en même temps les aménagements hydrauliques et d'accompagnement paysager de ces drains. Les équipes ont proposé d'associer les futurs riverains à la gestion et à la définition des chemins piétonniers, des pistes cyclables, des passerelles, des abris et des commerces, mais aussi des aires de jeux pour les enfants et des aménagements qui jalonnent ces parcours en s'adaptant aux configurations particulières des sites étudiés.

Tout laisse à penser que la réflexion engagée par la DEPIDD et les Ateliers de Cergy sur la meilleure façon d'accompagner ces projets afin d'en multiplier les retombées, notamment en termes d'accessibilité pour les habitants de Douala, sera porteuse d'amélioration de la qualité de la vie, et d'un accroissement de la responsabilité citoyenne dans chaque quartier.

Les équipes ont relevé le rôle moteur que le nouveau pont sur le Wouri joue à l'échelle de l'ensemble de la ville de Douala. Ce pont, financé par l'AFD sera opérationnel d'ici 36 mois, environ. Il aura un impact sur l'amélioration de la circulation entre les deux rives du fleuve Wouri. Les équipes proposent d'anticiper les retombées positives de cette reconfiguration par la mise au point d'un processus de revalorisation du quartier situé au débouché du pont, au-delà du Rond-Point Deido, notamment en proposant :

- > un aménagement paysager entre le pont du Wouri et le rond-point Deido, créant une nouvelle promenade continue reliant ces deux sites, promenade qui serait l'embryon d'un futur parc des rives du Wouri, destiné à accueillir des programmes de rassemblements festifs, de loisirs récréatifs, de base nautique et de nature.
- > d'aménager la place du carrefour Deido en restructurant le tissu urbain et d'organiser à cette fin, un concours d'urbanisme et d'architecture pour y créer une entrée de ville à l'échelle du renouveau de Douala.
- > d'imaginer en concertation avec l'Etat, les stratégies à mettre en œuvre pour réaliser ces différents projets nécessaires à la réalisation du projet d'ensemble, en s'attachant notamment à hiérarchiser les différentes actions à engager.

Il est désormais acquis que l'arrivée du pont sera un vecteur de transformation et de modernisation à l'échelle de la ville de Douala, mais aussi des quartiers impactés par cet ouvrage. Parallèlement, les Ateliers ont identifié les moyens permettant de créer des synergies entre les secteurs productifs et domestiques pour accompagner et canaliser l'énergie des micro-entreprises qui se répandent dans l'espace public au risque parfois de le saturer. Ces actions, tout autant indispensables que celles accompagnant l'arrivée du pont à court terme, visent à :

- > augmenter les performances des activités industrielles et commerciales tout en éloignant les risques et nuisances en reconfigurant la localisation des activités.
- > attirer les investissements sur un nouvel axe de centralité susceptible d'accueillir de nouvelles infrastructures de déplacement, de commerces et de logements.
- > fluidifier les déplacements internes à l'agglomération en réduisant les verrous sur ces différents axes.
- > donner leur place aux micro-entreprises, par des aides et des systèmes d'épargne et de crédit, une organisation de débouchés et l'aménagement d'espaces dédiés comme des plateformes d'innovation artisanale, ou le partage encadré de l'espace par les commerces de rue.

Les questions posées par les activités informelles ont été au cœur de la réflexion. Les équipes ont montré que la Ville de Douala possède en elle-même les ressorts permettant de desserrer les contraintes de saturation apportées par ces activités informelles, notamment commerciales et artisanales, en les relocalisant sur des lieux plus propices à l'équilibre de tous. Elles proposent de faire de ces espaces de respiration, devenus nécessaires tant à l'activité économique qu'à la vie quotidienne, par leur répartition judicieuse, le moyen par lequel la ville viendra compenser les phénomènes de nuisances, mais aussi ouvrira de nouveaux espaces de développement à l'intérieur de l'agglomération.

Comment le travail informel, par définition d'un caractère peu ordonné, peut-il entrer dans une dynamique d'auto-organisation en coopérant avec les autres acteurs urbains ? C'est le paradoxe des économies recyclées auquel sont confrontés ceux qui sont, tout autant que les autres, acteurs économiques porteurs de sens pour la ville. Le projet est de faire entrer progressivement l'ensemble des acteurs dans une logique de bonnes pratiques de l'espace.

Pierre-André Périssol
Président des Ateliers

Fritz Ntone Ntone
Délégué du gouvernement
auprès de la Communauté
Urbaine de Douala



6 **Contexte**

8 **Introduction**

11 **Du renouveau économique à l'intégration
des nouveaux arrivants, quelle forme de ville
pour Douala ?**

13 1 / Un grand défi urbain et économique : inclure l'« informel »

18 2 / Un nouvel ordre urbain qui cherche à exister

20 3 / Un secteur stratégique au centre de gravité de la ville

25 **Stratégies, projets et actions pour une ville assemblée**

27 1 / L'informel comme pièce maîtresse du
développement économique

28 2 / Les grands leviers d'une redynamisation urbaine

32 3 / De nouveaux centres pour faire vivre
une ville multimillionnaire

36 4 / Des actions concrètes pour mieux inclure
les micro-entreprises dans l'espace public

40 5 / Une action publique pour refonder le contrat-social en ville

43 **Conclusion du jury**

Contexte

Le Cameroun

Situé au cœur du continent africain tout en étant ouvert sur l'Océan Atlantique, le Cameroun possède naturellement une position de trait d'union entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale. La République du Cameroun naît le 1^{er} janvier 1960, et la République fédérale le 11 février 1961 avec la réunion des deux Cameroun oriental et occidental, respectivement francophone et anglophone et créés après que le Kameroun Allemand a été partagé par le traité de Versailles (1918).

Aujourd'hui, le pays compte environ 20 millions d'habitants et couvre 475 440 km². Situé au cœur du continent, le pays regroupe une diversité de ressources naturelles et de populations ce qui lui vaut le surnom d'« Afrique en miniature ».

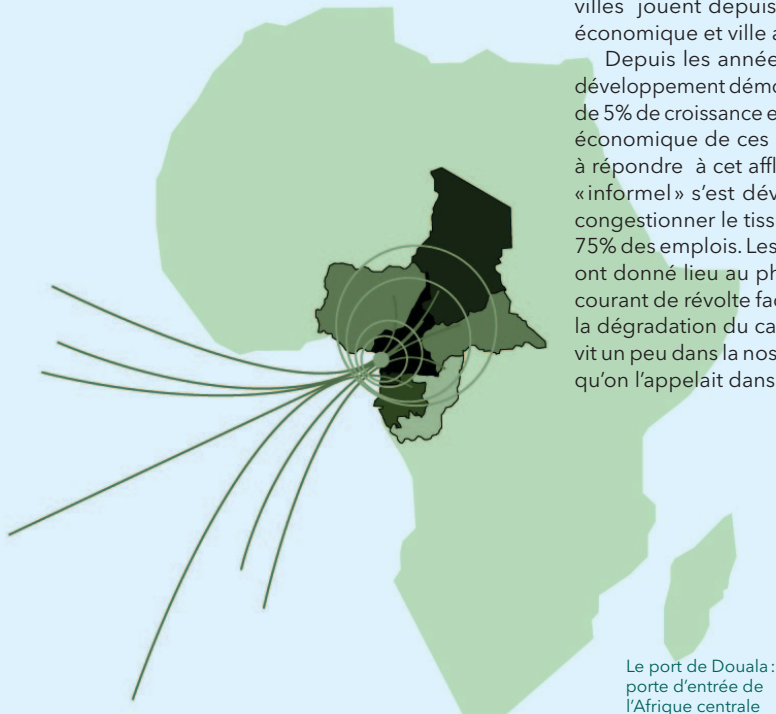
Douala

Douala se situe au cœur de la Région du Littoral qui couvre une superficie de 20 220 km² autour de l'Estuaire du fleuve Wouri. C'est la région la plus urbanisée du Cameroun et aussi la plus industrialisée : « Douala, capitale économique du Cameroun », « À Douala on fait de l'argent », « Douala, ville fonctionnelle »... autant d'expressions qui révèlent cette identité.

Douala est une ville de passage et de migration historique : elle est située sur l'axe de migration des populations Bantous, parties des actuels Nigéria et Nord Cameroun vers l'Afrique centrale quelque millénaires avant notre ère ; les premiers peuples côtiers sont implantés sur les villages le long du Wouri. Il s'agit des Doualas dont le nom est donné à la ville en 1901 par l'administration allemande ; c'est ici que les premiers européens s'installent au 19^e siècle, l'estuaire du Wouri se présentant comme une porte d'entrée dans le territoire.

De part son importance historique, Douala sera capitale quelques années à la fin du 19^e siècle mais sera vite remplacée par Yaoundé en 1909. Les deux villes jouent depuis un rôle complémentaire, ville économique et ville administrative et politique.

Depuis les années 70 et 80, Douala connaît un développement démographique sans précédent (plus de 5% de croissance entre 1965 et 2005). La prospérité économique de ces années n'a pas suffi cependant à répondre à cet afflux de population et un secteur « informel » s'est développé parallèlement jusqu'à congestionner le tissu urbain et représenter près de 75% des emplois. Les crises des années 1980 et 1990 ont donné lieu au phénomène de « ville morte », un courant de révolte face à la précarité économique et la dégradation du cadre urbain. Aujourd'hui Douala vit un peu dans la nostalgie de « Douala la Belle » telle qu'on l'appelait dans les années 60.



Le Port

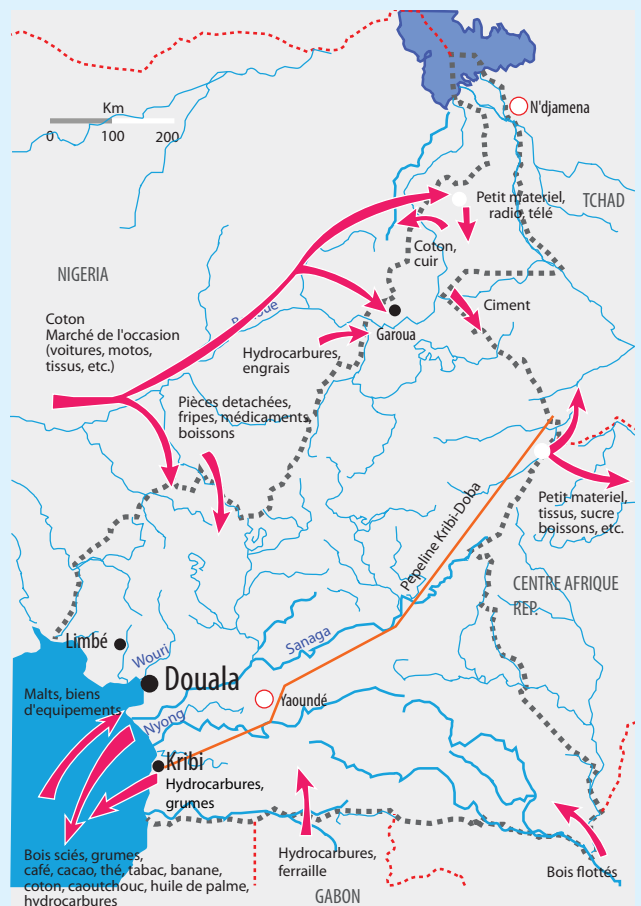
L'économie de la ville de Douala et de la région Littoral s'est développée autour du Port situé sur l'estuaire du Wouri et dont l'hinterland s'étend sur une grande partie de l'Afrique centrale (Tchad, Centrafrique et Cameroun).

Le Port de Douala est le moteur économique de la Région du Littoral, de la ville de Douala et du Cameroun. Il domine les autres ports du pays : ports de Limbe et Kribi (en construction) situés directement sur la même façade Atlantique et port fluvial de Garoua. C'est principalement un port d'importation en biens de consommation et d'exportation de matières premières et produits intermédiaires. De nombreux établissements industriels liés au port se sont implantés dans la ville (savonnerie, huilerie, brasserie, établissements textile...).

Cependant, le développement du Port de Douala touche à ses limites. Avec seulement 9m de tirant d'eau, il ne peut accueillir les navires de plus de 25 000 tonnes. Sont ainsi envisagés des restructurations importantes et des transferts de fonctions entre les ports de Douala, Limbe et Kribi pour les faire fonctionner en complémentarité, ce qui n'est pas sans conséquences sur l'avenir économique de la ville.



Douala sur l'embouchure du Fleuve Wouri



Le commerce extérieur du Cameroun

Introduction

Les défis de Douala, métropole économique et commerciale du Cameroun

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

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

Parmi les différents objectifs et défis identifiés par les documents stratégiques et de planification, deux touchent au rapport entre activité économique et espace urbain : la redynamisation d'un secteur économique moderne affaibli et la régulation d'une activité informelle débordante.

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

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

Les différentes approches économiques de l'activité informelle ont longtemps estimé que celle-ci serait progressivement résorbée par le secteur moderne. Mais l'observation démontre la persistance de ces activités en complément de celles du secteur formel. Si bien qu'aujourd'hui, les économistes

s'accordent pour dire que le passage d'un secteur à l'autre est résiduel et que leur coexistence va perdurer longtemps.

À Douala, les autorités urbaines ont également pris acte du fait que les activités informelles étaient une réalité persistante de leur ville et qu'il était nécessaire de leur donner un cadre. Mais elles ont aussi exprimé une vision forte, à savoir qu'une meilleure intégration urbaine de ces activités pouvait contribuer au renouveau économique et social de la ville.

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

Une structure urbaine en mutation

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

Le Plan Directeur d'Urbanisme de 2012 - dans la continuité de la Stratégie de Développement - prend acte de ce décalage et définit les modalités de structuration des périphéries résidentielles récentes et à venir. Il définit les modalités de relocalisation de

l'appareil économique de la ville en cohérence avec la recomposition de la façade portuaire régionale et l'émergence des pôles de Kribi et de Limbe, selon une vision de long terme.

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

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

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

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

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

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

« Le défi d'une cohabitation économique entre l'économie formelle et l'activité informelle constitue désormais le socle durable de la Ville de Douala »

(M. Fritz Ntone Ntone, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala lors du Comité des Partenaires de l'Atelier / Mai 2013).

(février 2012) et la tenue de l'atelier (juin 2013) offre l'opportunité d'inscrire des projets ciblés le long de l'axe du boulevard de la Réunification et jusqu'au carrefour Ndokoti pour favoriser un meilleur partage de l'espace public.

La présente synthèse fait le choix d'une mise en valeur transversale des apports de chacune des 3 équipes réunissant 21 experts ayant travaillé à Douala du 22 juin au 6 juillet 2013. Elle met principalement en avant trois dimensions complémentaires des réponses apportées au défi de la mutation économique et urbaine de Douala :

- › les conditions d'un renouvellement urbain qui reposent nécessairement sur la mobilisation par la puissance publique d'un certain nombre d'outils fondamentaux : le foncier et les réseaux urbains ;
- › l'identification des lieux stratégiques et des fonctions qui pourraient y être développées en vue de construire une ville multipolaire à la mesure de sa dimension démographique et de son étendue spatiale : le site de l'université, le quartier de la gare Bessengue, la zone industrielle centrale et la tête de pont du Wouri.
- › Un ensemble d'actions opérationnelles directement adressées aux entrepreneurs de l'informel de façon à leur offrir une place dans la ville et les rendre acteurs du renouveau économique de Douala, qu'il s'agisse des commerçants, des artisans ou des transporteurs.

Nous vous souhaitons une bonne lecture,
Marion Talagrand et Christophe Bayle,
pilotes de l'Atelier



TRANSPORT DU PERSONNEL

New Africa Drive

TEL: 01 20 20 20 20



Du renouveau
économique à
l'intégration des
nouveaux arrivants,
quelle forme de
ville pour Douala ?

1 / Un grand défi urbain et économique : inclure l'« informel »

Douala fait face à deux transformations majeures qui interrogent la forme de la ville. D'une part, sa population connaît une croissance sans précédent et déborde du cadre de la ville planifiée. D'autre part, son appareil portuaire sort de l'Estuaire et se déploie à l'échelle de la façade littorale.

La croissance démographique déborde du cadre de la ville planifiée

1 Le Plan Dorian de 1959 et le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) de 1983 sont les deux documents de planification qui ont gouverné la forme de la ville jusqu'à aujourd'hui. Ils ont été conçus pour une ville de moins d'un million d'habitants.

2 Or, la ville compte aujourd'hui près de 2,5 millions d'habitants et va accueillir 1,5 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2025 (on dénombre près de 100.000 nouveaux entrants chaque année). Cette dynamique démographique prend la forme d'une expansion spatiale spontanée vers le Nord et l'Est principalement.

3 Le Plan Directeur d'Urbanisme (validé en 2011) donne les outils pour faire ce rattrapage (2,5 millions de personnes habitant les secteurs périphériques non planifiés) et anticiper la croissance démographique jusqu'en 2025.

4 Au fur et à mesure de ce développement, le centre de gravité de la ville s'est déplacé selon un axe est-ouest depuis le plateau Joss jusqu'au quartier Ndokoti, positionné à l'interface de la ville planifiée et de la ville spontanée.



1 Nouveaux quartiers de Douala Nord

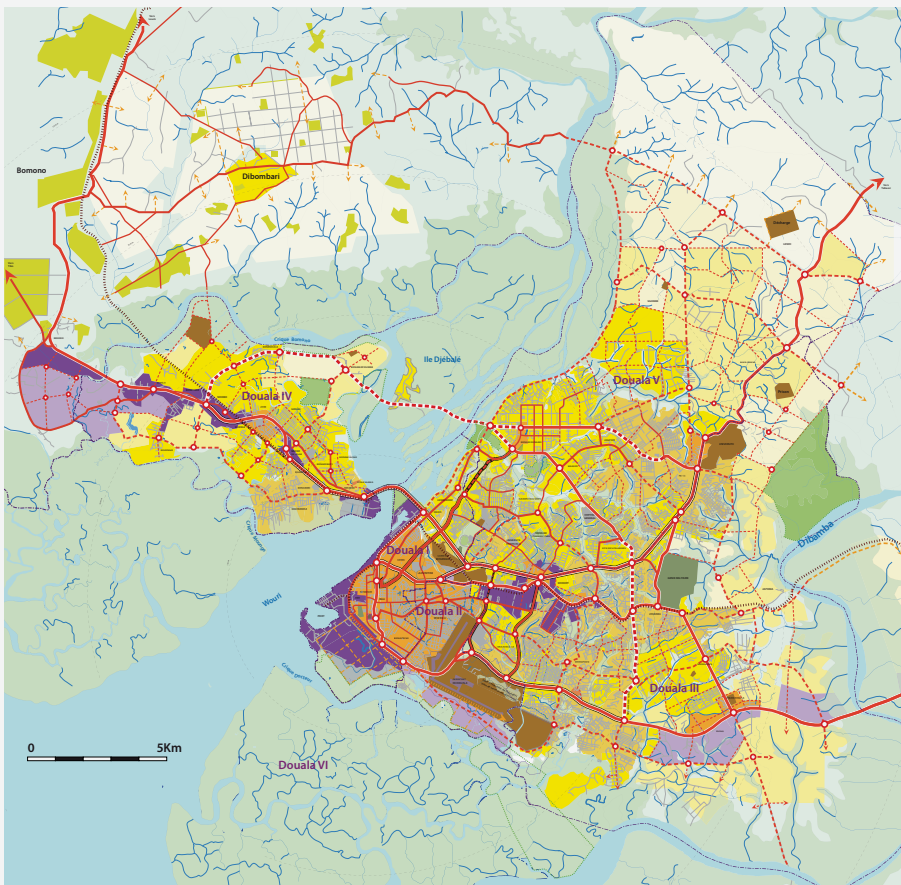
2 Quartier informel de Ndougpassi avec la borne fontaine mise en place avec le soutien de Doual'Art





3 Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, 1984

4 Plan Directeur d'Urbanisme 2012



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
VILLE DE DOUALA

PLAN DIRECTEUR D'URBANISME HORIZON 2025

- Espace urbain
 - Limites communales
 - Tissu mixte : Type Centre-Ville
 - Zone d'habitat
 - Zone à réaménager
 - Zones d'extension sur plans de lotissements à restructurer
 - Zones d'extension sur foncier non-titré
 - Zone urbanisable sous conditions
 - Activités économiques et industrielles
 - Zones d'extension des activités économiques et industrielles
 - Equipements structurants
 - Espaces Verts / Parcs
 - Développement touristique / Loisirs
 - Plantations
 - Forêt, Brousse, Cultures, Résiduel
- Voie existante
 - Voies primaires
 - Grands axes structurants
 - Voies secondaires
 - Voies tertiaires
- Voie à créer
 - Carrefours/Grands axes structurants
 - Grands axes structurants
 - Voies primaires
 - Voies secondaires
 - Extension de la trame à long terme
 - Transport en commun en Site Propre
 - Voie ferrée
 - Extension voie ferrée
- Hydrographie
 - Fleuves / Marigôts
 - Mangroves / Zones inondables

Le système portuaire et économique se recompose à l'échelle de la région du Littoral

5 Le port de Douala est originellement un port
6 d'estuaire. Il est devenu difficile d'accès et inadapté
7 aux conditions nouvelles du transport maritime. Un
8 chiffre éloquent est celui du coût d'entretien du chenal
d'accès par dragage, qui représente près de 30% du
coût de fonctionnement !

De fait, une recombinaison des activités portuaires est en cours dans la région du Littoral et le système qui se dessine à plus ou moins long terme, consiste en :

› un transfert des activités de gros vers Limbé et Kribi, où seront concentrées les activités d'exportation et de conteneurisation ;

› un maintien à Douala des activités d'importation de marchandises à destination principale du marché urbain.

Ces relocalisations impliquent une adaptation de la chaîne logistique et productive de Douala (relocalisation de certaines emprises industrielles et mise à niveau des infrastructures de transport routier et ferré).

Risques et défis pour la ville de Douala

Ces transformations engendrent des risques et posent des défis à la Ville de Douala. Le risque majeur est celui d'une croissance démographique prenant le pas sur le développement économique, d'une perte de compétitivité de l'économie productive, d'un enlèvement dans l'informel et d'une dualité exacerbée entre centre et périphérie.

Les défis sont celui de l'inclusion sociale des nouveaux arrivants et du renouveau économique.

L'intégration urbaine de l'activité informelle est à la jonction de ces deux défis pour :

› D'une part, mieux organiser la répartition des activités informelles afin de limiter la congestion de la ville et ce faisant, recréer un environnement urbain plus compétitif ;

› D'autre part, consolider cet ensemble d'activités qui représente une source de revenus et d'emplois importants, mais actuellement trop précaires et vulnérables.

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





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

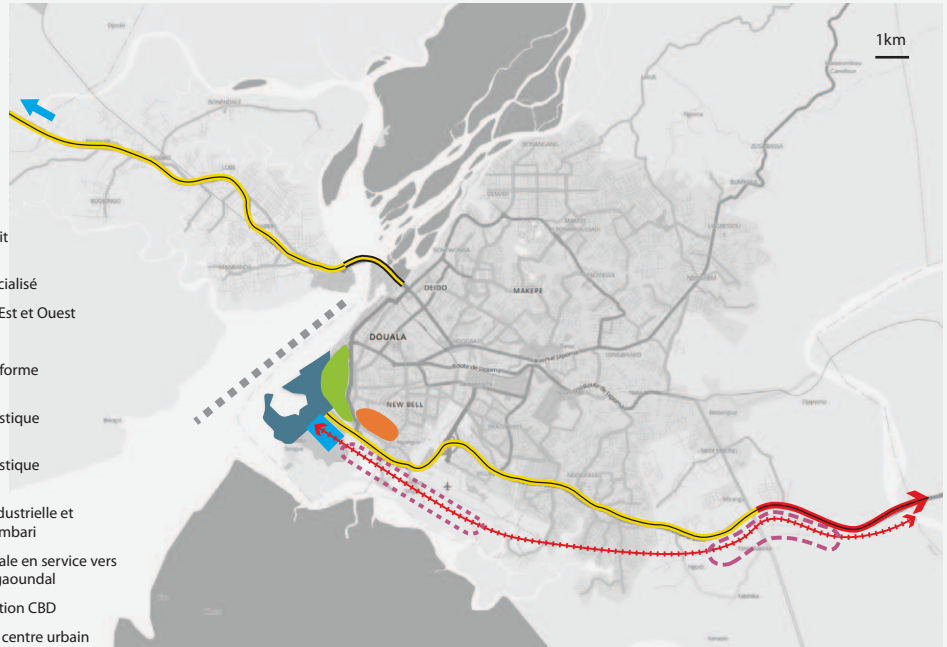
- Voirie existante 2009
- ⋯ Chemin de fer
- Aménagement port de Limbé pour marchandises divers
- ① Amélioration de la route Bakoko Limbé
- ② Amélioration entrée Ouest
- Deuxième pont sur le Wouri
- ③ Amélioration entrée Est
- ④ Rocade et deuxième pont Édéa
- ↔ Liaison route Yabassi-Douala
- Port de Kribi en service
- ▲ Centrale thermique à gaz de Kribi
- Triplement de l'usine Alucam Édéa
- ▨ Plateforme logistique et industrielle Bakoko
- Axe lourd Kribi Édéa
- Renforcement axe lourd Douala Édéa (autoroute?)
- Usine Alucam Kribi (1 million T)
- - - Liaison vers Mbalam (Fe)
- ⋯ Liaison ferrée (écartement normal) Kribi-Édéa-Douala
- ↔ Liaison route nationale Loum-Yabassi-Douala



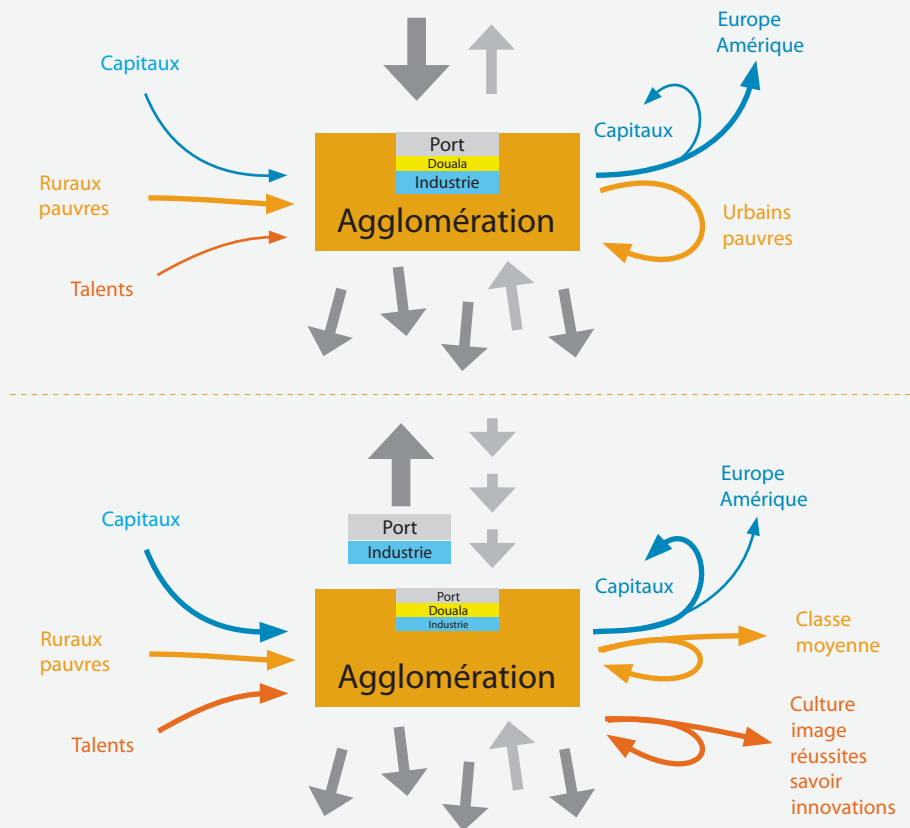
6 Transport de grumes et transformation du bois avant exportation

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

- ■ ■ ■ Dragage canal – progressivement réduit
- Réorganisation du port pour trafic réduit et spécialisé
- Aménagement entrées Est et Ouest
- Deuxième pont Wouri
- Zone logistique et plateforme multimodale
- Zone industrielle et logistique (variante A)
- Zone industrielle et logistique (variante B)
- ← Direction plateforme industrielle et logistique Bekoko-Dibombari
- Liaison ferroviaire normale en service vers Édéa, Kribi, Yaoundé, Ngaoundal
- Localisation et construction CBD
- Extension de la zone de centre urbain



9 Mission exploratoire des Ateliers / Le défi d'un développement qui inclut l'«informel».



2 / Un nouvel ordre urbain qui cherche à exister

Les forces exogènes liées aux nouveaux arrivants « travaillent » le corps de la ville

- 10 L'activité « informelle » confisque les espaces de respiration et comble les « vides » : bords de routes et de ponts, carrefours, rives de drains, emprises délaissées aux abords des grands tènements industriels... Elle révèle une énergie positive de la ville spontanée et des nouveaux arrivants. Elle cristallise en des points où elle n'était pas attendue et esquisse une nouvelle hiérarchie des lieux d'échanges. La périphérie trouve ainsi ses dynamiques indépendamment du centre.

11 L'appareil économique et infrastructurel en place entrave les dynamiques à l'œuvre dans le corps de la ville car il joue comme un verrou entre centre et périphérie urbaine. Certains lieux, autrefois périphériques, deviennent centraux et leur valeur s'accroît. Il s'agit précisément des grandes infrastructures aéroportuaires et industrielles autrefois situées en dehors de la ville (plan Dorian 1959 et SDAU 1983) et désormais situées au milieu de la ville habitée.

Des mutations majeures sont en gestation et une nouvelle structure urbaine se dessine

- 12 Les éléments clefs de cette nouvelle structure urbaine sont :
- 13
- > Une nouvelle enveloppe géographique à la mesure de la ville contemporaine qui est délimitée par le double estuaire du Wouri et de la Dibamba.
 - > Un « grand centre » d'agglomération incluant non seulement les villages originels en rive du Wouri mais également l'ensemble des quartiers administratifs, commerçants, résidentiels planifiés dans les années 60 et aujourd'hui consolidés.
 - > L'axe est-ouest, reliant aux villes d'Edéa et Limbé, qui ne marque plus la limite nord de la ville mais offre un potentiel de desserte interne de l'agglomération dans son ensemble ;
 - > Les quartiers planifiés localisés en périphérie de la ville et qui deviennent des pôles d'appui pour structurer les quartiers spontanés de la périphérie ;
 - > Une multitude de micro-centralités en formation aux carrefours, points d'échange et zones de contact...



10 Concentration d'activités (commerçants et moto-taxis benskinners) dans les zones de frottement, les interstices du tissu urbain

11 Commerce informel à Ndokoti



12 RN3 / rives de la Dibamba... éléments clés de la structure urbaine d'agglomération



13 Une structure urbaine en gestation dont les éléments clés sont identifiables



3 / Un secteur stratégique au centre de gravité de la ville

14 Cette mutation questionne un périmètre d'enjeu situé au cœur de l'agglomération le long de l'axe ferroviaire et de l'ancienne RN3, à l'interface de la ville consolidée et de la ville spontanée, du Pont du Wouri au carrefour Ndokoti. Trois dimensions de cet espace sont à souligner :

Un lieu intense de rencontre entre activités formelles et informelles

Dans ce secteur, le frottement entre activités formelles et informelles est intense. D'une part, le site accueille des activités modernes (entrepôts, manufactures...) situées dans des zones planifiées. Ces activités ont un lien organique avec la zone portuaire. À moyen ou long terme, la réorganisation de la chaîne logistique liée à l'évolution future du port peut entraîner une translation partielle de certaines activités.

D'autre part, ce secteur est le réceptacle d'activités spontanées qui viennent de la dynamique périphérique. Les nouveaux entrants y établissent des activités qui vont du petit commerce à l'artisanat en passant par des services de mobilité.

Un axe fonctionnel majeur pour Douala

Ce secteur est innervé par le faisceau ferré doualais et les principales voies routières qui relient Douala à l'espace régional (axes Limbé / Nkongsamba et Edéa / Yaoundé). En situation d'interface entre la ville « ancienne » planifiée et la ville « nouvelle » spontanée, ce faisceau d'infrastructures joue comme une barrière, mais il peut être appelé à irriguer la ville de l'intérieur.

Un lieu où s'expriment les identités historique et économique de Douala

15 Au lieu-dit « Rond-point Deido », l'axe fonctionnel
16 routier est-ouest croise l'axe historique nord-sud de
17 la ville. Ce dernier est représenté par le boulevard
18 de la Liberté qui relie chacun des villages originels
19 situés sur les collines, en rive du Wouri : Bonanjo (Bell),
20 Akwa et Deido.

21 Au lieu-dit Ndokoti, l'axe fonctionnel routier est-
22 ouest rencontre l'axe économique de la ville. Ce dern-
23 ier englobe les hauts lieux de l'activité économique qui
se sont développés au fur et à mesure de la croissance
urbaine : le Port et le plateau Joss, le marché New Bell
et le Centre Industriel. C'est là que se situe le nouveau
centre de gravité de l'agglomération.

Vers une approche urbaine de l'« informel »

La définition objective de l'activité dite « formelle » et de celle dite « informelle » distingue l'existence légale ou non d'une activité économique donnée, c'est-à-dire son enregistrement auprès de l'administration et sa participation à l'impôt.

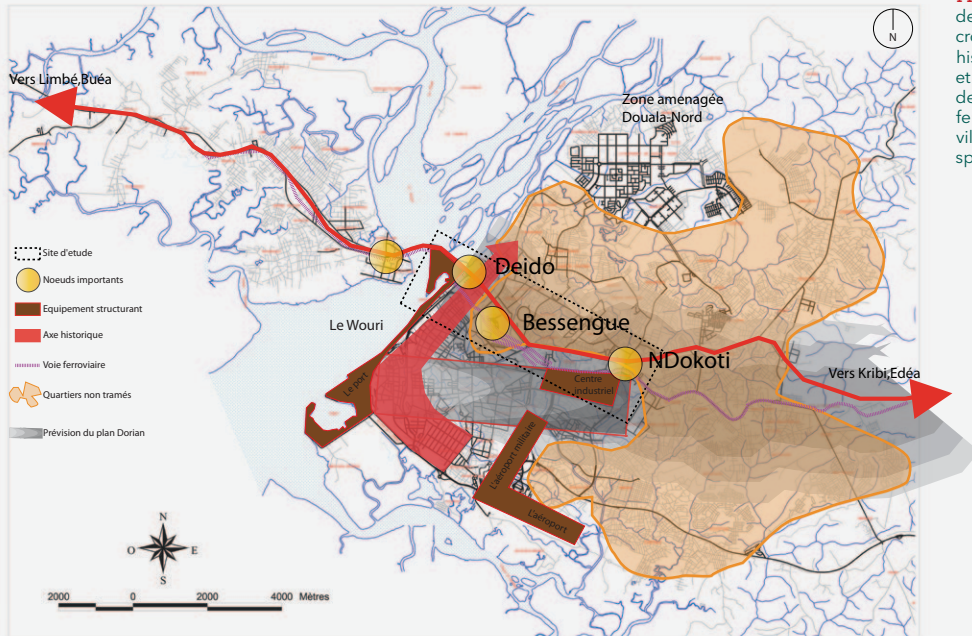
La problématique de l'activité informelle et ses caractéristiques sont observées de longue date par les économistes notamment, à travers les critères établis par le BIT (Bureau International du Travail) : taille des entreprises, enregistrement, impact sur la productivité, trajectoires de l'informel au formel...

Les économistes proposent trois interprétations du rapport entre activité formelle et activité informelle :

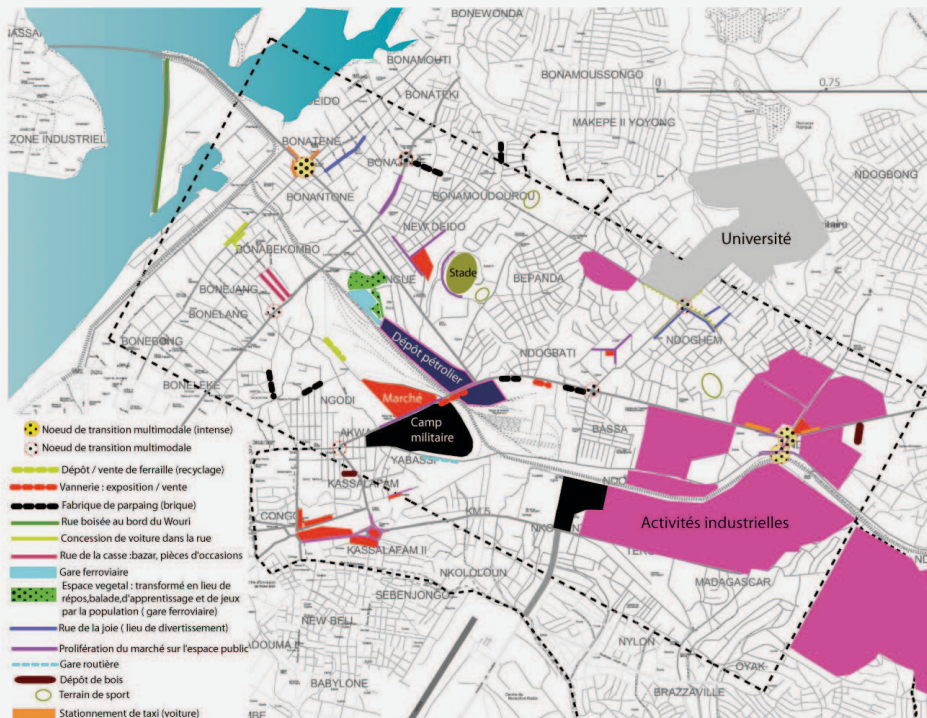
Selon l'approche dualiste, l'activité informelle est une activité de subsistance appelée à disparaître lorsque le secteur moderne aura irrigué toute la société ;
Selon l'approche structuraliste, les liens entre secteurs formel et informel sont conflictuels et se font au profit du secteur formel, raison pour laquelle l'informel est un secteur qui va continuer d'exister ;

Selon l'approche légaliste, l'activité informelle concerne les entrepreneurs qui veulent volontairement échapper aux taxes. Le secteur informel est une activité illégale parallèle amenée à persister marginalement.

Les observations démontrent que l'inscription des activités informelles dans l'espace urbain non seulement persiste, mais prend une ampleur plus importante. Elles démontrent aussi que le passage d'un secteur à l'autre est résiduel. C'est la raison pour laquelle organiser la coexistence spatiale de ces activités informelles et formelles est un enjeu d'urbanisme incontournable.



14 Secteur stratégique de Douala, au croisement des axes historique, fonctionnel et économique, le long de la voie de chemin de fer et à l'interface entre la ville consolidée et la ville spontanée.



15 Usages et activités du secteur stratégique, nouveau centre de gravité de Douala





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

17 La voie ferrée utilisée pour le fret et comme promenade piétonne



22 Zone industrielle de Bassa



18 Le Boulevard de l'Unité au franchissement du faisceau ferroviaire

19 A l'approche du carrefour Ndokoti



23 Brasseries dans la zone industrielle centrale



20 L'avenue Japoma en limite nord de la zone industrielle

21 Le boulevard de l'Unité au franchissement du faisceau ferroviaire





Stratégies, projets et actions pour une ville assemblée

1 / L'informel comme pièce maîtresse du développement économique

Les trois équipes de sept participants ont souligné à l'issue des deux semaines de travail en atelier l'importance de sortir de l'approche dualiste de l'économie fondée sur une opposition entre secteur informel et secteur formel. Les équipes ont rappelé le diagnostic clair de la situation actuelle :

- > Le port et ses dépendances industrielles ont constitué le moteur de la croissance urbaine de Douala. Avec le secteur public, il constitue le réservoir d'emplois salariés. Mais le total des emplois salariés ne représente guère que 25 % des emplois totaux de la ville.
- > Un secteur parallèle de subsistance s'est développé. Ces activités s'exercent au sein de micro-entreprises domestiques qui opèrent dans le secteur des services, du commerce et dans une moindre mesure de l'industrie. Il pourvoit à la majorité des emplois (près de 75 %).
- > Le déclin du port représente un risque important d'accentuation du déséquilibre économique s'il est suivi d'une délocalisation des activités portuaires, d'une fuite des activités industrielles et d'une réduction de l'économie urbaine à des fonctions de consommation.

24 Ce constat a permis de donner une définition positive de « l'informel », entendu comme l'ensemble des activités exercées au sein de micro-entreprises et qui contribuent principalement au secteur domestique (c'est-à-dire des activités tournées vers la consommation locale par opposition au secteur productif exportateur). Cette distinction entre secteur productif et secteur domestique offre des perspectives nouvelles pour appréhender le futur économique de la ville. L'un et l'autre secteur opèrent en complémentarité, le premier permettant de faire entrer des revenus

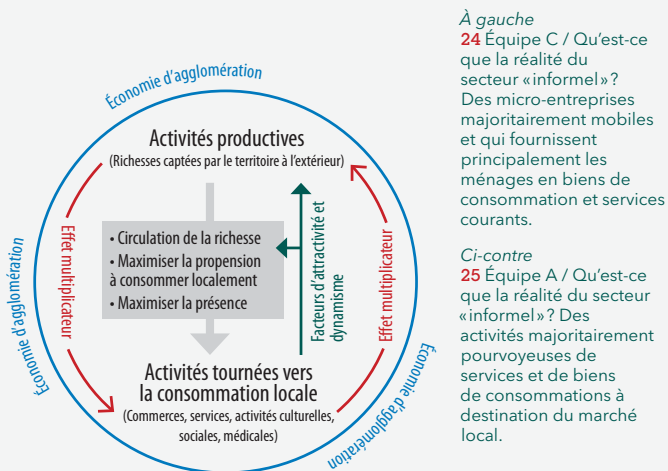
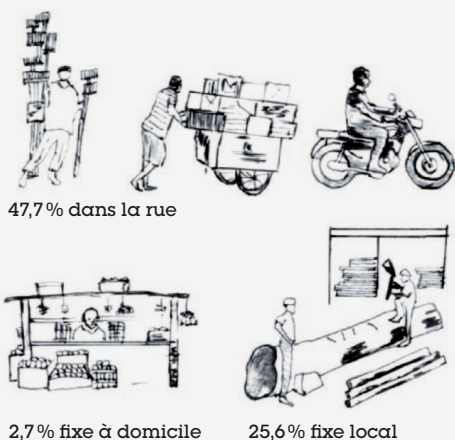
dans le système urbain, le second permettant de faire circuler et de redistribuer ces richesses au sein du système et entre les citoyens.

Plusieurs stratégies ont été identifiées pour créer des synergies entre les secteurs productifs et domestiques et engendrer des effets multiplicateurs de développement pour la ville de Douala :

- > Promouvoir un RSI (Système d'Innovation Régional) fondé sur une plus grande interaction entre acteurs économiques, grâce à des concentrations spatiales (clusters) favorisant l'apprentissage, l'innovation, l'investissement...;
- > Promouvoir une approche structurée du métabolisme urbain : mieux structurer les filières de gestion des flux urbains : la mobilité des personnes ; l'approvisionnement et la logistique des biens de consommation ; la gestion des déchets et leur recyclage... Ces filières font en effet fortement appel au secteur informel et sont donc potentiellement intégratrices.
- > Promouvoir le soutien et l'aide directe à la micro-entreprise domestique, considérée comme un « acteur du développement » à part entière : intégration spatiale (accès au foncier / aménagement des services et infrastructures...), aides organisationnelles, techniques, financières...

Forts de ces axes stratégiques, les projets des trois équipes ont fait ressortir trois niveaux de propositions pour mieux inclure les activités informelles à la fois spatialement, économiquement et socialement.

- > Plusieurs grands leviers d'une transformation de la structure urbaine de Douala ont été identifiés ;
- > Plusieurs secteurs porteurs de fonctions de centralités ont été identifiés comme sites de grands projets stratégiques pour structurer Douala ville multimillionnaire ;
- > Une série d'actions opérationnelles directement adressées aux acteurs de l'informel et visant à mieux inscrire ces activités dans l'espace urbain ont également été proposées.



2 / Les grands leviers d'une redynamisation urbaine

26 La promotion de ce nouveau modèle de développement économique et de cette synergie entre économie domestique et productive implique une nouvelle organisation urbaine, moins concentrée, plus ouverte, plus fluide.

La ville actuelle est issue d'un modèle fonctionnaliste et productiviste. Les fonctions non résidentielles sont extrêmement concentrées : finance, administration, commerce, patrimoine... L'appareil productif et les grandes emprises industrielles confisquent l'espace urbain. Il est de surcroît inopérant car les infrastructures de desserte routière et ferroviaire sont congestionnées. Les effets attendus d'une restructuration urbaine sont :

- › la régulation des déplacements quotidiens et plus précisément des déplacements non choisis (c'est-à-dire motivés par l'accès à l'emploi);
- › la récupération par la collectivité de la rente foncière accumulée au cœur de l'agglomération;
- › le décloisonnement de la ville et la répartition des services pour une meilleure égalité spatiale.

Les équipes ont identifié trois grands leviers de la restructuration urbaine : la mutation foncière à grande échelle, le réemploi de l'axe ferroviaire et la valorisation du réseau de drains.

Enclencher un mécanisme de mutation foncière à grande échelle

30 La délocalisation des grandes fonctions industrielles et logistiques actuellement situées au centre de gravité de la ville permettra à la fois :

- › D'augmenter les performances de ces activités industrielles tout en éloignant les risques et nuisances industrielles;
- › D'offrir des opportunités de développement économique au cœur de la ville en renouvelant les tissus industriels obsolètes;
- › De fluidifier les déplacements internes en faisant sauter le verrou que constituent ces emprises.

Réemployer l'axe ferroviaire au service des flux inter-urbains

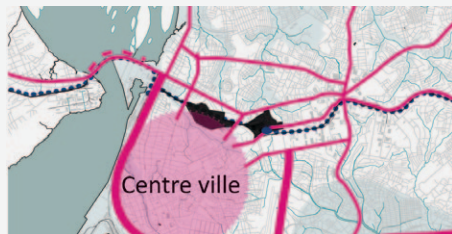
L'axe ferroviaire est non seulement sous-exploité mais constitue une rupture urbaine majeure limitant les déplacements internes. La proposition de réemploi vise donc à prioriser les mobilités urbaines sur les mobilités de transit et de fret :

- › en améliorant les perméabilités Nord – Sud par des itinéraires transversaux à l'axe;
- › en organisant la logistique urbaine pour la distribution des biens de consommation et la gestion des déchets urbains en privilégiant le transport ferré pour les flux entrant / sortant relayés par de petits véhicules pour la répartition interne;
- › en améliorant la desserte interne de voyageurs par la mise en place d'une ligne de type tram-train de Bonabéri à Ndokoti.

Valoriser le réseau de drains pour une meilleure desserte des quartiers

La création de nouveaux liens de desserte inter-quartiers en s'appuyant sur le réseau de drains existant vise à fluidifier les déplacements quotidiens. Cette action pourra être étendue à d'autres itinéraires inter-quartiers créés lors du remembrement foncier des grandes emprises du centre-ville, de façon à faire émerger progressivement une trame fine et continue de desserte urbaine.

Ces propositions esquissent la mise en œuvre d'un nouveau modèle de mobilité reposant sur les modes légers et diffus, plutôt que sur les modes lourds et massifiés.

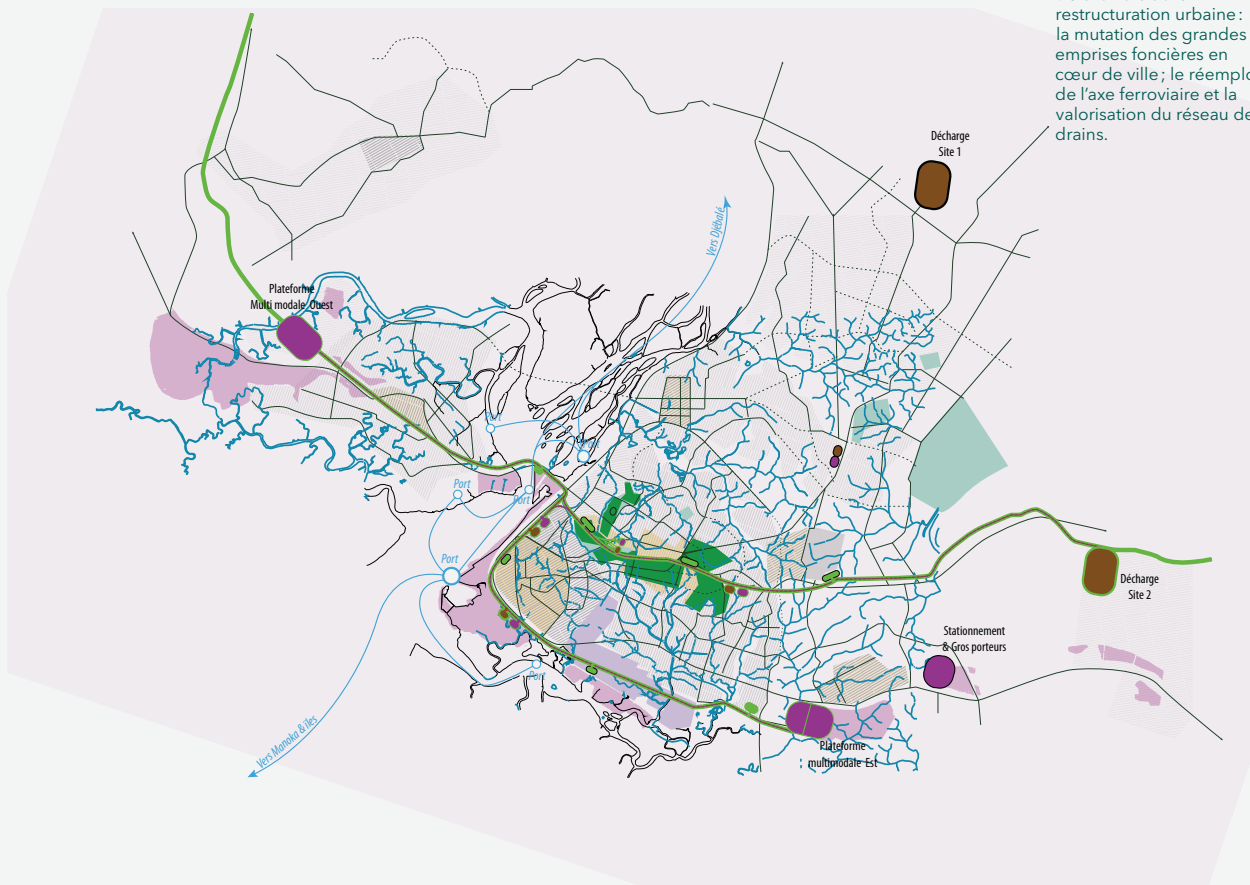


27 Équipe C /
Reconversion de l'axe
ferroviaire en axe de
transport interurbain type
tram-train de Bonabéri
à Ndokoti et création de
deux nouvelles gares
d'entrée de ville à chaque
extrémité de cet axe.

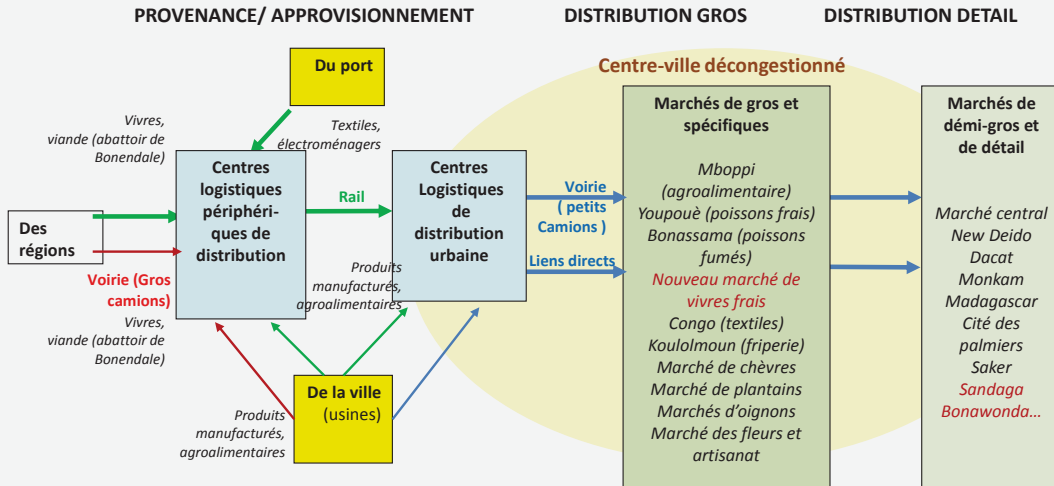


« Il y a 40 ans, on avait un train qui faisait la navette de la gare de Bassa à celle de Bonabéri en desservant toute la ville. Cette voie existe encore mais aujourd'hui il y a au maximum deux trains par jour. Il est temps encore de revenir sur ce qu'on a fait il y a 40 ans ».

Honorable Albert Dooh Collins, Délégué Régional de la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Mines et de l'Artisanat du Cameroun, CICAM



26 Équipe B /
Identification de
trois leviers de la
restructuration urbaine :
la mutation des grandes
emprises foncières en
cœur de ville ; le réemploi
de l'axe ferroviaire et la
valorisation du réseau de
drains.



28 Équipe B / Restructuration de la logistique urbaine en utilisant le rail comme infrastructure privilégiée de gestion des flux d'approvisionnement des biens de consommation et de gestion des déchets : création de pôles de logistique externes et de pôles internes connectés par la voie ferrée ; organisation identique pour les centres de tri des déchets.



29 Équipe C / Aménagement des drains : création de liens inter-quartiers, établissement de micro-activités et création d'espace de sociabilité locale.



- Jardin partagé
- Espace piéton et transport non motorisé
- Placette, microcentralité
- Espace de jeux, rassemblement
- Entrée du quartier depuis les axes, Désenclaver ces axes
- La route de l'eau, le ruisseau

30 Réservoirs d'hydrocarbure dans le quartier de Bessengue



31 L'axe ferroviaire au cœur de la ville bordé d'emprises mutables



32 L'axe ferroviaire au cœur de la ville, une liaison piétonne spontanément appropriée



33 Drain dans le quartier de Bonantone



3 / De nouveaux centres pour faire vivre une ville multimillionnaire

34 L'activité « informelle » se concentre en certains lieux : bords de routes et de ponts, carrefours, rives de drains, emprises délaissées aux abords des grands tènements industriels... Elle cristallise en des points où elle n'était pas attendue et esquisse une nouvelle géographie et une nouvelle hiérarchie des centralités urbaines.

Les travaux des équipes ont permis de mettre en lumière les mécanismes de formation de cette structure multipolaire hiérarchisée et d'identifier les lieux de centralité en puissance. L'enjeu est d'identifier ces lieux et de les faire exister pour mieux organiser l'espace de la ville multimillionnaire. Il s'agit de :

- › mieux qualifier ces espaces pour leur conférer une identité urbaine ;
- › les aménager pour dénouer les relations conflictuelles entre les différents utilisateurs de l'espace ;
- › consolider les fonctions qu'ils remplissent (économiques, marchandes, administratives, culturelles, symboliques...) ou les doter de fonctions complémentaires.

Les équipes ont identifié quatre sites stratégiques avec un fort potentiel de structuration urbaine :

- › le secteur de la tête du pont du Wouri ;
- › le secteur de la gare ;
- › la zone industrielle centrale ;
- › le secteur de l'université.

Les propositions des équipes visent à faire émerger une centralité multipolaire à l'échelle de l'agglomération de demain et ce faisant, à ouvrir la ville ancienne sur sa grande périphérie.

La tête de pont du Wouri : paysage et infrastructure

35 Le nouveau pont en construction va avoir un impact
36 à l'échelle de la ville par l'amélioration des circulations.
37 Le projet est actuellement un projet d'ingénierie technique
38 et routière qui s'inscrit dans un schéma routier à grande échelle (nouveau pont et nouvelle voie longeant le Wouri sur sa rive gauche et connectant le pont à l'autoroute Douala / Yaoundé).

Or, ce secteur au débouché du pont est un lieu hautement symbolique dans la géographie de la ville :

- › espace de contact entre ville et fleuve où se déroulent de grandes fêtes traditionnelles (Ngondo) ;
- › point de croisement de « l'axe historique » de la ville (boulevard de la Liberté) et de son « axe fonctionnel » (boulevard de la Réunification/Avenue Japoma).

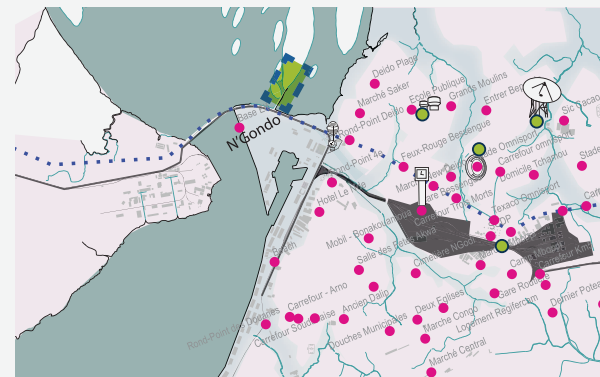
Les travaux de construction du pont offrent donc l'opportunité de changer la configuration des quartiers situés en tête du pont. Les actions qui peuvent être conduites sont :

- › l'aménagement d'un parc en rive du Wouri destiné à



En haut
35 Avenue Japoma, années 20 / Extrait de Douala autrefois, Michel Viallet

Ci-dessous
36 Rives du Wouri au nord du Pont





34 Équipe A / Vision d'une centralité multipolaire à l'échelle de Douala, ville multimillionnaire

1. Secteur de la tête de pont du Wouri : Paysage et infrastructure
2. Site de Bessengue (Gare) : Patrimoine et culture
3. Secteur de l'Université : Jeunesse et innovation
4. Zone industrielle centrale : Affaires et commerces

« Douala est une ville essentiellement liée à l'eau. Le vrai visage de Douala c'est son fleuve. Autrefois, chaque village avait sa berge. Retrouver cette ouverture sur le fleuve serait un projet extraordinaire pour la ville ».

Honorable Albert Dooch Collins, Délégué Régional de la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Mines et de l'Artisanat du Cameroun, CICAM

« A l'échelle d'une vaste métropole comme Douala, de nouvelles polarités doivent être créées pour contenir les problèmes de mobilité mais également offrir des repères fonctionnels et symboliques aux habitants ».

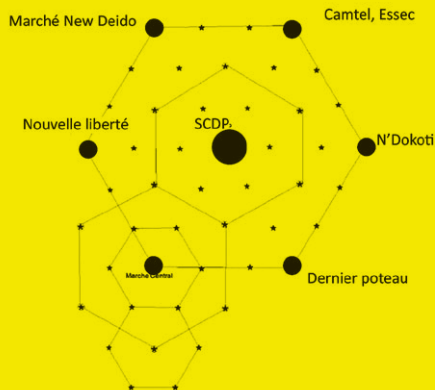
Pierre-André Périssol, Président des Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise



37 Équipe C / Les lieux d'identité de Douala / et en particulier le site en rive du Wouri où se déroule annuellement le Ngondo

38 L'unique rive fluviale encore accessible

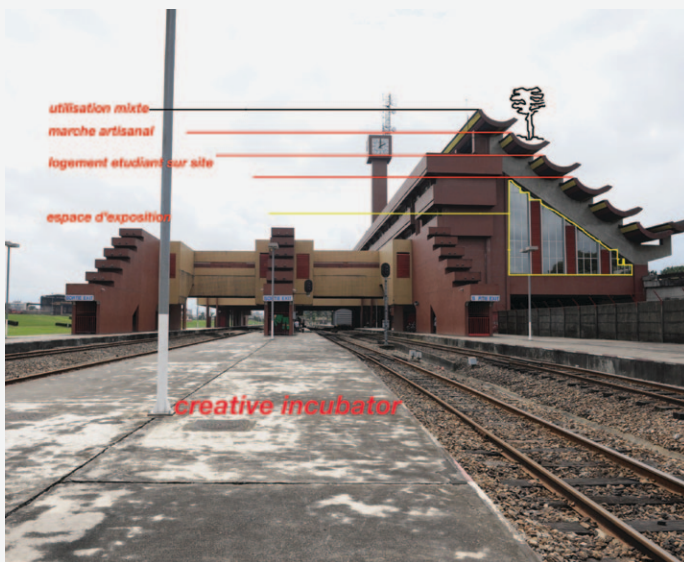




Sous l'apparent désordre, un nouvel ordre urbain cherche à exister: l'exemple des marchés

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...»

Hervé Gazel, géographe, participant à l'atelier (équipe C)



39 Équipe A / Proposition de transformation de la gare en lieu de valorisation des savoir-faire des métiers artisanaux (salle d'exposition, centre d'information, de formation et de services pour les entrepreneurs et artisans, marché artisanal et ateliers...) et d'aménagement des espaces ouverts en parc public ouvert à différentes activités, y compris marchandes. À terme, ce parc pourra se prolonger jusqu'au Wouri par le biais d'une dépression naturelle.

40 Un grand espace verdoyant spontanément approprié par les étudiants, enfants et doualais



accueillir des événements festifs mais aussi des activités de loisirs et de tourisme, pour recréer un lien fort entre ville et fleuve;

- › la mutation des emprises industrielles et des tissus vieillissants par densification et création d'espaces publics;
- › la création d'un pôle de service au rond-point Deido (croisement boulevards de la Liberté / de la Réunification).

Le site de l'université s'ouvre sur la ville: jeunesse et innovation

L'université est un ensemble replié sur lui-même mais la vie estudiantine a débordé de son enceinte et les quartiers alentours répondent spontanément à la demande estudiantine en services, en logement... Le carrefour «Ange Raphaël» révèle bien cette dynamique spontanée qui se traduit par une forte congestion de l'espace (benskinneurs ou motos-taxis, magasins de photocopie...).

Le site de l'université est donc bien une centralité émergente autour de la vie étudiante, de la jeunesse, des activités innovantes, que cette population spécifique peut apporter à la ville.

Quelques actions pourraient être engagées pour mieux structurer le quartier de l'Université:

- › L'aménagement d'un espace public en entrée d'université, espace de rencontre pour les étudiants et les riverains;
- › L'organisation d'un pôle de services du quotidien à destination de la vie estudiantine: service de mobilité, commerces du quotidien, équipement social;
- › La promotion d'une offre locative abordable à destination des étudiants;
- › La création d'un pôle d'innovation mobilisant étudiants, chercheurs et jeunes entrepreneurs autour de la production de logement.

Le site de Bessengue: patrimoine et culture

Le réemploi du chemin de fer conduit à imaginer une reprise en main du bâtiment de la Gare de Bessengue et des espaces en friches alentours. Dans l'hypothèse d'une conversion de l'infrastructure ferroviaire en système de desserte intra-urbain, il peut être envisagé de réemployer le bâtiment de la gare pour d'autres fonctions, tout en maintenant ou non la fonction de gare. C'est un bâtiment dont l'architecture est emblématique. Il est situé au cœur de grands espaces ouverts (les seuls espaces verts accessibles de la ville!) qui sont spontanément occupés par des badauds, étudiants, femmes avec enfants...

39
40

La zone industrielle centrale: affaire et commerce

Les grandes emprises industrielles du cœur de l'agglomération recouvrent des fonctions différentes: dépôts d'hydrocarbures, industries agroalimentaires, concessionnaires automobiles et entreprises mécaniques, emprises militaires et ferroviaires. Certains sites concentrent des activités formelles et des activités informelles qui entretiennent des liens entre elles (les unes étant les fournisseurs des autres ou leur sous-traitant).

L'ensemble de ce secteur est sous-utilisé au regard de sa localisation au centre de gravité de l'agglomération. Un renouvellement du tissu et des fonctions permettrait de créer un centre d'activités dense et fonctionnel rassemblant petites industries non polluantes et artisanat, activités tertiaires associées, commerce, banque...

La stratégie de transformation du site peut être progressive et graduelle. Et différentes actions peuvent être mises en place pour déclencher cette mutation:

- › Délocalisation des industries lourdes ou présentant des risques technologiques importants; remembrement foncier; aménagement et accueil d'activités nouvelles;
- › Mobilisation foncière ponctuelle et création de plateformes d'activités pour les micro-entreprises artisanales comprenant des services mutualisés et pouvant être organisées autour de filières (métiers du bois, métiers de la construction...);
- › À moyen terme, connexion du quartier sur la nouvelle ligne ferroviaire.

4 / Des actions concrètes pour mieux inclure les micro-entreprises dans l'espace public

La reconnaissance des services rendus par les micro-activités (source d'emplois et de revenus, dispensatrice de services) conduit à imaginer des actions d'appui pour leur meilleure organisation.

L'objectif recherché est la sécurisation de l'environnement des micro-entreprises, l'incitation des entrepreneurs à des investissements productifs et durables et ce faisant, une mutation progressive de ces activités vers un stade plus formalisé.

Les leviers d'intégration de l'informel sont d'ordres divers : financier, technique, commercial et organisationnel. Il s'agirait de développer :

- › Les liens avec le secteur moderne qui offre des intrants et des débouchés pour le secteur informel ;
- › Les aides à l'investissement ;
- › La diffusion de compétences et l'organisation de l'apprentissage au sein des entreprises ;
- › L'aménagement d'espaces et de services adaptés à leurs besoins.

41 Dans le registre de l'aménagement urbain, plusieurs propositions de création d'environnements adaptés ont été esquissées. Elles sont déclinées selon les types d'activité et les types de lieux :

- › Les activités commerciales implantées dans la rue ;
- › Les activités artisanales implantées autour des zones industrielles ;
- › Les services de transport diffus dans toute la ville ;
- › Les activités d'auto-construction, mode de production de logement dominant dans les quartiers informels.

Des modalités de gestion de ces nouveaux espaces ont été proposées pour garantir leur pérennité. Ces actions sont simples, peu coûteuses et peuvent être expérimentées ponctuellement, avant d'être transposées selon que leur succès aura été vérifié ou non. Il s'agit donc d'une approche opérationnelle et pragmatique, d'une réponse immédiate et localisée de la puissance publique à l'informalité.

La rue : donner sa place au commerce

42 Les micro-entreprises commerciales exercent principalement dans la rue... pour capter les flux. Elles se concentrent en rive des grandes artères, le long des petites rues et aux carrefours. L'enjeu est de proposer un cadre facilitant l'exercice de leur activité.

Les plateformes d'innovation : donner sa place à l'artisanat

43 Les micro-entreprises artisanales sont localisées le long des grands axes et en bordure des zones industrielles car elles utilisent une partie des matériaux produits par celles-ci. Elles se concentrent par métiers (briqueterie, menuiserie, vannerie, mécanique...). L'enjeu est de mieux organiser les espaces les accueillant et de structurer les filières en facilitant les échanges entre fournisseurs et clients ou entreprises maîtresses et sous-traitantes.

La rue : rendre plus efficace le transport collectif individualisé

44 La ville est aujourd'hui envahie et congestionnée par la multitude de petits transporteurs et plus particulièrement par les benskinneurs. Pour autant, ces transporteurs privés répondent à une demande réelle de desserte souple et individualisée complémentaire de celle des transports publics. Et ce secteur est un grand pourvoyeur d'emplois. L'enjeu ici est de réguler cette offre et de la faire évoluer vers plus de sécurité, moins de concurrence, plus de complémentarité avec le transport collectif de masse.

De l'auto-production à la promotion du bâti

45 L'auto-construction est le mode dominant de production du bâti. La micro-entreprise est très présente dans ce secteur. Ce mode de production ne permet pas de répondre à lui seul à la demande. L'enjeu est de passer à un mode de production du bâti plus dynamique et sécurisé :

- › En encourageant l'investissement dans la promotion de logements ;
- › En inventant de nouvelles typologies adaptées aux modes de vie des quartiers, mais de meilleure qualité ;
- › En structurant les filières du bâtiment (formation, investissement, regroupement...).

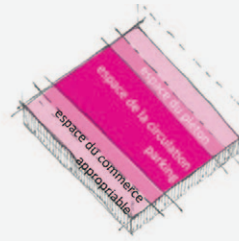
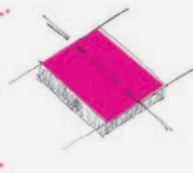
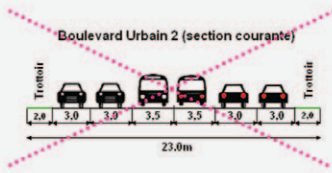
« J'ai été frappée par le marché de Mboppi qui a été reconstruit en trois mois par les commerçants eux-mêmes. Il y a une énergie à l'œuvre et une architecture nouvelle qui s'invente ».

Marilyn Douala Bell, Présidente de Doua'art



41 Commerçants, transporteurs, artisans, constructeurs... occupent l'espace public

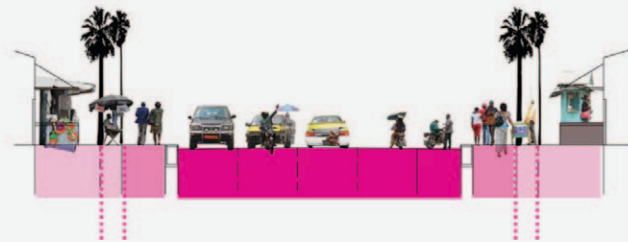




42 Équipe C / Proposition de réaménagement d'une rue de façon à améliorer le cadre d'exercice des micro-entreprises commerciales; la rue n'est plus seulement un espace de circulation mais un espace public à part entière.

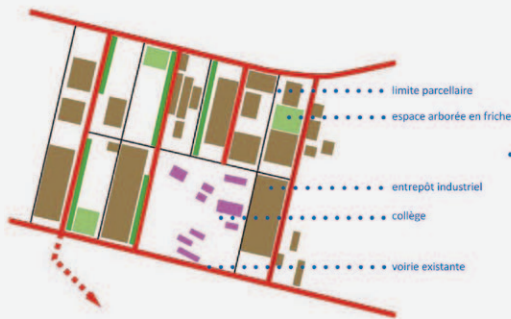
Des routes et des délaissés

Des rues, des lieux communs



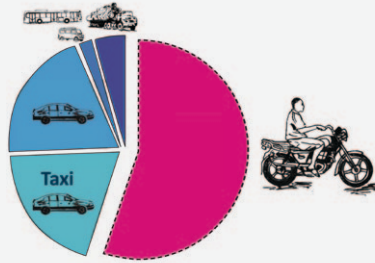
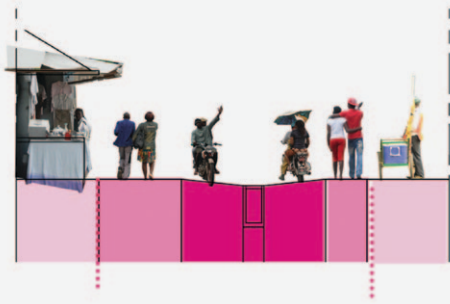
..... La ligne du vivre ensemble

- L'appropriation commerciale: 1 à 3m selon les voies et largeurs
- 1 mètres commerce ambulant + plantations
- L'espace du piéton
- La voirie: 1*2 voie 5,6 m min. 2*2 voies 11 m
- Dépose-minute parking si possible

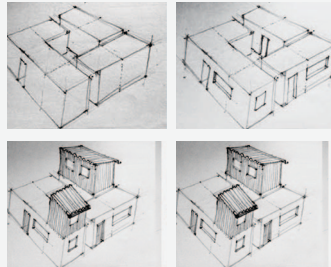


43 Équipe A / Proposition d'aménagement de plateformes d'activité frugales en mobilisant les espaces délaissés au cœur des grandes zones industrielles (Bassa / zone industrielle centrale...). Ces plateformes regroupent des métiers et proposent des services mutualisés (fourniture d'eau et d'électricité), éventuellement un gardiennage partagé, une organisation des livraisons, un service de comptabilité...





44 Équipe C / Proposition de réaménagement d'une rue (ou de création d'une voie nouvelle) de façon à améliorer le cadre d'exercice des transporteurs privés / Proposition de diversification du parc de véhicules de transport collectif privé adapté à une desserte fine des quartiers.



45 Équipes A et C / Propositions de typologies d'habitat permettant de structurer une filière économique de métiers du bâtiment.



« Douala est pleine de contradictions et il faut trouver de nouveaux équilibres. Concernant les déplacements, le paradoxe est clair: d'un côté le phénomène commercial des motos qui ont inondé le marché et qui excède la demande; de l'autre l'offre ferroviaire spécialisée sur le fret et qui laisse de côté les voyageurs... le véritable enjeu est de positionner l'informel en complémentarité du formel ».

Jean Grébert, Directeur de la recherche sur les mobilités chez Renault

5 / Une action publique pour refonder le contrat-social en ville

Les actions proposées pour répondre aux enjeux d'intégration urbaine de l'économie dite informelle et d'adaptation de la structure urbaine à la nouvelle échelle de la ville requièrent des modalités opérationnelles nouvelles. Dans tous les cas, il est nécessaire d'agir sur un tissu déjà existant, ce qui suppose des processus différents de ceux utilisés pour la planification et l'aménagement des extensions urbaines. Les outils financiers, techniques, et institutionnels sont en partie à inventer.

Stratégie opérationnelle de renouvellement urbain

La ville va devoir trouver les financements nécessaires aux investissements qu'elle va mettre en œuvre (achat foncier, remembrement, aménagement d'infrastructures...). Actuellement, la ville agit soit en amont, pour viabiliser des étendues vierges (dans le cadre de la planification de quartiers) soit après coup, pour remettre à niveau les services (régularisation de quartiers, requalification des infrastructures dans le centre-ville...).

Il s'agit d'inverser ce mécanisme en un processus plus vertueux dans lequel le secteur privé contribue indirectement au financement de l'aménagement urbain par l'achat des fonciers viabilisés et des services offerts (eau / électricité etc. mais aussi équipements publics...). Lors de la mutation des grandes emprises foncières, une telle anticipation est nécessaire pour que la rente foncière accumulée soit récupérée par la collectivité et puisse être réinvestie localement sous forme d'aménagements et de services publics. Le prix du foncier doit couvrir le prix des dépenses nécessaires à l'aménagement urbain.

Politique globale d'appui au secteur informel

L'aide à la micro-entreprise n'est pas seulement une question d'urbanisme et d'aménagement. Les leviers d'intégration de l'informel sont aussi financier, technique, commerciaux et organisationnel. L'enjeu est de développer plusieurs types d'aides en parallèle des actions sur l'espace public, le foncier, les services urbains... 46

Gouvernance des projets locaux

L'intégration des micro-activités dans la ville interroge la gestion des espaces publics ou partagés. L'amélioration de l'environnement ne saurait être faite sans qu'une contrepartie ne soit demandée aux bénéficiaires, ne serait-ce que le respect d'une règle commune d'occupation de l'espace. 47

Une telle évolution des comportements suppose que le contrôle et la gestion de l'espace soient pris en charge localement avec une implication des acteurs concernés, riverains, entrepreneurs, représentants des mairies d'arrondissements et des chefferies.

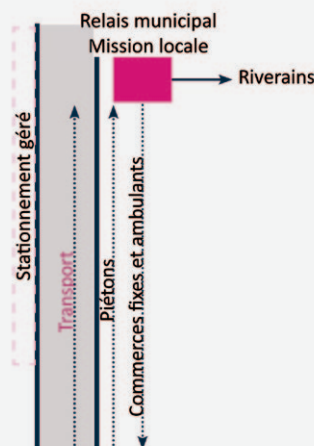
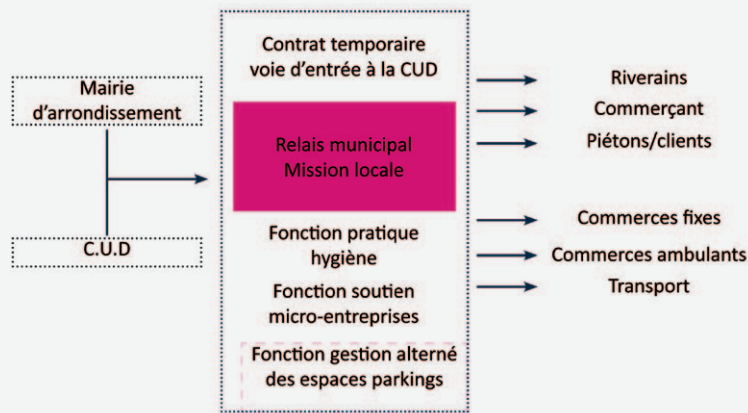
Les actions localisées peuvent être l'occasion de mettre en place une concertation entre acteurs locaux et autorités, pour la conception, la réalisation et la gestion des projets.

46 Équipe A / Esquisse de politique globale de soutien aux micro-entreprises pour les faire évoluer progressivement vers un stade plus formalisé.

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

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

47 Équipe C / Proposition de mise en place de relais locaux permettant une gestion partagée de l'espace public associant entrepreneurs, riverains, chefferies et municipalités.



« L'importance de retrouver un contrat-social minimum a été clairement démontrée. Par exemple, les plateformes de services seraient des lieux de médiation intéressants entre acteurs du secteur formel et informel ».

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





Conclusions du jury

Le jury a apprécié que les équipes proposent des projets à plusieurs niveaux d'intervention :

Trois actions à grande échelle pour mettre en œuvre une restructuration urbaine

- 1 La mutation foncière des grandes emprises industrielles et logistiques au cœur de la ville ;
- 2 Le réemploi de l'axe ferroviaire aujourd'hui sous-exploité ;
- 3 La valorisation du réseau de drains pour améliorer la desserte des quartiers.

Quatre polarités à aménager pour mieux organiser l'espace de la ville multimillionnaire et créer une centralité multipolaire

- 4 La tête de pont du Wouri : le pôle paysager et symbolique (fort potentiel de développement avec l'ouverture du nouveau pont sur le Wouri)
- 5 Le site de l'Université : le pôle de la jeunesse et de l'innovation
- 6 Le site de la Gare du quartier Bessengue : le pôle patrimonial, culturel et logistique (réemploi du chemin et reprise en main de la Gare)
- 7 La zone industrielle centrale : le pôle des affaires et du commerce

A plus petite échelle, des actions concrètes d'ordre financier, technique, commercial et organisationnel pour mieux inclure les micro-entreprises dans l'espace public

- 8 Les liens avec le secteur moderne qui offre des intrants et des débouchés pour le secteur informel ;
- 9 Les aides à l'investissement / micro-financement ;
- 10 La formation et la diffusion de compétences au sein des entreprises ;
- 11 L'aménagement d'espaces et de services adaptés aux besoins des acteurs des micro-entreprises :
 - › Réaménager le cadre de travail des activités commerciales implantées dans la rue
 - › Aménager des plateformes d'innovation pour les activités artisanales autour des zones industrielles
 - › Améliorer le service de transport diffus dans la ville
 - › Passer de l'auto-construction à un mode de production du bâti plus dynamique et sécurisé.

« Des spécialistes à la réputation établie, s'accordent à affirmer que la Ville de Douala, à plusieurs égards la principale ville de la sous-région de l'Afrique Centrale, est parée de divers et exceptionnels atouts qui devraient conduire à la classer parmi les villes les plus dynamiques d'Afrique.

Les remarquables résultats des travaux de l'Atelier de maîtrise d'œuvre urbaine de Douala ont cependant relevé, qu'en pleine mutation, Douala est à la croisée des chemins. Le principal mérite de cet Atelier est d'avoir abordé avec une rare pertinence, la problématique du contexte actuel et des perspectives de développement de la Ville de Douala, qui fait de la

cohabitation spatiale raisonnée entre les activités économiques formelles et informelles l'enjeu fort et concret de l'avenir de Douala.

Confrontée à des différences de degrés près, à la même problématique, il y a lieu de croire, que la mise en œuvre des pertinentes propositions formulées par l'Atelier, pourraient être de bonnes inspirations pour les principales villes d'Afrique, afin qu'elles constituent les véritables moteurs de développement des pays qui la composent. »

Jean Yango, Directeur des Etudes, de la Planification, des Investissements et du Développement Durable, CUD



« Rarement une étude d'urbanisme au Cameroun, aura su parfaitement intégrer les préoccupations majeures des opérateurs économiques et l'urgence d'une régulation de l'occupation de l'espace urbain à Douala. Le grand mérite de l'Atelier initié par la Communauté Urbaine de Douala, est celui d'avoir étroitement impliqué les opérateurs économiques des secteurs économiques formels et informels dans cette réflexion dynamique et, celui des consultants, d'avoir formulé des propositions pertinentes et opérationnelles. »

André Fotso, Président du Groupement Interprofessionnel du Cameroun (GICAM)

« Il y a une fois de plus lieu de féliciter la Communauté Urbaine de Douala et ses partenaires (MINHDU, Coopération française), d'avoir, à travers cet Atelier de maîtrise d'œuvre urbaine qui s'est avéré d'une excellente facture, replacé l'urbanisme et les professionnels de la gestion de la ville, au cœur du développement de la Ville de Douala.

La qualité de la démarche (inclusive et holistique) empruntée par les consultants ont permis de formuler des propositions de projets audacieuses et parfaitement en phase, avec les enjeux actuels et à venir de la Ville de Douala. »

Théophile Yimgaing Moyo, Président de l'Ordre National des Urbanistes du Cameroun

« L'Atelier de Douala a été un exercice important et d'une grande utilité. En termes de résultats, les projets ont fourni différents engagements par rapport aux problèmes de la ville. Les autorités locales peuvent s'emparer des points répondant à leurs besoins et ressources, les incorporer et les adapter si nécessaire. »

Noelle Koeris, Rédactrice en chef adjointe de Earthworks Magazine

« La question des transports est une problématique importante dans la mesure où elle concerne le déplacement du public et des biens économiques. La ligne de chemin de fer est d'ailleurs un des atouts de la ville qui demeure sous-exploité. Longeant un camp militaire, elle pose de réels problèmes de sécurité. Néanmoins, une des équipes a identifié la possibilité de transporter les biens lourds par la ligne de chemin de fer, ce qui fait sens du point de vue économique. Cela diminuerait ainsi la congestion de la ville, faciliterait l'entretien des routes et rendrait le flux de marchandises plus fiable. »

Noelle Koeris, Rédactrice en chef adjointe de Earthworks Magazine. Extraits de l'article « Urban Intervention », Earthworks Magazine





«Très impressionnant était de voir ces équipes au travail, complètement imprégnées du sens de la ville autour de l'enjeu crucial de la conciliation entre l'activité informelle et la régulation urbaine. [...]

Ce qui est éminemment positif, avec la formule de cet atelier, est de créer une possibilité d'enrichir le débat public sur l'aménagement des villes par la rencontre de profils aussi nombreux et différents. Reste la question de la mise en œuvre des recommandations. Qu'en est-il ? Qu'en savons-nous quelques mois plus tard ? A l'heure de la préparation du Forum urbain mondial de Medellin qui se donne pour objectif d'intégrer l'équité (voire l'égalité ?) dans

l'agenda des Nations Unies, on ne peut que souhaiter la reconnaissance du droit à la ville de ceux qui exercent, à Douala, comme dans nombre de villes du Sud, dans l'inconfort et l'absence de protection sociale, des métiers indispensables à l'ensemble de la population.

Si l'atelier a permis de jeter les bases d'une reconnaissance qui pourrait prendre la forme de nouvelles concessions, de constructions, de licences accordées à des coûts supportables, un grand pas aura été fait tant vis-à-vis des travailleurs informels que de l'aménagement d'une ville pour tous.»

Sonia Fayman, Sociologue, ACT Consultant

«C'est une bonne occasion de réunir des délégués de 11 pays différents et de les faire réfléchir à propos des problèmes de la ville. Les membres du jury, par leurs origines, professions et compétences diverses, ont fait de cet événement une sorte de forum international sur Douala.»

Mamadou Diagne, Conseiller Régional de l'Afrique de l'Ouest chez Cities Alliance - Extraits de l'article «Urban Intervention», Earthworks Magazine, Noelle Koeris

« Membre du Jury, j'ai donc participé aux ateliers de Douala dans leur partie finale, au moment de la présentation de projets. Ceux-ci étaient tous de très grande qualité, basée sur une approche intégrée du territoire, et pertinents dans beaucoup de leurs aspects.

Mais cet aboutissement ne représente que la face immergée de l'iceberg et je voudrais saluer avant tout ici le travail réalisé en amont par l'équipe des ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine, qui a su mobiliser les personnes ressources, et mettre en synergie leurs approches complémentaires de la ville. Une véritable dynamique locale a été

impulsée autour des ateliers, et c'était un vrai bonheur de ressentir tout au long des visites de la ville et des discussions autour des projets, combien toutes ces énergies se retrouvaient autour du même but.

Si ces projets constituent aujourd'hui des bases solides de réflexion pour l'administration territoriale de Douala, c'est bien parce que les éléments et les analyses qui les fondent sont ancrés dans le territoire. Merci donc aux responsables et aux acteurs locaux qui ont nourri le travail des équipes, j'espère qu'ils garderont longtemps intact leur engagement pour la Ville de Douala, et bravo aux participants pour les compétences qu'ils ont mises au service de ce projet ainsi que pour l'énorme motivation qui les a animés.»

Nathalie Le Denmat, Secrétaire exécutive de la commission des Finances locales pour le développement chez Cités et Gouvernements Locaux Unis

«L'informel apparaît encore comme une variable d'ajustement économique et social qui pose directement la question des interstices, dans l'aménagement de l'espace. Les approches donnent des clés pour passer d'une adaptation de court terme à une structuration de moyen terme, et orienter les opportunités de la ville pour en tirer le meilleur parti.

Les travaux ont montré qu'il y a matière à renforcer la hiérarchie des modes, rendre plus lisibles les lieux de rupture de charge et d'échange secondaires. Ceci peut aussi être vecteur d'innovation; par exemple l'idée de développer des services drive-in dans le maillage des nombreuses stations-services valorise le patrimoine d'infrastructures sur lequel on vient s'appuyer, et revisite le rapport à la voiture des classes moyennes montantes.

Ils ont également indiqué des voies de construction d'écosystèmes urbains

favorisant les circuits courts, l'économie circulaire, voire des gisements de nouvelles activités. Le traitement et la transformation de certains déchets solides pour entretenir des routes ou construire des chemins du réseau tertiaire, le compostage organisé, la valorisation des procédés de filtration de l'eau, peuvent permettre de dévoiler et développer les expertises vernaculaires.

Il ressort qu'il y a un intérêt fort à capter l'énergie positive de bien des activités informelles pour faire «tourner» la ville, mais qu'il y a nécessité à mieux organiser les zones de frottement, pour que ville formelle et ville informelle se croisent de manière plus imbriquée, plus efficace, plus fluide.»

Jean Grebert, Directeur de la recherche sur les mobilités chez Renault



LES PARTICIPANTS

ÉQUIPE A

ALGIS, Rémi

FRANCE, Paysagiste
remi.algis@gmx.com

BADJI, Placide

BENIN, Ingénieur transport
badjiplacide@yahoo.fr

DEAN, Corinna

ROYAUME-UNI, Architecte-Chercheur
corinnadean@me.com

ELLI, Alessandro

ITALIE, Géographe, Urbaniste
ales.elli@hotmail.it

LHOPITAL, Louis

FRANCE, Architecte-Consultant
louislhopi@gmail.com

SALVADOR, Rubén

FRANCE, Architecte
correoderubens@gmail.com

TANKEU, Carole

CAMEROUN/MAROC, Environnementaliste
carole.tankeu@gmail.com

ÉQUIPE B

BAPTISTE, Chrystelle

HAÏTI, Architecte-Urbaniste
chrystelle.baptiste@ciat.gouv.ht

EL HUSSEINI, Nagi

LIBAN, Consultant Aménagement
nagi@husseinigroup.com

FERE, Cécile

FRANCE, Urbaniste
cecile.fere@gmail.com

GUIGMA, Léandre

BURKINA FASO, Architecte - Urbaniste
guigmaleandre@yahoo.fr

KOHLER, Gaëtan

France, Architecte
gaetan.kohler@gmail.com

SYLLA, Abdoulaye

SENEGAL, Géographe
Sylaye20@yahoo.fr

TOTINON, Merlin

TCHAD, Architecte - Socioéconomiste
merlin.totinon@undp.org

ÉQUIPE C

CASSE, Lamine Ousmane

SENEGAL, Géographe
cassemabo@gmail.com

DEMENET, Axel

France, Economiste - Chercheur
axel.demenet@gmail.com

GANGNEUX KEBE, Julie

FRANCE/GUINEE, Architecte-Urbaniste
julie.gangneux@gmail.com

GAZEL, Hervé

FRANCE, Géographe, Maître de conférences
gazel.rv@wanadoo.fr

PENDZEL, Thomas

FRANCE, Réalisateur, Ingénieur
thomas.penzel@gmail.com

SCHREPFER, Alexandre

FRANCE, Architecte
alexandre@leainvent.com

TCHAMOU, Blandine

CAMEROUN, Environnementaliste
blandineolivetchamou@gmail.com

ÉQUIPE DE PILOTAGE / STAFF

PILOTAGE

BAYLE, Christophe

FRANCE, Pilote de l'atelier / Architecte-Urbaniste
cbayle@semapa.fr

TALAGRAND, Marion

FRANCE, Pilote de l'atelier / Paysagiste-Urbaniste
mt@marion-talagrand.com

TAHERALY, Réana

FRANCE, Urbaniste, Géographe
reana.taherally@gmail.com

YALCOUYE, Hamadou B

MALI, Architecte
malialproject@yahoo.fr

VIGÉ HÉLIE, Claire

FRANCE, Directrice
claire.vigehelie@ateliers.org

MORFOISSE, Léa

FRANCE, Directrice adjointe
lea.morfoisse@ateliers.org

L'ÉQUIPE LOCALE

MOLLE NELLE, Christine

CAMEROUN, Urbaniste / DEPIDD, CUD
bistinel@yahoo.co.uk

NGOUEGNI, Caroline

CAMEROUN, Communicatrice sociale
caroline_ngoues@yahoo.fr

YANGO, Jean

CAMEROUN, Economiste urbaniste
Directeur des Etudes, de la planification, des Investissements et du Développement Durable

PRISO, Olivier

CAMEROUN, Architecte urbaniste
Directeur Adjoint des Etudes, de la planification, des Investissements et du Développement Durable

LAMI

CAMEROUN, Ingénieur de conception de génie civil
Sous Directeur des Etudes, de la planification et du Développement Durable

MOLLE NELLE, Christine

CAMEROUN, Urbaniste
Chef de Département Planification et Développement urbain

ALEMOKA, Arlette

CAMEROUN, Economiste des Transports
Chargée d'études N°2

MOUDIKI, Christine

CAMEROUN, Géomaticienne
Chef de département de l'information Géographique, de l'Adressage et du Cadastre

ESSAKA, Alphonse

CAMEROUN, Géomaticien
Chef de service de l'Adressage et du Cadastre

RÉFÉRENTS DES ÉQUIPES DES ATELIERS

NOUGANG, Georges

CAMEROUN, Délégué Départemental du MINHDU (Ministère de l'Habitat et du Développement urbain) Wouri
nougang@yahoo.fr

TCHEMO, Dora

CAMEROUN, SDUS MINH DU Littoral
tchemodora@yahoo.fr

MOUDEKE, Danièle

CAMEROUN, Architecte Urbaniste
cabinetadm@yahoo.fr

PARTICIPANTS À LA MISSION EXPLORATOIRE DE FÉVRIER 2012 ET CONTRIBUTEURS À LA DÉFINITION DU SUJET

Christophe Bayle

cbayle@semapa.fr

Nicolas Détrie

ancien directeur des Ateliers
nicolas.detrie@gmail.com

Jean Grébert

France, économiste, administrateur des Ateliers, responsable de la recherche Transports et Mobilités chez Renault
jean.grebert@renault.com

Ning Liu

Chine, architecte-urbaniste, associée
Building For Climate
n.liu@building-for-climate.fr

Joseph Ndi Ndjali

Cameroun, architecte-urbaniste (EMAU)
ndindjali@hotmail.fr

Eric Noir

Afrique du Sud, architecte-urbaniste,
eric.greenbydesign@gmail.com

Marion Talagrand

mt@marion-talagrand.com

Claire Vigé-Hélie

claire.vigehelie@ateliers.org

LE JURY

PRESIDENCE DU JURY

MBWENTCHOU, Jean-Claude

CAMEROUN, Ministre de l'Habitat et du Développement Urbain du Cameroun

NTONE NTONE, Fritz

CAMEROUN, Délégué du Gouvernement auprès de la Communauté Urbaine de Douala

GAIN, Bruno

FRANCE, Ambassadeur de France au Cameroun

PERISSOL, Pierre-André

FRANCE, Président des Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise

EXPERTS LOCAUX

AKOA, Stéphane

CAMEROUN, Chercheur à la Fondation Paul Ango Ela, Yaoundé
gadamayo@hotmail.com

DIWOUTA KOTTO, Danièle

CAMEROUN, Architecte
cad.ddiwouta@gmail.com

DOOH COLLINS, Albert

CAMEROUN, Délégué Régional de la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Mines et de l'Artisanat du Cameroun, CICAM
aldocollins@yahoo.fr

DOUALA BELL, Marilyn

CAMEROUN, Présidente de Doual'art
marilyndoualabell@doualart.org

EBONGOM, Richard

CAMEROUN, Architecte
riebb2006@yahoo.fr

KALA LOBE, Suzanne

Les Amis de la Ville
bema.kalalobe@gmail.com

KANE, Racine

CAMEROUN, Représentant de la Banque Africaine de Développement de Yaoundé

FOTSO, André

CAMEROUN, Président du Groupement Inter-Patronal du Cameroun

OYONO, Etoundi

CAMEROUN, Directeur général du Port Autonome de Douala

YANGO, Jean

CAMEROUN, Urbaniste, Economiste / Directeur DEPIDD, CUD
jeanyango@yahoo.fr

YIMGAING MOYO, Théophile

CAMEROUN, Président de l'Ordre National des Urbanistes Camerounais
theophilemoyo@gmail.com

EXPERTS INTERNATIONAUX

BOURJAILLAT, Vincent

FRANCE, Directeur adjoint de la Communauté d'Agglomération de l'aéroport du Bourget
vbourjaillat@gmail.com

CARDILES, Etienne

FRANCE, Responsable de la Décentralisation, de l'Aménagement du territoire et de Développement économique local à la Direction Générale de la Mondialisation du Développement et des Partenariats au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes français
etienne.cardiles@diplomatie.gouv.fr

CHAUSSE, Gilles

FRANCE, Directeur de l'Agence Française de Développement au Cameroun

DIAGNE, Mamadou

SENEGAL, Conseiller régional de l'Afrique de l'Ouest chez Cities Alliance
mdiagne@citiesalliance.org

DIANE, El Hadj Ousmane

MALI, Responsable du Département Architecture à l'ESIAU Bamako
archidjedje@yahoo.fr

FAYMAN, Sonia

FRANCE, AITEC/ACT Consultants / Sociologue
soniafayman@gmail.com

GONZALES, Thierry

FRANCE, Responsable de la Division Collectivités locales et Développement Urbain
gonzalest@afd.fr

GREBERT, Jean

FRANCE, Directeur de la recherche sur les mobilités chez Renault
jean.grebert@renault.com

NOIR, Eric

AFRIQUE DU SUD / SUISSE, Directeur technique chez WSP Green by Design
eric.greenbydesign@gmail.com

LE DENMAT, Nathalie

FRANCE, Secrétaire exécutive de la commission des Finances locales pour le développement chez Cités et Gouvernements Locaux Unis
ledenmatn@gmail.com

PIERRE LOUIS, Liliane

FRANCE, Urbaniste, Institut d'Urbanisme de Paris - Agence Perspective à Ouagadougou
lpierre@u-pec.fr

RAIMBAULT, Luc

FRANCE, Directeur adjoint de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise
luc.raimbault@cergyponoise.fr













Date de publication
mars 2014

Rédaction
Marion Talagrand,
Christophe Bayle et
Réana Taheraly

Coordination
Claire Vigé-Hélie

Mise en page
Emmanuel Kormann

Crédits

1, 11, 12, 36 Photos de Jean Grébert

2, 5, 6, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23
Photos de Marion Talagrand

13 Carte de Marion Talagrand

14, 15 Carte de Hamadou

B Yalcouyé – Réana Taheraly

Les Ateliers internationaux
de maîtrise d'œuvre urbaine
www.ateliers.org

ISBN 979-10-93009-02-5