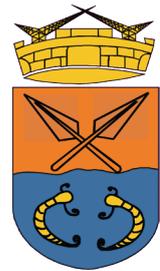


REPUBLIQUE DU CAMEROUN
REPUBLIC OF CAMEROON

COMMUNAUTÉ URBAINE DE DOUALA
Douala Urban Council

AFD / C2D - CUD



PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE DOUALA A L'HORIZON 2025

Acronymes

AES-SONEL	Société Nationale d'Electricité du Cameroun (filiale AES Corp.)
AFD	Agence Française de Développement
ANEMCAM	Association Nationale des Etablissements de Micro Finance
API	Agence de Promotion des Investissements
ARAN	Agence de Restructuration et d'Aménagement de Nylon
BCD	Banque Camerounaise de Développement
BEAC	Banque des Etats de l'Afrique Centrale
C2D	Contrat Désendettement Développement
CAC	Centimes Additionnels Communaux
CAMWATER	Cameroun Water Utilities Corporation
CAVIE	Enquête sur le Cadre de Vie
CCCE	Caisse Centrale de Coopération Economique
CDS	<i>City Development Strategy</i>
CFC	Crédit Foncier du Cameroun
CGI	Code Général des Impôts
COBAC	Commission Bancaire de l'Afrique Centrale
CRF	Constitution de Réserves Foncières
CTD	Collectivité Territoriale Décentralisée
CUD	Communauté Urbaine de Douala
CUY	Communauté Urbaine de Yaoundé
DGI	Direction Générale des Impôts
DSCE	Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
DSRP	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
ECAM	Enquête camerounaise auprès des Ménages
EESI	Enquête sur l'Emploi et le Secteur Informel
EMF	Etablissement de Micro Finance
FEICOM	Fonds Spécial d'Equipement et d'Intervention Intercommunal
IADM	Initiative d'Allègement de la Dette Multilatérale
IDH	Indicateur de Développement Humain
INS	Institut National des la Statistiques
IS	Impôts sur les Sociétés
MAETUR	Mission d'Aménagement et d'Equipement des Terrains Urbains et Ruraux
MINDAF	Ministère des Domaines et des Affaires Foncières
MINDUH	Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat
MINFI	Ministère des Finances
MIPROMALO	Mission de Promotion des Matériaux Locaux
MOD	Maître d'Ouvrage Délégué (ou maîtrise d'ouvrage déléguée)
MOS	Mode d'Occupation du Sol
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
ONAC	Ordre des Architectes du Cameroun
PAD	Port Autonome de Douala
PAS	Plan d'Ajustement Structurel
PDL	Plan Directeur Local
PDU	Plan Directeur d'Urbanisme
PDUE	Projet de Développement des secteurs Urbain et de l'approvisionnement en Eau
PID	Projet d'Infrastructure de Douala
PME	Petites et Moyennes Entreprises
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPP	Partenariat Public Privé
PPTTE	Pays Pauvre Très Endetté
RA	Recensement Administratif
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SAD	Société d'Aménagement de Douala
SCI	Société Civile Immobilière
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SEM	Société d'Economie Mixte
SIAEF	Société Immobilière de l'Afrique Equatoriale Française
SIC	Société Immobilière du Cameroun
TFPB	Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties
TFPNB	Taxe Foncière sur les Propriétés Non-Bâties
TOFE	Tableau des Opérations Financières de l'Etat
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
VEFA	Vente en l'Etat Futur d'Achèvement
VIT	Valeur Immobilière Totale (et FVIT : Faible VIT)

Table des matières

1 .DIAGNOSTIC URBAIN ET ECONOMIQUE	17
I. Le site de Douala	19
1. L'urbanisation du site	19
2. Les contraintes du site naturel	23
II. Population	29
1. Croissance démographique et répartition spatiale	29
2. Les ménages	31
3. Les revenus et les conditions de vie	33
4. Habitat et équipements des logements	36
5. Perspectives démographiques 2025	37
III. Les activités économiques	40
1. Problématique générale	40
2. Douala, porte d'entrée du Cameroun	41
3. Les activités industrielles	43
4. Douala, centre d'affaires	46
5. Les potentialités de la région du Littoral, moteur du développement de Douala	48
6. La montée en puissance du secteur informel à Douala	48
IV. Modes d'occupation des sols	57
1. L'occupation du sol	57
2. Organisation spatiale	57
3. Localisation des grands équipements et des zones industrielles	62
4. Patrimoine historique	63
V. Infrastructures et équipements	69
1. Infrastructures	69
2. Les équipements	80
VI. Environnement	88
1. Cadre juridique en matière d'environnement au Cameroun	88
2. Milieu naturel	88
3. Milieu physique : l'assainissement	89
2. CONTEXTE INSTITUTIONNEL	97
I. Les acteurs institutionnels du processus d'urbanisation	99
1. La CUD et les Communes d'arrondissement	99
2. L'Etat	102
3. Les sociétés et établissements publics à caractère opérationnel	104
4. Les acteurs privés de la gestion foncière	108
II. Les instruments de la planification urbaine	112
1. Les documents d'urbanisme réglementaire	112
2. Les outils d'urbanisme opérationnel	115
3. Les documents relatifs à l'utilisation du sol et à la construction	117
III. L'impact de la gestion foncière sur la planification urbaine	120
3. ETAT D'EXECUTION DU SDAU DE 1983 ET AUTRES PROJETS	125
I. Bilan du SDAU 1983	127
1. Occupation du sol	127
2. Voirie	127
3. Electricité	128
4. Eau potable	129
II. Projets en cours ou envisagés	131
1. Le projet Sawa Beach	131
2. Les projets de grande voirie	132

3. Le port de Douala	135
4. Le réseau ferré	138
5. Le Central Business District	139
6. Autres projets	139
Conclusion pour les projets structurants	140

4. CADRAGES STRATEGIQUES 141

I. Cameroun Vision 2035	143
1. Macroéconomie	143
2. Economie rurale	143
3. Démographie	143
4. Aménagement du territoire	143
II. Document de Stratégies pour la Croissance et l'Emploi (DSCE)	144
1. Transports	144
2. Infrastructures de développement urbain et de l'habitat	144
3. Gestion domaniale	144
4. Industrie et services	144
5. Santé - Education	145
6. Financement de l'économie Fiscalité	145
7. Stratégie de l'emploi	145
8. Décentralisation	145
III. Stratégie de développement du sous-secteur urbain	146
1. Diagnostic du secteur	146
2. Choix stratégiques	147
IV. Stratégie retenue par le CDS de Douala 2009	149
1. Améliorer les conditions de vie de la population	149
2. Amélioration de la gouvernance urbaine	149
3. Améliorer la compétitivité économique de l'aire métropolitaine	150
V. Orientations pour le PDU	152
1 Favoriser le développement économique	152
2. Réduire la pauvreté	152
3. Améliorer l'image de la ville	152

5. PLAN DIRECTEUR D'URBANISME

I. Scénarios d'aménagement de l'agglomération à l'horizon 2025	157
1. Besoins en terrains et localisation des extensions	157
2. Trois scénarios d'aménagement	157
II. Deux défis majeurs : CBD et zone logistique	160
1. Aménager un « Central Business District » (CBD)	160
2. Créer une zone logistique au contact du port, de l'aéroport et du Centre ville	170
III. Les éléments clés du Plan Directeur	177
1. Grande maille de voirie : Structurer extensions et ville actuelle	177
2. Conforter les fonctions centrales d'une capitale économique	179
3. Créer ou renforcer sept centres secondaires	180
4. Proposer des zones d'habitat mieux structurées et équipées	184
5. Augmenter l'offre en zones industrielles et zones d'activités aux portes de la ville	184
6. Aménager des espaces verts de récréation	185
7. Proposer des espaces de loisir et de tourisme pour doualais et visiteurs	186

6. PROGRAMMATION INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS 189

1. Le cadre de programmation	191
2. Les objectifs de la programmation	192
I. Grands équipements	193
1. Equipements de santé	194

2.	Equipements d'enseignement	195
3.	Equipements de sport	195
4.	Espaces verts	195
5.	Equipements marchands	196
6.	Gares routières	197
7.	Autres grands équipements structurants	198
8.	Récapitulatif des grands équipements	199
II.	Equipements de proximité	201
1.	Equipements administratifs de proximité	201
2.	Education de base	201
3.	Enseignement secondaire et formation professionnelle	202
4.	Equipements de santé	202
5.	Equipements marchands	202
6.	Espaces verts et jardins de proximité	202
7.	Equipements sportifs	202
8.	Autres équipements	202
9.	Conclusion pour les équipements de proximité	203
III.	Voirie – circulation – transport	204
1.	Rappel des éléments clé du diagnostic	204
2.	Orientations générales	204
3.	Programme envisagé pour l'horizon 2015	205
4.	Programme envisagé pour l'horizon 2025	210
IV.	Autres infrastructures	214
1.	Ordures ménagères	214
2.	Drainage	214
3.	Elimination des eaux usées	216
4.	Alimentation en eau	218
5.	Alimentation en électricité	219
V.	Habitat et équipement de terrains	220
1.	Opérations dans la zone économique centrale	220
2.	Opérations dans les zones d'habitat densifiées	220
3.	Opérations dans les zones d'extension	221

7. MESURES OPERATIONNELLES

I.	Les implications du PDU/POS sur la gouvernance territoriale de Douala	227
1.	Action 1 : étendre le périmètre d'intervention de la CUD	227
2.	Action 2 : aller vers la constitution d'une plateforme institutionnelle de développement de la région métropolitaine de Douala	228
II.	Relancer le partenariat institutionnel avec une nouvelle génération de Contrat de ville	230
1.	Recommandation 1 : Préparer un troisième contrat de ville articulé avec le PDU	230
2.	Recommandation 2 : Envisager la mise en place d'un Contrat Métropolitain	230
III.	Mise en œuvre de la "grande maille" et gestion foncière	232
1.	Les étapes de mise en œuvre	232
2.	Mise en œuvre opérationnelle	233
IV.	L'aménagement d'un Centre d'Affaires "Central Business District"	235
1.	Enjeux de protection du site	239
2.	Montage opérationnel	239
V.	La Plate-forme modale de la zone sud "Zone Logistique Industrielle"	239
1.	Montage opérationnel	235
2.	Textes juridiques en vigueur	236

Tableaux

Tab. 1 :	Bassins versants	25
Tab. 2 :	Températures et précipitations	27
Tab. 3 :	Douala. Atouts et contraintes du site	27
Tab. 4 :	Population de Douala et de la province du littoral	29
Tab. 5 :	Répartition de la population de Douala par arrondissement en 1987 et 2005	30
Tab. 6 :	Densité nette par arrondissement	31
Tab. 7 :	Taille des parcelles à Douala en 2002	31
Tab. 8 :	Equilibre homme-femme	31
Tab. 9 :	Taux de scolarisation en 2007	33
Tab. 10 :	Population et ménage (Douala et milieu urbain)	33
Tab. 11 :	Statut d'occupation des logements et niveaux de vie	33
Tab. 12 :	Statut d'occupation comparé : 2000 et 2007	33
Tab. 13 :	Taux d'activité des 15 à 64 ans, par sexe et selon les milieux de résidence	34
Tab. 14 :	Population active occupée par secteur d'activité et par sexe en 2002	34
Tab. 15 :	Distribution des ménages urbains et revenu moyen selon le type de ménage	34
Tab. 16 :	Dépenses annuelles moyennes totales de consommation finale des ménages par quintile	35
Tab. 17 :	Dépenses annuelles moyenne de consommation finale par équivalent adulte et quintile	35
Tab. 18 :	Structure des dépenses des ménages 2007	35
Tab. 19 :	Logements ayant accès à l'eau électricité, par région	36
Tab. 21 :	Logements par région selon le confort, le milieu de résidence, le niveau de vie	36
Tab. 22 :	Accessibilité des logements	37
Tab. 23 :	Evolution de la population de Douala et projections à l'horizon 2025	37
Tab. 24 :	Evolution du nombre de ménages nouveaux par an	38
Tab. 25 :	Besoins en terrains à urbaniser d'ici 2025 (pour une consommation moyenne de 75 m ² par habitant)	39
Tab. 26 :	Besoins en terrains à urbaniser par période, selon la consommation moyenne en m ² urbain par habitant	39
Tab. 27 :	Trafic du port de Douala	41
Tab. 28 :	Composition du secteur des services (2006)	46
Tab. 29 :	Ventilation des entreprises de commerce par arrondissement à Douala en 2006	47
Tab. 30 :	Ventilation par arrondissement des entreprises de services à Douala en 2006	47
Tab. 31 :	Ventilation spatiale des professionnels de la santé à Douala, en 2006	47
Tab. 32 :	Etablissements scolaires et universitaires par arrondissement à Douala en 2006	48
Tab. 33 :	Typologie des marchés de Douala	51
Tab. 33 :	Douala : mode d'occupation du sol	57
Tab. 34 :	Extension du périmètre urbain et croissance annuel moyenne	57
Tab. 35 :	Immeubles identifiés dans l'inventaire CUD / Cotecno MGA	67
Tab. 35 :	Caractéristiques et linéaires des voies	70
Tab. 37 :	Motifs de déplacement	74
Tab. 38 :	Choix du mode de transport	74
Tab. 39 :	Répartition du trafic moyen journalier en semaine	76
Tab. 40 :	Véhicule et passagers en 2015 et 2025	76
Tab. 41 :	Capacité des infrastructures existantes	77
Tab. 42 :	Structures sanitaires par commune	80
Tab. 43 :	Nombre de lits d'hospitalisation dans les hôpitaux de District	80
Tab. 44 :	Niveau des dessertes sanitaires par district de santé	82
Tab. 45 :	Nombre d'écoles en maternelle, primaire et secondaire, selon le statut	83
Tab. 46 :	Nombre d'écoles primaires par commune selon les statuts	84
Tab. 47 :	Nombre d'écoles primaires et niveau de desserte par commune	84
Tab. 48 :	Nombre d'établissements d'enseignement secondaire par commune selon les statuts	86
Tab. 49 :	Cas de choléra dans les quartiers (2004 - 2010)	89
Tab. 50 :	Précipitations annuelles	92
Tab. 51 :	Précipitation journalière	92
Tab. 52 :	Tonnage de référence et matériel de collecte par arrondissement	92
Tab. 54 :	Crédits budgétaires alloués au MINDUH	103
Tab. 55 :	Crédits budgétaires alloués au MINDAF	103
Tab. 56 :	Promoteurs privés agréés fin 2009 et opérant à Douala	111
Tab. 53 :	Port de Douala : projections de trafic et de besoins en quais. Situation de référence sans projet	137
Tab. 55 :	Zones d'extension urbaine envisageables (en ha)	157
Tab. 55 :	Besoins fonciers pour les grands équipements	199
Tab. 56 :	Besoins en réserves foncières pour équipements de proximité	203
Tab. 57 :	Coût des aménagements des carrefours prioritaires	208
Tab. 58 :	Programme de voirie structurant 2015	209
Tab. 59 :	Programme de voirie structurante 2025	212
Tab. 60 :	Projet d'urgence de drainage	215

Figures

Fig.1 :	Douala en 1925	16
Fig.2 :	Douala et environs	18
Fig.3 :	Le cadre de la colonisation allemande	20
Fig.4 :	Implantations de la population avant l'indépendance - évolution de la population 1916 1956	20
Fig.5 :	Douala en 1945 (plan SA) - plans d'Orient 1959	21
Fig.6 :	Evolutions spatiales de l'urbanisation de Douala à partir de 1915	22
Fig.7 :	Douala : « la tache urbaine » années 2000	22
Fig.8 :	Douala : les six communes d'arrondissement	23
Fig.10 :	Précipitations à Douala	27
Fig.11 :	Divers aspects du site (Manoka, Crique Docteur, Bonanjo, ancien pont sur la Dibamba)	28
Fig.13 :	Scènes de marchés (marché central - Imarché Nylon)	53
Fig.14 :	Activités économiques	54
Fig.15 :	Les marchés de Douala	55
Fig.16 :	L'occupation du sol	58
Fig.17 :	Etapas d'urbanisation et zones d'habitat spontané	62
Fig.18 :	Inventaire pilote dans le cadre de l'étude de faisabilité (CUD/Cotechno)	64
Fig.19 :	Localisation des bâtiments de l'inventaire pilote (CUD/Cotechno)	65
Fig.20 :	Plan du secteur urbain de sauvegarde proposé dans l'étude de faisabilité	66
Fig.21 :	Types d'occupation du sol	68
Fig.22 :	Principaux points de blocage sur le réseau primaire et pôles économiques	70
Fig.23 :	Hiéarchisations préconisées du réseau viaire	75
Fig.24 :	Infrastructures	78
Fig.25 :	Réseau d'eau existants et projeté	79
Fig.26 :	Localisation des équipements de santé	81
Fig.27 :	Localisation des établissements scolaires	85
Fig.28 :	Equipements	87
Fig.29 :	Bassins versants, réseaux d'assainissement, station d'épuration	90
Fig.30 :	Aptitude des sols à l'assainissement individuel	91
Fig.31 :	Douala-Hysacam. Secteurs de collecte des ordures ménagères par arrondissement	93
Fig.32 :	Nouvelle décharge de Ngombé	95
Fig.32 :	Déchets solides et problèmes de drainage...	95
Fig.33 :	Environnement... Pollution	96
Fig.35 :	PDL sur périmètre communal 1987 (assimilés à une « extension » du plan Dorian)	101
Fig.36 :	La cité SIC de Bonamoussadi	107
Fig.37 :	Institutions	110
Fig.38 :	Extraits des plans de recollement	120
Fig.39 :	Situations foncières lors de la préparation du SDAU 1983	121
Fig.40 :	Foncier engagé	123
Fig.41 :	Types d'habitat... Type d'urbanisme...	124
Fig.42 :	Le SDAU de 1983	128
Fig.43 :	Exécutions du SDAU en termes de voirie structurante	129
Fig.44 :	Projet de Sawa Beach	130
Fig.45 :	Ponts sur le Wouri	132
Fig.46 :	Prolongements du boulevard de la République	133
Fig.47 :	Ouvrages de calibrage du Wouri (maintien du chenal à -8,5 m sans dragages excessifs)	135
Fig.48 :	Aménagements portuaires maritimes et réseaux routier et ferroviaire du Cameroun	136
Fig.49 :	Projet de développement du port de Douala (hypothèse haute de trafic)	138
Fig.50 :	Port de Kribi : état du site en 2011 et projet	139
Fig.51 :	Aménagement et desserte d'une plate-forme multimodale au contact du port et de l'aéroport	140
Fig.59 :	Scènes de vie urbaine à Douala	154
Fig.60 :	Localisations des possibilités d'extension urbaine	156
Fig.61 :	Extensions vers l'Est	158
Fig.62 :	Extension vers l'Ouest	158
Fig.63 :	Extensions dans les limites communales	159
Fig.64 :	Zones stratégiques d'intervention	159
Fig.65 :	Occupation du sol sur le plateau Joss (2011)	162
Fig.66 :	Bonanjo	163
Fig.67 :	Bonanjo	164
Fig.68 :	Bonanjo	166
Fig.69 :	Localiser un CBD sur le plateau Joss	168
Fig.70 :	Zones proposées pour le « Central Business District » (CBD)	169
Fig.71 :	Dessertes et stockage dans la zone de l'arrière port	171
Fig.72 :	Zones du « Bois des singes »	172

Fig.73 :	Les différents types de zones entre le port et le « Bois des singes »	174
Fig.74 :	Plan de zonage	175
Fig.75 :	Ouvertures de voix dans les quartiers deux. Principes du judo	177
Fig.76 :	Lotissement en cours	178
Fig.77 :	Grande maille de voirie proposée	178
Fig.78 :	Structuration des lotissements projetés : la grande maille prend en compte le tracé de leurs voies	178
Fig.79 :	Diverses hypothèses de localisation du Palais des Congrès	179
Fig.80 :	Ndokoti	180
Fig.81 :	Bonssama	181
Fig.82 :	Ngwélé	182
Fig.83 :	Logbaba	182
Fig.84 :	Yassa	183
Fig.85 :	Plans Directeur d'Urbanisme	187
Fig.86 :	Grands équipements et zones d'activités	194
Fig.87 :	Marchés de Douala	196
Fig.88 :	Projet de développement de l'aéroport	199
Fig.89 :	Grands équipements (Google)	200
Fig.90 :	Equipements marchands – New Bell	203
Fig.91 :	Réseaux de bus préconisé	206
Fig.92 :	Profils en travers des voies pour le site propre des bus	206
Fig.93 :	Voies réservées au site propre des bus - 2015	207
Fig.94 :	Carrefours aménagés - voies à élargir	208
Fig.95 :	Voiries de 2015	210
Fig.96 :	Voies en site propre des bus - 2025	211
Fig.97 :	Voirie - circulation	213
Fig.98 :	Bassins versants - desserte par réseau d'égouts	215
Fig.99 :	Réseau d'eau existant et projeté	218
Fig.100 :	Douala VI - Manoka, villages sous-équipés	219
Fig.101 :	Grande trame et lotissements en cours	223
Fig. 102	Exemples de CBD : Abidjan, Ouagadougou, Kigali, Paris	238

Encadrés

Encadré 1 :	Les principaux secteurs économiques représentés	44
Encadré 2 :	Le développement de l'armature des marchés de Douala : quatre étapes	51
Encadré 3 :	Statuts et composition de la « Ville de Douala »	100
Encadré 4 :	La déconcentration du MINDAF et de la procédure d'accès à la propriété	104
Encadré 5 :	Evolutions de l'activité de la SAD	105
Encadré 6 :	Les contraintes à lever en termes de procédure et de production de la SAD	106
Encadré 7 :	Activité passée de la MAETUR à Douala	107
Encadré 8 :	Les groupements d'initiative foncière urbaine	108
Encadré 9 :	Montage des opérations de promotion privée	110
Encadré 10 :	Procédures pour le plan directeur d'urbanisme	113
Encadré 11 :	Rappel des règles générales de production des plans de lotissement	115
Encadré 12 :	Ordonnances 1974 - Trouver un mode de régulation foncière adéquate	120
Encadré 13 :	Les régimes fonciers tels que définis par les ordonnances de 1974	122
Encadré 14 :	Justifications libres du projet du CBD	160
Encadré 15 :	Justifications de la zone logistique	170
Encadré 16	TMSA et la Zone spéciale Tanger-Méditerranée (Maroc)	229
Encadré 17	LesPôles Métropolitains (France)	229

Sommaire

Le Rapport final du « Plan Directeur d'Urbanisme de Douala à l'horizon 2025 » a été préparé par le groupement Groupe Huit / AS Consultants¹ en synergie avec l'équipe de la DEPUDD de la Communauté Urbaine de Douala.

Les diagnostics, orientations et recommandations ont nécessité plusieurs missions sur le terrain (organisées entre novembre 2010 et février 2012) et la revue de nombreuses études : les Documents Stratégiques du Gouvernement², la Stratégie de développement de la Ville de Douala et de son aire métropolitaine, le Schéma directeur d'assainissement, le Plan directeur des déplacements, l'Étude sur la valorisation du patrimoine culturel, le Schéma directeur portuaire, le Schéma directeur ferroviaire³, le Schéma d'aménagement et d'urbanisme (1983) ... L'élaboration du PDU a également bénéficié des remarques formulées par les Autorités et les représentants de la population ayant participé aux principales « réunions de restitution » tenues au fur et à mesure de l'avancement de l'étude⁴.

Le Rapport comprend sept chapitres : (1) Diagnostic urbain et économique, (2) Contexte institutionnel, (3) Etat d'exécution du SDAU de 1983 et autres projets, (4) Cadres stratégiques, (5) Plan Directeur d'Urbanisme (PDU), (6) Programmation des infrastructures et des équipements, (7) Mécanismes opérationnels. Ce résumé met l'accent sur quelques aspects essentiels, tels que les perspectives démographiques à l'horizon 2025 et les besoins en découlant.

¹ DEPUDD - J. Yango (Directeur); G. Baluga; R. Ebongom; D. Esso; B. Kaoussou; Lami; R. Makoube ; J.M. Mbakam ; J. Mbocksi; S. Mbountcha; A. Meteke; C. Molle Nelle; C. Moudiki; R.I. Mouelle Koule; P. Mougoue; A. Moussobo Essaka; E. Ngwaka Bang Etienne; P. Njanga; G. Njocke; B. Nkoulou; N. Ongolo; E. Tagny; R. Tchangan; A. Wondje Groupe Huit - AS Consultants : F. Verdet ; A. Soh ; J. Barbier ; M. Bertou ; E. Chendjoui, T.M. Fansi ; L. Godin ; B. Mbankeu Bounou ; P. De Olivira ; M. Popesco ; A. Rochegude ; A. Sinet ; M. Tounsi.

² Documents préparés par les services du Gouvernement : « Cameroun Vision 2035 », « Document de stratégie pour la croissance et l'emploi », « Stratégie de développement du sous-secteur urbain ».

³ Les études ont été préparées en particulier par : Urbaplan, Transitec, Sogreah, Louis Berger, Cotecno-Mga, Egis- Bceom

⁴ En particulier, les réunions du 26.11.10, du 27.04.11, du 21.07.11, du 18.11, du 16.02.12

LA VILLE DANS SON SITE

Les zones urbanisables, existantes ou partiellement engagées, sont estimées aujourd'hui à environ 25 700 ha. Elles étaient évaluées, par le SDAU de 1983, à environ 20 000 ha ; les critères alors utilisés pour définir les espaces urbanisables étaient très restrictifs et de nombreuses zones « non urbanisables » ont été occupées depuis, par l'habitat ou les activités. L'urbanisation se développe dans les limites suivantes :

- En rive gauche du Wouri : (i) une zone d'environ 12 400 ha où s'est implantée et développée la ville initiale sur des terrains assez favorables à l'urbanisation; elle se prolonge au nord par une zone de 25 km² (Bonamoussadi) ; (ii) une zone d'environ 7 200 ha à l'est et au nord des zones précédentes où se développent des lotissements encore faiblement occupés, sur des terrains moins propices à l'urbanisation ; (iii) une zone encore inoccupée, d'environ 26 km² aux contraintes topographiques importantes, située au nord de la Nsapé et jusqu'à la limite administrative avec le département du Nkamla et la Dibamba : terrains en cours d'occupation, aux contraintes topographiques importantes ;
- En rive droite du Wouri, une zone d'environ 25,5 km² (Bonaberi) située entre le Bomono et le Mungo déjà occupés par la ville actuelle et 9,3 km² en cours d'urbanisation.

LA POPULATION ET L'OCCUPATION DU SOL

Avec 1,9 million d'habitants (source RGPH), Douala reste en 2005 la première ville du pays, mais avec une faible avance sur Yaoundé. Sa croissance a été moins rapide que prévu dans le SDAU de 1983 qui tablait sur une population de 2,7 millions d'habitants en 2005.

Douala concentre toutefois 10 % de la population du Cameroun et environ 20 % de la population urbaine du pays. Elle constitue également la plus grande ville de la zone CEMAC et la 21^{ème} en Afrique.

La surface actuellement urbanisée est majoritairement occupée par l'habitat (64 %), dont 24 % par de l'habitat « non tramé » (implanté souvent anarchiquement). Depuis 1960, 16 300 ha ont été urbanisés, soit en moyenne 326 ha l'par an.

L'estimation des futurs besoins en terrains a été basée sur une trois hypothèses de croissance démographique :

- Hypothèse d'une croissance *tendancielle* : elle se fonde sur les évolutions de population observées entre les recensements (1976, 1987, 2005). La baisse progressive du taux de croissance intercensitaire est prolongée sur les années futures et se traduit par un doublement de la population à l'horizon 2025 : **4 millions** d'habitants environ.
- Hypothèse *haute* : elle consiste à prolonger de façon quasi uniforme le taux de croissance constaté entre 1987 et 2005 et conduit à une population de près de **5 millions** d'habitants en 2025. Elle devrait correspondre à une forte relance de l'activité économique de Douala.
- Hypothèse *basse* : elle suppose que la croissance de la population de Douala ralentit dans des proportions plus importantes que dans les années passées. Elle pourrait correspondre à la baisse d'activité du port et plus globalement de l'économie formelle, dûe à un déplacement partiel des activités vers Kribi et Limbé, et à une montée en puissance d'autres villes pour la fonction d'approvisionnement de l'arrière-pays. La population 2025 est alors estimée à **3,4 millions** habitants en 2025.

Ces hypothèses de croissance démographique ont été complétées par deux séries d'hypothèses :

- Deux tiers des nouveaux habitants s'installent dans des espaces inoccupés et le tiers restant densifie les espaces urbanisés ou en cours d'urbanisation.
- Une consommation moyenne d'espace urbain par habitant⁵ : en rapportant les 18 000 ha urbanisés à la population 2010 (2,4 millions), on estime que la consommation moyenne d'espace urbain est de **75 m² par habitant**. L'étude du SDAU de 1983 ob-

⁵ Cette superficie concerne toutes les occupations urbaines : habitat, activités, infrastructures, équipements, espaces verts....

servait que cette consommation d'espace était « restée depuis 10 ans à peu près stable entre 80 et 85 m² par habitants ». La croissance démographique s'est donc traduite par une augmentation de la densité moyenne d'occupation, liée par la raréfaction des terrains urbanisables.

En appliquant ces différentes hypothèses, les besoins en nouveaux terrains pour la période 2020/2025, sont d'environ 6 000 ha en hypothèse basse, 9 000 ha en hypothèse tendancielle et 13 000 ha en hypothèse haute. **En 2025, les surfaces urbanisées** seraient en moyenne respectivement de : **24 000, 27 000 et 31 000 ha**. Pour le cas des hypothèses basse et tendancielle, la capacité du site dans ses limites administratives serait suffisante ; en revanche, pour l'hypothèse haute, il manquerait environ 5000 ha et il serait sans doute nécessaire de franchir les limites administratives de Douala, pour accueillir les nouveaux urbains.

Au total, l'occupation de l'espace urbain de Douala présente les caractéristiques suivantes :

- Extension très rapide du périmètre urbain avec tendance à se ralentir ces dernières années,
- Part importante de l'occupation anarchique, qui provoque souvent une occupation des ouvrages de drainage et leur inaccessibilité aux engins d'entretien ;
- Insuffisance des équipements urbains de base dans les quartiers récents ;
- Enclavement des parcelles et promiscuité dans les quartiers populaires, faiblesse des voiries tertiaires ne permettant pas de desservir toutes les parcelles ;
- Sous occupation des extensions récentes;
- Saturation des zones industrielles et implantation de plus en plus anarchiques d'activités sur des terrains souvent inappropriés.

L'ÉCONOMIE URBAINE

L'économie urbaine reste profondément liée à sa fonction de « *porte d'entrée du Cameroun* ». Le transport joue donc un rôle central dans le fonctionnement et le développement des activités de la ville. Les capacités du port restent toutefois limitées et devraient bientôt arriver à saturation, avec les perspectives de développement minier. La construction, en cours, du complexe portuaire en eau profonde de Kribi va sans doute situer Douala dans un contexte économique nouveau.

Certes, le secteur formel compte 26 % des emplois à Douala, contre 10 % au niveau national, mais la période de crise a correspondu à la montée en puissance du secteur informel, qui occupe aujourd'hui 3 travailleurs sur 4, dont une grande partie dans le commerce de détail (marchés).

La ville continue d'assumer son rôle de capitale économique du Cameroun au travers des activités industrielles ou de transformation des intrants mais également des produits agricoles d'exportation produits dans l'arrière pays (75 % des industries du pays y sont installées ainsi que 60 % des PME, 35 % des unités de production, 65 % des grandes entreprises, 55 % des moyennes entreprises, 62 % du chiffre d'affaires national et 45 % des emplois offerts par les entreprises). En dépit de la position montante de Yaoundé et des régions de l'Ouest et du Nord-Ouest, la plupart des banques, des sociétés d'assurances et des maisons de commerce ont maintenu leur siège social à Douala.

Toutefois, en raison de sa position historiquement dominante dans l'économie du Cameroun, la ville de Douala a subi très directement les effets négatifs de la fin de l'ère de croissance du milieu des années 80, conjuguée à celle de l'ajustement structurel de la décennie 90, de la restructuration des entreprises publiques et des licenciements massifs. Les contraintes de son développement portuaire, les dysfonctionnements des infrastructures et des services de transport au niveau national, ou encore les arbitrages concernant l'installation de la bourse régionale à la fois à Douala et à Libreville, montrent que la ville est, aujourd'hui, à un point charnière de son développement économique et doit développer de nouveaux services si elle veut tenir son rang dans la compétitivité nationale et sous-régionale.

LES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

La ville comporte environ 1800 km de voies, dont seulement 26 % revêtus. La Socatur assure à peine 0,5 % des déplacements en ville ; les taxis, et motos-taxis, 40 %. En matière de déplacements, d'accès à l'eau et à l'électricité, des évolutions positives ont été enregistrées ces dernières années, mais des déficits cruciaux (écarts entre demande et besoin) subsistent.

Les équipements publics sont insuffisants, et sont relayés par le secteur privé sur les secteurs de base que sont l'éducation et la santé. Les équipements de santé sont aujourd'hui localisés essentiellement en centre ville et sont majoritairement privés. Le taux de scolarisation

est élevé en primaire comme en secondaire (84 %), mais là aussi, le privé est majoritaire. Douala abrite 25 % des effectifs étudiants du pays (Universités).

L'environnement de Douala est fragile et soumis à diverses sources de pollution. La ville dispose d'un Schéma Directeur d'assainissement depuis ces dernières années. La collecte des ordures ménagères est assurée par Hysacam, mais l'extension des zones de collecte se heurte à l'absence de voies carrossables dans les quartiers défavorisés généralement mal desservis. Cette situation contribue à la dégradation de « l'image de la ville ».

LES ACTEURS INSTITUTIONNELS DU PROCESSUS D'URBANISATION

La CUD et les Communes d'arrondissement sont désormais en charge de la planification urbaine (art. 17. Loi 2004/18 sur la décentralisation) avec une répartition des compétences qui nécessite encore des clarifications. Pour le moment, la CUD et les Communes ne disposent pas de domaine foncier, ni public ni privé.

Le MINDUH est chargé d'appuyer la mise en œuvre du PDU/POS ; et le MINDAF est chargé de constituer des réserves foncières. Le triptyque MAETUR/SIC/CFC a eu un rôle important à Douala, jusque dans les années 80. La SAD travaille avec les autorités coutumières sur deux opérations importantes à Douala. Toutefois, l'urbanisation est très majoritairement opérée par des lotisseurs « quasi réglementaires ».

L'impact des instruments PDU/POS est freiné par la situation foncière constatée sur la ville et la très forte spéculation dans les zones périphériques (Douala III et V). Le statut des terrains, majoritairement coutumiers ou privés, rend difficile l'intervention de l'Administration sur la régulation de l'utilisation du sol. Le plan de recollement des parcelles, fourni par le Cadastre en novembre 2010 est, de ce point de vue, éloquent.

LA PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES ET DES ÉQUIPEMENTS DANS LE PDU

Les six « axes d'intervention prioritaire » identifiés dans le CDS ont constitué la trame de réflexion du PDU :

- Les extensions urbaines : loger les futurs habitants de Douala ;

- Les accès des quartiers défavorisés aux services urbains : équiper les quartiers défavorisés ;
- Les zones périphériques : restructurer ce vaste « gâchis foncier » ;
- Le cœur de la ville : engager des projets significatifs pour remodeler l'image de Douala et susciter l'intérêt des investisseurs ;
- Les grandes infrastructures : soutenir les efforts engagés avec le PDU et le SDA ;
- La gouvernance : la renforcer au niveau de la CUD et de l'ensemble portuaire.

Le PDU a notamment consisté à décliner spatialement les stratégies de développement à mettre en œuvre.

Quatre zones ont ainsi été définies :

- *La zone logistique et industrielle* située dans la continuité du domaine portuaire, bordant le domaine aéroportuaire avec une ouverture sur la Crique du Docteur et la Dibamba;
- *La zone économique centrale*, constituée par la pointe ouest de la rive gauche (environ 16 km²), globalement inscrite à l'intérieur de la Petite rocade de contournement du centre, bordée par le Boulevard Leclerc, la RN3 entre le port et l'échangeur, l'ancienne piste d'aviation, le prolongement futur de l'Autoroute de l'Aviation, l'Avenue Roger Milla, le Boulevard de la Réunification jusqu'au pont sur le Wouri, mais exclut le domaine portuaire ;
- *Les zones d'habitat densifiées* qui couvrent environ 125 km² dont 58 km² d'habitat régulier, 37 km² pouvant être considérés comme de l'habitat spontané et 30 km² en cours de densification ;
- *Les zones d'extension*, qui représentent environ 107 km² dont 90,7 km² sur la partie centrale et environ 16,3 km² côté Bonabéri.

La stratégie de développement de la ville consistera à agir concomitamment sur chacune d'entre elles, suivant des clés de répartition à fixer par les autorités, avec comme principal déterminant un équilibre à trouver entre le développement économique et l'équité sociale, tout en préservant le cadre de vie. A l'intérieur de chacune de ces zones, les actions à mettre en œuvre s'appuieront donc sur ces orientations, là aussi avec des niveaux variables de l'une à l'autre, en fonction de leur vocation « économique » ou « résidentielle », sans oublier les préoccupations liées à l'image et à l'environnement de la ville.

Le PDU a également mis l'accent sur la nécessité de **matérialiser une « grande maille » de voiries** primaires et secondaires à la fois pour la ville existante et les extensions. Cette grande maille mesure en moyenne 100 ha (1 km²), et sa configuration se conforme aux contraintes du relief, à celles de l'urbanisation existante ou en cours (nouveaux lotissements). Elle a d'abord pour but d'assurer une desserte adéquate entre les différents quartiers de la ville ; ce qui facilitera l'accès des citoyens aux équipements et services de la ville, en les plaçant, à terme, à moins de 500 m d'une voie carrossable, sur laquelle ils trouveront un moyen de transport. Par ailleurs, ce dispositif devrait permettre d'assurer une certaine cohérence dans le « patchwork » des nouveaux lotissements (Est et Nord de la ville), implantés au gré des opportunités foncières, sans souci d'assurer les liaisons indispensables qui favoriseraient leur desserte et valoriseraient les parcelles. Enfin, ce dispositif permet de décongestionner diverses voies principales existantes.

QUELQUES MÉCANISMES OPÉRATIONNELS

Cinq implications institutionnelles et opérationnelles du Plan Directeur d'Urbanisme ont fait l'objet de développements spécifiques:

- *Les implications du PDU sur la gouvernance territoriale* : de l'élargissement du territoire d'intervention de la CUD à la Région Métropolitaine de Douala. L'urbanisation a dépassé les limites de la Dibamba. Cet étalement urbain risque de s'accroître avec l'aménagement de l'autoroute Douala-Yaoundé. Il a donc été recommandé d'envisager l'**extension de la Commune de Douala III** ou la création d'une Commune de **Douala VII**.
Les grands projets de développement notamment portuaires et industriels à Kribi et à Limbé incitent à repenser la gouvernance à l'échelle de la **Région Métropolitaine de Douala**. Dans cet esprit, il est suggéré de mettre en place une Agence spéciale de développement à l'échelle de la cette Région dont les missions seraient à la fois de mettre en cohérence la programmation des grands chantiers et de les mettre en œuvre, en relation étroite avec les collectivités territoriales impliquées.
- *L'intérêt de relancer le partenariat institutionnel* : aller vers une nouvelle génération de contrat de ville. Il a été recommandé de préparer un **troisième contrat de ville Etat-CUD** prenant en compte les orientations du PDU et notamment les aspects de

gestion foncière. Par ailleurs, il est suggéré d'envisager un **Contrat Métropolitain** associant la Ville de **Douala** aux Communautés Urbaines de **Kribi, Limbé et Edéa**. Cette recommandation est à articuler avec la réflexion sur la gouvernance métropolitaine.

- *La matérialisation de la grande trame et ses implications en termes de gestion foncière*: la structuration du territoire urbanisé de Douala sous la forme d'une "Grande trame" permettant d'améliorer l'accessibilité des quartiers et le fonctionnement des activités en ville nécessite l'aménagement de voies structurantes. Ce programme est au centre des investissements programmés dans le cadre du PDU. Sa mise en œuvre devrait être piloté par une « **Cellule Aménagement** » au sein de la CUD.
- *L'aménagement du Central Business District*. Le projet de CBD passe par plusieurs étapes (délimitation du périmètre et d'une première tranche, libération du terrain, étude de marché, analyse fonctionnelle, plan de secteur, bilan financier, etc.) et de **s'appuyer sur un opérateur existant** (MAETUR, SAD) ou à créer.
- *L'aménagement de la Zone Logistique et Industrielle*. La sécurisation de cette réserve stratégique constitue la première priorité, à la fois pour les besoins d'extension du port et pour les activités industrielles connexes. Le montage opérationnel de cette opération devrait s'appuyer sur une **société ad hoc (SEM ou privée)** chargée à la fois d'aménager la zone et de l'exploiter. Elle recouvrerait des loyers sur les entreprises occupant la zone.

