

Etat d'exécution du SDAU de 1983 et autres projets

Cette partie propose :

1. Un bilan de l'exécution du SDAU de 1983 (document correspondant à l'actuel Plan Directeur d'urbanisme): occupation du sol, voirie, autres grandes infrastructures
2. Un aperçu de quelques grands projets récents, encours de réalisation ou encore à l'état de discussions: Sawa Beach, Vallée de la Besseke, programmes d'habitat de la SAD, etc.

I. Bilan du SDAU de 1983

1. OCCUPATION DU SOL

Les recommandations en termes d'urbanisation, de destination et d'utilisation des sols ont été globalement respectées. L'implantation des zones d'activités et industrielles a suivi les recommandations du SDAU, même si pour ces dernières années, la délimitation de ces zones est moins nette, et les activités se mêlent à d'autres occupations.

Les zones d'habitat formel suivent également les recommandations du SDAU, mais ceci est probablement d'avantage dû aux contraintes naturelles du site qu'à une réelle orientation volontaire des pouvoirs publics. On remarque toutefois l'occupation de nombreuses zones par de l'habitat, parfois formel et loti, parfois spontané dans des zones classées inondables par le SDAU, donc non constructibles.

On note également que les prévisions de l'époque avaient été plus ambitieuses, et qu'aujourd'hui, plus de 10 ans après son terme, on n'atteint que partiellement l'urbanisation qui avait été prévue pour l'horizon 2000. Quant à l'implantation des Centres de services pour décongestionner le Plateau Joss, les recommandations n'ont été que partiellement suivies : seul Maképé fonctionne avec des équipements publics (mairie, lycée ...) des services de banque et autres. Ngwélé (rive droite) n'a pas évolué et est partiellement compensé par Bonassama, où sont implantés quelques services administratifs de niveau communal. La situation est identique à Ndogpassi à l'Est (Douala III) où on note un embryon à Logababa (mairie, sous-préfecture, hôpital de district).

2. VOIRIE

En 1983, les insuffisances relevées étaient les suivantes :

- Discontinuité du réseau de voirie, manque de hiérarchie et variabilité des profils ;
- Dysfonctionnements au niveau des principaux carrefours ;

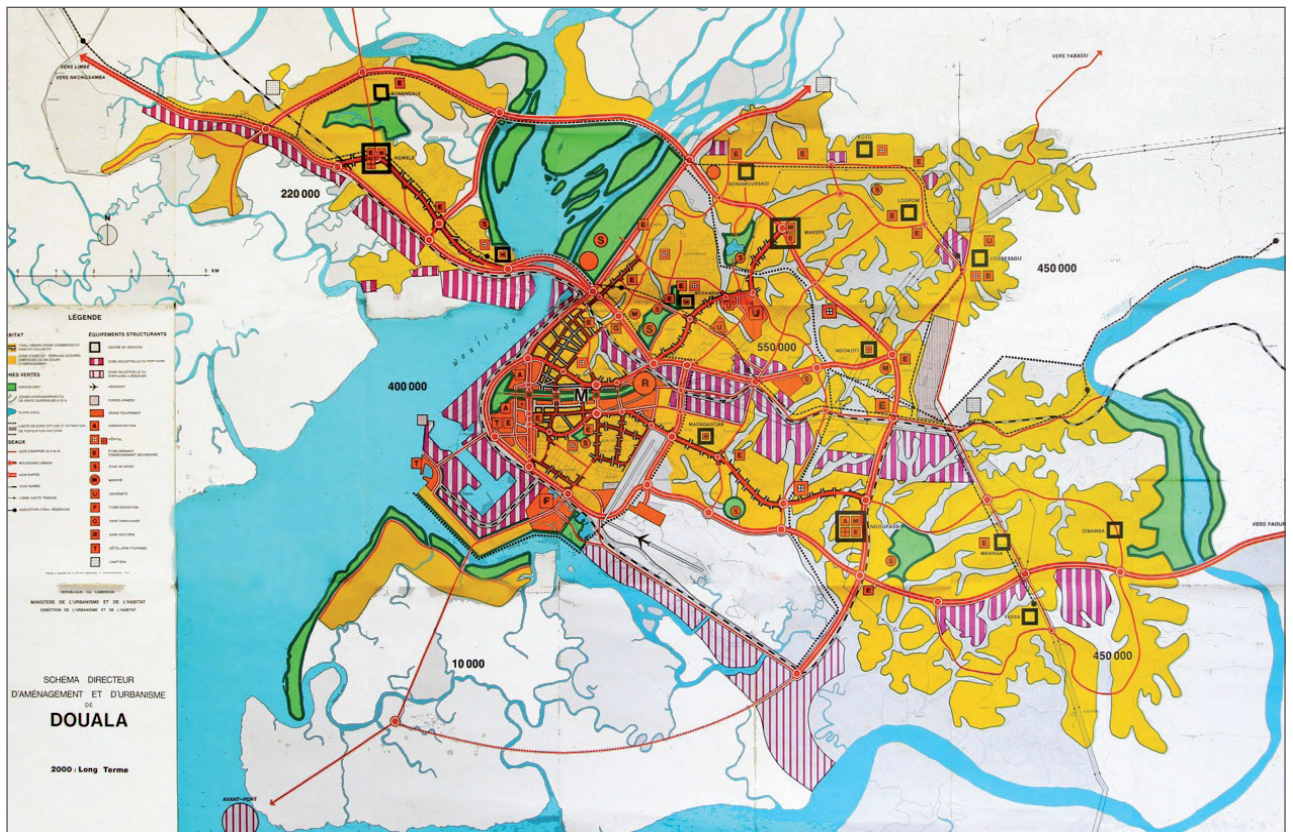
- Absence de liaison nord-sud ;
- Enclavement des zones périphériques, en l'absence de liaisons avec le centre-ville ;
- Difficultés de circulation autour du quartier Lagos ;
- Coupure de la piste nord-sud de l'aéroport.

Pour l'horizon 2000, les prévisions étaient articulées autour des points ci-après :

- Un réseau hyperstructurant de voies rapides :
 - des radiales : Entrée Ouest (y compris doublement du pont sur le Wouri), route d'Edéa au nord-est, Entrée Est, la voie sur berge à Deido vers le nord ;
 - une 1^{ère} couronne concentrique : rocade des 10 km reliant l'entrée Est à l'entrée Ouest, en passant par Nyalla, Maképé, le 3^{ème} point, Djébalé et Bonendalé,
 - la petite rocade de contournement du centre comprenant le prolongement de l'autoroute de l'Aviation jusqu'à l'avenue de Japoma, le Bd de la Réunification, la RN3 entre l'échangeur et en passant par le port et le Bd Leclerc ;
- Un réseau de boulevards urbains comprenant :
 - les radiales constituées du Bd Ahmadou Ahidjo, Bd de l'Unité et du Bd urbain nord à créer dans l'emprise du Tongo Bassa jusqu'à Maképé ; du Bd Est à travers Nkolmintag et Nylon ainsi que le Nouvelle Route Bonabéri, jusqu'à l'entrée Bonendalé ;
 - une couronne concentrique constituée par la Rcade de 8km reliant l'Entrée Est à Makepé en passant par Logbaba et Ndogbong ;
- Un réseau complémentaire comprenant : le Bd de la Besseke ; le prolongement du Bd de la République jusqu'à Maképé, la liaison entre le Bd de la République et Bonapriso à travers la rue Njo-Njo ; l'Av. Douala Manga Bell.

Le SDAU prévoyait également : l'élargissement de divers axes (Route Deido-Bonanjo, l'Av. de l'Indépendance, Avenue du Dr Jamot etc.) ainsi que la réhabilitation d'autres (Bd Ahmadou Ahidjo, Bd des Nations Unies...). En 2010, les principales actions suivantes ont été réalisées :

Fig. 42 Le SDAU de 1983



- Aménagement du Bd de la Réunionification et de la Route Deido-Bassa;
- Construction partielle du Bd Urbain Est ;
- Construction du Bd Nord-Sud ;
- Prolongement Av de l'Indépendance jusqu'à la RN3 ;
- Prolongement sud du Bd de la République ;
- Aménagement partiel de la Rocade des 16 km (route Nyalla-Yassa)
- Aménagement partiel de la rocade des 10 km entre Maképé et Cité des Palmiers.

Les autres fonctions manquantes comprennent principalement :

- Liaison est-ouest : (i) Bd Urbain Est, depuis Nkolmintag jusqu'à Nkolmbong sur l'axe Nyalla-Yassa et (ii) Nyalla-Japoma ;
- Liaison nord-sud : Bd urbain nord, depuis le Bd de l'Unité (carrefour SCDP) jusqu'à Maképé à travers le lit du Tongo Bassa ;
- Rocade des 8 Km (Carrefour des billes Logbaba puis PK 8 – Ndogbong)
- Rocade des 16 km (Nyalla – PK 13 – Logpom).

Globalement donc, le réseau hyperstructurant (voies rapides) préconisé reste incomplet, les principales liaisons suivantes n'ayant pas encore été exécutées :

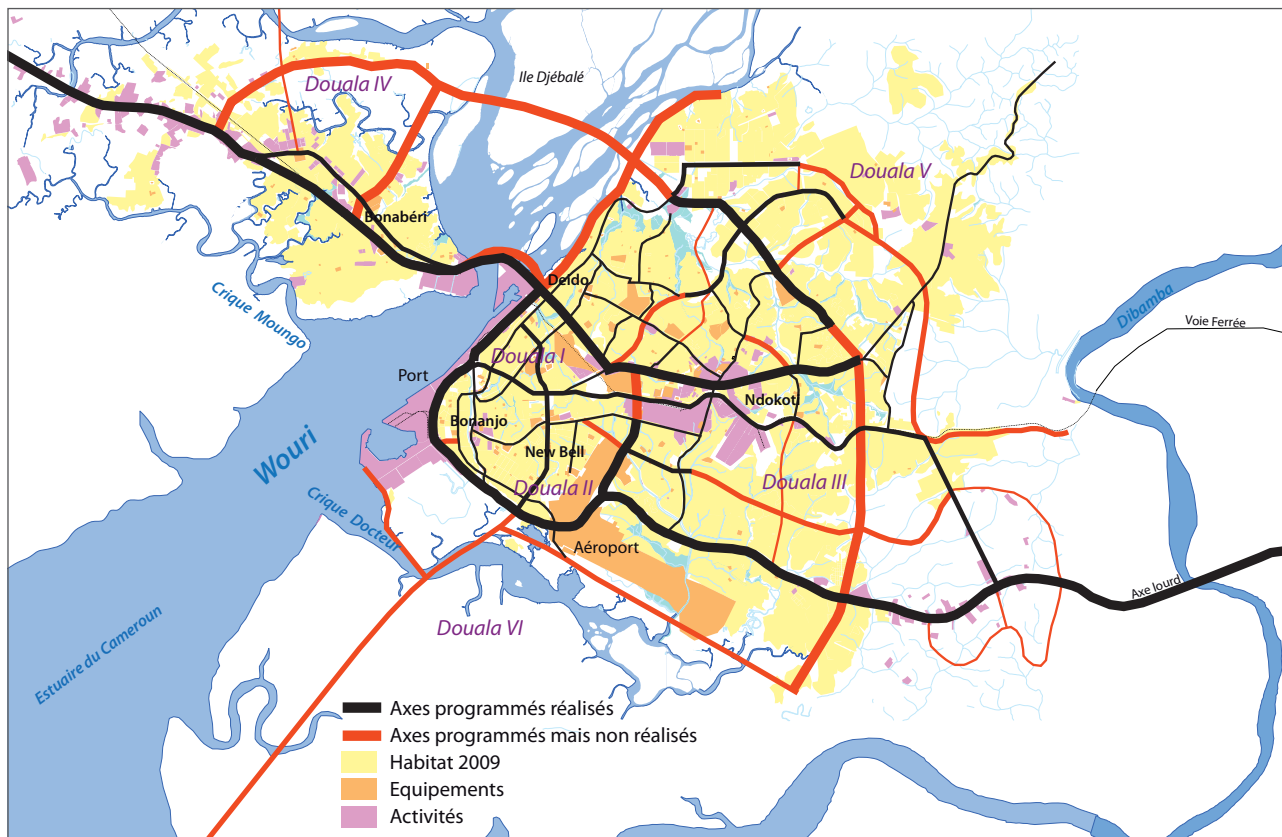
- La rocade des 10 km, entre l'Entrée Est et la Cité des Palmiers, puis entre Maképé et l'Entrée Ouest à travers Djébalé et Bonandalé (y compris 3^{ème} pont) ;
- Le 2^{ème} pont sur le Wouri ;
- Le prolongement de l'autoroute de l'Aviation jusqu'à l'Avenue de Japoma (partie de la petite rocade de contournement du centre) ;
- La voie sur berge, à partir du pont sur le Wouri en direction du nord ;
- Le raccordement de Bonamatoumbé à l'Entrée Ouest ;
- Les Entrées Est et Ouest (élargissement).

3. ELECTRICITÉ

Au moment de la conclusion du SDAU de 1983, un certain nombre d'opérations était en cours ou envisagé, dans une perspective de satisfaction des besoins à long terme :

- renforcement de l'alimentation de la ville par la 2^{ème} ligne 225 kV à partir d'Edéa ;
- réalisation d'un grand bouclage nord à partir de Logbaba (point de convergence des principales lignes d'alimentation venant d'Edéa) vers Bekoko, en contournant les zones d'extension au nord de la ville via Dibombari ;
- création d'une boucle de 90 kV entre Bassa et

Fig. 43 – Exécution du SDAU en termes de voiries structurantes



- Logbessou en vue d'alimenter un nouveau poste à Maképi au sein de la zone d'extension de l'époque ;
- création d'un poste à Koumassi alimenté en 90kV partir de Logbaba ;
 - pose d'une ligne joignant le poste de Deido à celui de Koumassi, à prolonger ultérieurement pour alimenter les extensions du Port et l'urbanisation le long de la Crique Docteur ;
 - pose, à partir de Logbaba, d'une ligne devant alimenter les quartiers est de la ville (Ndogpassi etc.) ;
 - pose d'une ligne vers le sud de la ville (Yassa etc.).

A fin 2010, on peut constater que ces investissements ont pour la plupart été réalisés. Les projets non aboutis concernent :

- la ligne 90 kV en direction de Yassa ;
- la ligne 90 kV en direction de Ndogpassi.

Toutefois, il faut dire que les investissements se sont arrêtés en 1996 avec la sévère crise économique et financière qu'a traversé le pays, pour ne reprendre qu'avec la privatisation de la société concessionnaire en 2001.

4. EAU POTABLE

Le SDAU de 1983 avait repris les prévisions de l'étude d'adduction d'eau à long terme de la ville de Douala de 1982 qui, pour l'horizon 2005, avait estimé la demande

globale à environ 330 000 m³/jour pour un peu plus de 2 100 000 habitants (soit une moyenne de 150 litres/habitant/jour). Cette étude avait alors recommandé un ensemble d'investissements :

- le doublement de la conduite de Japoma pour assurer le transport de l'eau captée dans la Dibamba conjointement avec celle provenant de Massoumbou, ce qui devait permettre de faire passer la production à 120 000 m³/jour, et donc un rattrapage du déficit déjà enregistré à l'époque ;
- la réalisation, dès 1986, d'un nouveau captage sur le Moungo devant, à l'horizon 2005, produire 210 000 m³/jour ;
- la pose d'une conduite Φ 1 400 (ou deux conduites Φ 1 000) depuis cette nouvelle station jusqu'au centre de la ville ;
- la construction de réservoirs (Bonassama, Nyala, Yassa, Kotto Bloc, Ndogbong et Logbessou) et châteaux d'eau (Bekoko, Bonendalè, Bonassama, Nyala et Logbessou).

A fin 2010, on peut constater que ces investissements n'ont été que partiellement réalisés :

- la station du Moungo a été inaugurée en 2010 mais la capacité installée n'est que de 50 000 m³/jour ;
- la conduite permettant de desservir la rive gauche à partir de cette station n'a pas encore été posée ;

- pour ce qui est des réservoirs et châteaux d'eau, les ouvrages prévus à Yassa et Logbessou ainsi que la conduite de transport devant longer le 3^{ème} pont depuis Bonendalè sont encore attendus.

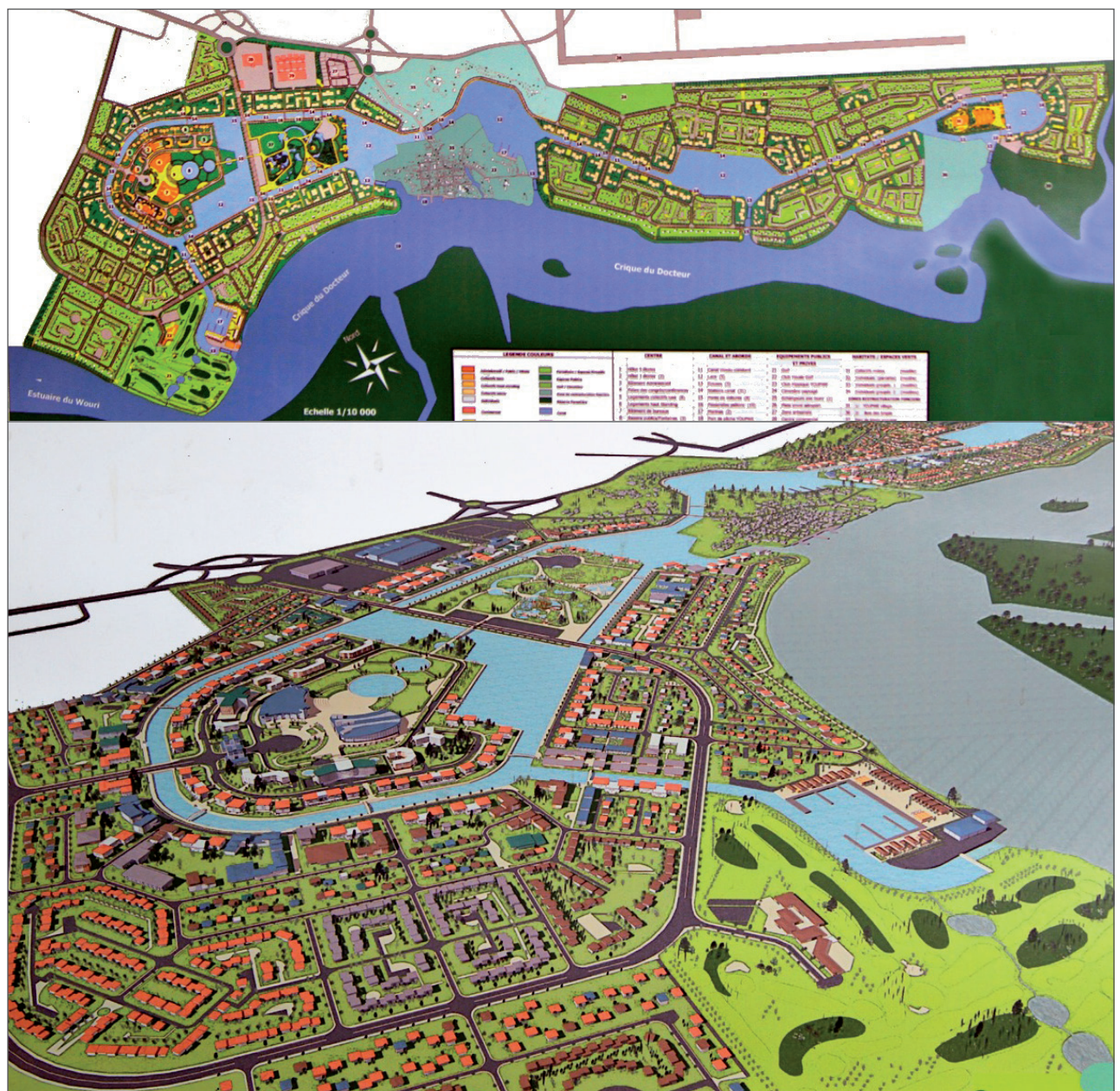
Certes les hypothèses de croissance spatiale à l'horizon 2000 (densification de Bonendalè et Yassa par exemple) n'ont pas été atteintes, mais celles utilisées pour estimer la demande (150 litres/habitant/jour) apparaissent manifestement surestimées. Ce qui veut dire que, dans les conditions actuelles, le non renforcement du réseau de transport vers la rive gauche constitue un sérieux handicap pour l'accès à l'eau dans cette partie de la ville.

D'une manière générale donc, il y a eu très peu d'investissements pendant les trois dernières décennies. Cette

situation pourrait s'expliquer à la fois par la grave crise financière qui a frappé le pays à partir du milieu de la décennie 1980 mais aussi par la durée (longue) du processus de privatisation de la société.

C'est dire qu'au-delà de la construction de la station sur le Moungo, le principal fait marquant depuis le SDAU de 1983 est le changement institutionnel avec la privatisation de la société concessionnaire (la Société Nationale des Eaux du Cameroun – SNEC), qui s'est traduite par la mise en place de deux entités distinctes : (i) la Cameroon Water Utilities (CAMWATER), qui est un établissement public chargé du patrimoine et (ii) la Camerounaise des Eaux (CDE), société chargée de l'exploitation, ayant pour actionnaire majoritaire un privé et liée à l'Etat par un contrat d'affermage.

Fig. 44 - Projet de Sawa Beach



II. Projets en cours ou envisagés

1. LE PROJET SAWA BEACH

A. Description

Genèse du projet

En 2003 un projet a été proposé sur la zone lagunaire au sud de la ville, entre le port et l'aéroport, sur une superficie d'environ 1000 hectares. Le projet est apparu, dès sa genèse, très ambitieux, et se chiffrait dans sa globalité à environ 500 milliards de Francs CFA d'investissement, pour une mise en œuvre qui s'étalerait sur une période de 15 à 20 ans. A cette occasion, un Consortium devait voir le jour, détenu à 90% par la CUD et à 10% par le canton Bell, disposant d'un budget de 40 millions de Fcfa, chargé de la réalisation du projet et de la recherche de capitaux privés pour financer l'ensemble du programme. Mais rien n'avait réellement démarré depuis.

Les études ont également permis de définir un plan d'ensemble et d'identifier les travaux (remblais, voiries et autres circulations, espaces verts, fixation des berges des plans d'eau, amenée principale des réseaux) à réaliser dans le cadre d'une première phase d'environ 150 ha, dont 110 ha commercialisables (zone de Mboussa Sengue). Le coût de ces travaux est estimé (en 2005) à un peu plus de 38 milliards de Fcfa, soit environ 31.000 Fcfa le m² cessible.

En septembre 2010, le Premier Ministre créé un Comité interministériel chargé de la mise en œuvre du projet, relançant ainsi la dynamique qui s'essouffait depuis 2005. Logé auprès du Ministre du Développement urbain et de l'Habitat, ce Comité est chargé de mesurer les enjeux socio-économiques du projet ; d'arrêter les grandes orientations et le programme de réalisation du projet, dont il évaluera la viabilité économique et sociale ; de proposer le montage institutionnel et de coordonner l'action des organismes pouvant intervenir dans le projet; d'évaluer la faisabilité technico-financière.

Programme envisagé

Après viabilisation du site par remblais de sable et de graviers puisés sur place, et aménagement des voiries et réseaux divers principaux, il est prévu la création de :

- un centre d'affaires et d'un parc d'activités commerciales,
- un complexe administratif et commercial,
- des zones résidentielles de standing,
- une zone d'activités culturelles,
- une zone industrialo-portuaire,
- une base nautique,
- des espaces verts et de loisirs, de lacs,
- un canal destiné entre autres, au transport des voyageurs par navette,

Montage institutionnel proposé à l'origine

- Maître d'ouvrage : Communauté Urbaine de Douala
- Maître d'ouvrage délégué : Holding d'Aménagement
- Acteurs publics : PAD, CFC, MAETUR, SIC, MIN-DUH, MINDAF
- Opérateurs privés : Financiers, Coutumiers

Modalités de transfert de la propriété foncière

Concernant les 1000 hectares où devrait se réaliser le projet, les actions suivantes ont été identifiées :

- Décret de déclassement du domaine public portuaire,
- Arrêté DUP Travaux d'aménagement Projet Sawa Beach (cf. arrêté n°000100/Y14.4/MINUH/D300 du 11 mars 2003,
- Décret Indemnisation des ayants-droits, Décret d'incorporation au domaine privé de l'Etat,
- Elaboration d'une convention d'établissement et d'un cahier des charges relevant garanties et sûretés attendues (Etat, PAD, CUD, Investisseurs, Autres Acteurs Institutionnels, Coutumiers),
- Transfert à la CUD de la propriété des terrains.

B. Etat d'avancement et questionnements

En novembre 2010, le projet était très présent dans les esprits, par le fait de la toute récente création de la commission interministérielle à l'initiative du Premier

Ministre, mais l'ampleur générale du projet, et les promesses qui datent désormais de presque 10 années, ne permettent pas d'envisager sa concrétisation prochaine comme un coup parti certain.

Il est certain que compte tenu du manque de fonciers disponibles en centre ville, et de la position stratégique de ce terrain, proche du centre ville et entre port et aéroport, les enjeux sont très importants. Toutefois plusieurs questions se posent :

- pertinence de créer une zone principalement ludique et de standing à cet endroit
- pertinence de construire des logements, en hauteur, à une distance si proche et pratiquement dans l'axe de la piste aéroportuaire
- impacts écologiques sur cette zone lagunaire

D'autre part, cette zone commence à s'urbaniser, de manière anarchique d'abord, avec l'extension de la zone autour de l'aéroport, mais aussi de projets de lotissements à proximité immédiate du cimetière du Bois des singes (MINDAF).

De plus, l'aéroport a développé son propre projet d'aménagement et d'extension, s'étendant sur une par-

tie de la zone envisagée pour le Sawa Beach.

Même si ça ne paraît pas être la priorité des actions à mener, il semble toutefois important que Douala se dote d'équipements de ce type (golf, marina, logements de standing...), retrouve une image positive et attractive pour les cadres, et s'aménage également une frontière maritime qui lui fait défaut.

2. LES PROJETS DE GRANDE VOIRIE

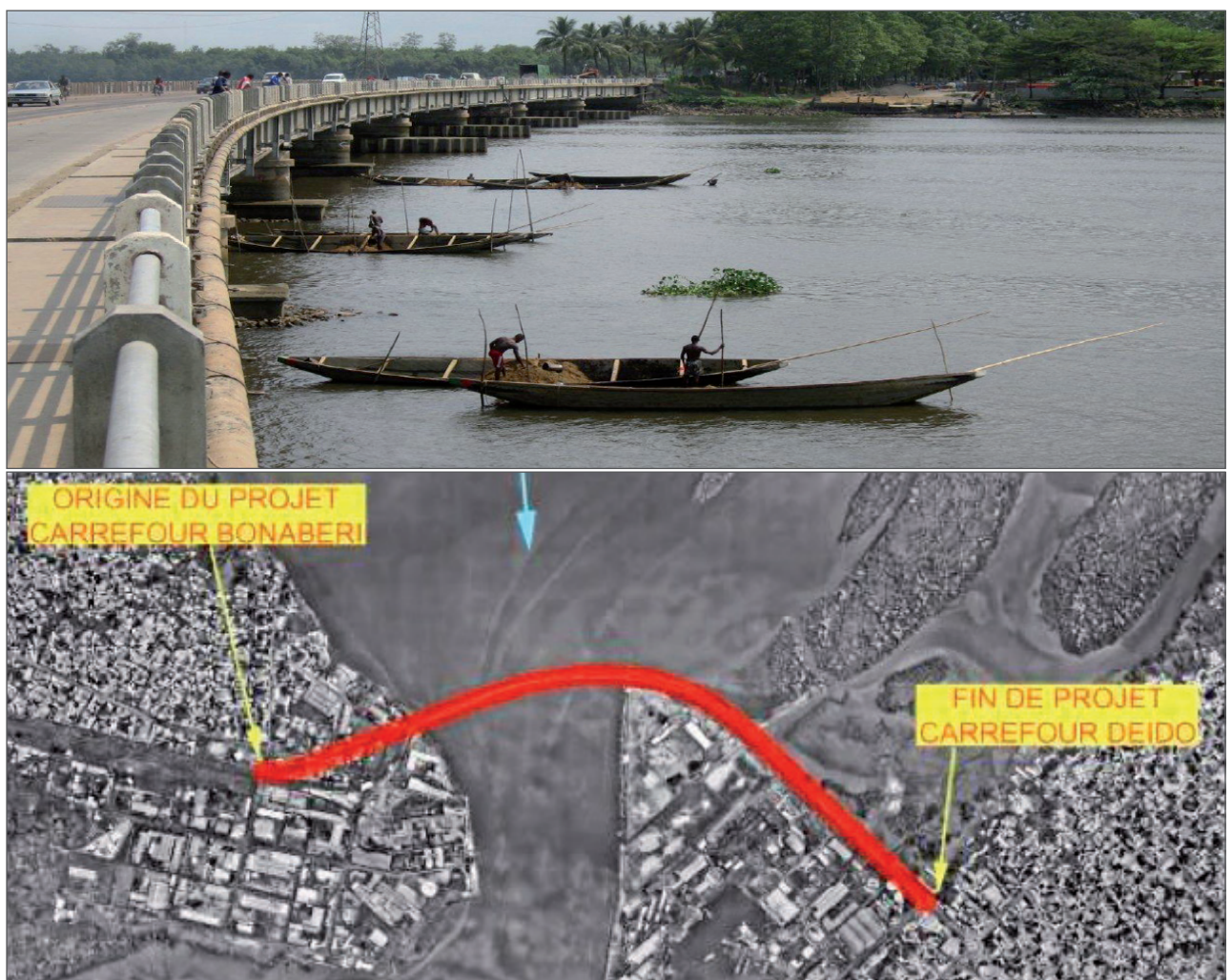
Le pont sur le Wouri

Le projet de doublement du pont sur le Wouri est particulièrement important, car le pont actuel constitue un important goulot d'étranglement pour la circulation à Douala. Des études de faisabilité et d'APS ont été réalisées courant 2009-2010, commandées par le Ministère des Travaux Publics¹.

L'option retenue consiste en la construction, à l'aval immédiat du pont actuel, de deux ouvrages : un pour

¹ Données issues du Mémoire définitif du Rapport d'Avant projet Sommaire de l'étude en vue de la construction du second pont sur le Wouri et ses accès avec raccordements à Bonabéri et Deido, EGIS ROUTE, Ministère des Travaux Publics, Mai 2010.

Fig. 45 - Pont sur le Wouri



les voies routières et un autre pour les voies ferrées. Le linéaire serait d'environ 2 km (dont 800 m d'ouvrage non courant au dessus du fleuve), entre le carrefour Deido et le carrefour Bonabéri. L'ouvrage routier se raccorderait, côté Bonabéri, sur l'entrée Ouest de la ville, également à l'étude. Côté Deido, il déboucherait sur le giratoire du Boulevard Portuaire.

Au stade actuel des études (2011 - Avant Projet Sommaire), les profils en travers types retenus prévoient les dispositions suivantes :

- ouvrage pour voies ferrées : largeur de 10,10 m comprenant essentiellement deux voies ferrées ;
- ouvrage pour les voies routières (section sur ouvrage d'art) : 3 voies dans le sens Bonabéri – Deido et 2 voies dans le sens Deido – Bonabéri, une bande d'arrêt d'urgence, un terre-plein central, des bandes dérasées et des trottoirs, le tout sur une largeur totale d'environ 26 m ;
- ouvrage existant : 2 voies dans le sens Deido – Bonabéri, des bandes dérasées et des trottoirs, le tout sur une largeur totale d'environ 13 m ;
- section sur la digue côté Deido : 3 voies dans les

deux sens, une plateforme pour voie ferrée, un terre-plein central, une bande de stationnement, une zone pour bus et taxis ainsi que des trottoirs, le tout sur une largeur totale d'environ 47 m ;

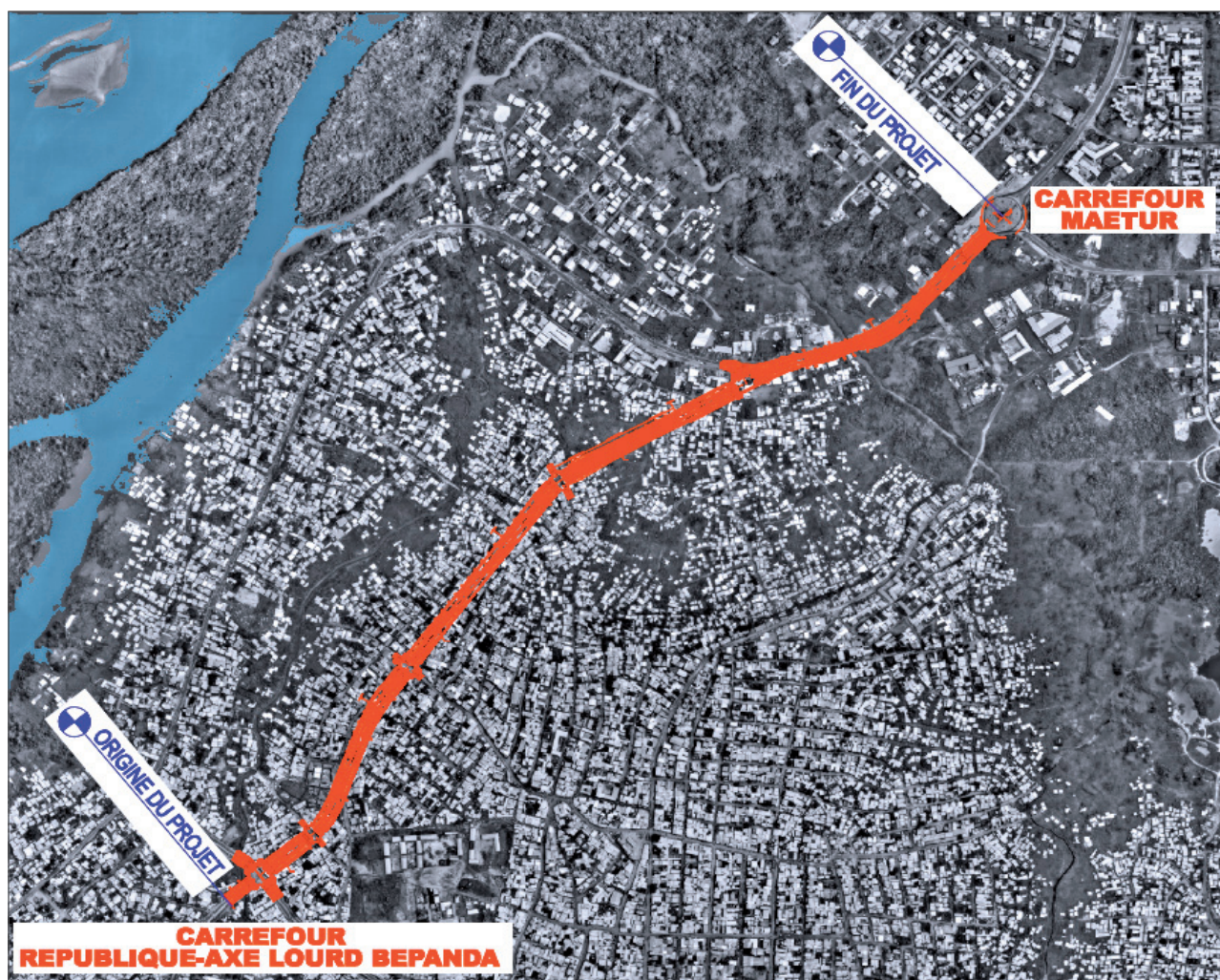
- section sur la digue côté Bonabéri : 3 voies dans le sens Bonabéri – Deido et 2 voies dans le sens Deido – Bonabéri, une plateforme pour voie ferrée, des bandes dérasées et des trottoirs, le tout sur une largeur totale d'environ 36 m dont 25 pour la plateforme routière.

Le délai de réalisation des travaux est estimé à environ 30 mois, pour un coût compris entre 75 et 92 milliards de FCFA, en fonction des solutions techniques pour les parties ouvrages d'art.

D'évidence, ce projet n'a pas pris en compte les recommandations du Plan des Déplacements Urbains en ce qui concerne la réservation, même pour le court terme (2015), de voies de circulation aux bus sur un certain nombre de voies primaires dont la RN3/Entrée Est, la RN3/Entrée Ouest avec un prolongement sur le Pont.

Il semble indispensable de prendre en compte cette pré-occupation, essentiellement pour l'amélioration de la

Fig. 46 - Prolongement du Boulevard de la République



mobilité sur cet ouvrage hyperstructurant de la ville et de la région. Cela suppose, à l'occasion de la suite des études, un réaménagement des profils en travers. Les travaux devraient démarrer en 2013, sur financement de l'AFD.

Le prolongement du Boulevard de la République

Ce projet, qui a récemment fait l'objet d'études complètes de niveau Avant projet Sommaire, a pour objectif d'assurer une liaison directe de grande capacité entre Akwa-Nord et le reste de la ville, à travers un prolongement du Boulevard de la République sur 2,400 km, entre le croisement avec l'Axe lourd Bépanda et le Rond-Point MAETUR à Makepé. Il s'agit de l'une des voies jugées prioritaires par le Plan des déplacements urbains, et qui devrait permettre une extension du réseau de transport par bus (3 lignes).

Les aménagements prévus comprennent la réalisation d'une chaussée en 2x2 voies avec des zones d'arrêt pour taxis et bus, des aires de stationnement, des aménagements paysagers ainsi que deux voies pour les bus en site propre.

Le coût des travaux est estimé (juin 2009) entre 22,5 et 24,5 milliards de Francs CFA TTC, non compris les frais de compensation des biens qui seront affectés.

Il devrait connaître un début d'exécution en 2012, sur financement propre de la CUD.

Les entrées Est et Ouest

La section urbaine de la RN 3 (entrées Est et Ouest, hormis pont sur le Wouri) ont fait l'objet d'études de niveau APS. Les éléments fournis à ce stade sont les suivants, en solution de base :

- Est² : réhabilitation/renforcement/élargissement, en 2x2 voies (rapides) + voies de desserte entre le croisement Avenue De Gaulle et le PK 09+850 puis 2x1 voies jusqu'au pont sur la Dibamba, soit une longueur totale de 19,300 km, pour un coût TTC d'environ 78 milliards, non compris le coût des expropriations (850 millions) ;
- Entrée Ouest : réhabilitation/renforcement/élargissement, en 2x2 voies (rapides) + voies de desserte sur certaines sections entre la sortie du pont le PK 08+500 (carrefour Bojongo) puis 2x1 voies jusqu'à Bekoko, soit une longueur totale de 13,600 km, pour un coût TTC d'environ 90 milliards, non compris le coût des expropriations (1 100 millions).

A ce jour, les études d'Avant Projet Détaillé sont finalisées par le Ministère des Travaux Publics, qui assure la maîtrise d'ouvrage de ces voies qui font partie du

réseau national. Les propositions technico-financières faites appellent les commentaires ci-après :

- le coût total des travaux (180 milliards de FCFA TTC, soit 5,5 milliards/km) apparaît difficile à supporter pour les ressources nationales ;
- les « voies rapides » ne semblent pas justifiées, au regard de la modicité du trafic d'échange avec l'extérieur (20%) ; en particulier sur l'Entrée Est où il se pose surtout un problème de gestion de la circulation qui est perturbée par les mouvements des taxis, motos-taxis et autres véhicules clandestins de transport en commun ; elles présentent également comme inconvénients d'agir comme un mur dans la ville (avec les barrières qui sont prévues) et de confiner le trafic de desserte sur les bretelles alors que celui-ci est le plus important ;
- les études ayant été réalisées avant la finalisation du Plan directeur des déplacements, elles n'ont pas pu prendre en compte les recommandations de cette dernière, qui préconisent la réalisation, sur une partie de ces axes et selon les horizons 2015 et 2025, de voies dédiées au transport par bus (coût est estimé à 500 millions/km) en plus d'un passage à 2x2 voies.

Au regard des perspectives de développement de la ville et des difficultés de circulation, il importe de donner une dimension plus « urbaine » à ces voies et non les aborder uniquement (ou principalement) sous l'angle du transit, puisque cela n'est pas justifié par le trafic. En ce sens, il semble plus pertinent, pour la suite des études, de se caler sur les propositions du Plan directeur des déplacements, qui semblent plus réalistes et sont plus à portée des ressources nationales. En particulier, il faudrait revoir le profil en travers de la première section pour prendre en compte la nécessité de dédier des voies aux bus. Cela apparaît indispensable pour ne pas hypothéquer durablement l'objectif d'amélioration de la mobilité sur cet important axe.

Les travaux devraient démarrer en 2012, sur financement de l'AFD.

Le contournement de la ville de Douala

Le Ministère des Travaux Publics a réalisé, entre 2007 et 2008, une étude de faisabilité d'une voie de contournement de la ville de Douala³. Elle avait été précédée par l'étude de trois scénarii pour le contournement de la ville, toutes à partir du PK 12 sur la RN3 : (i) à partir du carrefour Yassa via une voie sur berge et le franchissement par un nouveau pont en amont de l'actuel ; (ii) via l'aéroport et le Boulevard Leclerc et franchissement

³

Etude de faisabilité d'une voie de contournement de la ville de Douala avec franchissement du Wouri, Définition du programme fonctionnel, Scetauroute, Février 2008.

² Le gouvernement a obtenu un prêt de l'AFD courant mars 2011, pour la réalisation des travaux.

Encadré 13

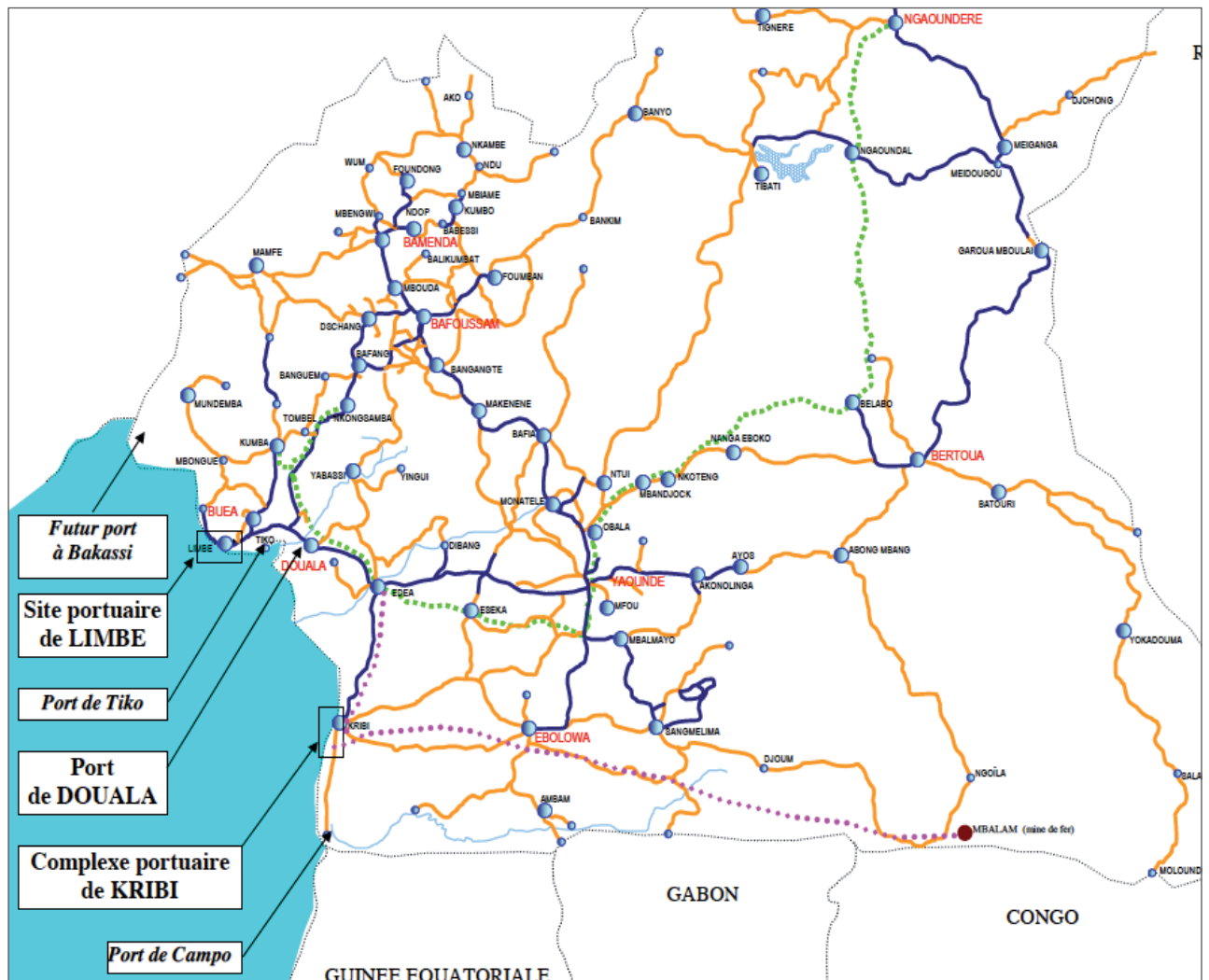
Scénario portuaire retenu

« A Limbé, le site de Ngueme a été retenu pour la réalisation des installations du port de commerce. Les installations de première phase seront constituées de ducs d'Albe pour l'accostage des navires desservant les cimenteries prévues à Limbé. Dans la deuxième phase de développement du port, les installations portuaires vont comporter un brise-lames et des quais pour l'accostage des navires minéraliers et porte-conteneurs notamment.

- A Bota : réhabilitation des installations et construction d'un débarcadère pour le développement des activités de cabotage et de transport des personnes.
- A Tiko : réhabilitation des infrastructures et installations.
- A Bakassi : construction de quais pour cabotage et d'un port général avec quais spécialisés (pêche, plaisance et tourisme, hydrocarbures, base navale).
- A Cap Limboh : terminal pétrolier de la SONARA.
- A Limbola : ouvrage portuaire du chantier naval et industriel du Cameroun.
- A Douala : l'approfondissement du chenal d'accès à -8,50 m a été envisagé par les pouvoirs publics, sans et/ou avec les ouvrages de calibrage préalablement aux résultats des études faisabilité économique et financière à mener.
- A Kribi, le plan général de distribution des aménagements portuaires donne lieu à ce qu'il est désormais convenu d'appeler « complexe portuaire » et qui se présente comme suit :
 - Au site du port actuel de Kribi : activités de cabotage, de pêche artisanale et de plaisance
 - A Grand Batanga : activités de tourisme balnéaire, de pêche industrielle, de marina, etc. ;
 - A Mboro : port général à caractère industriel et commercial, cabotage, base navale, etc. ;
 - A Lolabé : appontement pour le transfert du minerai de fer. »

Fig. 48 – Aménagements portuaires maritimes et réseaux routier et ferroviaire du Cameroun

Scé : Autorité portuaire nationale – Schéma Directeur Portuaire National - Egis Bceom- Inecor 2009



Les bases du scénario retenu par le gouvernement sont les suivantes, pour l'horizon 2035⁴ :

C'est dire que l'architecture portuaire nationale se structure autour de trois pôles principaux : le développement d'un port à vocation essentiellement commerciale à Limbé, le maintien du port de Douala avec approfondissement du chenal et l'aménagement d'un complexe portuaire à vocation touristique, industrielle, commerciale et minière à Kribi.

Pour Douala, le scénario définitif retenu comprend l'approfondissement du chenal d'accès du port de Douala à -8,50 m, de manière à permettre l'accès des navires à pleine charge et éventuellement des navires de dimensions supérieures. Afin de réduire les charges d'entretien pour maintenir la cote du chenal à -8,50 m, il serait indispensable de réaliser des ouvrages de calibrage du Wouri consistant en 17 km de digue de calibrage.

Quelle que soit l'hypothèse de croissance de trafic envisagée par l'étude, il apparaît que les installations portuaires actuelles seraient insuffisantes.

L'étude estime que, dans la situation sans projet (sans les ports de Kribi et Limbé), des investissements seront indispensables pour une adaptation du port à la croissance naturelle du trafic du Cameroun et de son hinterland. Mais avec le développement de deux nouveaux ports en eau profonde dans les régions de Kribi et Lim-

⁴ Extrait de la note d'approbation du rapport n°2 du Comité de Pilotage du 16/01/2009 et sa note d'observations du 02/05/2009 relative au rapport n°3, citée par le Rapport de synthèse de l'étude du schéma directeur portuaire national, EGIS BCEOM International – INECOR, Juin 2009. Les données et analyses qui suivent proviennent du même rapport de synthèse.

bé, la croissance serait nettement moindre. Malgré tout, l'estimation des capacités existantes du port de Douala étant de 8,5 à 10,5 millions de tonnes, il ne pourrait accueillir les trafics prévisionnels indiqués ci-dessus sans une extension de ses quais.

En hypothèse haute, l'étude estime qu'il sera indispensable de créer de nouvelles infrastructures au niveau du port:

- dès 2012, un nouveau poste pétrolier H1 à construire en remplacement du poste pétrolier accidenté et le poste 1, provisoirement utilisé par les tankers, serait de nouveau affecté au trafic de vrac solide ;
- vers 2030, un second poste pétrolier H2 serait à construire ;
- à partir de 2031, tous les trafics de vrac industriel seraient regroupés à Bonabéri avec la construction de deux nouveaux postes à quai de 200 m de long chacun ;
- les postes 1 à 16 seraient suffisants pour opérer les trafics conventionnels, ro-ro, céréales et conteneurs ;
- en 2034, un quatrième poste conteneurs serait nécessaire, impliquant la construction de 100 m de quai supplémentaire.

Des travaux de réhabilitation des infrastructures existantes seraient également à prévoir (postes 51 et 52, magasins en bord à quai, terminal aval, enlèvement des épaves).

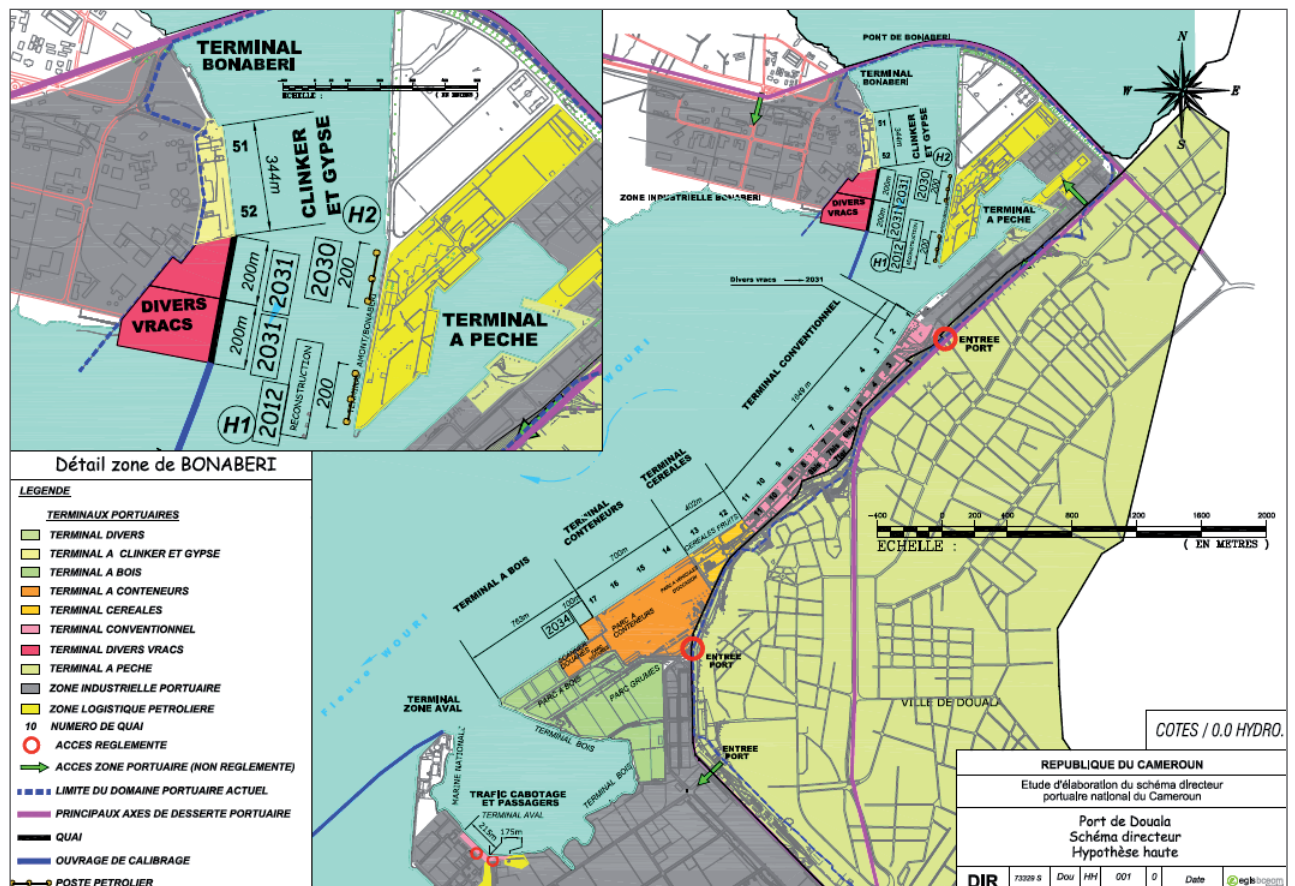
En conclusion, il apparaît que malgré l'aménagement envisagé des ports en eau profonde de Limbé et de Kribi, le port de Douala continuera à assurer une part relativement importante du trafic. En considérant l'hypothèse haute de trafic, les besoins en infrastructures

Tab. 53 – Port de Douala – Projection de trafics et de besoins en quais. Situation de référence sans projet

Année	Hypothèse haute				Hypothèse moyenne				Hypothèse basse			
	2012	2015	2025	2035	2012	2015	2025	2035	2012	2015	2025	2035
Export+import ('000 T)	8 409	10324	15017	24072	7 443	9 454	12482	17846	6 799	8 555	10361	13181
Trafic conteneurs ('000 EVP)	344	436	686	1040	282	395	568	782	250	353	469	579
Nb. quais conventionnels	7	7	8	12	7	7	7	9	6	6	6	7
Nb. quais hydrocarbures	1	2	3	5	1	1	2	3	1	1	2	2
Nb. quais clinker & gypse	1	1	2	2	1	1	2	3	1	1	1	2
Nb. quais blé	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2
Nb. quais alumine & intrants	1	3	3	3	1	3	3	3	1	3	3	3
Nb. quais divers vrac	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1
Nb. quais conteneurs	3	4	6	8	3	4	5	6	2	3	4	5
Besoin total de quais à Douala	15	19	25	34	15	18	20	27	13	16	18	22
Besoin de nouveaux quais	0	1	7	16	0	0	2	9	0	0	0	4

Sc : Autorité portuaire nationale – Schéma Directeur Portuaire National – Synthèse - Egis bceom- Inecor 2009

Fig. 49 – Projet du développement du port de Douala (hypothèse haute de trafic)



Scs : Autorité portuaire nationale – Schéma Directeur Portuaire National – Synthèse - Egis bceom- Inecor

nouvelles (terminaux et autres) seraient satisfaits par le périmètre actuel le long du fleuve.

Toutefois, pour les autres activités liées au port, on devrait assister à des changements importants, comme déjà relevé par la Stratégie de développement :

- forte croissance des activités tertiaires de niveau international, qui induira une demande de locaux et de commodités de type « centre d'affaires » et « relations internationales » ;
- inversion de certains flux d'échanges, certains produits entrant par l'ouest de la ville devant désormais la traverser pour atteindre Kribi ;
- l'axe Douala-Edéa deviendra à terme une importante (voire la principale) porte d'entrée de la ville, avec les produits en provenance de Kribi ;
- la zone industrielle attenante et qui partie intégrante du domaine portuaire (le port n'exploite que 400 des 1 000 ha qui lui sont dévolus) sera largement suffisante à l'horizon 2035 et on pourrait même imaginer d'en réaffecter une partie.

Il convient également de relever la nécessaire complémentarité qui doit être établie entre le port de Douala et les autres ports de commerce envisagés, de manière à éviter une concurrence qui ne conduirait qu'à une cannibalisation mutuelle, néfaste pour l'économie du pays. Il apparaît dès lors indispensable (i) d'intervenir

en même temps sur l'ensemble des ports avec un chronogramme précis à définir et (ii) de mettre sur pied une communauté portuaire.

Toujours par rapport aux nouveaux ports, il convient également de réfléchir aux impacts potentiels sur le développement de toute la zone littorale et en particulier sur l'architecture du réseau routier. En particulier, au regard de l'importance des échanges avec l'Ouest, le Nord-Ouest et même plus loin l'Admaoua, il semble indiqué d'envisager une liaison plus directe évitant Douala à partir d'Edéa et/ou via Yabassi. Cela permettrait d'éviter les surcoûts liés à une traversée de la ville de Douala, même dans l'hypothèse d'un 3^{ème} pont.

4. LE RÉSEAU FERRÉ

Le gouvernement a lancé, en 2010, l'étude du Plan Directeur Ferroviaire National⁵. Cette étude, très avancée, se poursuit et la décision finale n'a pas encore été prise. Toutefois, au regard des premiers éléments disponibles en ce qui concerne Douala et la région, on peut citer les ouvrages suivants, prévus sur le court terme (2015) :

⁵ The National Railway Master Plan study in Cameroon, Progress Report (Scenario Development), The Korea Transport Institute / Chung-suk Engineering / Korea Rail Network Authority / Korea Port Engineering Corporation, MINEPAT, December 2010.

Fig. 51 - Aménagement et desserte d'une plate-forme multimodale au contact du port et de l'aéroport. Proposition CDS



Source : CDS - CUD / Urbaplan

- l'enceinte portuaire pour désengorger les magasins dans le port, utilisés comme dépôts intermédiaires ;
- l'aménagement d'une zone de parking des camions à proximité du port et du centre ville.
 - la réservation des terrains pour une zone franche logistique et industrielle sur chacun des axes principaux (axe lourd et axe de l'ouest), à la périphérie de l'agglomération (zone de Bekoko-Dibombari à l'ouest, zone de Sawa Beach derrière le port ou dans la périphérie près de la Dibamba ;
 - l'aménagement d'une voie ferrée (à écartement normal) entre Douala et le port de Kribi ;
 - La liaison Limbé / Douala pour en faire un satellite industriel et touristique de Douala et l'arrimer au réseau national (améliorer la route vers le pont sur le Wouri et éventuellement la prolongation de la voie ferrée jusqu'à Limbé) ;
 - le projet éventuel d'une délocalisation des activités industrielles et des équipements publics (aéroport) le long de l'axe Douala-Edéa, au-delà de la Dibamba.

D'autres projets d'envergure sont également envisagés par la CUD et dont les plus significatifs sont :

- Aménagement de la vallée de la Besseke
- Programmes d'habitat de la SAD, lotissement de la CUD

On déclinera les impacts de ces projets dans l'élaboration des orientations pour le PDU.

CONCLUSION POUR LES PROJETS STRUCTURANTS

Au regard de ce qui précède et par rapport au Plan Directeur d'Urbanisme, un certain nombre de fonctions devront absolument être assurées à l'horizon 2025 :

- le renforcement de liaison avec le nord de la ville, à travers le prolongement du Boulevard de la République, en plus des autres options retenues par le Plan des déplacements urbains ;
- le renforcement de la traversée de la ville d'est en ouest, induite par les besoins des déplacements urbains et les échanges entre la ville et les ports en eau profonde de Kribi et Limbé, ce qui impose un ajustement des options déjà retenues en termes de profil en travers ;
- des plateformes logistiques aux entrées est et ouest de la ville puis autour du port et de l'aéroport ;
- le renforcement de la liaison avec Edéa (en fait Kribi et Ngaoundéré via Yaoundé plus loin), aussi bien au plan routier que ferroviaire, à partir des plateformes multimodales et logistiques du port de Douala ;
- le développement d'un centre d'affaires du type Central Business District, sur le Plateau Joss (et donc une requalification de l'ensemble du périmètre) ;
- pour un horizon plus lointain, le déplacement de l'aéroport dans un périmètre plus à l'ouest.