

4

Cadrages stratégiques

Cette section rappelle les principaux cadrages prospectifs effectués par les autorités camerounaises depuis 2009 : il s'agit de « Cameroun Vision 2035 », du « Document de stratégie pour la croissance et l'emploi,

cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2010-2020, de la « Stratégie de développement du sous-secteur urbain » et enfin de la « Stratégie retenue par le CDS de Douala ».

I. Cameroun Vision 2035

Le Gouvernement du Cameroun a entrepris en 2009, en concertation avec la société civile, le secteur privé et les partenaires au développement, la formulation d'une vision à long terme pour le développement du pays à un horizon de 25-30 ans. L'évolution proposée fait face à quatre défis majeurs : croissance économique encore végétative, démographie galopante, urbanisation explosive et gouvernance insuffisante.

La Vision a retenu comme objectif principal : « Devenir un pays émergent à l'horizon 2035 », en quatre étapes :

- 1 Eradiquer la pauvreté, ramenée à moins de 10 % : croissance accélérée et créatrice d'emplois et politique ambitieuse de redistribution des revenus
- 2 Evoluer vers un pays à revenus intermédiaires : multiplication de revenu moyen par consolidation du rythme de croissance (10 % entre 2015 et 2020)
- 3 Atteindre le stade de Nouveau Pays Industrialisé : passage de la phase d'économie primaire à celle d'import substitution (production manufacturière contribuant à plus de 23 % du PIB).
- 4 Accéder à l'étape de pays émergent : intégration du Cameroun à l'économie mondiale sur le plan commercial et financier.

Cette vision s'appuie sur le cadre de référence suivant :

1. MACROÉCONOMIE

- Accélérer la croissance en investissant massivement dans les infrastructures et la modernisation de l'appareil de production ;
- Améliorer le climat des affaires et la gouvernance ;
- Renforcer les stratégies d'industrialisation, de promotion du secteur privé, d'allocation des ressources, d'intégration, de partenariat et d'aide au développement ;

2. ECONOMIE RURALE

- Faire du Cameroun le grenier de l'Afrique Centrale
- Contribuer ainsi à résoudre la crise alimentaire,

3. DÉMOGRAPHIE

- Développer une politique volontariste de création d'emplois décents ;
- Accroître l'espérance moyenne de vie ;
- Maîtriser l'accroissement de la population
- Réduire les écarts riches / pauvres et hommes/ femmes ;

4. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Maîtriser l'espace,
- Protéger l'environnement ;
- Lutter contre les effets des changements climatiques.

II. Document de Stratégies pour la Croissance et l'Emploi (DSCE)

Les autorités camerounaises ont élaboré en 2003 un premier Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP). Sa révision a abouti à un Document de Stratégies pour la Croissance et l'Emploi (DSCE), considéré comme le « Cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2010-2020 ». Le document a été élaboré dans un contexte caractérisé par le renchérissement du coût de la vie au niveau national, la crise financière internationale, la crise alimentaire et la crise énergétique au niveau mondial.

Le DSCE se décline comme suit : i) revue des politiques de développement, ii) vision de développement à long terme et objectifs du DSCE ; iii) stratégie de croissance ; iv) stratégie de l'emploi ; v) gouvernance et gestion stratégique de l'Etat ; vi) cadrage macroéconomique et budgétaire, et vii) cadre institutionnel et mécanismes de mise en oeuvre et de suivi du DSCE.

Le DSCE vise à :

- Porter la croissance à 5,5% en moyenne annuelle dans la période 2010-2020 ,
- Ramener le sous emploi de 75,8% à moins de 50% en 2020 avec la création de dizaines de milliers d'emplois formels par an dans les dix prochaines années et
- Ramener le taux de pauvreté monétaire de 39,9% en 2007 à 28,7% en 2020.

On retiendra plus spécialement ici les rubriques les plus en rapport avec le de développement urbain, le Gouvernement entendant investir massivement dans les infrastructures au cours de la période de mise en oeuvre de la stratégie.

1. TRANSPORTS

Une approche multimodale sera systématiquement privilégiée, afin de bâtir à moindre coût un réseau de transport intégré, performant, quadrillant tout l'espace national et résolument ouvert vers les pays voisins. Le Gouvernement mettra l'accent sur l'aménagement de nouvelles infrastructures portuaires et ferroviaires.

2. INFRASTRUCTURES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DE L'HABITAT

Le défi est de créer un espace économique national intégré. Il s'agit non seulement de maîtriser le développement des villes (taux d'urbanisation de 57,3% en 2020) et d'en faire des centres de production et de consommation nécessaires à l'essor du secteur industriel, mais également de promouvoir l'émergence des agglomérations périphériques, le développement des villes moyennes ou secondaires capables de structurer les activités économiques dans l'espace urbain et de concourir au développement des zones rurales environnantes.

Pour atteindre ces objectifs, six stratégies ont été identifiées :

- Entretien et réhabilitation des infrastructures urbaines,
- Développement des infrastructures urbaines (construction de 150 km de voiries et construction de 17000 logements sociaux),
- Amélioration de l'accès aux services urbains de base,
- Maîtrise de l'occupation du sol,
- Protection des groupes sociaux vulnérables et,
- Renforcement des capacités institutionnelles du secteur.

3. GESTION DOMANIALE

Il s'agit d'élaborer une stratégie nationale de gestion du patrimoine foncier national avec un regard spécifique sur le patrimoine administré ou géré par l'Etat.

4. INDUSTRIE ET SERVICES

Le Gouvernement s'engage à procéder aux réformes requises pour rendre l'environnement de ces secteurs plus attractif, puis de mettre en place un dispositif opérationnel d'incitation et d'accompagnement

de l'investissement privé, afin que celui-ci puisse effectivement jouer son rôle moteur dans la croissance économique. Il s'agira notamment de combler le déficit en infrastructures, de réduire les difficultés d'accès aux financements, de déployer sur le long terme un programme général de développement des filières de production et, sur le moyen terme et en liaison avec certains partenaires au développement, des programmes spéciaux d'impulsion de la compétitivité dans certaines filières à fort potentiel de croissance et de mise à niveau des entreprises, notamment des PME et PMI.

5. SANTÉ - EDUCATION

La stratégie vise l'accès universel aux services et soins de santé de qualité à travers l'amélioration de l'offre et le financement de la demande.

Les actions visant le développement de l'éducation et de la formation professionnelle concernent : (i) l'amélioration de l'accès à l'éducation de base, (ii) l'amélioration de la qualité des enseignants et de leurs conditions de travail, (iii) les choix des programmes appropriés et (iv) l'accroissement et la maintenance des infrastructures scolaires.

6. FINANCEMENT DE L'ÉCONOMIE FISCALITÉ

Aucune relance économique durable ne pouvant être envisagée sans une réelle politique de financement

des investissements, il s'agit de renforcer les mesures prises dans le cadre des programmes précédents, ces dernières constituent la trame de fond d'une fiscalité à la fois d'attrait de l'épargne et d'allègement du coût de l'accès au financement.

7. STRATÉGIE DE L'EMPLOI

Elle décline trois principaux axes: accroissement de l'offre d'emplois décents, mise en adéquation de la demande d'emploi et amélioration de l'efficacité du marché. Le développement des PME doit permettre de relever l'immense défi de l'emploi.

Il s'agit en particulier de s'attaquer au sous-emploi visible dont le taux est estimé à 11% de la population active occupée. L'objectif 2020 est de résorber complètement le sous emploi visible et de maintenir le taux de chômage élargi à moins de 7%.

8. DÉCENTRALISATION

Au-delà de la mise en place effective des régions, il s'agit de conduire à terme le processus de transfert des compétences et des ressources aux Collectivités Territoriales Décentralisées, de renforcer les capacités de leurs élus et techniciens locaux pour l'émergence d'une véritable fonction publique locale et de l'administration en charge de la décentralisation et, au renforcement du rôle économique des Collectivités Territoriales Décentralisée

III. Stratégie de développement du sous-secteur urbain

Le développement urbain est un des défis à relever pour atteindre les objectifs de la « Vision 2035 ». A cet effet, le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat a élaboré une stratégie, réponse en matière de rationalisation des choix du Gouvernement sur le plan de développement urbain et de l'habitat :

« Il s'agit non seulement de maîtriser le développement des villes et d'en faire des centres de production et de consommation nécessaires à l'essor du secteur industriel, mais également de promouvoir l'émergence des agglomérations périphériques, le développement des villes moyennes ou secondaires capables de structurer les activités économiques dans l'espace urbain et de concourir au développement des zones rurales environnantes ... La maîtrise du développement urbain et l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations urbaines permet d'accroître la compétitivité et l'efficacité économique, sociale et environnementale des villes du Cameroun. A contrario, les problèmes qu'engendre une urbanisation accélérée et mal maîtrisée, se décupleraient si aucune action prospective n'était engagée».

1. DIAGNOSTIC DU SECTEUR

A. Urbanisme-Habitat-Cadre de Vie.

Un habitat indécemment s'est développé de façon anarchique dans le pays, habitat coûteux à desservir par les commodités de base (voirie, eau et électricité, assainissement) et constituant, de ce fait, un cadre de vie peu propice à la productivité des villes et de leurs habitants.

Les principaux problèmes sont dus aux faiblesses de l'urbanisme réglementaire et aux insuffisances des opérations d'urbanisme. Le problème principal est :

- pour l'urbanisme, l'insuffisance d'espaces aménagés, à cause de la non maîtrise de la gestion foncière ;
- pour l'habitat, l'offre qualitative et quantitative

insuffisante de logements décentes (en locatif et en accession) et de terrains à bâtir ;

- pour le cadre de vie, une fourniture insuffisante des services urbains de base,

B. Transports Urbains

La mobilité urbaine dépend essentiellement des moyens de transport, des infrastructures et de leur gestion, et de la capacité de pilotage pour assurer une bonne coordination des interventions des différents acteurs. L'offre en moyens de transport urbain est conditionnée par la disponibilité et l'état des infrastructures de transport, les capacités de financement et le niveau de revenus des populations urbaines. Pour assurer durablement et dans des conditions environnementales et de sécurité satisfaisantes le développement de la mobilité urbaine en améliorant le cadre de vie, le transport collectif est le mode de transport, qui présente le plus d'avantages et qui possède le plus de potentialités.

Or, le problème central en matière de transports urbains est lié à la faiblesse de l'offre de transports collectifs et semi-collectifs, accessibles au plus grand nombre dans les grandes villes. Plusieurs contraintes freinent le développement des transports urbains collectifs : l'inadaptation des infrastructures du réseau viaire principal aux transports collectifs et semi collectifs, une politique peu incitative de développement du transport urbain de masse, et la faible fluidité du trafic. Cela provient de l'insuffisance des financements alloués à l'aménagement des voiries, du chevauchement des interventions des acteurs publics sur le terrain, de la faible incitation des mesures fiscales et réglementaires pour les entreprises de transport collectif, de l'étalement urbain non planifié, et des insuffisances dans l'application de la réglementation en matière d'occupation de la voie publique.

C. Gouvernance Urbaine

Les problèmes majeurs se situent à trois niveaux :

- Non participation des populations urbaines à la gestion de leurs problèmes ;

- Faible prise en compte des aspirations, des besoins et des attentes des populations, notamment l'accès aux différents services de base ;
- Inadéquation entre le système de gestion des problèmes urbains actuels et l'évolution sociale du milieu urbain.

Le problème central auquel fait face la population urbaine dans sa quête d'appropriation de la ville est la difficulté de la mise en cohérence de tous les leviers novateurs d'une gestion optimale de la cité. Les principales causes sont :

- En matière de décentralisation : en dehors des communautés urbaines de Douala et Yaoundé, les communes ne sont pas encore en mesure d'exercer une partie significative des compétences transférées,
- En matière de coordination et partenariats : le cadre institutionnel de l'Etat fait apparaître un chevauchement des compétences entre diverses administrations sans une véritable coordination.
- En matière de démocratie participative, les cadres formels de participation de la population restent peu opérants.

Conclusion

La contribution des villes au développement du pays peut être qualifiée d'insuffisante par rapport à son potentiel :

- L'urbanisme n'est pas suffisamment réglementé, et les quelques textes en vigueur sont mal ou pas du tout appliqués ;
- La crise économique a raréfié les ressources allouées aux restructurations et rénovations des quartiers dans les villes, et au logement social ;
- L'offre de logements décents accessibles aux populations à faibles revenus est notoirement insuffisante ;
- L'insuffisance des aménagements à caractère économiques (gares routières, marchés de vivres frais, ...) entraîne des désordres urbains ;
- Les voiries urbaines des grandes villes, et même des villes moyennes, sont fortement dégradées et inadaptées au transport collectif et semi-collectif, laissant le champ libre au transport par mototaxis, qui contribuent aux désordres urbains ;
- Les entreprises du secteur privé opérant en milieu urbain et les professionnels des métiers urbains éprouvent d'importantes difficultés pour exercer, du fait notamment de problèmes d'accès aux financements, de l'insuffisance de la réglementation ou d'une mauvaise application des textes en vigueur ;
- Les mécanismes de la gouvernance urbaine ne jouent pas leur rôle de manière satisfaisante, du

fait de l'insuffisance des capacités techniques et organisationnelles des acteurs privés comme publics.

2. CHOIX STRATÉGIQUES

Le développement urbain devrait viser en finalité : « *Un secteur urbain maîtrisé pour un développement économique et social durable* », slogan fédérateur pour la mobilisation de toutes les parties prenantes.

« La maîtrise du développement urbain et l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations urbaines à l'effet d'accroître la compétitivité et l'efficacité économique, sociale et environnementale des villes du Cameroun ». Les problèmes qu'engendre une urbanisation accélérée et mal maîtrisée, déjà importants dans les métropoles de Douala et Yaoundé, se décupleraient si aucune action prospective n'est engagée. D'où la nécessité d'anticiper le développement indispensable des villes.

A. Urbanisme-Habitat-Cadre de Vie

L'objectif est de réduire de façon significative la proportion de l'habitat indécents en milieu urbain ; plus spécifiquement :

- Améliorer quantitativement et qualitativement la production des espaces urbanisés ;
- Accroître l'offre de parcelles et de logements décents ;
- Améliorer l'accès des populations aux services urbains de base.

Les axes d'intervention sont : • Systématisation de la planification. • Amélioration de l'habitat • Promotion d'un cadre de vie décent en milieu urbain • Amélioration du cadre institutionnel et juridique de gestion des installations humaines • Amélioration des ressources humaines, financières et matérielles.

B. Transports urbains

L'objectif est d'améliorer la mobilité intra urbaine ; plus spécifiquement :

- Améliorer le réseau viaire dans les villes ;
- Mettre en place une politique incitative de développement des moyens de transport urbain de masse ;
- Assurer une meilleure gestion des réseaux et du trafic.

Les axes d'intervention sont : • Entretien des infrastructures de transport urbain. • Réhabilitation de ces infrastructures. • Construction de ces infrastructures • Amélioration de la gestion des réseaux de transports urbains et de la gestion du trafic.

C. Secteur urbain privé

L'objectif est de développer la capacité et la compétitivité du secteur privé urbain dans le domaine des infrastructures et de la production des services ; plus spécifiquement :

- Améliorer les capacités humaines, techniques, managériales, matérielles et organisationnelles du secteur privé urbain ;
- Améliorer l'accès des acteurs du secteur privé urbain aux financements,
- Améliorer le cadre institutionnel et juridique ;
- Faciliter l'accès des acteurs locaux aux marchés publics.

Les axes d'intervention sont : • Renforcement des ressources humaines, techniques, managériales, matérielles et organisationnelles ; • Renforcement du cadre institutionnel et juridique.

D. Gouvernance urbaine

L'objectif est d'asseoir une bonne gouvernance urbaine ; plus spécifiquement :

- Améliorer l'organisation et le fonctionnement des CTD ;
- Améliorer la coordination des services centraux et déconcentrés de l'Etat ;
- Développer le partenariat entre l'Etat, les CTD, la Société civile et le Secteur Privé;
- Inciter les populations à s'impliquer aux initiatives de l'Etat;
- Améliorer la communication sociale.

Les axes d'intervention sont : • Renforcement des capacités des CTD ; • Poursuite de la mise en œuvre de la décentralisation ; • Promotion de la gestion urbaine participative ; • Renforcement de la communication sociale.

IV. Stratégie retenue par le CDS de Douala 2009

La stratégie du CDS¹ se décline en 10 points organisés autour de 3 objectifs : amélioration des conditions de vie de la population, de la gouvernance urbaine, de la compétitivité économique de l'aire métropolitaine.

1. AMÉLIORER LES CONDITIONS DE VIE DE LA POPULATION

A. Faciliter l'accès aux services par la construction de voirie tertiaire

Le CDS fait reposer, en priorité, l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers et l'atténuation des effets de la pauvreté sur le développement d'un programme de voirie tertiaire carrossable en tout temps, qui procurerait notamment des avantages de réduction des temps et des coûts de transport et de pénétration des infrastructures et services publics urbains

B. Réorganiser le système des grands marchés et des zones d'activités informelles

Le CDS propose d'élaborer un plan général de développement des marchés à moyen et long termes, et à mettre en œuvre immédiatement un certain nombre d'actions destinées à apporter des solutions durables aux problèmes aigus posés par les marchés situés le long des entrées Est et Ouest. La stratégie à long terme consiste à : (a) requalifier le cœur marchand (New-Bell et quartiers voisins) pour améliorer les conditions d'exercice des activités, les conditions d'accessibilité et l'efficacité économique pour les commerçants et les clients ; (b) rééquilibrer et développer l'armature des marchés dans toute l'agglomération en créant des pôles secondaires, créer un nouveau grand marché près de la gare ferroviaire et organiser les marchés le long des entrées Est et Ouest ; (c) créer un marché de gros pour les produits vivriers et horticoles.

C. Améliorer la gestion de l'aménagement des espaces publics

Il s'agit de poursuivre et d'étendre les aménagements d'espaces verts effectués depuis la réorganisation des services de la CUD en 2007, pour améliorer le cadre de vie urbain et l'image de la ville, lutter contre l'insalubrité et la pollution, améliorer les conditions de circulations et de déplacement, renforcer l'offre d'activités de loisir, culturelle et sportive, renforcer la sécurité des personnes et des biens, encadrer le développement des activités commerciales informelles en leur réservant des espaces dédiés et aménagés de façon compatible avec les fonctions de centre urbain.

2. AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE URBAINE

A. Sécuriser des ressources publiques pour l'investissement dans l'agglomération de Douala ...

Le CDS recommande de mieux coordonner les efforts d'investissement de l'Etat et de la CUD sur la ville de Douala, dans le cadre d'un programme à moyen terme. Il suggère de s'appuyer sur le dispositif mis en place dans le cadre de la mise en œuvre du DSCE et d'y adjoindre la contribution de la CUD et, si possible, des autres CTD concernées (communes d'arrondissement et, le cas échéant autres communes de l'aire métropolitaine). Cette coordination se ferait alors grâce à une entité ad hoc, constituée des représentants de la CUD, du MINEPAT et du Ministère des Finances.

B. Coordonner techniquement les projets entre les principaux opérateurs et investisseurs ...

Le CDS suggère de remédier au cloisonnement entre les administrations aux niveaux national et local en attribuant à la CUD un rôle de chef d'orchestre dans l'aménagement de son territoire. Il s'appuie sur la loi de 2004, relative à la décentralisation, qui confère à la Communauté Urbaine cette légitimité de coordonnateur

¹ CDS : CUD / Urbanplan Transitec

des projets d'intérêt public sur son territoire ; il souligne toutefois la lenteur des travaux du Comité Interministériel des Services Locaux (CISL), censé élaborer un programme des transferts de compétences et de ressources permettant aux collectivités locales de renforcer leurs champs et moyens d'actions². La CUD serait chargée d'animer une plateforme permanente de coordination des différents acteurs et opérateurs intervenant dans l'aire métropolitaine de Douala³.

C. Assurer un meilleur contrôle des autorités urbaines sur les concessionnaires et prestataires de services urbains ...

Le CDS recommande de conférer, à terme, à la CUD le pouvoir concédant sur tous les services urbains délivrés sur son territoire. La fourniture des principaux services urbains ne rencontre pas la satisfaction des usagers et crée un sentiment de lassitude, voire de résignation, quant à la capacité des autorités à organiser des services efficaces. Depuis quelques années, ces services ont fait l'objet de concessions à des sociétés privées, qui sont censées en assurer une gestion plus professionnelle, mais dont les stratégies sont élaborées sans que les Autorités urbaines aient de moyens de les infléchir.

Une série d'actions est suggérée : autoriser un droit de regard de la CUD sur la répartition des branchements sociaux ; instaurer une discussion des programmes annuels et pluriannuels des différents opérateurs avant la présentation des programmes aux Conseils d'Administration (CA) des Concessionnaires ; faire entrer au CA des opérateurs un représentant des Collectivités territoriales décentralisées ; opérer le transfert du pouvoir concédant de l'Etat vers les Villes, pour leur permettre de mettre en place un cahier des charges pour la délégation du service qui leur soit propre et conforme aux orientations délibérées au sein du conseil communal. Cette disposition finale peut également permettre à la collectivité de choisir le mode de dévolution du service jugé le plus adapté à sa situation.

D. Créer et gérer de réserves foncières pour le développement futur de l'aire métropolitaine ...

Le CDS propose la mise en place d'une Agence Foncière Régionale chargée de constituer et de gérer des

² Cependant, depuis 2010, les transferts sont progressivement mis en œuvre, les domaines de compétence ont été précisés et les ressources progressivement transférées, même si on reste encore en deçà des besoins.

³ Cette plateforme réunirait Gouverneur, CUD, Ministères, les opérateurs de services urbains, gestionnaires des grandes infrastructures. Elle mettrait en place une Unité de coordination animée par un chargé de mission rattaché au Délégué ou au Gouverneur, chargée de préparer les dossiers concernant tous les projets structurants lancés et d'en suivre l'avancement

réserves foncières publiques au niveau de la province. En effet, le MINDAF ne semble pas avoir les moyens d'agir de manière suffisamment efficace, notamment dans le secteur urbain ; la situation des terrains titrés au nom de l'Etat (évalués à 9 000 ha à Douala) nécessite une mise à jour et une clarification de leur situation d'occupation ; le besoin en terrains pour y implanter des équipements ou infrastructures d'intérêt général (décharges d'ordures, zones d'activités, établissement universitaires, etc.) est important et nécessite de reconstituer des réserves sans en payer la plus-value.

3. AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Le CDS souligne la fragilité de la situation relativement favorable de Douala par rapport à l'ensemble national (concentration du secteur formel camerounais dans l'aire métropolitaine de Douala, dont la contribution au PIB national est estimée à environ 60-65%) et signale l'ancienneté des installations et le manque de visibilité sur les prises de position des différents opérateurs.

A. Améliorer la position concurrentielle de Douala, en parallèle des grands projets nationaux

La stratégie de développement économique du Cameroun s'appuie sur de grands projets d'infrastructures, projets décisifs pour l'avenir de Douala, car ils devraient contribuer à organiser ses relations avec son hinterland et à assurer sa zone d'influence économique. Les principaux sont : (a) La mise en valeur du potentiel hydroélectrique de la Sanaga Est, qui devrait permettre le triplement de la capacité de production d'aluminium à Edéa, et à plus long terme, la création d'autres activités industrielles, dont une unité de traitement de l'alumine à Kribi ; (b) Le projet de mise en valeur du fer de Mbalam et de réalisation d'une infrastructure de transport lourde vers le futur port de Kribi ; (c) La construction d'un port en eau profonde à Kribi, pour le trafic minéralier et l'éclatement du trafic conteneurisé. Ces projets entraînent pour Douala des opportunités (développement des activités industrielles et tertiaires) et des menaces (transfert d'une partie des activités portuaires vers Kribi). La construction du port de Kribi mérite une attention particulière.

Le port de Douala. Quel que soit le scénario retenu au niveau national, il devrait envisager une activité accrue sur les 10 prochaines années, (marchandises diverses, alumine, aluminium, vracs, carburants) et tout faire

pour améliorer le tirant d'eau du chenal.

Le port de Kribi concentrerait progressivement (au-delà de 2015), les trafics de pondéreux, bois, hydrocarbures, conteneurs. Cela conduirait à redéfinir l'activité des ports de Douala et de Limbé, qui deviendraient des « ports satellites » gardant les activités pour lesquelles ils resteraient compétitifs (céréales, clinker, produits agricoles) avec des installations portuaires rénovées et hautement spécialisées.

La construction du port de Kribi aura sans doute pour Douala trois conséquences : (a) *Croissance globale des activités tertiaires* et notamment celles de niveau international, avec une augmentation de la demande de locaux et de services de type « centre urbain » et « relations internationales » ; (b) *Décroissance du trafic du port de Douala* pour presque toutes les marchandises transportées ; (c) *Inversion progressive du système d'alimentation et d'approvisionnement de Douala* : les produits ne proviendraient plus du port principalement, mais de l'axe Kribi-Edéa-Douala et la « porte d'entrée » de l'agglomération se déplacerait progressivement des rives du Wouri vers celles de la Dibamba.

Ce « retournement » aurait des conséquences pour toute l'aire métropolitaine : (a) Croissance considérable du trafic sur l'axe lourd et le pont sur la Dibamba ; (b) Diminution des activités de la zone industrielle de Bonabéri, son trafic devant traverser le centre ville et les ponts du Wouri ; (c) Déplacement des activités sur les zones logistiques et industrielles situées entre le port actuel et Edéa ; (d) Diminution des fonctions de transport de l'actuelle zone du port et perspective envisageable de réaménagement en centre urbain, voire partiellement en zone touristique ; (e) Nécessité pour le trafic de l'axe Ouest, provenant du Nord vers Kribi, de passer par Bonabéri, le pont sur le Wouri, Douala et Edéa.

La réalisation du port de Kribi impliquerait les travaux suivants : (a) Aménager une voie ferrée entre Douala et le port de Kribi ; (b) Renforcer l'axe Kribi-Edéa pour le mettre au niveau du trafic prévu ; (c) Construire la route Edéa-Yabassi-Loum pour relier l'axe Ouest au port ; (d) Renforcer la liaison Limbé-Douala (route et éventuellement voie ferrée) ; (e) Anticiper sur une délocalisation des activités industrielles et des équipements publics, le long de l'axe Douala-Edéa, au-delà de la Dibamba ; (f) Réexaminer l'extension d'Edéa et prévoir les réserves foncières nécessaires à l'aménagement d'un grand carrefour routier et ferroviaire dans un site difficile.

C. Planifier et aménager un « Central Business District »

Le CDS recommande la création d'un Central Business District (CBD) à Douala, comparable à ceux

d'Abidjan, Nairobi... Cette proposition répond aux aspirations exprimées par des opérateurs économiques et permettrait d'optimiser les investissements privés éparpillés jusqu'à maintenant dans la ville.

Le processus proposé consisterait à : (a) susciter la création d'un Comité d'initiative paritaire (Public Privé), (b) mettre à disposition un terrain public (10 à 20 ha), bien situé, avec des possibilités d'extension en cas de succès ; (c) établir un plan d'ensemble comprenant aménagement des espaces publics, parkings et circulations ; (d) créer un établissement mixte associant pouvoirs publics et représentations consulaires des milieux économiques pour la conduite et le suivi du projet ; (e) mettre en place une direction efficace agissant en tant que maître d'ouvrage délégué (aménageur de terrains publics et d'infrastructures) et chargée de la planification et de la commercialisation du projet, puis, de la gestion des parties communes (moyennant des redevances).

D. Positionner Douala comme ville leader en matière de protection et gestion de l'environnement

Le CDS souligne d'abord les risques environnementaux, auxquels Douala, ville côtière, est exposé dans la perspective de changements climatiques importants (montée des eaux). Cette situation particulière pourrait conduire Douala à adopter une position militante en matière d'atténuation de ces changements.

D'autres actions, dépendant essentiellement de la CUD sont proposées : (a) Opter dans le Plan de Déplacements Urbains pour des stratégies de limitation des déplacements des véhicules individuels en développant des lignes de transport en commun sur les grands axes ; (b) Elaborer un Schéma directeur d'assainissement solide visant l'optimisation des tournées de collecte, le développement du recyclage, la valorisation énergétique du méthane émise par la décharge ; (c) Atténuer les effets des inondations dans les quartiers populaires en mettant en œuvre la tranche prioritaire du Schéma Directeur d'Assainissement ; (d) Développer des systèmes d'assainissement des eaux usées collectifs et individuels et mettre en place un dispositif garantissant la pérennité de leur fonctionnement ; (e) Mettre en place une police de l'environnement et de la salubrité (respect des normes); (f) Créer un Comité de l'environnement et de la salubrité, où siègeraient des représentants des industries les plus polluantes.

V. Orientations pour le PDU

On retiendra plus particulièrement les axes suivants, qui devraient contribuer à équiper et à aménager Douala pour favoriser son développement.

1. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Plusieurs freins entravent le bon fonctionnement de l'économie dans la ville et risquent d'hypothéquer son avenir : manque de disponibilités foncières en zones d'activités, problèmes de circulation et de transport, notamment pour entrer et sortir les marchandises du port : accès route, rail et mer (chenal). Sur ce point, le PDU devrait contribuer : (i) à améliorer les conditions urbaines pour le désenclavement du port et des activités et (ii) à faciliter l'implantation de nouvelles activités, en particulier celles liées au trafic portuaire. Douala devrait ainsi présenter des externalités positives, propices au bon fonctionnement de son port : les transports de marchandises ne seraient pas ralenties par les conditions de circulation ; les différents modes de communication seraient performants et répondraient aux besoins des opérateurs économiques, qui disposeraient de zones industrielles et logistiques proches des grandes infrastructures (port, aéroport, voirie primaire). Ces conditions contribueraient à stimuler la création de nouveaux emplois et donc les formations indispensables qui y seraient attachées.

2. RÉDUIRE LA PAUVRETÉ

Comme on l'a vu dans le CDS, cette orientation a été classée comme la plus importante et la plus urgente à mettre en œuvre. Les actions du PDU devraient contribuer à améliorer leurs conditions de vie et d'accès aux équipements et aux activités économiques. La mobilité en fait partie et il convient d'améliorer la desserte des quartiers, mais aussi d'atténuer les difficultés d'acquisition foncière pour construire les équipements

sociaux souvent absents et améliorer les conditions de l'habitat situé dans les zones à risques, en particulier inondables.

3. AMÉLIORER L'IMAGE DE LA VILLE

Pour maintenir sa place dans la concurrence internationale, Douala doit améliorer son image de marque, toujours importante dans l'implantation des investisseurs. Douala a eu longtemps une image très positive de ville moderne, dynamique, agréable à vivre et attractive. Or la ville s'est agrandie et cette image s'est détériorée : embouteillages pénalisants pour la vie et l'économie, faible qualité de ses espaces publics, manque d'équipements de haut niveau, médiocrité des architectures du centre ville malgré la présence de bâtiments historiques et de certains immeubles de qualité.

ATOUTS À METTRE EN VALEUR

- 1 Position géographique stratégique entre Afrique occidentale, orientale et australe.
- 2 Localisation en bord d'estuaire
- 3 Image dynamique en termes d'économie
- 4 Patrimoine architectural du centre ville

POINTS NOIRS 1.

- Conditions de circulation très pénalisantes, tant pour les activités économiques que pour la vie quotidienne ou les loisirs⁴.
2. Problèmes fonciers : peu de disponibilité, et beaucoup d'insécurité dans les transactions.
3. Saturation des zones industrielles et dispersion des industries et locaux de stockage
4. Dégradation des espaces publics, (par exemple, centre commercial d'Akwa).
5. Difficile synergie entre sociétés et acteurs économiques (dispersés dans la ville avec des difficultés de transport)

⁴ Il faut parfois plus de temps pour sortir de Douala, que pour aller du pont de la Dibamba à Kribi

7. Manque d'équipement de haut niveau, (Palais des congrès)
8. Manque de zones de loisirs de qualité, (promenades, terrains de sport aménagés, golfs, marina, ...),
9. Difficultés pour trouver un habitat de qualité, financièrement accessible.

RECOMMANDATIONS

- Aménagement d'une « grande maille de voirie », permettant de relier tous les quartiers de la ville et de désengorger les voies principales avec des itinéraires de contournement ou de délestage.
- Aménagement d'un quartier d'affaires sur le plateau Joss, première phase d'un CBD, offrant

des opportunités d'investissements aux acteurs économiques (bureaux, équipements structurants, hôtels, logements...).

- Aménagement de la zone sud (Sawa - Bois des singes), regroupant plates-formes logistiques, activités, logements de divers standing, centres de récréation de qualité en bordure delà Crique Docteur.
- Augmentation de l'offre en zones d'activités, notamment zone sud et entrées de la ville...
- Amélioration des transports en commun, notamment avec l'aménagement de voies en site propre pour des bus de grande capacité.

Fig. 59 - Scènes de vie urbaine à Douala

