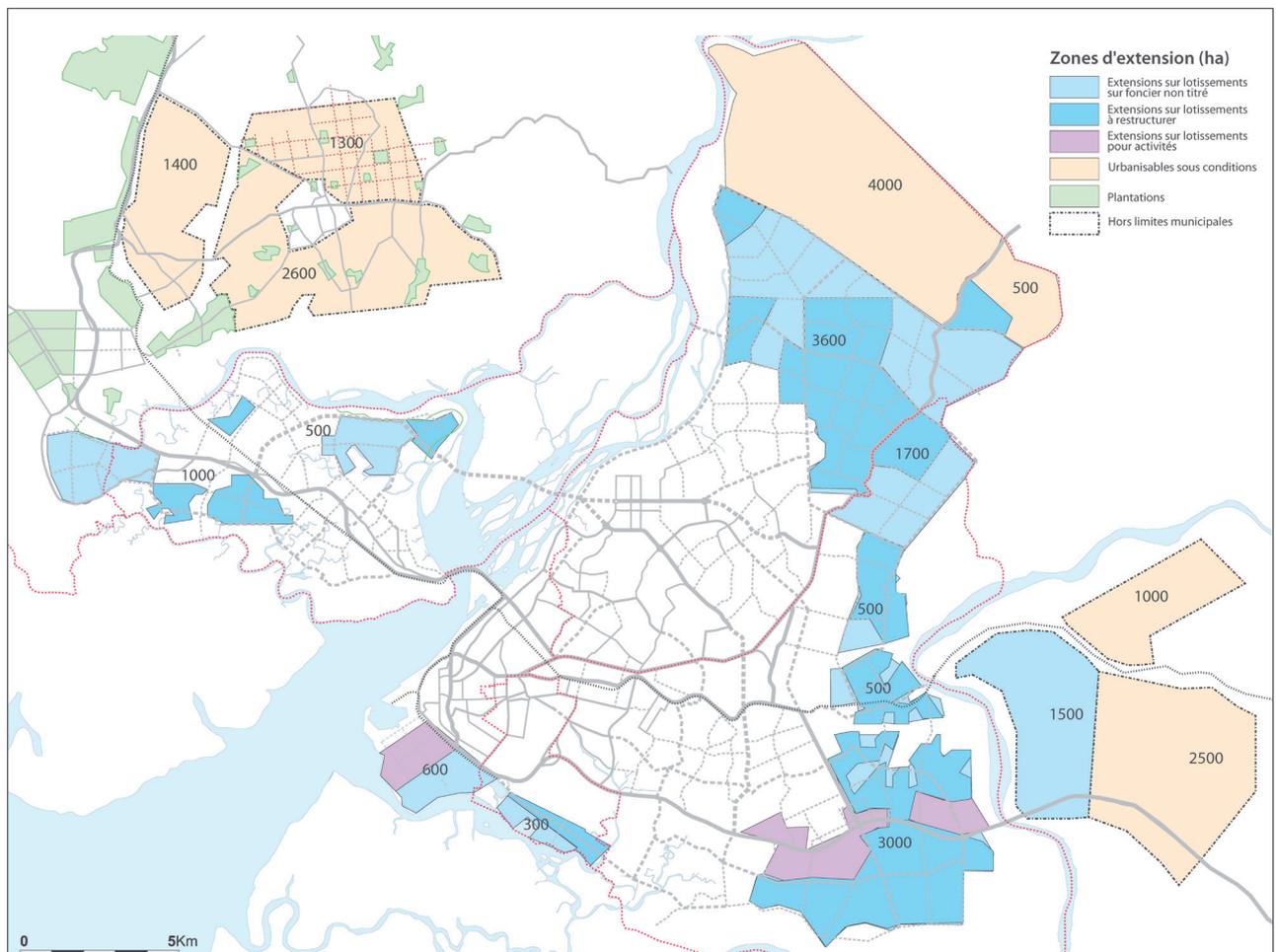


Plan Directeur d'Urbanisme

Cette partie présente les grandes lignes du Plan Directeur d'Urbanisme.

1. Il rappelle d'abord les « Scénarios d'aménagement de l'agglomération à l'horizon 2025 » et propose de retenir le scénario d'extension urbaine, dans le « site originel » .
2. Deux défis majeurs pour l'avenir de l'économie de Douala, sont ensuite examinés; ils reprennent les orientations du SDAU 1983 et de l'étude CDS 2009 et concernent : (a) l'aménagement d'un « Central Business District », à la hauteur des ambitions de la Capitale économique du pays ; (b) la mise en valeur du site exceptionnel du sud, au contact du Port, de l'aéroport et du Centre ville.
3. Enfin, sont détaillés les éléments-clés du Plan Directeur: structuration des quartiers et des zones d'extension (grande maille), centres secondaires, zones d'activités, espaces verts, de loisirs et de tourisme.

Fig. 60 - Localisation des possibilités d'extension urbaine



I. Scénarios d'aménagement de l'agglomération à l'horizon 2025

1. BESOINS EN TERRAINS ET LOCALISATION DES EXTENSIONS

Trois perspectives de population 2025 ont été précédemment établies : hypothèse basse de 3,4 millions d'habitants, tendancielle de 4,1 millions et haute de 4,8 millions. Trois estimations de besoins en nouveaux terrains à urbaniser leur correspondent : 5 500 ha, 8 500 ha et 12 360 ha. L'analyse du site a permis d'identifier des « zones d'extension » potentielles, repartis sur trois vastes compartiments de terrains¹ :

- La zone Centrale où la ville s'est implantée à l'origine. Elle est bordée au sud par la crique Docteur, à l'est par la Dibamba et la Minkekngweng, au nord par les reliefs bordant Nsapé et Nkombé et au delà par la Moundja Moussadi ;
- La zone Ouest, sur la rive droite du Wouri : Bonaberi (Douala IV) et Dibombari, au nord de la crique Bonomo et à l'extérieur du périmètre communal ;
- La zone Est, sur la rive gauche de la Dibamba, à l'extérieur du périmètre communal.

L'identification de ces « zones d'extension » a permis de distinguer à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre communal (cf. carte et tab.) :

- Les zones d'urbanisation engagée : lotissements à restructurer, y compris zones dédiées aux activités et zones contigües soumises à pression foncière .

¹ La zone de Manoka, composée essentiellement de mangroves et de terrains inondables, n'est pas propice à l'urbanisation. Le SDAU de 1983 envisageait cependant différents aménagements liés au projet d'un avant-port, qui n'a pas été réalisé. Il n'en reste pas moins que les équipements et les habitations dans les villages de pêcheurs sont soumis aux aléas des marées et des tempêtes et offrent ainsi des conditions de vie très difficiles, voire insalubres, auxquelles il est urgent de remédier

Tab.55 - Zones d'extension urbaine envisageables (en ha)

	Centre	Ouest	Est	Total
Urbanisation engagée	10 200	1 500		11 700
Urbanisation sous conditions	4 500			4 500
Total dans limites communal.	14 700	1 500		16 200
Urbanisation engagée		4 000	1 500	5 500
Urbanisation sous conditions		1 300	3 500	8 800
Total hors limites communal.		5 300	5 000	10 300
Ensemble	14 700	6 800	5 000	26 500

Elles totalisent 17 200 ha., dont 11 700 dans les limites communales

- Les zones d'urbanisation à engager sous conditions : zones difficiles à urbaniser en raison de la topographie, de leur éloignement, des spéculations agricoles existantes...). Elles totalisent 13 300 ha., dont 4500 dans les limites communales.

2. TROIS SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

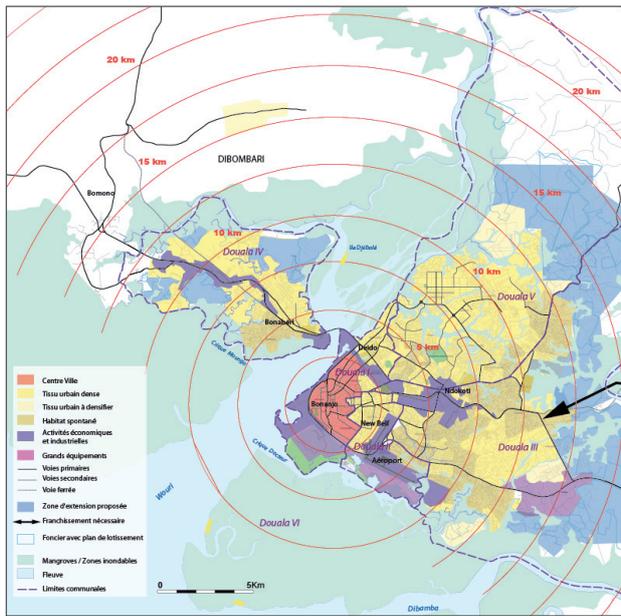
En fonction des contraintes et des potentialités du site, trois scénarios ont été envisagés : extension préférentielle vers l'Est, extension préférentielle vers l'Ouest, extension dans le site originel. Le terme « préférentiel » suggère que l'extension se situera essentiellement, mais pas exclusivement dans telle direction.

A. Scénario 1: Extension préférentielle vers l'Est

Ce scénario consiste à étendre préférentiellement la ville vers l'Est, notamment sur la rive gauche de la Dibamba. Les travaux projetés sur l'axe lourd vont en effet augmenter l'attractivité de terrains situés le long de la route d'Edea. Un deuxième pont routier serait implanté au niveau du pont de chemin de fer existant. Un projet d'aménagement, « Dibamba Beach » est déjà à l'étude sur une partie de cette zone². Au total 5000 ha seraient ainsi engagés, notamment entre la RN3 et la voie ferrée, mais ils seraient insuffisants pour couvrir les besoins en terrains correspondants à l'hypothèse haute de croissance. Il conviendrait d'y adjoindre une partie des lotissements de la rive droite de la Dibamba. Toutefois, en raison du désordre dans lequel ils ont été implantés, il est nécessaire de restructurer cet ensemble

² Un aménageur, associé aux coutumiers propriétaires fonciers, serait prêt à lancer un projet couvrant une surface totale de 1 600 hectares sur la rive gauche de la Dibamba, au nord de la route d'Edea. Ce projet comporterait le programme approximatif et non encore définitif suivant : l'aménagement de 900 hectares d'habitation, de 600 hectares d'espaces verts et de 7 km de berges le long de la Dibamba ainsi que la construction d'un port de plaisance, d'un quartier d'affaires, d'un pôle d'excellence, d'un centre commercial et d'un centre de conférence.

Fig. 61 – Extension vers l'Est



en assurant l'interconnexion de ces lotissements, afin qu'ils constituent véritablement une offre pour l'accueil de nouveaux résidents. Le scénario concernerait environ 7000 hectares en rive droite de la Dibamba et 5000 en rive droite.

AVANTAGES

- Terrains relativement urbanisables ;
- Accès facilité par l'axe lourd et l'entrée Est requalifiée ;
- Lotissements déjà engagés en rive droite.

INCONVÉNIENTS

- Situation des terrains de rive gauche en dehors des limites administratives de la CUD, donc plus difficilement gérable en matière de contrôle de l'extension urbaine et des services urbains de base ;
- Distance importante (20 km) de la rive gauche par rapport au centre ville, accentuée par la coupure de la Dibamba et de ses rives inondables ;
- Risque d'engager une urbanisation difficilement contrôlable le long de la route d'Edea ;
- Nécessité d'intervenir en rive droite sur la structuration des lotissements engagés.

B. Scénario 2 : Extension préférentielle vers l'Ouest

Ce scénario consisterait à favoriser le développement vers l'Ouest, d'abord à Bonabéri, puis à Dibombari. La commune de Douala IV est certes largement urbanisée, mais il reste environ 1500 ha., dont la majorité fait l'objet de plans de lotissements (même sur site inondable !). L'attractivité de cette zone sera renforcée par la construction du 2^{ème} pont, qui va réduire les temps d'accès au centre ville. Au-delà de la crique Bomono,

la commune de Dibombari dispose de terrains assez propices à l'urbanisation (5300 ha), mais 25 à 30 km les séparent du centre ville. Cette distance pourrait être réduite par des franchissements onéreux de la crique Bonomo ou du Wouri (3^{ème} pont). Toutefois, l'extension ainsi définie (6800 ha) serait insuffisante pour répondre aux besoins de la plus haute hypothèse de croissance, qui nécessite, comme dans le scénario précédent, d'ajouter 5000 hectares, de lotissements engagés mais à restructurer dans la zone centrale.

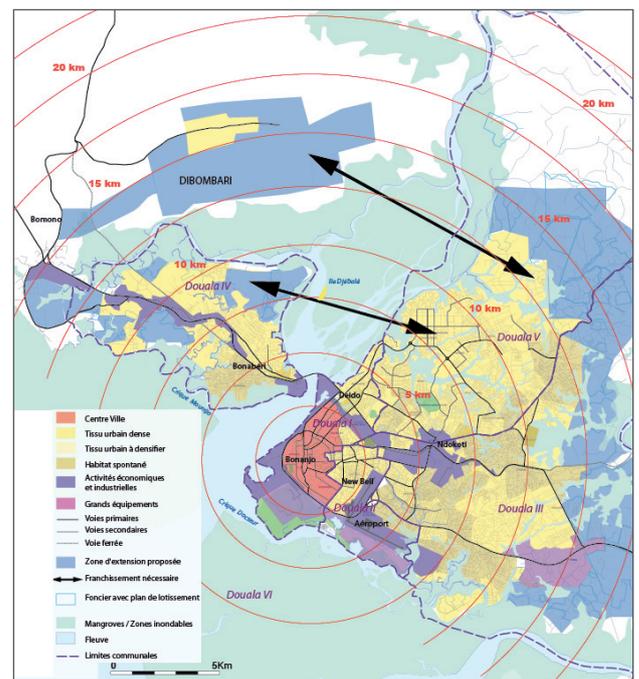
AVANTAGES

- Terrains très propices à l'urbanisation ;
- Intégration de Dibombari au Grand Douala ;
- Rééquilibrage de l'urbanisation de part et d'autre du fleuve Wouri

INCONVÉNIENTS

- Situation de Dibombari en dehors des limites administratives de la CUD, donc plus difficilement gérable en matière de contrôle de l'extension urbaine

Fig. 62 – Extension vers l'Ouest



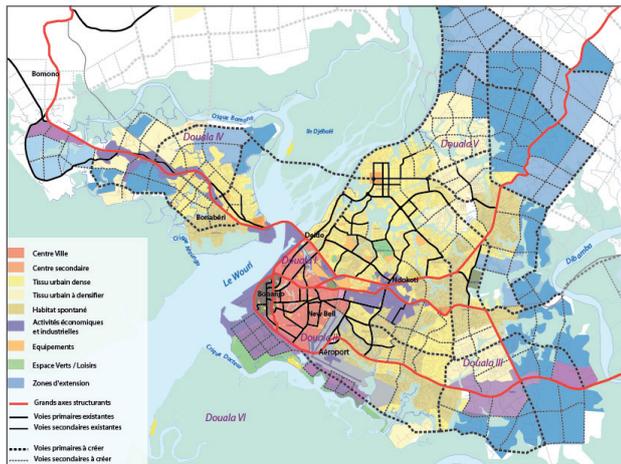
et des services urbains de base ;

- Nécessité de prévoir d'onéreux franchissements sur le Wouri et la crique Bomono ;
- Nécessité d'intervenir en rive droite de la Dibamba sur la structuration des lotissements engagés.

C. Scénario 3 : Extension dans le « site original »

Ce scénario, qu'il est proposé de retenir, consiste à exploiter au mieux les disponibilités de la zone centrale et de Bonabéri en cherchant à maintenir la ville dans son

Fig. 63 –Extension dans les limites communales



site initial, c.à.d dans les limites communales actuelles. Cela contribuerait à limiter l'étalement urbain et la construction de nouveaux franchissements. Or, sont engagés, mais encore inoccupés pour la plupart, 11 700 ha (dont 10 200 en zone centrale et 1500 à Bonabéri). Pour couvrir les besoins correspondant à l'hypothèse de croissance la plus haute, il suffirait de prendre en compte environ 1000 ha (« urbanisation sous conditions ») au nord de la zone centrale.

AVANTAGES

- Gestion de l'extension urbaine dans les limites administratives existantes ;
- Intégration des lotissements engagés au développement de la ville ;
- Limitation de l'extension des réseaux.

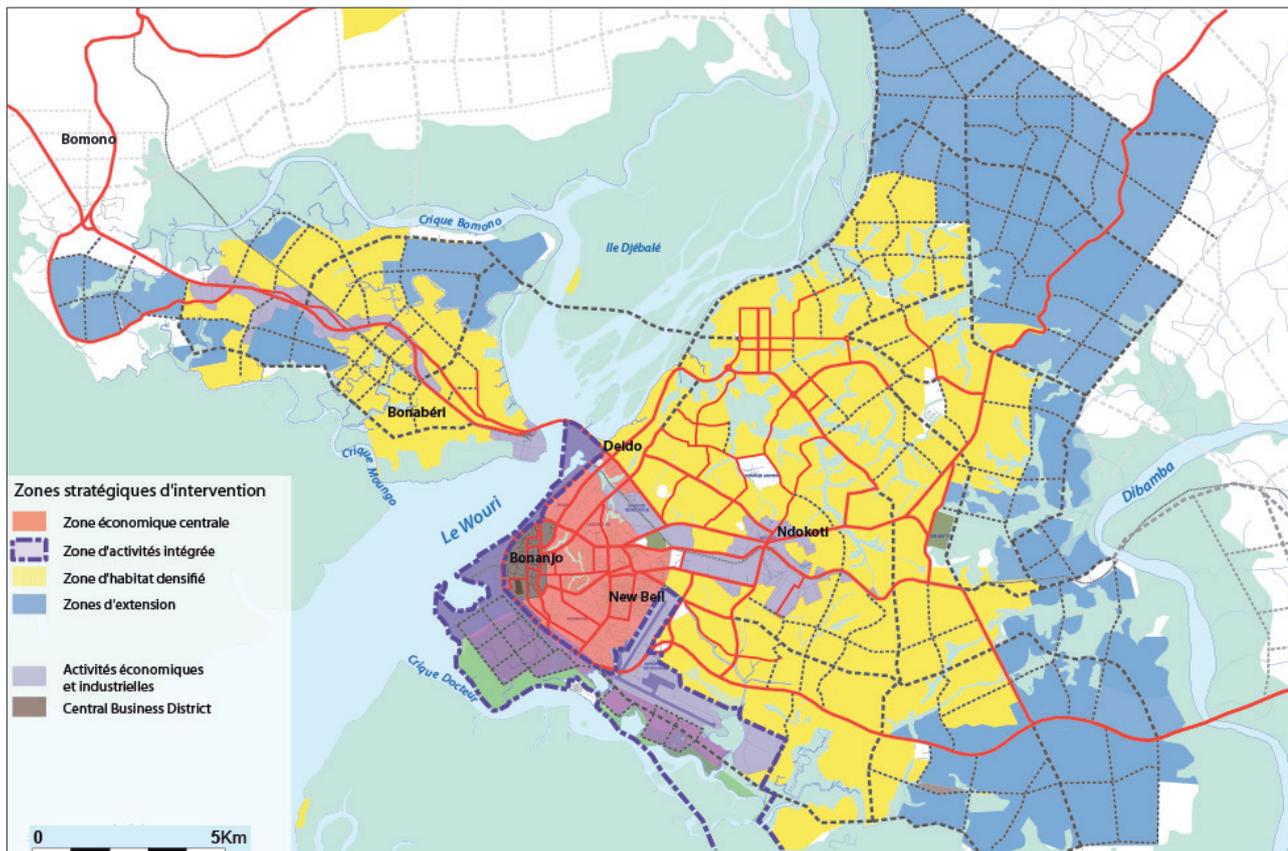
INCONVÉNIENTS

- Nécessité d'organiser l'interconnexion coûteuse des lotissements en cours sur la rive droite de la Dibamba;
- Difficultés administratives et foncières prévisibles pour interconnecter les lotissements privés ;
- Nécessité de disposer de ressources financières dédiées à ces interventions.

Conclusion

Au total, il est souhaitable et possible, moyennant quelques efforts, de canaliser l'accueil des futurs habitants dans le cadre des limites communales actuelles. On distinguera 4 grands types de zones stratégiques; (a) la zone économique centrale englobant le noyau historique de Douala (en rouge sur la carte), où l'image de la ville devrait être renforcée (CBD); (b) une vaste zone d'activités intégrées (port, aéroport, plateforme logistique); (c) zone d'habitat densifié existant comprenant des niveaux différents d'équipements (en jaune); (d) les zones d'extension potentielles (en bleu).

Fig. 64–Zones stratégiques d'intervention



II. Deux défis majeurs : CBD et zone logistique

Si la restructuration de la zone Est de l'agglomération représente un véritable défi, en raison de la situation dramatique du tissu foncier, deux autres défis majeurs concernent l'avenir de l'économie de Douala. Ils concernent :

- L'aménagement d'un « Central Business District », digne de la Capitale économique du pays ;
- La mise en valeur d'un site exceptionnel au contact du Port, de l'aéroport et de Centre ville.

Les orientations proposées reprennent à la fois les orientations du SDAU 1983 et celles de l'étude CDS 2009.

1. AMÉNAGER UN « CENTRAL BUSINESS DISTRICT » (CBD)

La Stratégie de Développement de la ville de Douala³ a déterminé les axes stratégiques de développement de l'agglomération, en tenant compte des éléments de prospective de développement national définis par le Gouvernement. Un des projets retenus comme important pour assurer la continuation de la croissance économique de Douala était la réalisation d'un centre d'affaires et de commerce de niveau international, le Central Business District (CBD).

Le rapport de stratégie a fixé les orientations retenues au terme d'un processus largement participatif et a jus-

³ « Stratégie de Développement de la ville de Douala et de son aire métropolitaine » Urbanlan : Rapport final. Page 131

Encadré 14

Justification du projet de CBD

En tant que capitale économique du pays, la ville de Douala doit se doter des moyens nécessaires pour redynamiser son centre et son niveau d'infrastructures afin de conserver sa compétitivité au niveau Régional. Il est force de constater que la ville manque cruellement d'une zone urbaine centrale de niveau international, comparable à celles qui sont offertes dans des villes comme Dakar, Abidjan, Nairobi, et même dans des villes plus petites (Ouagadougou). Les milieux économiques se plaignent d'un cadre urbain médiocre, sans aucun cœur prestigieux dans lequel ils pourraient loger leurs bureaux et accueillir « dignement » leurs partenaires d'affaires. Les Autorités déplorent l'absence d'un lieu qui permette d'accueillir des congrès ou réunions de niveau Régional ou International et d'héberger des manifestations culturelles d'une certaine importance. Enfin, on peut regretter l'absence d'un lieu symbolique de l'Autorité urbaine où pourraient se regrouper les grands bâtiments publics (Hôtel de ville, Gouvernorat, Administrations), mais également des banques, de l'immobilier de bureau, des hôtels et des logements de haut standing dotés d'équipements de loisirs et de distractions dignes d'une capitale à l'échelle de la sous-Région.

Une telle zone centrale est un préalable indispensable à l'installation du siège de grandes sociétés et d'institutions internationales. C'est pourquoi il est maintenant important de reprendre un projet, sur des bases réalistes et de réaliser une opération d'urbanisme opérationnel réussie, même si dans une première phase, elle devrait rester « d'ampleur modeste ».

Il faut ajouter à ces arguments le fait que, si les grands projets prévus dans l'étude « Cameroun 2035 » se réalisent, ce qui paraît le cas déjà pour le port en eau profonde de Kribi, Douala verrait son trafic portuaire baisser, et surtout, tout le trafic de transit entre l'arrière pays et l'International se détourner progressivement vers le port en eau profonde (aluminium, fer, bauxite, etc.). L'expérience montre que ces détournements de flux ne se font pas rapidement, et que l'inertie des investissements impose généralement une assez grande continuité aux activités économiques. Il n'en restera pas moins que, dans cette perspective, Douala devrait développer une stratégie pour attirer ou maintenir à Douala les services tertiaires liés à ces grands projets (directions, stratégie, comptabilité et services financiers, bureaux d'affaires Internationaux etc.). Or cette transition vers des activités tertiaires « de commandement » des entreprises ne pourra réussir que s'il existe un quartier des affaires de niveau international (qui fait encore défaut dans la ville) et si les conditions de vie des hauts cadres expatriés ou nationaux sont rendues plus attractives. Le CDS est une pièce essentielle pour amorcer la création d'un centre d'affaires compétitif.

tifié de façon détaillée la fonction et la nature de cette réalisation. L'essentiel de cette justification est repris dans l'encadré ci-dessous.

A. Description du projet

Le projet CDS est de favoriser le regroupement des futurs investissements immobiliers de haut niveau, dans le domaines des bâtiments publics, des équipements collectifs, de l'immobilier de bureau, du commerce et de la banque, ainsi que des établissements de loisirs et de logements de haut standing dans une zone centrale, au cœur d'une opération d'urbanisme attractive et bénéficiant des conditions d'aménagements publics exceptionnels à Douala et comparables à celles des meilleurs exemples de centre d'affaires africains.

L'observation de l'évolution de ces dernières années, qui ont pourtant été des années médiocres sur le plan de la conjoncture économique, montre clairement qu'il existe un besoin permanent, exprimé par de nombreuses constructions ou projets immobiliers (hôtels, sièges d'entreprises et de banques, de bâtiments publics, restaurants et commerces de luxe). Malheureusement ces investissements se font de manière dispersée, voire désordonnée, dans un environnement urbain médiocre. Ces actions dispersées, bien qu'elles soient souvent matérialisées par des bâtiments assez coûteux ne contribuent pas à améliorer l'image de la ville de façon significative et se privent elles-mêmes de plus-values que leur vaudrait une installation coordonnée, créatrice d'économies externes.

L'action envisagée ne vise pas à multiplier les investissements ni à engager des investissements publics particulièrement lourds, mais à organiser une zone centrale dans laquelle ces réalisations puissent se grouper d'une manière cohérente et contribuer à créer les avantages d'un véritable « centre-ville »⁴.

Conditions nécessaires à la réussite de l'opération

La réussite de l'opération demande que soient remplies les conditions suivantes :

- Choix d'un site central, proche du centre actuel des affaires (plateau de Bonanjo).
- Disponibilité de terrains du domaine privé de l'Etat ou de la CUD pouvant être mis à disposition pour faciliter le démarrage du projet.
- Volonté des Pouvoirs publics d'appuyer cette réalisation par l'aménagement particulièrement soigné des espaces publics et une gestion rigoureuse de ces espaces (nettoyage, arborisation, mobilier urbain, sécurité, maintenance, respect de la réglementation de circulation et de parking), ce qui contrasterait avec des situations observées dans le reste de la ville.

- Volonté des milieux privés de contribuer à cette opération, dont ils seront les premiers bénéficiaires, en tenant compte de l'intérêt général.
- Volonté d'appliquer rigoureusement la réglementation urbaine dans cet espace, y compris dans ses aspects secondaires et permanents, après la délivrance des permis de construire (obligations d'entretien des façades, réglementation relative aux espaces publics, terrasses et annexes sur la voie publique, couleurs, etc.).

Ces conditions préalables sont loin d'être acquises à Douala. Elles doivent faire l'objet d'un consensus entre les parties intéressées au projet CDS avant de mettre en œuvre des moyens coûteux et d'engager des investissements.

B. Comment réaliser le CBD de Douala ? Localisation

L'objectif du CBD de Douala est d'offrir, aux entreprises et à la population, un complexe intégré de qualité architecturale et urbanistique élevée réunissant dans le même ensemble construit et aménagé des résidences, de l'immobilier de bureau, des commerces de haut standing, des hôtels, des services aux entreprises et un centre de réunion et de congrès capable d'accueillir des rencontres au niveau national et international. Un tel complexe répond à des besoins manifestes, dont témoigne la construction dans presque tous les quartiers du centre, d'immeubles de bureaux, de sièges d'entreprises, d'immeubles résidentiels et d'hôtels dispersés, presque toujours dévalorisés par un contexte urbain médiocre ou parfois misérable, et ne générant, ni ne bénéficiant d'aucune économie d'agglomération. Le regroupement de ces initiatives, dans un terrain bien situé, avec l'appui de l'Autorité publique pour assurer des services de qualité (éclairage, drainage, sécurité, nettoyage, entretien des espaces publics) serait de nature à mettre en valeur les investissements individuels et à encourager les promoteurs et constructeurs à grouper leurs réalisations dans le CBD ou alentour, pour créer ainsi le noyau du centre-ville futur.

La ville de Douala pourrait remplir ces conditions assez facilement sur le plateau Joss, qui s'impose de façon évidente comme la meilleure localisation pour développer un « hypercentre » et où les terrains urbains centraux, qui appartiennent pour la plus grande partie à l'Etat, sont extraordinairement mal valorisés

La réalisation d'un tel complexe sur le plateau Joss suscite d'ores et déjà un intérêt certain dans les milieux économiques consultés. La localisation dans le quartier de Bonanjo est semble-t-il la plus « désirée » de l'agglomération.

⁴ *Op. cit. p. 141*

Nécessité d'un aménagement foncier

L'obstacle à la mise en valeur de ces secteurs par un immobilier de qualité est la difficulté de faire des transactions foncières. Le fait qu'une grande partie des terrains appartiennent à l'Etat (titre 3625) est paradoxalement considéré par tous les opérateurs (publics et privés) comme un obstacle au développement urbanistique, car les droits d'occupation sont flous (il y a un grand nombre d'occupants sans titres, sur des parcelles qui font encore partie du titre de propriété publique, mais qui sont considérées comme éternellement concédées à leurs occupants, ce qui est juridiquement inexact). Par ailleurs, un certain nombre de parcelles a fait l'objet de cessions et d'immatriculations au nom de propriétaires privés (par morcellement du titre 3625). Enfin selon beaucoup d'informateurs, il ne serait pas rare de trouver des surfaces qui ont été attribuées (ou même immatriculées) à plusieurs ayants droit, et qui font l'objet de plusieurs titres de propriété superposés.

L'absence d'un document cadastral d'ensemble récent et à jour ne permet pas de se faire une idée exacte des conditions de détention des terrains et des titres de propriété apurés.

C. Localisation et délimitation du CBD Analyse de l'état d'occupation du sol du plateau Joss

- Seules, quelques parcelles sont occupées et construites d'une manière conforme à ce qu'on peut attendre de « l'hypercentre » d'une capitale économique Régionale et par des constructions, dont on peut raisonnablement attendre qu'elles soient toujours fonctionnelles dans 10 ans. Ces bâtiments correspondant à la vocation du centre ville et sont en bon état (Fig. : en rouge)
- Un certain nombre de bâtiments publics et parapublics sont dans un état de vétusté qui fait penser que, dans 10 ou 15 ans, ils seront inutilisables (en jaune). Il s'agit en particulier de l'Hôtel de Ville, du siège de la Région du Littoral, du Palais de Justice, de la Sous-Préfecture, de la Chambre de Commerce, du Palais Bell (« pagode ») etc.
- Certains, qui ont une valeur patrimoniale élevée, devraient être rapidement restaurés, d'autres seraient démolis et reconstruits.
- Un grand nombre de parcelles sont occupées par des services administratifs logés dans de petits bâtiments dont la hauteur dépasse rarement R+1, et qui occupent très extensivement le terrain qui leur est attribué. La plupart de ces constructions sont anciennes, mais n'ont pas de valeur architecturale particulière. (en bleu)
Même lorsqu'ils ont été récemment reconstruits, ces bâtiments témoignent d'une occupation du sol

extrêmement extensive et inadéquate dans un centre urbain.

- Certains îlots sont exclusivement occupés par des maisons vétustes, construites sur de grandes parcelles, qui sont affectées au logement de hauts fonctionnaires et/ou des officiers affectés à Douala dans l'exercice de leurs fonctions. (en vert sur le plan). Ces îlots présentent une arborisation importante et constituent un cadre qui pourrait être beaucoup mieux valorisé
- Enfin certains îlots sont l'objet d'une occupation confuse, associant des constructions diverses (services publics, commerciaux, maisons privées, dans des états d'entretien allant jusqu'à la ruine. Cette situation se rencontre surtout dans la partie Nord du Plateau, entre la Place du Gouvernement et l'ancienne direction de Regifercam. Ce même type d'occupation se retrouve à l'est entre l'Avenue du Général de Gaulle, et la vallée de la Béséke, où cependant l'activité de construction est un peu plus notable, mais qui laisse subsister, en plein hypercentre, des îlots dans un état inacceptable (par exemple celui qui comprend les locaux de la

Fig. 65 – Occupation du sol sur le Plateau Joss (2011)



Fig. 66 – Bonanjo



Fig. 67 - Bonanjo



PJ, et les anciens hôtels Joss et Arcade). Ces quartiers « pourris » mais en voie de rénovation anarchique (sans plan d'ensemble, et sans unité dans les constructions nouvelles) font peser une grave menace sur le futur, car il est à craindre qu'ils ne soient remplacés l'un après l'autre sans plan d'ensemble et sa cohérence (en bistre sur la photo aérienne).

Il faut ajouter qu'une petite partie de ce Plateau, au Sud est occupée par des installations militaires proprement dites (Camp de la Valeur) ou par le GMI. Il est donc grand temps d'établir des règles de construction modernes par ce secteur central de la ville de Douala, et de les formaliser par un POS et un plan de secteur.

Conditions générales pour l'implantation du CBD

L'emplacement du CBD est un facteur important de son succès. Il doit réunir les conditions suivantes :

- Être proche des centres de décision (administration publique de haut niveau, guichet unique, Direction Régionale des impôts, etc.) et des grands services aux entreprises (banques, services financiers, assurances, direction du port). Ces éléments sont regroupés dans la partie centrale du plateau (en gros, dans le quadrilatère délimité par le Place du Gouvernement, l'immeuble CNPS et la Banque Centrale et les riverains Est de l'avenue de Gaulle.).
- Être facilement accessible à partir de l'ensemble de l'agglomération, mais plus particulièrement du centre-ville, de l'aéroport et du port, et des grands hôtels, mais à l'écart des trop grands flux de piétons, pour qu'un aménagement des espaces publics de qualité puisse être maintenu et la tranquillité assurée.
- Occuper un site agréable, au milieu de zones arborisées et offrant, si possible, une vue dégagée sur le Wouri et se prêtant à un aménagement paysager d'ensemble.

A ces conditions, il faut ajouter celle d'une relative facilité des opérations de regroupement et d'apurement foncier, car une décision rapide et un démarrage des travaux à court terme (2013) sont nécessaires à la crédibilité du projet.

D Principes d'aménagement pour les secteurs du plateau Joss et choix des secteurs adéquats pour le CBD

Les grands secteurs du Plateau Joss et leur potentiel d'aménagement

Cinq secteurs sites ont été étudiés sur la Plateau Joss. Ils sont décrits ci-après, puis comparés.

SECTEUR NORD.

Délimitation. Ce site comprend l'extrémité Nord du Plateau. Il comprend toute la zone située entre la Place du Gouvernement, l'immeuble dit du « Guichet Unique » et le bord Nord-Ouest du Plateau, l'hôtel de la Falaise, l'ancienne Regifercam et la Rue Surcouf. (Cf. plan).

Surface. Ce secteur couvre une surface brute (y compris les rues) de 38 ha environ.

Occupation du sol. Assez disparate, mais en général sans grande valeur, à l'exception de l'immeuble dit du « Guichet unique », (qui abrite la Direction du port, les armateurs les chargeurs, etc.) et de l'immeuble dit de OCPB. Immeubles à restaurer: Palais de Justice, Pagode, Chambre de Commerce ; éventuellement un ou deux bâtiments datant de la colonisation allemande.

Foncier. Probablement assez fort mélange de droits et de concessions à des privés. Difficultés probablement assez grandes pour réunir et apurer la plateforme nécessaire de 10 ha en première étape.

Environnement. Bonne accessibilité à partir de la vallée de la Besséké. Proximité immédiate des grands services administratifs et des banques. Proximité du mall commercial en cours de construction.

Possibilités d'extension. Ce site pourrait difficilement être étendu, mais il entraînerait probablement la réhabilitation et la modernisation du centre adjacent (entre les rues Joss, French, l'avenue De Gaulle et le Bd de la Besséké) au fur et à mesure des initiatives privées.

SECTEUR OUEST

Délimitation. Le site comprend l'espace entre la Résidence et le Siège de la Région (non compris), la rue de l'Hôpital et le rebord Ouest du Plateau, et le consulat de France (non compris)

Surface. Environ 19 ha

Occupation du sol. Ce site est presque entièrement occupé par des services administratifs, Ministères du Plan et Aménagement du Territoire, de la Santé, de l'Agriculture, de la Jeunesse et des Sports, un tribunal, une annexe de la Direction des Douanes, etc. Tous ces bâtiments administratifs ont une faible hauteur (maximum R+1) et occupent des bâtiments plutôt anciens, modestes et certains en très mauvais état.

Leur reconstruction est prévisible au cours des 10 prochaines années, mais il faut absolument éviter qu'à l'instar du Minpat, ils consacrent une occupation du sol aussi extensive lors de cette reconstruction. Les résidences privées de qualité bordent la limite Ouest du Plateau. Si c'était le désir des propriétaires, elles pourraient être exclues du périmètre et confortées réglementairement en zone de villas (à faible densité)

Foncier. La quasi-totalité du site est propriété de

Fig. 68. Bonanjo



l'Etat⁵. La réservation d'une assiette foncière est une décision purement administrative, sans implication de propriétaires privés ou avec une très faible implication des propriétaires en limite Ouest. Elle demande cependant une coordination assez difficile entre Ministères, car il faudrait admettre que tous les services publics soient délocalisés simultanément et relogés dans un seul immeuble.

Environnement. L'accessibilité actuelle est moyenne. Proximité immédiate des services administratifs Régionaux et Municipaux. Proximité des hôtels existants. Site calme, entouré de zones affectées à la résidence, de faible densité et abondamment arborisé.

Possibilités d'extension. Cette zone pourrait être étendue vers l'Est par inclusion des îlots occupés par des résidences de fonctionnaires et d'officiers.

SECTEUR SUD

Délimitation. Le secteur Sud est localisé de part et d'autre de l'avenue de Verdun, entre l'avenue du Général de Gaulle et les hôtels Méridiens et Sawa. L'intérêt de cette zone est une bonne accessibilité et la proximité des hôtels (bien que ceux-ci soient aujourd'hui dans un état très médiocre et qu'ils devraient être restaurés ou même reconstruits pour se mettre au niveau attendu).

Surface. 18 ha

Occupation du sol. Ces terrains sont occupés par les logements de fonctionnaires et surtout d'officiers, et par diverses installations sociales au profit des militaires (Hôtel des Officiers, par exemple). Les bâtiments sont anciens et, pour une bonne partie, dans un état d'entretien médiocre. Au Sud de l'avenue, une partie est utilisée par un parking ou un terrain vague devant l'entrée du « Camp de la valeur », puis par un club de tennis (statut de propriété incertain) et les services de l'immigration dans des locaux anciens en mauvais état et de faible densité.

Foncier. La quasi-totalité du terrain est propriété de l'Etat.

Environnement. Actuellement l'environnement est assez dégradé au Sud de l'avenue de Verdun, mais assez agréable au Nord (parcelles de grandes dimensions généreusement arborisées).

Possibilités d'extension. Ce site offre des possibilités d'extension plus au Nord dans la direction du bâtiment de la CNPS sur des îlots affectés aux fonctionnaires et officiers, qui devraient naturellement être relogés sur place, mais d'une façon à la fois plus confortable et moins extensive.

SECTEUR EST

Délimitation. Ce secteur comprend une bonne partie

du versant Est du plateau entre l'avenue du Général de Gaulle et la vallée de la Besséké.

Surface. 21 ha, dans le périmètre délimité sur le plan, avec des possibilités d'extension au Nord et au Sud

Occupation du sol. C'est une zone d'habitat assez mélangé, avec une prédominance de villas, plutôt anciennes, mais dans laquelle quelques amorces de densification sont perceptibles.

Foncier. Assez mal connu, mais mélangé. Des terrains titrés voisinent avec des terrains concédés.

Environnement. Favorable, avec une bonne accessibilité.

Possibilités d'extension. Ce secteur est largement suffisant pour un CBD, mais pourrait être étendu vers le Nord et le Sud, avec probablement des difficultés croissantes pour réunir et remembrer le foncier.

SECTEUR DU CENTRE ADMINISTRATIF ET MONUMENTAL

Ce secteur a une fonction particulière. Il comprend la place du Gouvernement et des bâtiments publics prestigieux (bien qu'en état médiocre) : la Résidence Présidentielle, le Siège de la Région du Littoral, la Sous-Préfecture, l'Hôtel de ville, la BDEAC, ainsi que de grandes administrations et la plupart des Directions des grandes Banques. Sa vocation est de rester le centre administratif et monumental de la métropole, et d'être progressivement réhabilité et restauré pour prendre progressivement l'aspect et les fonctions attendus dans le centre de la capitale économique.

REMARQUES GÉNÉRALES

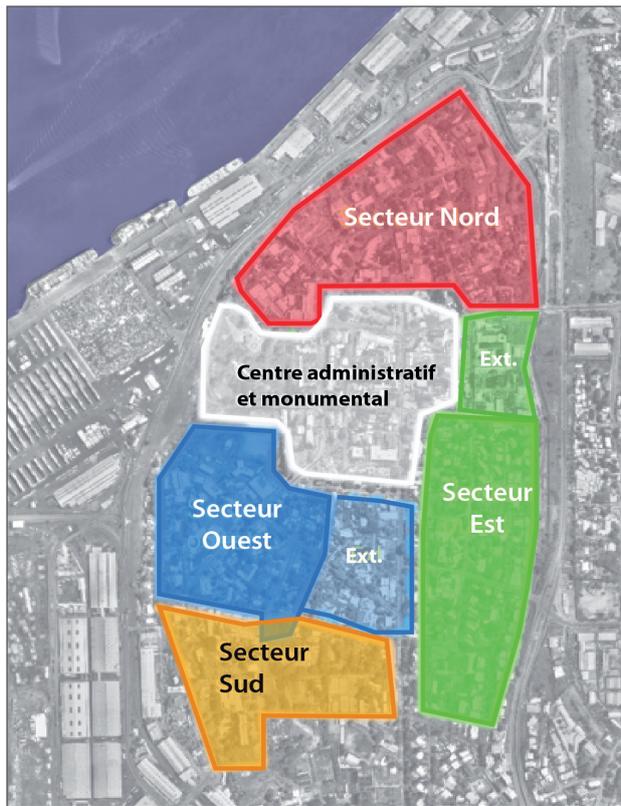
L'analyse détaillée de l'occupation du sol et du statut foncier montre d'abord que ce dernier est assez mal connu, et probablement un peu désordonné dans la partie Nord du Plateau Joss, caractérisé par un mélange de bâtiments de 4-5 niveaux, probablement construits sur (a) des parcelles titrées au nom de propriétaires privés, de services publics occupant des bâtiments vétustes et, (b) des parcelles visiblement en attente d'une valorisation, en très mauvais état, voire en ruine, ou occupées par des constructions provisoires et des cabanes tout à fait inacceptables dans un centre urbain.

Il sera, selon toute probabilité, très difficile de remembrer une surface suffisante dans cette zone, qui devrait plutôt être pilotée, au cours des années, par des dispositions réglementaires imposant une reconstruction conforme aux exigences de fonctionnalité (distance aux limites, CUS limité à 0,5 au maximum, prise en charge du parcage des voitures sur les parcelles, etc.) et une réglementation rigoureuse des terrains non bâtis (interdiction des constructions précaires, des cabanes, et obligation de clôturer et d'entretenir les clôtures).

Dans la partie Sud (au Sud de l'alignement entre le Sud

⁵ Sur la base des informations fournies, mais en l'absence de mappe cadastrale mise à jour.

Fig. 69 - Localiser un CBD sur le plateau de Joss



de la Résidence Présidentielle, le Siège de la Région et l'avenue du Général de Gaulle), les statuts d'occupation et de propriété sont beaucoup plus clairs : les terrains sont propriétés de l'Etat (titre 3625 affecté au logement de fonctionnaires et d'officiers et à divers Services publics, Délégations ministérielles et à l'Armée). Il y a très peu de constructions nouvelles et aucun signe d'intensification de l'usage du sol. Le regroupement de terrains est donc juridiquement plus facile (la majorité appartient à l'Etat), mais administrativement difficile, car elle implique la nécessité de coordonner le déménagement et le relogement de nombreux services publics ou d'occupants. Cet espace qui constitue par sa position l'hypercentre de la métropole est occupé de manière tout à fait inadéquate, et le refus de valoriser les terrains de l'Etat, là où ils sont abondants, pénalise fortement l'agglomération, car les possibilités d'action dans les autres quartiers sont réduites, faute de foncier public.

On se trouve donc dans une situation paradoxale où la Puissance publique se plaint de ne pas pouvoir intervenir à l'Est de la Besséké, faute de maîtrise foncière, et ne valorise nullement les terrains abondants qu'elle possède en grande quantité, à l'Ouest de la même vallée. *La zone où devrait se développer l'hypercentre de Douala et de son aire métropolitaine est ainsi « stérilisée » par l'impuissance à mettre en valeur de façon raisonnable le foncier public !*

Il est clair qu'à moyen et long terme (20 ans), période envisagée par le PDU, cette situation devra inévitablement changer. La localisation et le développement du CBD sont une manière d'amorcer cette évolution sous une forme, qui ne sollicite de l'Etat, que la mise à disposition d'un terrain de quelques ha (5 à 10)⁶ et de la CUD, que l'élaboration d'un plan de secteur⁷.

E. Proposition de localisation du CBD

Choix du site

Compte tenu des éléments analysés précédemment, on voit que, sur les 4 secteurs (à l'exception de la zone du centre administratif et monumental), un seul paraît convenable pour une réalisation rapide et une décision claire : celui du secteur Ouest. En effet :

- **Secteur Nord.** Il est très favorablement placé, près du port, d'un mall commercial et construction, et sur un site, qui, une fois réaménagé serait très agréable et offrirait une vue panoramique sur le Wouri. Ce site est suffisamment grand pour satisfaire aux besoins estimés jusqu'en 2030. Il peut être considéré comme le plus favorable pour installer un centre d'affaires prestigieux,

En revanche, il sera extrêmement difficile de procéder à l'aménagement foncier, car il est déjà l'objet de droit assez confus et de tendances spéculatives. On peut estimer qu'il faudrait au moins 5 ans pour se mettre d'accord sur une action conforme au décret 2008-0738 PM et pouvoir commencer l'opération proprement dite. Ce site ne conviendrait donc pas au CBD et devrait faire l'objet d'une réhabilitation progressive orientée par un règlement d'urbanisme exigeant.

- **Secteur Est.** Il est moins favorablement placé, sur un site moins prestigieux et moins agréable. La disposition du CBD dans un creux n'est pas optimale. Ce site serait possible, mais avec les mêmes contraintes (au moins) que le secteur Nord sur le plan foncier. Les constructions autorisées récemment dans cette zone ne sont pas compatibles avec la fonction dévolue au CBD et constituent un obstacle de taille à l'aménagement foncier. Ce secteur devrait être régi par le même type de règlement que le secteur Nord.

- **Secteur Sud.** Il est favorablement situé, mais l'aménagement foncier y serait extrêmement difficile, et l'environnement immédiat peu propice à un CBD, qui devrait générer un trafic important et notamment de visiteurs étrangers (installations militaires).

- **Secteur Ouest.** Il occupe un site assez agréable en bordure du Plateau, avec une vue dégagée sur le Wouri.

⁶ Conformité avec le décret 2008-0738 PM sur l'aménagement foncier.
⁷ Selon les articles 41 et suivants de la loi 2004/003 régissant l'urbanisme au Cameroun.

En revanche, c'est le moins facilement accessible des quatre secteurs considérés et il devrait être relié à la grande voirie par une ou deux avenues à créer. Ce site serait retenu essentiellement parce qu'il semble le plus facile à retenir, tous les terrains (ou presque) étant occupés par des services publics, logés dans des bâtiments sans valeur immobilière ni patrimoniale. Il a une surface largement suffisante pour accueillir le CBD.

La proposition est donc la suivante :

- Retenir le secteur Ouest pour y installer le CBD

après réaménagement foncier et élaboration d'un Plan de Secteur.

- Organiser le secteur centre par un Plan de Secteur. En attendant son élaboration geler toute demande de permis de construire
- Régler et orienter les secteurs Nord, Sud et Est par le biais d'un règlement d'urbanisme.
- Geler toute nouvelle construction sur les terrains relevant du titre 3625 jusqu'à l'adoption du POS (ou de plans de secteurs) concrétisant les orientations à moyen et long terme.

Fig. 70– Zone proposée pour le «Central Business District» (CBD)



2. CRÉER UNE ZONE LOGISTIQUE AU CONTACT DU PORT, DE L'AÉROPORT ET DU CENTRE VILLE

A. Assurer la cohérence avec la Stratégie définie dans le CDS

Pour orienter l'avenir économique et urbanistique de l'agglomération, la Stratégie de développement urbain (CDS) a identifié dix axes importants, dont la création et l'équipement d'une zone logistique moderne. On rappellera donc la justification (Encadré 14) et la fonction de cette zone logistique, les caractéristiques de sa localisation, la délimitation des terrains qui seraient concernés et les dispositions réglementaires proposées.

B. Localisation et caractéristiques technico-économiques d'une zone logistique moderne

Une zone logistique moderne doit remplir un certain nombre de conditions techniques et économiques.

- La zone doit être aussi proche que possible du port pour minimiser les ruptures de charge et le trafic urbain.
- Elle doit comprendre une partie sous douane (pour favoriser les activités de réexportation en cas de dégroupage de cargaisons). Cette fonction ne sera pas très développée à Douala à cause des contraintes du chenal, qui font que le dégroupage se fait en amont dans d'autres ports plus accessibles. En revanche,

Encadré 15

Justification de la zone logistique

L'agglomération de Douala doit sa croissance et son rayonnement économique à sa fonction logistique ; interface quasi unique entre les transports maritimes et terrestres pour le Cameroun, le Tchad, la RCA et une partie du Congo.

Cette fonction est actuellement exercée dans des conditions plutôt difficiles avec des équipements et des infrastructures partiellement désuètes. Les inconvénients de cette situation sont énumérés dans le rapport sur le diagnostic, à savoir :

- Encombrement de la zone portuaire, en partie parce que les magasins servent de dépôt durable à certaines entreprises d'import et export, incapables de trouver en ville des terrains et des bâtiments appropriés à ces activités ;
- Mauvaises conditions de stockage dans et hors du port ;
- Encombrement des réseaux du centre-ville et des accès aux zones industrielles par un trafic lourd, y compris des conteneurs qui n'ont pas leur place sur des réseaux urbains ;
- Parcage et chargement des camions TIR dans des conditions inadéquates (sur des terrains vagues) le long de l'axe lourd (surtout à l'entrée Est, et souvent dans le centre urbain) ;
- Faible développement des activités logistiques proprement dites (conditionnement, groupage et dégroupage des envois, recherche des meilleures chaînes et filières logistiques). Ces activités sont réservées aux grandes entreprises qui les organisent pour leurs produits, mais sont encore élémentaires et coûteuses pour les moyennes entreprises, qui les organisent elles-mêmes de façon peu professionnelle.

Ces défauts ont été occultés pendant un certain temps parce que les entreprises souffraient de contraintes encore plus importantes, mais elles pèsent assez fort sur la compétitivité (une étude de la Banque mondiale montre que le coût de livraison d'un conteneur venant d'Europe et livré en ville de Douala (hors du port) est comparable au coût vers Ouagadougou, capitale enclavée et éloignée des ports). Il y a donc un fort gain de compétitivité à réaliser en rationalisant les opérations de logistique sur un site adéquat, spécialisé, adapté aux techniques modernes de conditionnement et de manutention et disposant des équipements de télécommunications nécessaires à l'optimisation de la fonction logistique internationale.

Une ville port comme Douala, doublée de la principale zone de production industrielle du Cameroun, devra disposer dans 5 ans, d'une plateforme logistique compétitive. Une telle plateforme n'est pas simplement un terrain réservé et doté d'infrastructures minimales, mais une zone d'activité spécialisée, disposant d'un équipement ad hoc, et faisant l'objet d'une gestion centralisée pour toutes les fonctions qui peuvent être « mutualisées » (entretien, gestion des infrastructures communes, voirie interne, éclairage, assainissement, nettoyage, sécurité incendie et accidents chimiques, gardiennage, promotion et publicité institutionnelle, extension, location de matériel et de bâtiments, mise à disposition temporaire d'entrepôt sous forme de location de courte durée ou prise en charge par des entreprises privées spécialisées de produits demandant des conditions de stockage spécifiques, fourniture de services, entretien maintenance du matériel des autres entreprises, réparation de véhicules, et de matériel de manutention). Une zone logistique moderne n'est donc pas seulement un site avec des infrastructures banales mais une véritable entreprise de fourniture de services. C'est pourquoi il s'agit par excellence d'une entreprise, qui devrait être réalisée en partenariat public-privé (PPP).

Depuis la rédaction de ce texte, en 2009, l'option de réaliser le port en eau profonde de Kribi a été prise et le chantier est lancé. Il est donc probable que, dans 5 ans, une grande partie du trafic arrivant à Douala, pour alimenter sa population et ses industries, sera débarqué à Kribi et parviendra dans la métropole économique par voie de terre depuis le port en eau profonde (axe lourd et voie ferrée). Le volume sera peut-être moins important, car les exportations venant de l'arrière-pays seront dirigées vers Kribi depuis Edéa. En revanche, si on veut éviter la lente asphyxie des activités industrielles de Douala, il est important que la chaîne logistique reliant la ville au Cameroun et au port de Kribi soit fortement améliorée, car la situation de monopole, dont la ville jouit encore aujourd'hui, aura disparu.

La construction du port de Kribi imposera donc une amélioration de la compétitivité de toute la chaîne logistique vers et à partir de la ville. Les surcoûts et les retards, qui sont aujourd'hui compensés par la situation de monopole, ne seront plus acceptables, car ils grèveront directement la capacité concurrentielle de la ville face à Kribi.

Fig. 71 - Desserte et stockage dans la zone de l'arrière port

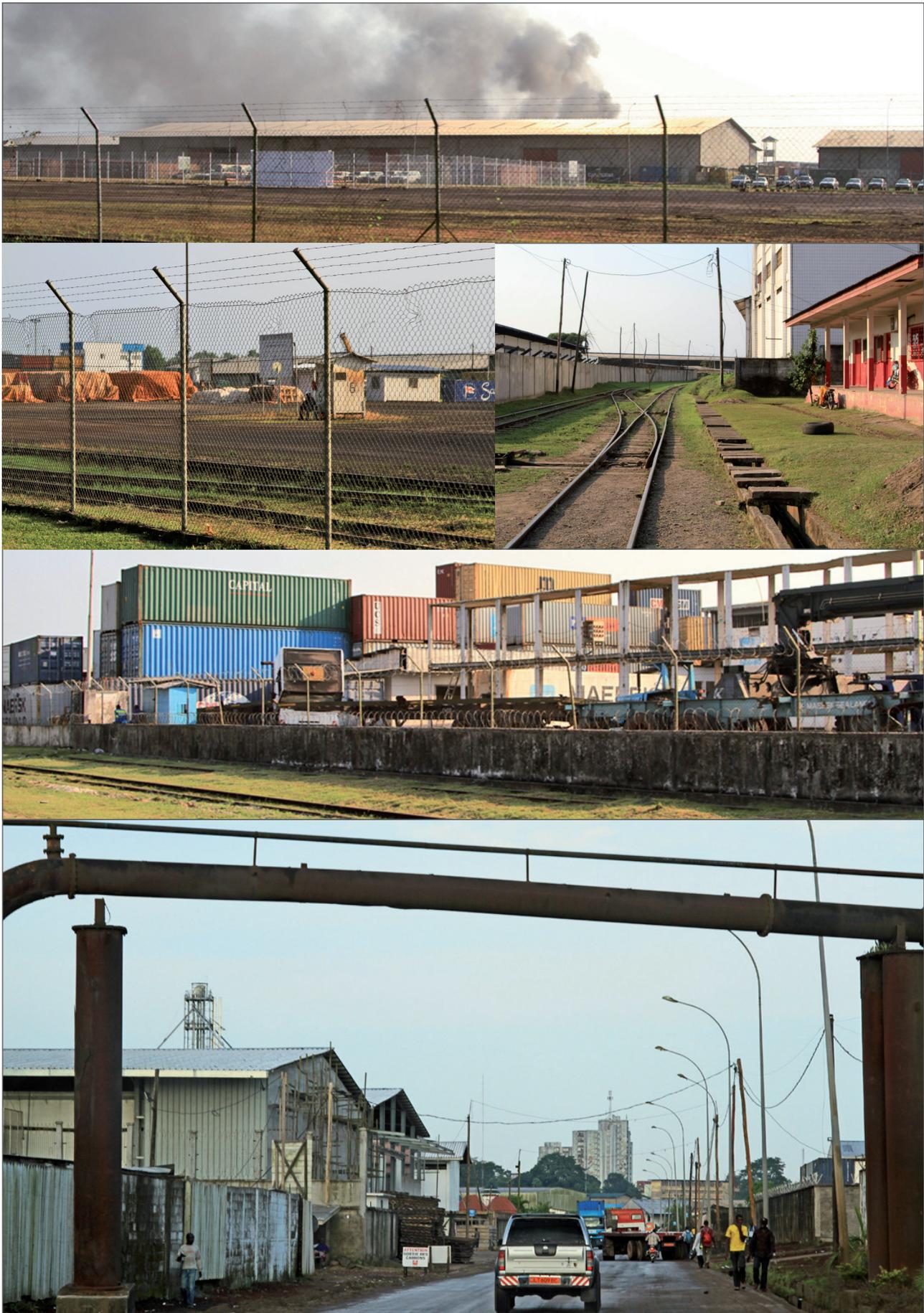
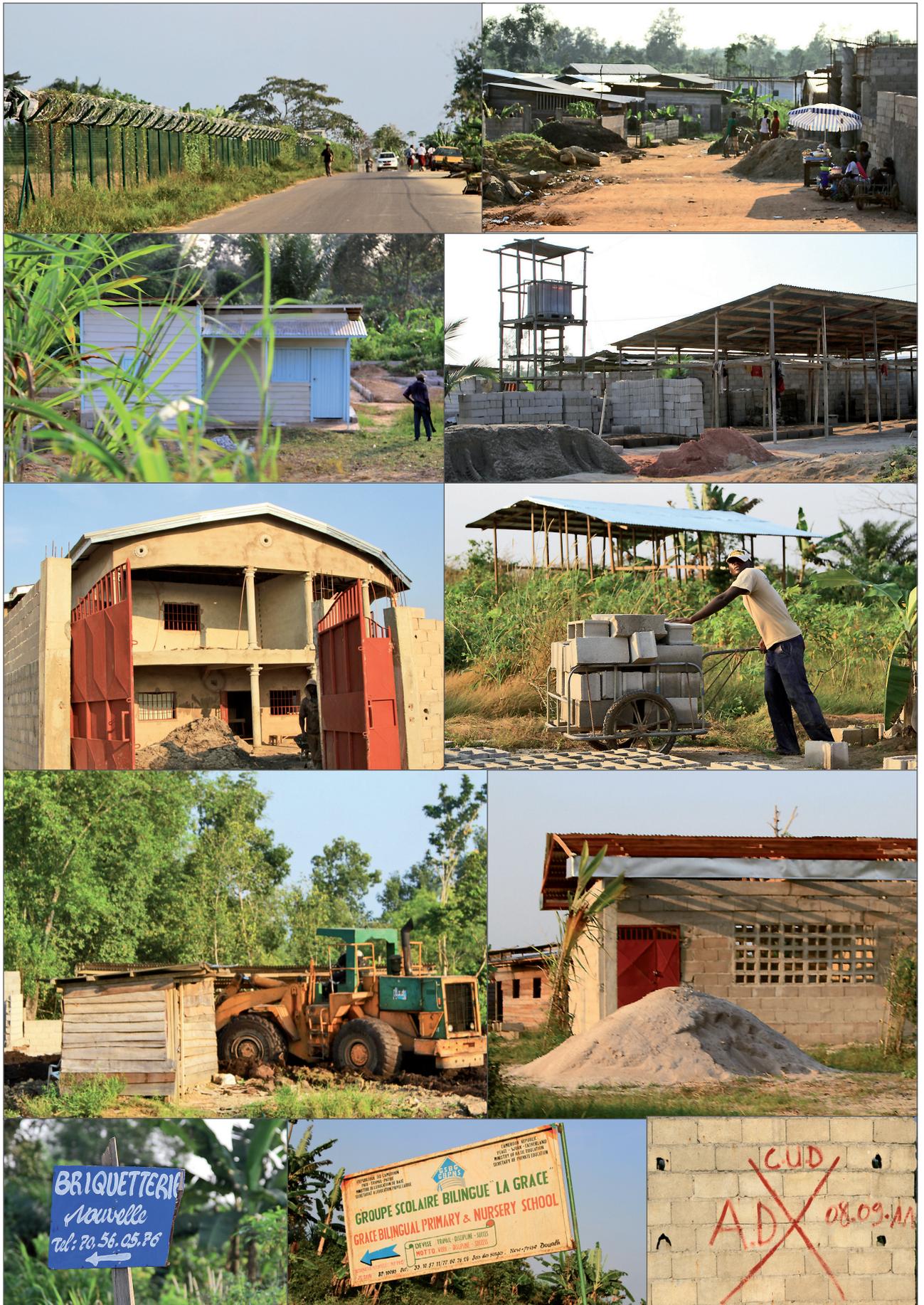


Fig. 72 - Zone du " Bois des singes "



il faut prévoir une activité de groupage/dégroupage par rapport aux transports terrestres exportant ou important du Tchad de la RCA et du Congo de produits à forte valeur ajoutée de faible volume. Ces deux parties doivent être accessibles aux moyens de transports terrestres (route et rail), mais avec des modalités de contrôle différentes,

- Le stockage des camions doit être à proximité immédiate de la zone logistique, sur une plateforme moins bien équipée mais disposant des services pour les véhicules et le personnel.
- Une partie de la zone, probablement plutôt hors douane, doit pouvoir supporter des entrepôts modernes à gestion automatisées (racks et élévateurs), ce qui suppose des terrains supportant de fortes contraintes de pression (5 tonnes/m²) et de parcelles horizontales de grandes dimensions (au moins un hectare selon les normes actuelles, qui augmenteront vraisemblablement).
- Enfin, cette plateforme devrait conserver tout son intérêt après la construction du port en eau profonde de Kribi, c'est-à-dire rester très accessible depuis l'entrée Est par les transports terrestres (rail et route).
- Sa surface ne devrait pas être inférieure à 100 ha, réalisable évidemment par phases successives en fonction de la demande.
- Enfin, comme une grande partie des marchandises traitées dans cette zone logistique seront à destination (ou en provenance) de Douala, il serait bon qu'elle occupe une position proche de la ville et intermédiaire entre le port et les zones d'activités urbaines⁸.

Ces conditions conduisent à penser que cette zone devrait être localisée dans la dépression de Sawa, dans la zone affectée à l'extension du port et au Sud de l'aéroport. Cet emplacement est stratégique, car la zone doit pouvoir fonctionner aussi bien avec le port de Douala, qu'en relation avec les transports venant de Kribi par voie terrestre. En effet, même après la construction du port de Kribi, une partie du trafic continuera à utiliser, au moins pendant quelques années de transition, le port actuel de la capitale économique. Aucun autre site de l'agglomération ne présente cette possibilité.

On ajoute à cette liste de conditions le fait que cette zone devrait aussi pouvoir accueillir des entreprises industrielles sur une partie de son territoire, car il est probable que ces activités trouveront de moins en moins facilement place dans le tissu urbain de Douala, où elles sont très handicapées par les faibles performances des réseaux de transport. Il est probable que, dans 5 ans (10 ans au maximum), le transport de conteneurs ne

pourra plus être autorisé dans les rues de Douala, ce qui renchérra encore les frais logistiques des entreprises situées dans la partie centrale de la ville et les incitera à se délocaliser.

D. Caractéristiques du site choisi et occupation du sol actuelle

Le site répondant le mieux aux exigences de cette zone logistique est la « plaine » qui borde le plateau de Douala au Sud, jusqu'aux rives de la « crique Docteur » entre le port actuel et ce qu'il reste du « Bois des Singes », au droit de l'extrémité Est de l'aéroport. Ce site est délimité du côté de la ville par un escarpement assez marqué d'une vingtaine de mètres, puis par la limite Sud de l'aéroport. Du côté Sud, le terrain s'abaisse progressivement vers la mangrove et devient de plus en plus inondable. Une zone de bas-fonds, occupée par un lac temporaire, vient interrompre cette plaine vers la route qui conduit à Youpwé. A sa limite Est, le site est interrompu par l'embouchure de deux cours d'eau devenus les drains principaux des quartiers de Nylon et Ndogpassi, extrêmement pollués. Sa surface approximative est de l'ordre de 340 ha, dont environ la moitié, au moins est inutilisable en raison de la faible altitude et des nappes affleurantes. Il est traversé par plusieurs effluents drainant les eaux pluviales du plateau.

La partie la plus basse, proche de la crique Docteur est actuellement impropre à recevoir une activité logistique moderne (nappe phréatique sub-affleurante, faible portance des terrains).

L'occupation actuelle du sol est encore assez peu dense. On distingue les formes d'occupation suivantes :

Arrière port (Zone 1)

Cette zone, dont la gestion foncière est confiée au PAD est déjà occupée par des installations logistiques sommairement équipées, avec un réseau de voirie secondaire très médiocre pour l'accès aux parcelles les plus éloignées de la route. Les parties occupées se localisent près de la route goudronnée qui longe les installations portuaires et se termine vers la Base de la Marine

Le terrain se prolonge sur environ un kilomètre vers l'Est. Il est actuellement peu construit et, dans une moindre mesure, le long de la route qui conduit vers le village de Mboussa Essengué et le long de l'axe lourd. Cette vaste zone est disponible jusqu'au cours d'eau qui sort de la vallée de la Besséké. Selon l'observation directe, ces terrains sont constructibles moyennant un remblayage d'environ 1 mètre. La portance des sols est manifestement assez faible, et pour des activités logistiques intensives (entrepôts modernes de 11 mètres de hauteur avec « racks » il faudra sans doute prévoir des fondations spéciales ou des radiers).

A long terme, cette plate-forme devrait être affectée à

⁸ CDS - Cities Alliance - AFD - Urbanplan . pp. 130-131.

des activités logistiques. A court et moyen terme, il est conseillé de ne mettre en zones constructibles que les plus proches de l'axe lourd et de la voie bordant et port. (15 env ha) .

Zone littorale (Zone 2)

Cette zone est extrêmement humide et peu favorable à une activité industrielle ou logistique. Elle est actuellement occupée par des cabanons et restaurants (en partie sur pilotis en bordure de la crique, et par un village spontané extrêmement sous équipé et insalubre. Cette bande littorale devrait être affectée en zone verte et loisirs, à long terme, et à court terme en zone verte de loisirs, avec possibilité de construire des installations légères compatible avec la fonction de loisirs, à l'exclusion de tout habitat pérenne.

Zone comprise entre le cours inférieur de la Besséké et Youpwé (Zone 3)

Dans sa plus grande partie cette zone est inondable et devrait être conservée en zone de non bâtir. Seule une bande parallèle à l'axe lourd, (3 a) est utilisable et pourrait être affectée en zone d'activités logistiques (env. 15 ha). La station Tradex se trouve dans cette zone.

Zone de Youppwe (Zone 4)

Cette zone est occupée essentiellement par le village sous équipé de Youpwé, en très mauvais état et situation insalubre. Quelques équipements publics (fourrière de la CUD et école primaire) se trouvent sur la partie la plus haute, près des échangeurs avec l'axe lourd. Tout ce secteur nécessiterait d'être restructuré.

Zone au Sud de l'aéroport (Zone 5)

Cette zone comprend une partie basse inondable (5b) et

une partie haute (5 a), située sur une terrasse entre 5 et 15 mètres d'altitude. La partie haute, difficile d'accès, est longtemps restée libre de constructions, mais depuis 2011, elle est soumise à une occupation continue d'habitat sommaire, qui se durcifie progressivement. On y voit même surgir quelques équipements collectifs (petite école privée) qui anticipent sur un développement rapide et désordonné.

Il est hautement regrettable que les Pouvoirs publics n'aient pu empêcher cette occupation « sauvage », au moins pour sauvegarder le tracé des voies d'accès et des équipements principaux. La distribution et l'affectation des terres se fait par les chefs coutumiers, et selon indications orales reçues sur place, les parcelles ne sont pas titrées. Cette zone située en limite sud de l'aéroport devrait être affectée à des activités industrielles et logistiques et être desservie par une voie importante la reliant à l'axe lourd à l'Est et à l'ouest. La largeur utile moyenne, à partir de la clôture de l'aéroport ne dépasse pas 500 mètres.

Le raccordement ouest, vers l'échangeur existant, est relativement aisé. En revanche, le raccordement indispensable pour atteindre le pont sur la Dibamba nécessitera un ouvrage important sur le drain dit « de la Shell » (qui évacue les eaux pluviales et usées des quartiers de Nylon et Ndogpassi) puis la libération d'une emprise d'au moins trente mètres dans des quartiers irréguliers mais densément construits.

La partie basse (5 a) devrait être classée en zone non aedificandi

E. Propositions de zonage

Anciens projets

On rappellera que cette zone a fait l'objet de différents

Fig. 73 – Les différents types de zones entre le Port et le Bois des Singes



projets évoqués ci-dessus. Ainsi, le SDAU de 1983 prévoyait déjà des zones d'activités et un axe routier au Sud de l'aéroport, reliée à l'axe lourd à ses extrémités Est et Ouest. Les principes d'aménagement ont été repris par le CDS en 2009. Entre temps, cette zone avait fait l'objet du projet touristique et urbain «Sawa Beach »; assez peu adapté au climat pluvieux de Douala, il impliquait de grands travaux de terrassement, visait une clientèle balnéaire de séjour, mais n'a pas pu trouver de financement et s'est arrêté au stade de l'avant-projet. Sur le terrain, on constate que la partie proche du port occupée par des installations logistiques qui, bien que sommaires, confirment le besoin de terrains pour de telles activités. Dans la partie à l'Est de Youpwé, l'occupation ne fait que commencer, et il serait encore temps de prévoir au moins le tracé d'un futur axe de transports (route et chemine de fer) et de faire respecter l'alignement nécessaire, car les habitants, très mal desservis par une piste difficile en saison humide accueilleraient sans doute favorablement toute initiative leur permettant d'espérer une route bitumée dans quelques années. En outre, la valeur immobilière est encore très basse, la plupart des implantations étant en début de chantier.

Proposition de zonage

LES « ZONES LOGISTIQUES ET INDUSTRIELLES » (ZLI)

La zone logistique et industrielle principale (ZLI 1) pourrait être délimitée en arrière du port, dans le prolongement des installations actuelles d'entreposage de conteneurs, en évitant de se rapprocher des zones littorales, trop humides et plus défavorable du point de vue géotechnique.

La zone en cours d'extension le long de l'axe lourd, pourrait être élargie au Sud et être étendue en direction de l'accès à Youpwé, tout en évitant les bas-fonds qui entourent ce village,

A court terme, on disposerait ainsi d'une zone d'activités logistiques et industrielles de 195 ha, dont environ 85 déjà occupés par des installations de cette nature, et 110 disponibles pour l'extension. Cela serait suffisant pour une période de 10 à 15 ans, selon les prévisions de besoins faites dans l'étude du CDS.

A plus long terme, cette grande zone logistique et industrielle pourrait être étendue vers l'Est, à peu près jusqu'aux bas-fonds qui bordent le cours de la Besséké. Une surface supplémentaire de l'ordre de 75 ha pourrait être affectée pour le moyen et long terme.

Ces zones présentent l'avantage de pouvoir être desservie, au moins dans un premier temps, par l'axe lourd existant et dont le réaménagement engagé devrait augmenter la capacité.

A plus long terme, la zone dite du « Bois des Singes » pourrait être affectée à la même fonction. *Sa mise en valeur pour la logistique et l'industrie dépend cependant de la construction d'une route de grande capacité au Sud de l'aéroport et d'un accès ferroviaire.* Le schéma retenu pour le long terme repose sur les hypothèses ambitieuses de l'étude prospective « Cameroun 2035 ».

Dans ce scénario, la voie ferrée desservant le port en eau profonde de Kribi serait construite à écartement normal vers Edéa et Yaoundé. Une bretelle au même écartement devra être construite vers Douala. Or, le passage de l'écartement métrique à l'écartement normal ne peut pas se faire facilement sur le même tracé,

Fig. 74 – Plan de zonage



car il faut élargir les ouvrages d'art et surtout changer toutes les traverses, ce qui est quasi impossible en maintenant l'exploitation. Il est donc très vraisemblable que, si cette construction se réalise, elle suivra à peu près l'axe lourd et entrera dans Douala par un pont ferroviaire parallèle au pont de l'axe lourd. Dans ces conditions la liaison vers le port se fera par le Sud de l'aéroport. Il est donc judicieux de réserver dans cette zone une emprise de l'ordre de 40 mètres, pour la route et la voie ferrée.

Dans l'hypothèse où ce projet de reconstruction du réseau à l'écartement normal ne se réaliserait pas, un embranchement de la voie devrait être possible à l'Est de l'aéroport et se prolonger jusqu'au port par le Bois des Singes et Youpwé. Le tracé schématique imaginé dans le SDAU de 1983 pourrait être repris dans le futur PDU. .

La zone du Bois de Singes (partie supérieure) pourrait ainsi accueillir une zone logistique et industrielle (ZLI 3) de 80 ha bruts, dont il faudrait défalquer l'emprise de la voie ferrée et de la route, estimée à 12 ha (3 000 mètres de longueur sur 40 de largeur).

LES ZONES DE RESTRUCTURATION DE VILLAGES

Dans ce périmètre, les villages de Youpwé et Mboussa Essengue sont extrêmement sous équipés et insalubres : L'extension de ces deux zones d'habitat devrait être évitée, car les terrains des alentours sont encore plus insalubres et plus inondables. Il conviendrait donc d'y interdire toute construction nouvelle dans ces sites et d'élaborer des plans de restructuration pour en favoriser la réhabilitation et l'assainissement.

ZONES NON AEDIFICANDI

Le reste du territoire est occupé par bas-fonds et marécages, parfois par des lacs temporaires (dont l'étendue varie selon la pluviosité). Ces terrains sont tout à fait impropres à l'habitat. Il ne faut donc plus y accorder aucun permis de construire ou même d'implanter. Ce sont des zones qui devraient normalement être classées en protection de la nature et mises à l'abri de tous rejets de déchets. Le site de dépotage des camions vidangeurs du Bois des Singes devrait être fermé et déplacé vers un endroit écologiquement moins sensible.

III. Les éléments clés du Plan Directeur

1. GRANDE MAILLE DE VOIRIE : STRUCTURER EXTENSIONS ET VILLE ACTUELLE

Le SDAU de 1983, non approuvé mais respecté en partie, proposait les tracés d'un réseau hyper-structurant, mais n'indiquait pas le tracé de voies permettant de structurer les zones d'extension⁹, ce que des documents complémentaires auraient dû préciser par la suite. Faute de ces indications, les lotissements implantés au cours des dernières années, notamment à l'Est de la ville, ont cherché à exploiter ici et là des terrains correspondant à des titres fonciers, sans rechercher les liaisons inter quartiers, qui permettraient de mieux les desservir et de faire bénéficier des services urbains, leurs futures populations. Généralement, ces lotissements se « tournent le dos », les voies importantes des uns n'aboutissant pas dans le prolongement de celles des autres.

Aussi est-il proposé de relier ces futurs quartiers par un système de voiries primaires espacées d'un à deux kilomètres et formant ainsi une « grande maille » d'environ 100 hectares. Le tracé de ses voies obéit aux impératifs du relief et, dans la mesure du possible, cherche à se caler sur les projets de lotissements; ce tracé est « continu » de façon à assurer la fluidité des échanges.

Cette proposition ne concerne pas seulement les extensions; elle doit toucher l'ensemble de la ville et faire en sorte que tous les habitants soient localisés à moins de

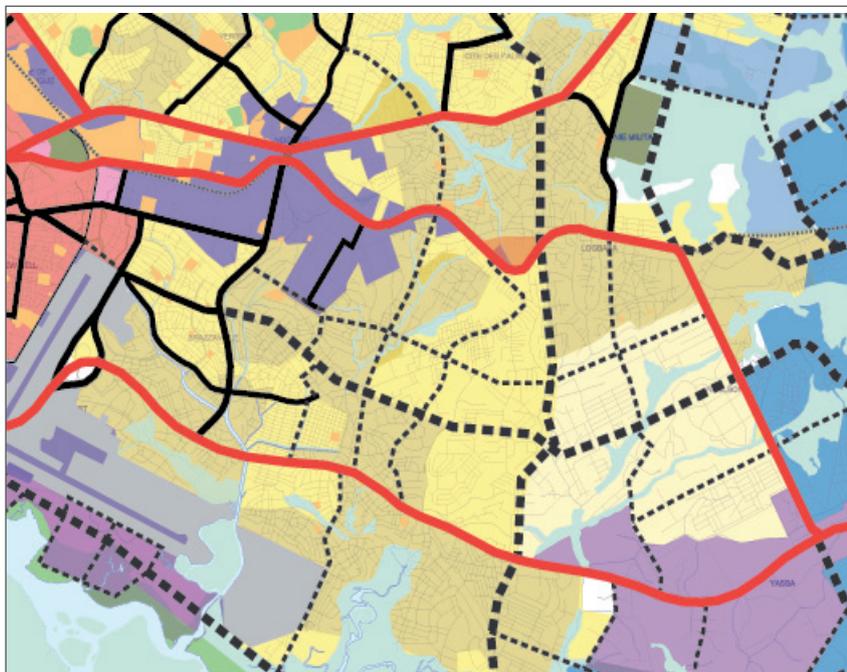
⁹ Le SDAU a tracé les grandes lignes du développement ; des documents plus précis (Plan Directeur Local) devaient définir par exemple le tracé des voies secondaires. Or ces documents élaborés seulement pour quelques zones (PDL de Douala Ouest) n'ont pas fait l'objet d'approbation. Ils n'ont donc pas pu guider l'implantation d'opérations et lotissements

1000 m. d'une voie structurante, sur laquelle ils trouveront un moyen de transport en commun autre que le moto-taxi.

Pour mettre en place cette grande maille, trois types d'intervention doivent se conjuguer :

- Ouvrir et/ou réhabiliter des voies dans la ville actuelle,
- Restructurer les extensions déjà engagées par des plans de lotissements, non encore occupés,
- Prévenir l'implantation des futurs lotissements, dans les zones ouvertes à l'urbanisation. **A.**

Fig. 75 – Ouverture de voies dans les quartiers : principes du SDAU



Ouvrir, ou réhabiliter des voies dans la ville construite.

L'étouffement de la ville actuelle par un trafic important concentré sur un réseau trop faible de voies et de nombreux carrefours d'étranglement, et l'enclavement des habitants de certains quartiers, un des axes d'intervention les plus importants des conclusions du CDS,

conduisent à la nécessité de restaurer dans la ville actuelle, un réseau de voies primaires et secondaires. Quelques propositions relèvent du SDAU de 1983; d'autres s'appuient sur la Plan de Déplacement Urbain. Pour certaines des voies proposées, l'emprise est encore disponible, au moins en partie, pour les autres, il faut passer à travers les quartiers. Le tracé devra respecter au mieux les voies existantes, pour limiter les expropriations.

B. Restructurer les extensions déjà engagées par des plans de lotissements, non encore occupés.

De nombreux lotissements font déjà l'objet de vente de parcelles, mais la plupart d'entre eux sont encore inoccupés. Ils ont été dessinés dans la limite des titres fonciers, indépendamment les uns des autres, formant un grand patchwork sans cohérence. La création d'une grande maille de voiries structurant ces zones doit toutefois limiter les expropriations et son tracé se conforme au mieux à celui des voies prévues dans les lotissements. Il a été réalisé sur la base du plan de recollement des lotissements obtenu près des services du cadastre.

C. Prévenir l'implantation des futurs lotissements dans les zones ouvertes à l'urbanisation.

Enfin, dans les zones encore libres de construction, où apparemment n'existe aucun plan de lotissement, il est proposé de prévenir et de guider les futures implantations, par une grande maille, dont le tracé serait précisé dans un document (plan de structure), établi notamment à partir des données foncières et topographiques nécessaires. Le tracé des futures voies serait matérialisé sur le terrain par des bornes permettant de repérer leurs emprises.

2. CONFORTER LES FONCTIONS CENTRALES D'UNE CAPITALE ÉCONOMIQUE

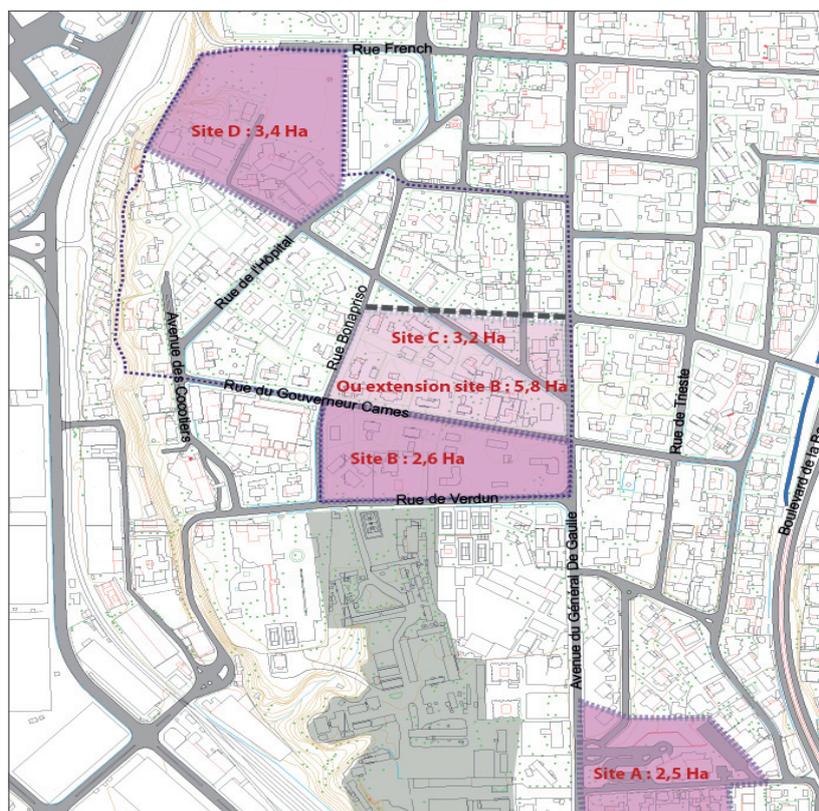
Dans le centre ville, délimité à l'intérieur de la petite rocade, les actions suivantes seraient mises en œuvre :

- Création d'un CBD à Bonanjo, avec une façade

tournée vers le fleuve. Cette question a été abordée précédemment et présentée comme un défi majeur.

- Construction d'un Palais des Congrès ou Centre international de conférences, par exemple à l'emplacement de l'actuelle maison du parti, et de quelques terrains avoisinants ;

Fig. 79 – Diverses hypothèses de localisation du Palais des Congrès.



- Protection des bâtiments remarquables ;
- Poursuite des aménagements des espaces publics, des jardins, et élaboration d'un règlement spécifique de voirie, (libération des trottoirs, organisation du stationnement sur les grands axes de commerces et de bureaux.

Parmi ces propositions, on a choisi d'illustrer le projet d'un futur Palais des Congrès.

Localiser un Palais des Congrès

Plusieurs sites sont envisageables, les éléments à prendre en compte étant les suivants :

- Terrain de 2 à 3 hectares minimum,
- Accessibilité, avec voies de dégagement à proximité, car les manifestations qui s'y déroulent rassemblent plusieurs centaines de personnes, qui arrivent et repartent en même temps;
- Et la possibilité d'aménagement de parkings, en surface ou en sous-sol.

SITE A : MAISON DU PARTI

Ce site compte environ 2,5 hectares, en annexant à la parcelle de la maison du parti, un immeuble de la cité des Batignolles, et les villas au sud de la parcelle. Son atout majeur est la proximité de l'échangeur du Bd de la Besseke, et son accès direct sur l'Avenue De Gaulle.

SITE B, C, D : DANS LE PÉRIMÈTRE DU CBD

L'autre option majeure est de placer le Palais des Congrès dans le CBD. L'intérêt est la proximité immédiate du centre d'affaires et de plusieurs hôtels. L'inconvénient porte sur un enclavement plus important que pour le site A : si on le localise dans la zone CBD, il importe qu'il donne sur l'avenue De Gaulle ou sur la rue French, (qui permet un accès au port pour l'évacuation). Le délai de réalisation de l'équipement pourrait être plus long, s'il correspond à celui du CBD dans son ensemble. Toutefois, si le principe du CBD est acquis, la faisabilité foncière sera meilleure, car il s'agit du titre foncier de l'Etat.

Le site D a l'avantage de se situer au bord de la falaise surplombant le port, permettant l'aménagement des alentours avec une vue dégagée sur le fleuve. Il se trouve aussi sur la rue French, qui offre deux sens de dégagement, l'un descendant sur le port, l'autre reliant, le boulevard de la Besseke, via l'avenue De Gaulle. La rue French serait réaménagée, notamment dans la partie qui la relie le port en contrebas.

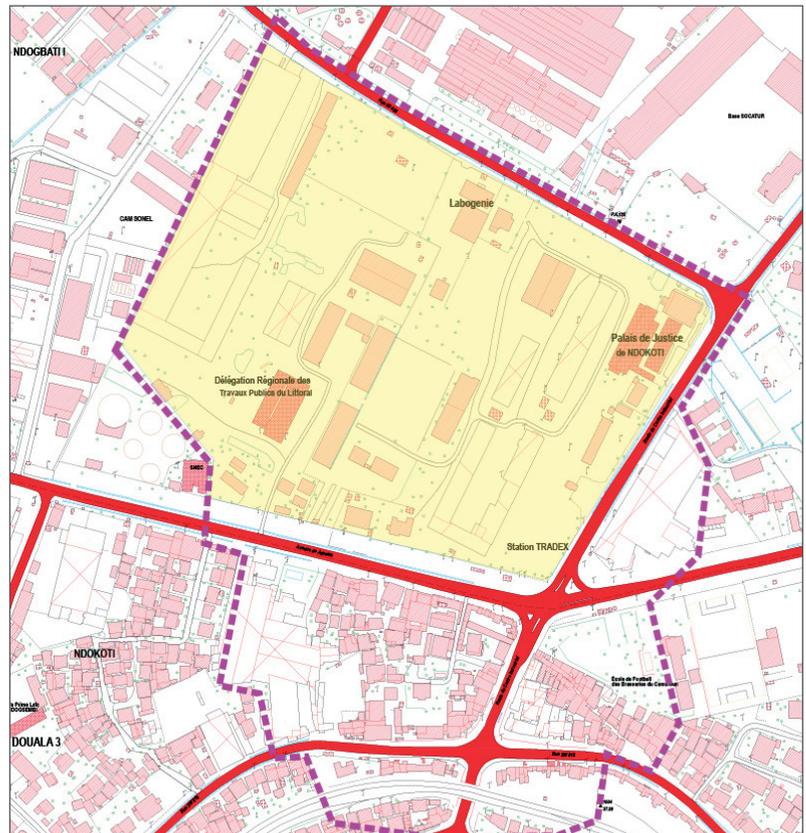
Les sites B et C sont contigus et pourraient être regroupés pour constituer une superficie importante reliée directement à l'avenue De Gaulle et au prolongement de la voie sur l'échangeur. Ces sites sont aussi plus proches des hôtels existants.

3. CRÉER OU RENFORCER SEPT CENTRES SECONDAIRES

Compte tenu de l'étalement de la ville et des difficultés de circulation, il est primordial de développer des centres secondaires, qui permettraient de capter une partie des déplacements domicile / centre-ville, en évitant aux habitants des quartiers d'avoir à se déplacer jusqu'au centre pour trouver ce dont ils ont besoin, autant en termes de démarches administratives, bancaires

ou de commerces. Certains de ces centres ont déjà été identifiés dans le SDAU de 1983 (centre-relais ou centre de services) ce qui a permis l'installation de certains des équipements qui y étaient prévus, comme les bâtiments administratifs ou les marchés le plus souvent. Mais pour la plupart, le choix résulte d'abord de l'exis-

Fig. 80 – Ndokoti



tence, soit d'un centre administratif, soit d'un centre d'activités ou commercial, qu'il convient de confirmer et conforter par des aménagements spécifiques.

1. Ndokoti – Centre Est : Dans le cadre du réaménagement du carrefour.
2. Bonamoussadi - Nord : Confortement suite aux nouvelles constructions et au projet de marché.
3. Ngwele - Ouest : Aménagement de cette zone commerciale et gare routière.
4. Bonassama - Entrée de Bonaberi : Réaménagement de la zone administrative et articulation avec la rue commerçante et le fleuve.
5. Logbaba – Est : Aménagement et optimisation de l'espace pour ce pôle administratif
6. Yassa - Sud – Est : Création d'un centre à l'Est de la ville, sur la route des poids lourds.
7. PK 14 / Université – Nord-Est : Création d'un centre au Nord Est de la ville, en accompagnement des nouvelles zones urbanisées et du projet d'université.

RÉALISER DES PLANS D'AMÉNAGEMENT DE SECTEUR

Ces centres secondaires représentent un enjeu majeur, à la fois pour l'amélioration de la qualité de vie, l'amélioration de l'image de la ville, le développement économique et la réduction des circulations automobiles. Il paraît opportun de réaliser des plans d'aménagement pour chacun de ces sept centres, afin que leur aménagement soit précisé en tenant compte de ces éléments. Ces plans proposeront les aménagements nécessaires pour remplir les fonctions de centres et leur donner une image à la mesure de cette ambition. Ceci concernera la construction de bâtiments et d'équipements, l'aménagement de l'espace public (parcs et places) et de la voirie, propositions de circulation et de règlements de voirie.

A. Ndokoti : aménagement du carrefour, réaffectation foncière et plan d'aménagement

Ce carrefour très problématique constitue aujourd'hui le point noir le plus important de la circulation à Douala. Il fait partie des 7 carrefours à aménager dans le cadre du Plan de déplacements Urbains.

C'est aussi un pôle d'activités et de commerce important qu'il conviendrait de conforter, sous condition d'un réaménagement global, pour que ces activités ne représentent plus une gêne à la circulation.

La réserve foncière, aujourd'hui en majorité désaffectée, de Mat Génie, Labo Génie et de la délégation régionale des Travaux publics, à proximité immédiate du carrefour, constitue une opportunité foncière importante, qu'il conviendrait d'intégrer dans un plan d'aménagement de l'ensemble du quartier carrefour (25 hectares).

Il serait envisageable de récupérer environ 15 hectare sur ces terrains en y maintenant le Palais de Justice, pour y développer un véritable centre secondaire, commercial et de services.

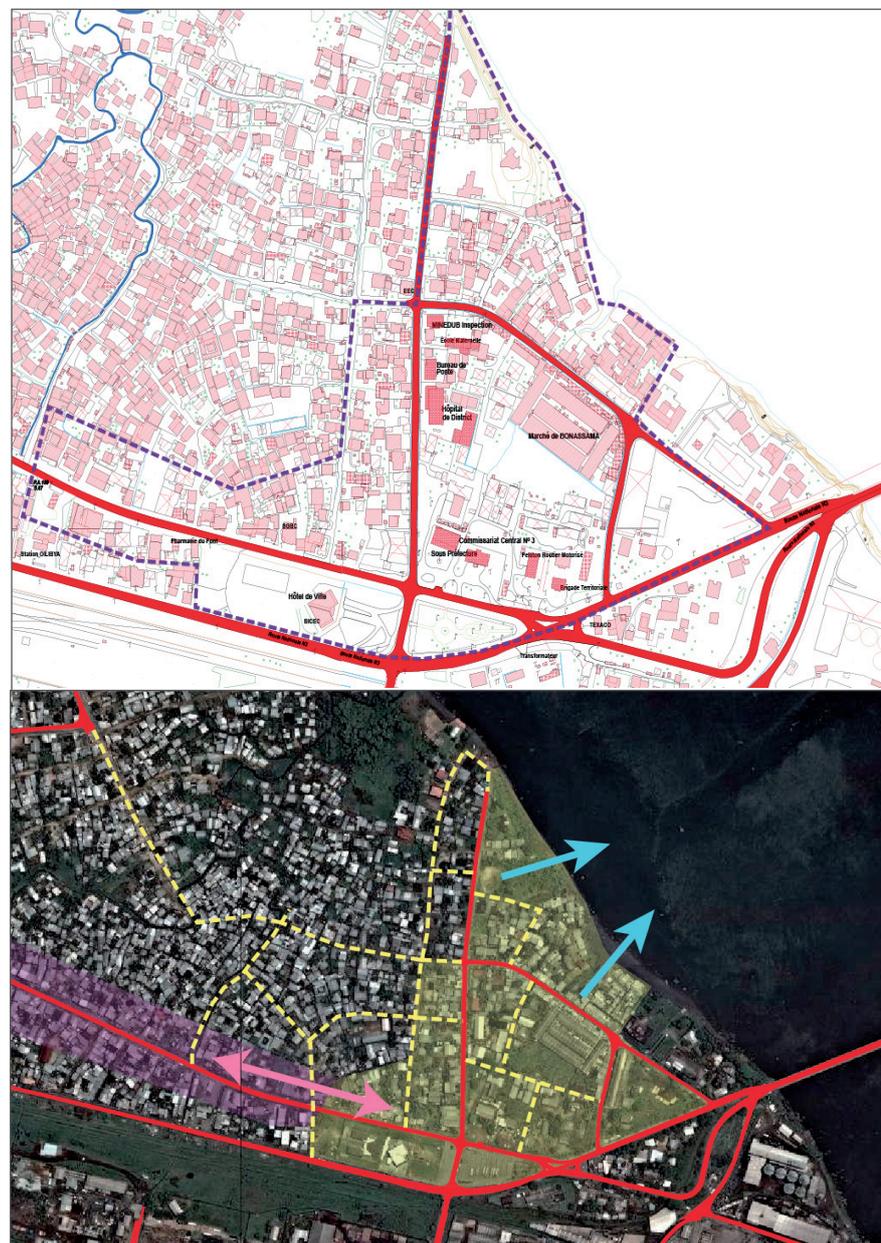
A étudier : circulation, stationnement, ouverture des voies secondaires; règlement de voirie interdisant l'occupation du domaine public par le commerce informel.

B. Bonassama : pôle de Bonaberi sud : Liaison Administrations / commerces / fleuve

A la sortie du pont du côté Bonaberi, se situe ce centre, existant, mais à conforter dans son rôle. Il comporte déjà les équipements et services suivants :

- La mairie du IV^{ème} arrondissement
- Le commissariat
- La sous-préfecture
- L'hôpital de district
- L'inspection scolaire

Fig. 81 - Bonssama



- Un marché
- Deux banques.
- Une place/esplanade aménagée
- Une station essence

La situation de ce centre administratif, excentré par rapport à la zone urbaine de Bonabéri qui s'étend vers l'Ouest, et enclavé, car en bout de terres avant le Wouri, impose d'améliorer circulation et stationnement. Une voie de désenclavement est d'ailleurs proposée dans la grande voirie, dans le prolongement de la rue longeant le marché.

Sa position est par ailleurs contiguë à la voie principale de Bonabéri, commerçante et urbaine, et la liaison entre les deux serait à confirmer, pour faire de cet ensemble le véritable pôle sud de Bonabéri.

La possibilité de créer une ouverture sur le fleuve vers le Nord serait à étudier, la vue y étant assez remarquable : soit par des percées, soit par une esplanade au niveau du terrain de sport, soit par une promenade le long de la berge. La zone concernée représente environ 22 hectares.

C. Ngwélé : Bonabéri centre

Avec le développement de l'urbanisation sur Bonabéri, il est primordial de développer au moins un deuxième centre secondaire. Le site de Ngwele semble approprié, car il est déjà considéré comme un centre commercial de fait, grâce au marché, à l'hôpital et aux banques qui s'y sont implantées. Il s'agissait surtout du site proposé par le SDAU, et des emprises avaient été réservées pour l'implantation du centre administratif. Ce choix n'a pas été suivi, le centre ayant été localisé à Bonassama, et mis à part le bâtiment de Camtel, et la gare routière, les réserves ont aujourd'hui disparu.

On note dans la zone les équipements suivants :

- Gare routière de Bonabéri
- Un marché (Tonka)
- Des hôtels

Fig. 82 - Ngwélé

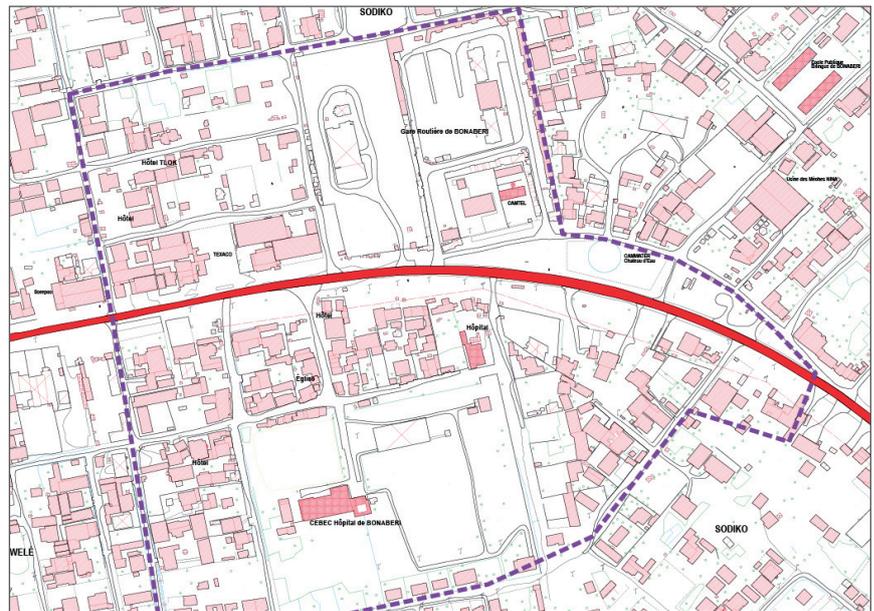
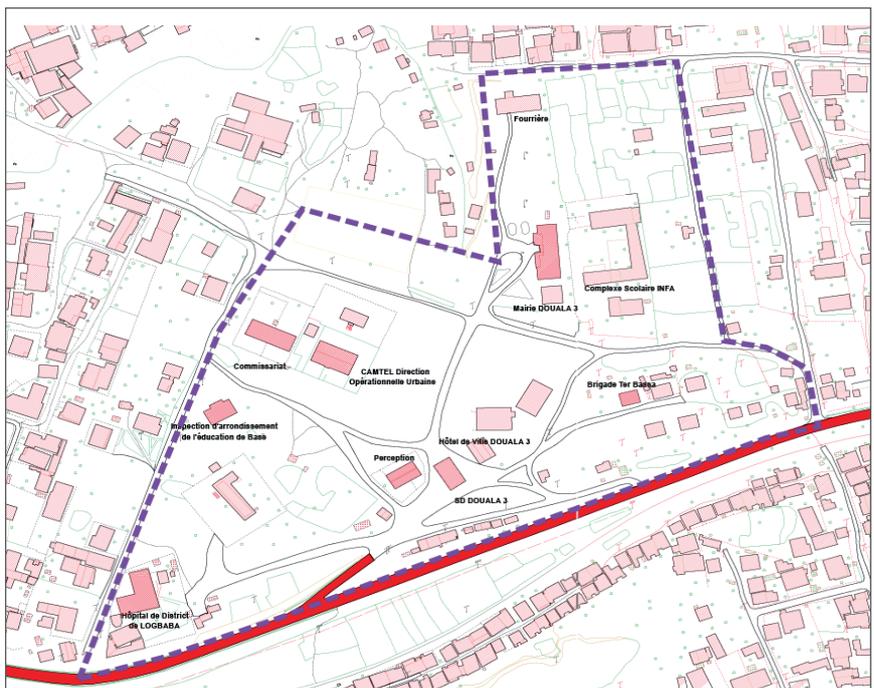


Fig. 83 - Logbaba



- Une station essence
- L'hôpital de Bonabéri (CEBEC)
- L'aménagement d'une place jardin, avec bassin.

Toutefois, ces équipements sont dispersés, le manque d'entretien des espaces publics, la circulation intense, et l'ensemble des bâtiments de la zone ne présentent pas les caractéristiques d'un centre urbain. La gare routière et le marché méritent d'être requalifiés et modernisés. Le petit jardin public avec bassin est une amorce intéressante qu'il faudrait poursuivre sur l'ensemble de l'espace public de la zone, dans la continuité de la rue

: requalification des boutiques et contrôle des installations fortuites, aménagement de contre allées, plantation d'arbres, stationnement, trottoir. Une réglementation d'urbanisme sur une zone d'environ 30 hectares autour de la route, englobant la gare routière et l'hôpital, devrait faciliter à terme la constitution d'un tissu plus urbain.

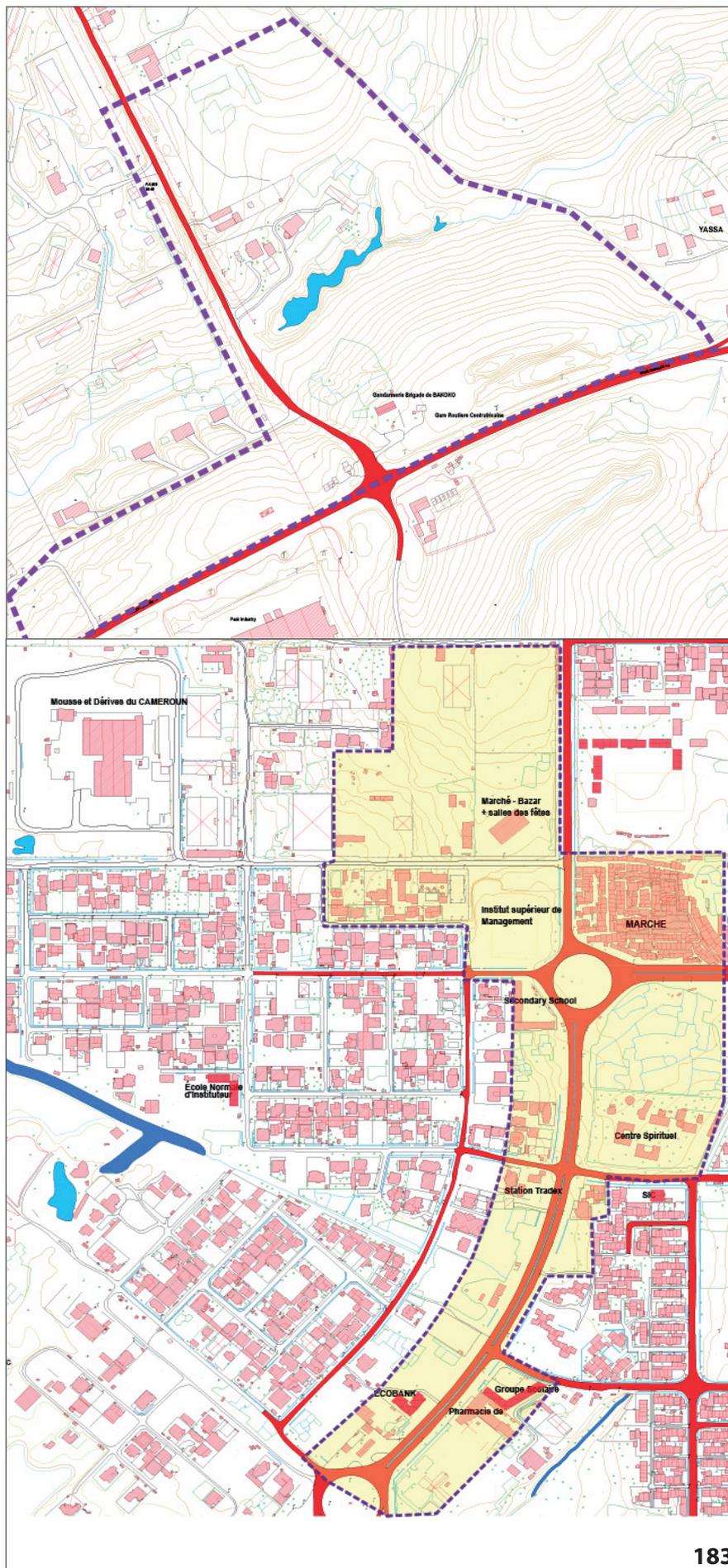
D. Logbaba – centre administratif

À l'instar de Bonassama, il s'agit ici d'un centre administratif et non commercial. La proximité de Ndokoti ne permet pas d'envisager réellement le développement des activités commerciales et de services dans la zone. Toutefois, la présence de la Mairie d'arrondissement et des services techniques municipaux, de la Sous Préfecture, de l'hôpital de district, de la Perception, et du commissariat contribue à en faire un pôle administratif important. Le terrain est fortement sous occupé. Il serait possible d'y implanter d'autres services et de réaménager l'ensemble des espaces publics et de la circulation. La zone concernée représente environ 11,5 hectares. Un plan de secteur serait nécessaire.

E. Yassa (route des chinois)

Avec l'extension de la ville vers l'Est, l'implantation des nouveaux lotissements et l'aménagement de l'entrée Est, il est crucial de prévoir un centre secondaire dans cette zone. Le carrefour Yassa, croisement RN3 et route dite des chinois (liaison Yassa-Japoma) paraît le site le plus approprié, même s'il commence déjà à être occupé par diverses activités, et en particulier une station-service très consommatrice d'espace. L'autre côté de la RN3, au sud, sera consacré à des activités et des industries. Une gare routière

Fig. 84 - Ngwélé



embryonnaire y est déjà implantée, il serait possible d'y aménager la gare routière de l'Est, à long terme, mais en réservant les terrains dès aujourd'hui. C'est d'ores et déjà un carrefour très actif en terme de commerces et des centaines de moto taxi y attendent les passagers déposés à proximité par les bus.

Le SDAU de 1983 prévoyait deux centres de services dans ce secteur, un au nord, Mbanga, sur la route des chinois, l'autre au sud, sur la route de l'ancien bac, mais pas de développement sur le carrefour lui-même qui devait être l'intersection entre deux voies importantes, donc larges et passantes.

Une étude devrait être menée pour identifier précisément le meilleur emplacement possible pour l'implantation de ce centre d'importance.

F. Bonamoussadi

Le centre projeté par la MAETUR ne remplit pas son rôle de cœur de ville, et les activités et les services sont éparpillés dans le quartier. Le centre prévu par le SDAU dans ce secteur se situait à Makepe. Outre les services administratifs, il devait accueillir un marché et un établissement d'enseignement secondaire.

Actuellement, les constructions d'un Institut Supérieur de Management, d'un centre commercial avec salles des fêtes, au nord du rond-point Bonamoussadi, et du Marché prévu en PPP de la CUD, vont incontestablement transformer cette zone en pôle important au nord de la ville. Quelques terrains d'alentour, inoccupés, sous occupés ou désaffectés pourraient être utilisés pour étendre de manière continue cette nouvelle centralité, en la prolongeant également sur l'avenue jusqu'au rond point MAETUR. En effet, cette avenue comporte déjà des immeubles avec des rez-de-chaussée occupés par des activités et des services, et les «dents creuses» qui la longent devraient être occupées par les mêmes types de constructions. Comme précédemment, un Plan de secteur devrait être envisagé pour cette zone.

G. Km 14 / Université

Les universités constituent souvent des pôles importants de vie et de consommation. L'installation de l'université de médecine au PK14 va sans doute développer le même phénomène. Préparer son implantation semble être judicieux aujourd'hui, alors que les terrains sont encore libres.

4. PROPOSER DES ZONES D'HABITAT MIEUX STRUCTURÉES ET ÉQUIPÉES

A. Equiper et désenclaver les quartiers existants

Le Plan Directeur distingue les zones d'habitat régulier (7500 hectares) et les zones d'habitat spontané (4500 hectares). Les actions retenues sont les suivantes :

- Restructuration des quartiers irréguliers : aménagement de voirie de désenclavement et de voirie tertiaire ; actions de régularisation foncière, notamment en bordure de ces voies.
- Actions en faveur des habitations situées dans les zones à risque, en particulier dans les zones inondables ; actions pour interdire d'y construire ; actions pour aménager les berges des cours d'eau en espaces verts.
- Par ailleurs, actions pour réviser l'occupation de la zone de sécurité de l'aéroport occupée illégalement depuis 1983.

B. Structurer et accueillir les zones d'extension

L'action à mener dans ces zones a été décrite précédemment et l'accent était mis sur la nécessité de définir et d'implanter une «grande maille» de voiries qui permettrait d'assurer les indispensables liaisons inter-quartiers:

- Structurer le «grand patchwork» de lotissements avant qu'ils ne soient occupés; cela suppose d'acquérir (ou de négocier) les emprises de ces voies de 25m. et de les matérialiser in situ.
- Préparer l'implantation des futurs lotissements, en définissant et en matérialisant, comme précédemment une «grande maille» qui servira de guide dans les zones non encore urbanisées

En dehors de ces zones, ainsi «maillées», aucun plan de lotissement ne devrait être approuvés. En cas de dérogation, les parcelles pourraient ne pas bénéficier de permis de construire.

5. AUGMENTER L'OFFRE EN ZONES INDUSTRIELLES ET ZONES D'ACTIVITÉS AUX PORTES DE LA VILLE

Les Zones Industrielles (ZI) existantes sont soumises à de multiples contraintes ; elles sont presque saturées et les terrains qui restent sont situés pour la plupart dans des zones inondables ou difficilement aménageables. Des habitations ont occupé illégalement une surface importante initialement dédiée à l'industrie

(25 ha à Bassa, 40 ha à Bonabéri); la zone de Bonabéri souffre d'un certain enclavement, (qui devrait s'atténuer avec la construction du nouveau pont). Enfin Bassa subit les embouteillages du carrefour Ndokoti... En conséquence, les entreprises ont tendance à s'installer hors des ZI aménagées, mais le long des voies importantes, aux entrées de la ville. Certains de ces secteurs, comme la route de Limbé à Bonabéri ou la zone de Yassa, étaient destinés par le SDAU à devenir des zones industrielles, mais ils n'ont jamais été formellement délimitées, ni aménagées. On se retrouve donc dans ces zones avec des tissus mixtes, d'usines, d'entrepôts et d'habitations.

Trois zones industrielles nouvelles sont proposées :

- A l'entrée Est, où se trouvent déjà quelques bâtiments industriels. La zone couvre 670 hectares répartis sur deux sites, l'un au sud du carrefour Yassa (420 hectares, en partie occupés), et l'autre au nord de la route, juste avant le pont (250 ha).
- A l'entrée Ouest, dans la boucle de l'échangeur, 750 hectares, dont 350 hors des limites administratives
- Au Sud de la ville, au contact du port, de l'aéroport et du centre ville. D'une surface totale de 180 ha, (100 ha au sud de l'aéroport, et 80 ha, dans la continuité de la zone logistique actuelle du port).

Ces zones pourraient répondre, au moins partiellement, aux besoins des industriels; toutefois, la question de la gestion de ces zones doit être enfin tranchée. L'organisme responsable est la MAGZI, qui n'a qu'un statut de « mission » et ne dispose donc pas des compétences nécessaires pour les gérer. Cela a contribué à la dégradation de la situation dans les zones industrielles. L'impossibilité de réviser le loyer de terrains (719Fcf/m²/an) concourt à empêcher une gestion efficace de ces zones, au point que, malgré ces prix extrêmement attractifs, les industriels préfèrent acquérir un terrain, plutôt que de louer dans une zone industrielle.

En raison de l'importance de l'enjeu industriel à Douala, la question de l'aménagement et de la gestion des ZI est une priorité :

- Si l'objectif est de conforter le rôle de la MAGZI, il est indispensable de faire évoluer son statut, par exemple, vers une société à capital mixte (Etat, Collectivités locales, autres sociétés...);
- S'il s'agit de compléter le dispositif de gestion avec l'intervention parallèle d'autres partenaires, il est tout aussi indispensable de préciser objectifs et modalités de mise en œuvre.

Equiper la ville

Les équipements prévus ont été localisés sur le Plan Directeur, sachant que ces localisations peuvent n'être indicatives, tant que ne sont pas réglés les questions

foncières relatives à leur implantation:

- La nouvelle décharge
- La prison
- L'Université
- Le Palais des congrès
- Le CBD
- Un projet de Golf
- Le stade de Nyala.

6. AMÉNAGER DES ESPACES VERTS DE RÉCRÉATION

Douala manque d'espaces verts. Les surfaces des espaces verts aménagés sont très faibles, et mis à part le parc Vita, les autres lieux sont des espaces résiduels utilisés comme espaces de sport et loisirs, mais ils ne disposent pas, ou de très peu d'équipements (la base Elf, la place de l'UDEAC).

Pour une ville de cette importance, il est nécessaire, d'abord, de mettre à niveau ces équipements, puis de prévoir ceux nécessaires pour l'avenir. Un effort significatif a été fait ces dernières années, et plusieurs places et ronds-points ont été aménagés avec succès puisqu'on y note une fréquentation relativement importante. La création prochaine de la «forêt urbaine» au nord de la vallée de la Besseke va également dans ce sens. La poursuite de ces efforts sur places et jardins publics devrait s'inscrire dans les plans de secteur des centres secondaires.

En zone urbaine, les rives des marigots et des drains seraient aménagés en zones vertes ou «naturelles». Il en serait de même dans les zones d'extension, sur les terrains peu propices à l'urbanisation :

- Sur les bords de la Dibamba à l'Est, (820 hectares, dont une partie occasionnellement inondable). Les aménagements pourraient être réalisés principalement sur la partie haute, le reste serait traité en « zone naturelles», avec des aménagements sommaires, .
- A l'embouchure du Tonge Bassa, (60 hectares, mais éventuellement étendus sur les îles et presqu'îles de la rivière). Ce site disposera d'une bonne desserte, au croisement de trois axes structurants.
- A Bonabéri, dans les méandres de la Crique Lobe (90 hectares), entre le nouveau lotissement de Bonamatoumbe et Sodiko. Cette zone est inondable mais fait l'objet de pressions urbaines importantes. L'aménagement de zone verte serait l'occasion de limiter l'urbanisation le long de la crique et de faciliter l'évacuation des eaux en cas de fortes pluies. .

7. PROPOSER DES ESPACES DE LOISIR ET DE TOURISME POUR DOUALAIS ET VISITEURS

A. Tourisme / patrimoine

L'étude de mise en valeur du patrimoine¹⁰ indique le potentiel économique que peut représenter le développement d'activités touristiques à Douala. Pour intéressant qu'il soit, le patrimoine architectural est sans doute trop modeste pour constituer un pôle d'attraction touristique significatif. Toutefois, cette attraction pourrait être renforcée, si elle était couplée avec la mise en valeur du patrimoine naturel assez exceptionnel, que représentent la mangrove et l'estuaire du Wouri et qui pourraient être des opportunités de développement pour la commune de Manoka.

B. Tourisme / Loisirs

Confrontée à la concurrence des autres villes portuaires de la région et à l'évolution rapide de la conjoncture, la capitale économique du pays doit renforcer son attractivité internationale et renvoyer une « image » plus positive en terme de qualité de vie. A cet égard, Douala manque de zones de loisirs de qualité et d'équipements, tels que promenade aménagée, golf, marina, éléments attractifs susceptibles de compenser les contraintes dues à la rigueur de son climat...

10 - CUD - Cotechno. Op.cit.

Aussi, des zones sont-elles indiquées dans le PDU, pour aménager ce type d'activités. Situées sur les rives du fleuve, elles constitueraient des traits d'union entre la ville et son espace naturel. Deux zones ont été identifiées à Bonabéri et une sur des terrains où était envisagé le projet Sawa Beach.

Comme il a été vu précédemment, il est proposé de réexaminer cet ambitieux projet, en destinant près de 200 hectares au développement de zones logistiques, au contact du port et de l'aéroport et en orientant le développement touristique sur les rives de la crique Docteur. Ce développement pourrait concerner un pro-comportant les éléments suivants :

- habitat de haut et moyen standing en collectifs de petite hauteur
- commerces et restauration en pied d'immeubles sur les voies principales, et le long de la berge aménagée
- promenade le long de la crique Docteur, et équipements sportifs de plein air
- petit port de plaisance et golf de 9 trous (25 hectares)

Les villages de Youpwe et Mboussa Essengue seraient restructurés et leurs extensions mieux contrôlées. Le port de pêche de Youpwe serait aménagé et mis en valeur dans l'aménagement d'ensemble.

