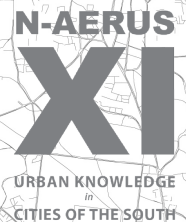


# Etude du développement de Douala par l'approche sédimentaire

Comment le port de Douala entraîna le développement urbanistique et territorial de Douala, de sa création à l'indépendance



Cleave Djinkou Tchatchou

PhD Student at ULB  
cdjinkou@gmail.com

La ville, comme tout œcoumène, se réécrit sans cesse disait André Corboz<sup>1</sup> ; mais à la différence du palimpseste qui a inspiré Corboz, cette réécriture ne s'accompagne pas (sauf en de rares exceptions) de la destruction pure et simple de l'existant. Au contraire, l'on assiste plutôt à une superposition de ses différentes structures. Aussi, l'analyse des villes aujourd'hui fait-elle apparaître des réalités différentes qui ne sont pas apparues d'un jet, mais qui se seraient développées, imbriquées, superposées, recouvertes au cours du processus de création et de transformation de ces villes. Ces réalités, peuvent se lire comme des couches sédimentaires qui permettent une analyse dite sédimentaire de la ville permettant de dégager des liens entre ses différentes structures architectoniques ; liens pouvant n'exister que dans le présent.

Cette analyse et cette conception de la ville ne sont pas récentes ; A la suite d'Aldo Rossi, Christian DEVILLERS définissait la ville comme un « *édifice sédimentaire où chaque époque fait le socle de la suivante* »<sup>2</sup>. Toutefois, elles connaissent un réel essor ces dernières années, notamment sous l'impulsion de Marcel Roncayolo. Dans *Lectures de ville : formes et temps*<sup>3</sup>, il évoque notamment la symbolique parisienne et les différentes strates qui ont modelé son paysage : Paris capitale intellectuelle, capitale universelle, ville internationale. A ces sédiments, l'on peut rajouter capitale des rois de France (monuments et places royales) ou encore capitale de l'île-de-France. On perçoit dans sa pensée, l'idée de superposition de strates (plutôt que la succession chronologique). Il cite volontiers à ce propos Julien Gracq : « *l'ancienne ville (l'ancienne vie) et la nouvelle se superposent dans mon esprit plutôt qu'elles ne se superposent dans le temps* »<sup>4</sup>. Denys Lombard en étudiant la ville de Java en Indonésie illustre à merveille cette reconstruction non pas historique mais géologique afin de « *mieux analyser les divers terrains qui composent le présent paysage, et mieux repérer, en les situant les uns par rapport aux autres, les éléments disparates, mais le plus souvent osmosés, qui constituent la société javanaise d'aujourd'hui* »<sup>5</sup>. L'analyse sédimentaire a donc pour but de dépasser « *l'asservissement de la réalité phénoménique présente de la ville à un classement chronologique, qui fait en quelque sorte disparaître, dans la catégorie « passé », la plus grande partie de la réalité de ce phénomène, pourtant bien présente* »<sup>6</sup>, tentation qui guette d'autant plus les historiens que ceux-ci sont obsédés par le temps et la chronologie.

Elle vise aussi à dépasser le clivage entre ce qui est « formel » et ce qui ne le serait pas ; en clair qu'est-ce qui mérite d'être décrit et qu'est-ce qui ne le serait pas. Ainsi, plus de tabou (dans ce qui peut être dit ou pas), plus d'histoire linéaire (retracant plus ou moins objectivement « tout » ce qui s'est passé), plus de territoire déshumanisé, mais plutôt un espace qui prend sens dans l'esprit de ceux qui y habitent et celui de

1 André Corboz, *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, (Paris, Besançon, Les Éditions de l'Imprimeur, 2001)

2 Christian DEVILLERS, *Que faut-il faire des bâtiments industriels ?*, in *MEMOIRE DE L'INDUSTRIE ET CULTURE TECHNIQUE, EXPOSE ECOMUSEE*, le Creusot, 1978

3 RONCAYOLO, M. *Lectures de ville, Formes et temps*, (Paris, Parenthèses, 2002)

4 Julien Gracq, *La forme d'une ville*, Paris, J. Corti, 1985, cité par Roncayolo en page 365 (du livre op. cit.)

5 LOMBARD Denys, *Le Carrefour javanais. Essai d'histoire globale*, 3tomes, (Paris, Ed. de l'EHESS, [1990, rééd. 2004]).

6 Bertrand TERLINDEN, Bruxelles. Le radioconcentrisme en question, 2005 <http://bertrandterlindeninarchitecture.wordpress.com/2010/04/13/bruxelles-le-radioconcentrisme-en-question-2/> [accessed 12 october 20109].

ceux qui l'explorent.

Pour terminer avec la métaphore géologique, parler de l'analyse sédimentaire revient implicitement à considérer aussi l'érosion qui comme en géologie désigne le processus de dégradation et de transformation des couches. Cette érosion est de plusieurs types, Roncayolo en définit trois :

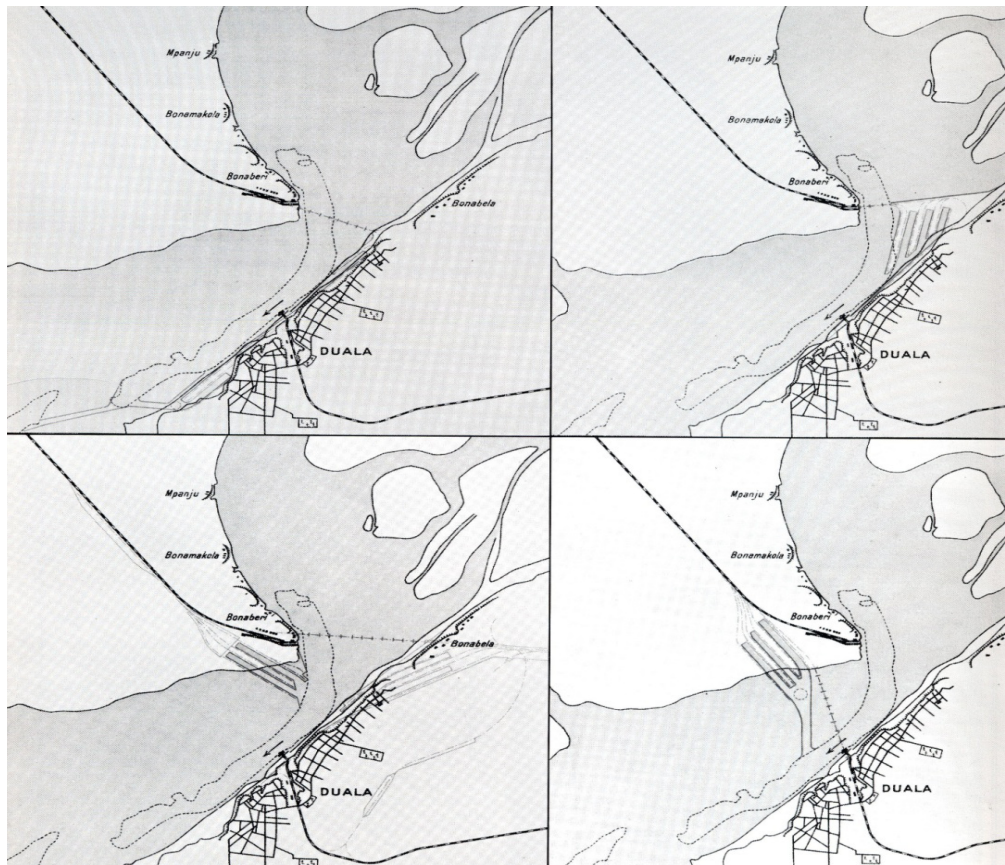
- L'érosion qui déplace plus qu'elle ne détruit : il s'agit ici des déplacements des centres financiers, des logements en fonction de l'importance prise par la ville
  - L'érosion qui résulte de l'industrialisation économique des activités : l'industrialisation et la modification continue des modes de production déplace et supprime des activités. Les draperies moyenâgeuses ont disparu de Bruxelles, tout comme le marché au beurre ; les abattoirs d'Anderlecht semblent condamnés (directive européenne, volonté politique...). Mais cela définit durablement le plan de la ville.
  - La disqualification de certains labels (boulevards et beaux-quartiers notamment) : le statut de faubourgs continue de marquer les communes périphériques de Bruxelles avec notamment les chaussées (Chaussée d'Ixelles, Porte de Hal...)
- Ceci nous amène à considérer l'érosion due à la requalification des activités. Cette érosion mérite que l'on s'y attarde dans la mesure où le propre des structures urbaines est de résister aux modifications sociales et fonctionnelles. Comment la ville réagira-t-elle alors pour faire face aux avancées technologiques, à la disparition de certaines fonctions et à l'apparition de nouvelles ?

L'un des éléments les plus usités (mais aussi les plus importants) pour une analyse sédimentaire se trouve être des cartes ; la superposition mentale (et bien que plus rare, physique) des cartes de différentes époques permet une bonne analyse et une bonne interprétation des sédiments. Cependant, si les cartes sont importantes pour une analyse sédimentaire, elles ne sauraient en être une condition nécessaire, ni même indispensable. En effet, la composition de la population, ses habitudes, l'économie, les voies et moyens de communication, des décrets, des livres sont autant d'éléments pouvant servir à la compréhension des différents sédiments.

Dans l'étude des villes du sud (et africaines en particulier), l'analyse sédimentaire telle que décrite plus haut peut-elle être un excellent moyen de leur analyse et de leur interprétation ? L'exemple javanais (cité plus haut) est un début de réponse. Pour ces villes, la tentation est de rapidement considérer comme sédiments, les structures classiques suivantes : villes ou cités précoloniales (quand elles existent), villes coloniales (très souvent la juxtaposition à l'ancienne ville), métropoles actuelles (ou post coloniales). Cependant, une plus grande prudence s'impose. Pour Douala par exemple, il n'y a pas une réalité liée à la ville coloniale, mais plusieurs réalités issues plutôt du rôle joué au cours de son évolution et spécialement celui de son port : comptoir commercial, capitale du Cameroun, principal port d'Afrique centrale... Etudions alors comment le port et le chemin de fer ont influencé le développement de cette ville de son origine à l'indépendance.







[fig. 2] Différents projets d'aménagement du port de Douala.

Mais pour parvenir à cet objectif (faire de Douala un port de référence en Afrique), il fallait faire de Douala le point de convergence d'un trafic international (pour drainer des marchandises au port). Ainsi, les allemands se lancent-ils dans la construction des chemins de fer. Dès 1903, est entamée la construction de la ligne Nord en direction de Nkongsamba et qui sera achevée en 1909 ; en 1911, la ligne Sud débute et atteint Eseka en 1914. Selon Guy MAINET, le projet allemand devait conduire à la mise sur pied d'un réseau de plus de 3000 km de rail qui devait drainer tout le commerce de l'AEF et du Congo-Belge.<sup>8</sup>

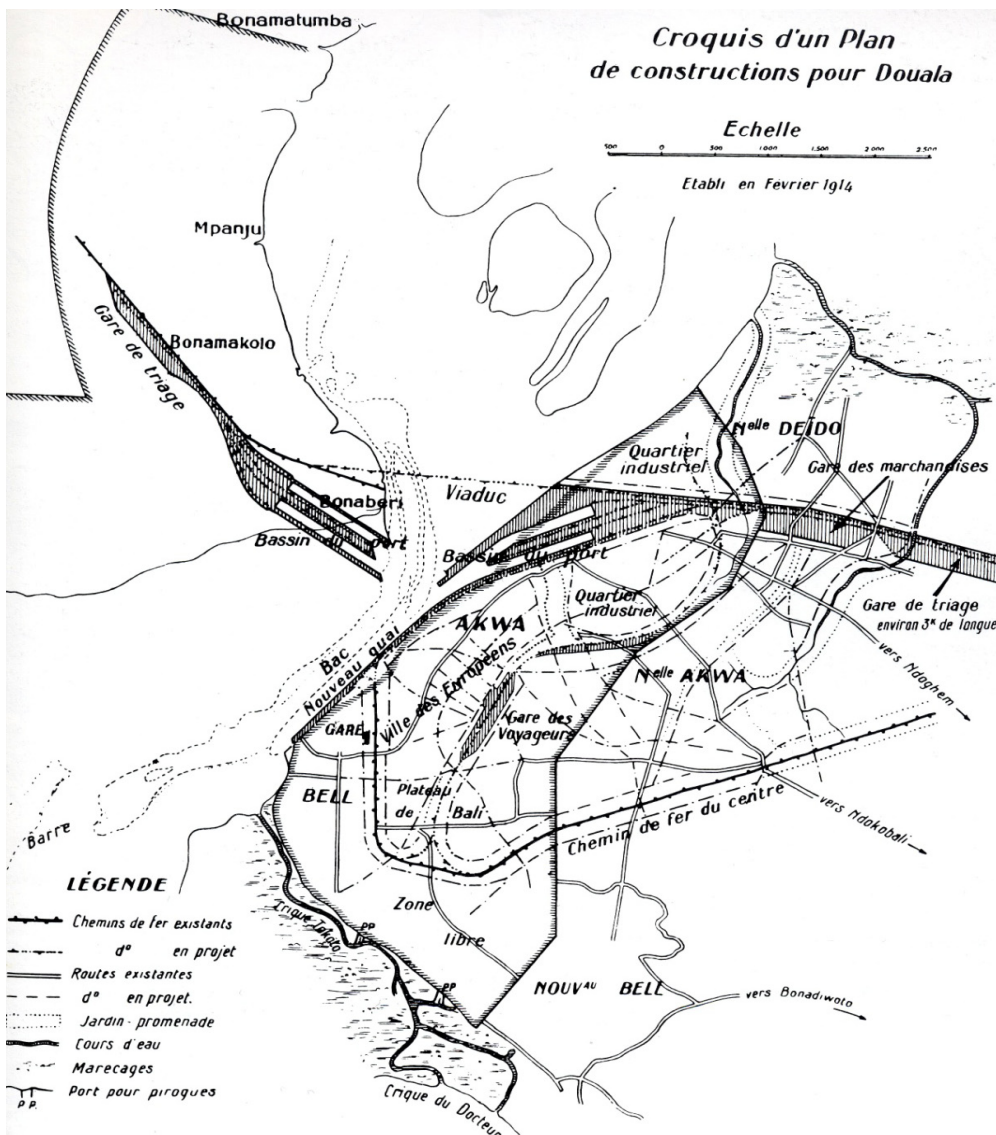
Et faire de Douala le point de sortie impliquait la présence de plus en plus de fonctionnaires coloniaux et donc de services publics tout aussi nombreux. Ainsi les premiers plans d'urbanisme ne sont pas avares en bâtiments publics ; Jacques Soullilou remarque justement : « *Ce qui frappe [dans le plan de 1896] c'est la quantité importante de logements destinés aux fonctionnaires et de bâtiments administratifs ; la part réservée au service de police et à la troupe n'est pas négligeable non plus !* »<sup>9</sup>. Mais alors que dans un premier temps les allemands s'étaient quasiment mêlés à la population, va apparaître avec leur nombre croissant, le désir de se couper de cette dernière pour des raisons de sécurité, d'« *hygiène* » et d'habitudes. Contre l'esprit du traité de 1884, les Bell seront expulsés de leur plateau et remplacés par des projets d'aménagement de plus en plus grandioses. Ainsi, un lotissement sera fait pour un nouveau Bell (qui porte aujourd'hui encore le nom de New-Bell) en 1913 et les constructions commenceront dès 1914 (voir le plan de lotissement du plateau Joss en annexe). L'on voyait alors apparaître une séparation entre les allemands et les douala par une zone libre d'un km. Ce plan prévoyait aussi un quartier pour les « *étrangers* » en clair : les non-douala et les non-occidentaux. Les Bell n'accepteront pas cette solution.

8 Id. pg98

9 J. SOULILOU, Douala, un siècle en images, (Paris, l'Harmattan, 1982) pg30



[fig. 3] Plan d'aménagement du quartier administratif des allemands



[fig. 4] Plan d'aménagement proposé par les allemands. On y voit les nouveaux quartiers (Bell, Akwa, Deido, Bali...). Les aménagements portuaires et ferroviaires y sont aussi portés avec notamment une gare près des docks.



## La croissance de la ville durant le mandat et la tutelle

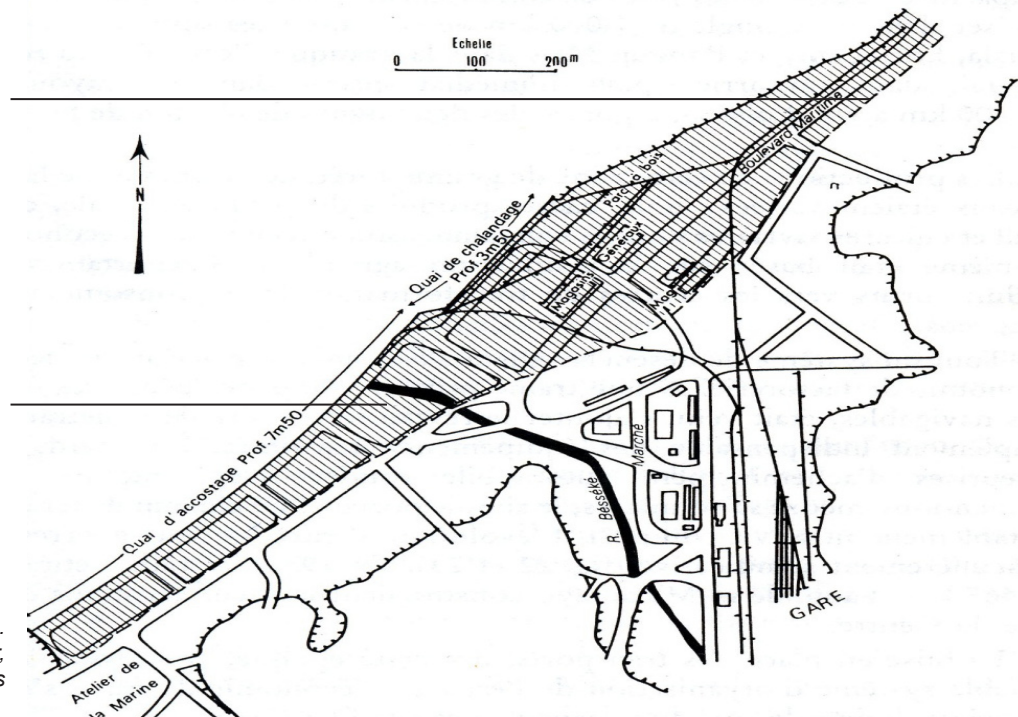
La 1<sup>ère</sup> guerre mondiale contraint les allemands à partir du Cameroun et le projet de faire de Douala l'exutoire (port et chemin de fer) des marchandises du bassin de l'AEF est abandonné ; Douala étant désormais destiné à n'accueillir que le trafic du territoire camerounais et dans le meilleur des cas celui du Tchad. Cependant, ni le développement de la ville, ni celui du port ne seront réellement freinés, loin de là ! Trois raisons peuvent expliquer cet état de chose : la concurrence des ports de Kribi et surtout de Limbé (Victoria) en zone anglophone, le peuplement de Douala par les populations de l'arrière pays et l'essor de la zone industrielle de Bonabéri (et la construction du pont sur le Wouri dans les années 50).

Les Bell ayant refusé le lotissement de New-Bell, les français qui voudront rester sur le plateau de Bonanjo lotiront en compensation le plateau de Bali. Les « étrangers » et spécialement les bamiléké investiront New-Bell. Ce qui va sans cesse repousser les limites de la ville (apparition de nouveaux quartiers) et explosion de la population.

Dans le même temps, le transcamerounais est progressivement prolongé d'abord jusqu'à Yaoundé (1930) et ensuite jusque Ngaoundéré (1974). Sur la ligne Nord, une ligne Ouest est aussi ouverte et qui relie Douala à Kumba. Douala s'impose ainsi définitivement comme le principal port du Cameroun, drainant de plus en plus de marchandises.

Pour faire face à ce surplus de trafic, les français avaient dès 1922 prévus des travaux d'aménagement du port. Ces travaux commencés en 1927 et qui durèrent quatre ans portèrent la capacité d'exploitation à plus de 300 000 tonnes de marchandises par an.

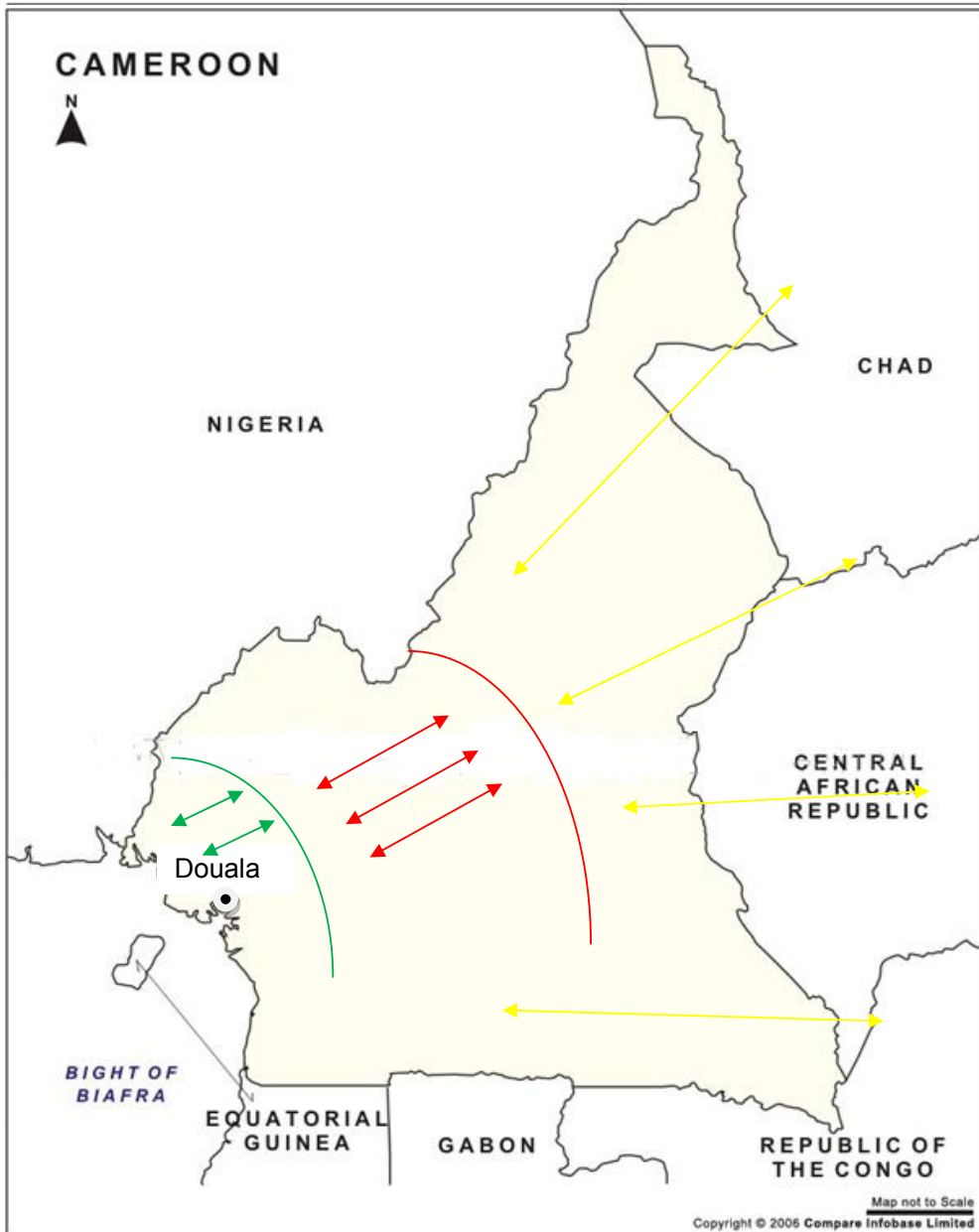
Les pointillés marquent la limite du port en 1922



Travaux effectués depuis le début du mandat

[fig. 5] le port de Douala en 1932. Les travaux viennent de s'achever, la partie hachurée représente ces travaux.

Simultanément se développa un important réseau routier. Alors qu'au début des années 1920 Yaoundé n'était relié qu'au port de Kribi, elle sert maintenant à connecter le Nord du pays (Ngaoundéré), l'est (Abong-Mbang) et le sud (Sangmelima, Ebolowa ou Kribi) à Douala. Le projet allemand d'un Douala «porte de sortie» de l'AEF se mettait tout de même en place. En effet, même si le Gabon ou encore le Congo-belge possédaient des ports, Douala permettait au Tchad ou à la République Centrafricaine d'avoir un accès à la mer.



Limite du trafic en 1884 :

A la veille des allemands, les douala sont les intermédiaires du commerce entre les occidentaux et les peuples de l'intérieur dans un rayon d'à peu près 200km.

Limite du trafic en 1914 :

En 1914, l'achèvement des lignes de chemin de fer Douala-Nkongsamba et Douala-Eseka pousse cette aire d'influence jusqu'à approximativement le plateau de l'Adamaoua.

Internationalisation du trafic :

L'influence du port de Douala va progressivement grandir pour devenir la principale porte d'entrée du Cameroun d'abord et ensuite de certains pays voisins sans accès à la mer (Tchad, Centrafrique)

[fig 6] Evolution de l'aire d'influence et d'échanges du port de douala

## CONCLUSION

Cette petite ballade à travers l'histoire du port nous a permis d'établir les relations entre la croissance du port de Douala, des chemins de fer, de la ville et du territoire. Cette une possibilité que nous offre l'analyse sédimentaire dans l'étude d'une ville, mieux d'un territoire. En effet, la réalité d'une ville ne peut se percevoir si l'on omet de la définir en rapport avec le territoire avec lequel elle interagit. Dans le cas de Douala, plus que l'augmentation de la population, les divers travaux d'aménagement de son port ont conduit à son essor territorial et à son rayonnement tant national que sous-régional. Ce n'est donc pas un hasard si l'industrialisation du Cameroun amorcée au lendemain de la seconde guerre mondiale s'est développée autour de ce port dans un premier temps, faisant de Douala le poumon de l'économie Camerounaise.

### Sources des figures

[figs 1, 2, 3, 4] J. Soulliou, Douala un siècle en images

[figs 5] Guy Mainet, Douala Croissance et servitudes

[figs 6] Fond de plan: <http://fr.mapsofworld.com/cameroon/cameroon-outline-map.html>

