

## Dans ce numéro

### Actualités

#### Cameroun - Travaux

**publics:** Emmanuel Njanou Djoumessi lance officiellement la campagne 2017 pour l'entretien routier

P 2

#### Cameroun - Travaux

**publics:** Le programme d'entretien routier pour 2017 programme d'entretien routier pour l'année 2017 est déjà à pied d'œuvre. Il a été lancé à Yaoundé le 19 décembre 2016 par le Ministre des Travaux Publics.

P 3

#### gouvernement

**camerounais :** bitumage de près de 1000 km de routes en 2017

P 3

### Technique

**Responsabilité Civile et Assurance :** Comment les régler? A qui faire recours?

Page 4 - 8

### Merveille D'architecture

#### Palm Jumeirah:

L'île de Palm Jumeirah, qui ressemble à un palmier vue du ciel, a été considérée un temps comme la huitième merveille du monde.

Page 9

## RESPONSABILITE CIVILE ET ASSURANCE



Une année nouvelle se présente à nous. C'est avec une grande et profonde émotion que nous vous disons MERCI, et sommes heureux de constater que l'occasion nous est à nouveau offerte de cheminer avec vous, nos partenaires, nos clients, nos conseillers.

2016 a été pour nous une année de concrétisation.

En effet, au cours de cette année nous avons aménager dans notre immeuble siège, nous avons en outre, obtenu l'agrément du ministère des Travaux Publics, au travers duquel le Cabinet MEDOU était officiellement reconnu comme représentant de la multinationale

**HUESKER** au Cameroun. A ce titre, nous avons intervenu dans des projets d'envergure, notamment la réhabilitation de la piste d'atterrissage de l'aéroport international de Douala. Et au mois de novembre dernier, nous avons été sollicité par le comité d'organisation du salon national du bâtiment et de l'habitat (**BATIMAIDE**), pour apporter notre expertise technique sur des points qui ont une fois de plus réhaussés l'image de notre cabinet: MERCI!

Pour l'année nouvelle, nous réitérons notre engagement. C'est ainsi que, pour ce premier numéro de l'année 2017, MEDOU INFOS, dans son aspect technique, vous édifie sur un sujet

technique très délicat dans notre secteur d'activité, à savoir: **les assurances**. Force est de constater avec tristesse qu'au Cameroun, en cas de litige, l'on ne sait plus vers quel saint se tourner. Qui paye quoi? qui est responsable de quoi? qu'est ce qui peut et ne peut être assuré? C'est autant de réponse qui constitue la rubrique technique de cette édition de notre journal, qu'on espère vous apportera satisfaction.

L'occasion s'y prêtant, nous ne saurons clôturer cet éditorial sans vous souhaiter pour la nouvelle année amour, santé et succès.

**BONNE ET HEUREUSE ANNEE 2017 A TOUS!**

## Cameroun - Travaux publics: Emmanuel Nganou Djoumessi lance officiellement la campagne 2017 pour l'entretien routier



*Emmanuel Nganou Djoumessi, Ministre des Travaux Publics*

C'est par vidéoconférence tenue dans ses services, que le ministre des Travaux publics a procédé au démarrage officiel du programme y afférant.

C'est entouré de ses proches collaborateurs qu'Emmanuel Nganou Djoumessi, ministre des Travaux publics a lancé officiellement, la campagne 2017 des travaux de l'entretien routier, indique le journal Ecomatin en kiosque ce mercredi 21 décembre 2016.

En effet, 461,9 milliards de FCFA est le montant de l'enveloppe budgétaire allouée au ministère des Travaux publics (MINTP) pour le compte de l'exercice 2017. Celui-ci est en hausse d'environ 58 milliards de FCFA par rapport aux 403,9 milliards de FCFA qui lui ont été octroyé en 2016. 398,03 milliards de FCFA de cette somme sont alloués aux investissements.

Selon le journal, cet argent devra provenir des ressources extérieures estimées à 169,4 milliards de FCFA et des ressources internes de 228,5 milliards de FCFA tel que l'a indiqué ce département ministériel via son site web. 12 milliards de FCFA vont également être alloués aux ressources transférées, entre autres.

D'autre part, l'année qui s'achève, a connu l'achèvement de certains grands travaux d'envergure à l'instar du port autonome de Kribi qui attend toujours sa mise en service du fait de l'absence d'infrastructures routières devant supporter le trafic que vont générer les activités portuaires. L'autoroute Edéa-Kribi ou encore l'autoroute Douala-Yaoundé ne sont pas encore sorties des fontaines baptismales. Les travaux de certains axes routiers tels que

Mengong-Sangmélima-Bikoula avancent à pas de tortues.

Lors de la présentation du programme social et économique du Gouvernement pour l'exercice 2017 devant les Députés, le Premier Ministre a pour sa part annoncé la poursuite des travaux routiers. Il s'agit ainsi de la première phase de l'autoroute Kribi-Edea, la première section de l'autoroute Yaoundé-Douala. Les axes Fouban-Tibati-Ngaoundéré, Kribi-Olama, Mbama-Messamena et Bamenda-Babadjou font également partie des priorités du gouvernement pour cette année 2017.

Source : Cameroon-Info.Net

## **Cameroun - Travaux publics: Le programme d'entretien routier pour 2017**



**L**ancé il y a quelques jours, il comprend notamment les tronçons Mbalmayo-Sangmelima, Fouban-Foumbot-Bafoussam, Bekolo-Loum-Pont du Nkam-Bandjoun.

Le programme d'entretien routier pour l'année 2017 est déjà à pied d'œuvre. Il a été lancé à Yaoundé le 19 décembre 2016 par le Ministre des Travaux Publics (MINTP), Emmanuel Nganou Djoumessi. Dans son édition de ce même jour, La Nouvelle Expression (LNE) indique que ce programme a quatre principaux objectifs.

S'assurer de la notification de tous les contrats d'entretien routier signés en par réseau et par région, s'assurer de l'exécution effective des travaux et faire face aux difficultés éventuelles, recenser tous les marchés antérieurs à 2016 dont l'exécution n'est pas satisfaisante et mutualiser les directives de suivi des travaux.

Concrètement, énumère LNE, ce programme va porter sur « l'entretien confortatif de certaines routes bitumées à l'instar de la route

Bekolo-Loum-Pont du Nkam-Bandjoun, la route Bekolo-Loum-Pont du Nkam-Bandjoun et la route Mbalmayo-Sangmelima. En plus, un volet poursuite des travaux devrait être inséré. Un volet qui devrait bénéficier au tronçon Ngaoundéré-Garoua. Enfin, on va programmer les travaux d'entretien de la route Mbalmayo-Ebolowa.

Notre confrère fait savoir que ce programme est lancé au moment où le MINTP achève la réalisation de la voie de contournement du pont sur la rivière Manyä sur l'axe-lourd Yaoundé-Douala. La buse métallique de ce pont s'était affaissée le 21 octobre 2016. Les travaux d'une nouvelle buse sont lancés.

En 2017, le ministère en charge des travaux publics veut rectifier les erreurs de l'année qui s'achève. Notamment la rupture du pont de Manyä et du pont de Matomb toujours sur la nationale no3. Une situation catastrophique sur cet axe qui est le plus emprunté en Afrique centrale.

Source : Cameroon-Info.Net

### **Le gouvernement camerounais annonce le bitumage de près de 1000 km de routes en 2017**

Le Premier ministre camerounais, Philémon Yang, a révélé le 22 novembre 2016 devant les députés, les ambitions du gouvernement dans le domaine de la construction des infrastructures routières au cours de l'année 2017. Présentant devant les élus du Peuple le programme économique, social et culturel de son gouvernement pour l'année prochaine, Philémon Yang a annoncé un programme de bitumage de près de 1000 km de routes.

Le gouvernement s'attèlera, dans le cadre de son budget d'investissements publics (BIP), soutenu par des financements de partenaires extérieurs, à bitumer un linéaire de 250 km de routes nouvelles, a souligné le PM. A cela, il faudra ajouter 677 km de routes qui seront bitumées dans le cadre du plan d'urgence triennal, a précisé Philémon Yang.

Cette annonce du PM révèle que le gouvernement camerounais tiendra une fois de plus en 2017 sa promesse de bitumer en moyenne 300 km de routes chaque année, mais aussi que les pouvoirs publics se rapprochent de leur objectif d'avoir un réseau routier bitumé de 8500 km de routes en 2020, contre un peu plus de 6000 km actuellement.

Cependant, cela demeure insuffisant pour le pays. Car 8500 km de routes bitumées correspondent à seulement 17% du réseau routier national. A l'origine de ce retard en matière de construction des routes, soutiennent plusieurs experts, le coût élevé du bitumage dans le pays, qui serait le double de la moyenne pratiquée en Afrique.

## Responsabilité civile et assurance



**L**a notion de responsabilité, telle qu'elle est comprise de nos jours, ne peut être approfondie dans une analyse préalable de la demande de sécurité, vue sous un angle socio-psychologique. Madame de Vanssay, sociologue au Laboratoire de Psychologie de l'Environnement à l'Université René Descartes, qui a bien voulu apporter son concours aux travaux du groupe, a exposé comment la notion de sécurité est perçue aujourd'hui dans le public. La réponse à la demande de sécurité La demande de sécurité concerne la maîtrise des phénomènes, le respect des équilibres naturels, la gestion cohérente de l'espace urbain ou rural. Elle s'exprime tout particulièrement en temps de crise, laquelle fait office de révélateur. L'offre de sécurité s'exprime également en termes de maîtrise, supposée croître indéfiniment à mesure du développement des sciences et techniques, ce qui pose une première interrogation sur la validité de cette hypothèse.

En effet, les certitudes de la science font actuellement place à de nouvelles interrogations philosophiques. La notion de maîtrise, pilier de la pensée scientifique classique,

fondement de l'ordre, de la rationalité et par conséquent de la responsabilité, devient floue à mesure que de nouveaux concepts se font jour qui vont la remettre en question. La notion d'incertitude devient un principe fondamental dans de nombreuses branches de la science comme la mécanique quantique, les interactions non linéaires, les systèmes chaotiques. Enfin comment faire pour maîtriser l'extrême complexité qui caractérise le domaine du vivant ?

Les études de la perception des risques par le public telles qu'on les pratique permettent-elles alors d'explorer la demande de sécurité ? Peut-on faire la part des stéréotypes et des fantasmes alors que la pression médiatique, réductrice de la complexité des phénomènes, se fait toujours plus forte ?

Le risque apparaît aujourd'hui comme l'expression de la fragilité de modèles de développement qui persistent malgré des échecs connus et visibles. La crise se manifeste comme une réponse de la société face à une menace d'origine technologique. Or, l'expérience montre que les catastrophes sont tantôt la conséquence de perturbations fortuites intrinsèques à un système naturel, tantôt la conséquence d'une pure défaillance humaine, l'une ou l'autre cause pouvant survenir isolément ou en chaîne. Mais le plus souvent ces facteurs se conjuguent pour aboutir à l'issue fatale.

L'évolution actuelle de la demande sociale de sécurité dans la population paraît liée à un foisonnement de connaissances mal assimilées, propagées par l'extension des réseaux d'information. Il en résulte un sentiment diffus de vulnérabilité, accru, dans les pays développés, par le prix de plus en plus grand attaché à la vie humaine et à sa son intégrité physique. La pression de l'opinion publique a fait apparaître une série de textes légaux, qui vont fonder de nouvelles actions juridiques. Enfin, on ne saurait négliger le décalage, perceptible dans une grande partie de la population, entre certaines valeurs émotionnelles qui vont jouer un rôle essentiel dans la formation d'une opinion majoritaire et la perception rationnelle et cohérente des faits qui s'impose au monde scientifique et technique. Nécessité d'une approche pluridisciplinaire.

Une tendance courante chez les décideurs est de fragmenter l'approche du risque en unités élémentaires, supposées plus faciles à gérer isolément. Or, cette méthode, en apparence sécurisante, conduit à un appauvrissement de la réflexion globale. Elle peut conduire à des erreurs grossières faute d'échanges pluridisciplinaires dont l'aboutissement serait une vue d'ensemble des problèmes. C'est ainsi que pas moins de six ministères concourent à l'élaboration d'un schéma d'aménagement. Résultat inattendu : certaines villes nouvelles

## Responsabilité civile et assurance (suite)



*Un immeuble effondré*

ont été construites sans prendre en compte globalement les questions d'adduction d'eau.

En cas de crise n'entraînant pas sur le moment de conséquences pour l'intégrité physique des personnes, donc pas de conséquences d'ordre pénal, on refuse généralement de s'attarder sur les causes. Or le sinistre matériel, bien analysé, pourrait être à l'origine d'un traitement efficace qui conjuguerait la prévention et l'assurance. Le retour d'expérience bien utilisé pourrait éviter la répétition d'accidents ultérieurs de même nature, entraînant cette fois des victimes.

L'opposition entre l'approche rationnelle de décideurs intimement convaincus d'agir avec le souci du bien commun, et les sentiments profonds des individus se manifeste tout particulièrement dans la perception de l'espace. Il y a souvent conflit (que l'on règle généralement au moyen d'indemnités généreuses) entre l'aménageur qui convoite un territoire comme un

espace à fonctionnaliser et le particulier, attaché à son histoire personnelle, à son enracinement, à son domaine. L'expropriation peut alors être ressentie comme une atteinte à la personne, comme une injustice. Cette notion d'injustice se retrouve chez la victime d'un accident, qui refuse de croire à la malchance, à un coup du sort, mais qui va rechercher désespérément un responsable pour en faire un coupable à sanctionner.

### **I- Légitimité et responsabilité.**

Dans la perception du public, rechercher la responsabilité des administrations et des services techniques, c'est douter de leur légitimité. L'extension considérable de la sphère des interventions de la puissance publique a favorisé chez les individus le développement d'une volonté de ramener le niveau de responsabilité des services à celui des personnes. Bien des litiges qui trouvaient autrefois leur solution devant le tribunal administratif se trouvent aujourd'hui portés devant un tribunal pénal. Une évolution

tout à fait semblable se retrouve dans la sphère des activités privées. Elle répond à une tendance de fond, qui devrait se poursuivre dans l'avenir.

Comment y répondre ? Par la reconstruction de la confiance sociale. En associant les citoyens lorsqu'il s'agit d'évaluer la durabilité des options de développement choisies, en sensibilisant aux relations entre les enjeux économiques et les avantages attendus pour telle ou telle solution, en améliorant ainsi une traçabilité des décisions. Un bon exemple d'application de cette méthode pourrait concerner l'enfouissement des lignes à haute tension. Certes il subsistera toujours des irréductibles, soit inaccessibles au raisonnement soit conduits par des intérêts personnels, mais il sera alors possible de les marginaliser au sein de l'opinion.

Le principe de la rationalité limitée et optimale, qui permet de mieux justifier certaines décisions, devrait être davantage pris en compte par les responsables de l'information des citoyens. C'est avant tout par l'éducation et la formation sur des bases de réciprocité, d'échange des connaissances et des points de vue que l'on pourra mieux adapter l'offre de sécurité, dans tous les domaines à la demande réelle.

### **II- Responsabilité civile et assurance**

L'assurance est née au XV<sup>e</sup> siècle pour les besoins du commerce maritime. Elle se propose de réaliser une mutualisation des risques. Les conséquences matérielles d'un risque pris par un individu ou par une

## Responsabilité civile et assurance (suite et fin)

collectivité, lesquelles pourraient conduire à sa ruine en cas de sinistre, sont partagées entre un grand nombre de personnes, physiques ou morales.

L'assurance répond donc à un souci légitime de prévoyance en ce qui concerne la réparation matérielle des atteintes aux personnes ou aux biens d'autrui. A la fin du XIXe siècle l'assurance a contribué à régler efficacement le douloureux problème des accidents du travail et celui d'une indemnisation équitable des tierces personnes victimes d'un sinistre de construction. L'assurance peut aussi répondre au désir de garantir le patrimoine. C'est le cas de l'assurance de garantie décennale.

La souscription d'une assurance est soit imposée par la loi, soit laissée au libre choix des responsables. Le domaine de l'assurance s'est constamment élargi et peu de situations restent aujourd'hui en dehors de son champ d'action. Elle constitue la première activité de service dans l'économie des sociétés modernes. Les techniques de mutualisation se sont diversifiées et améliorées. Les contrats d'assurance doivent répondre à des critères précis sur les plans juridiques et commerciaux.

### Quelles sont les conditions pour qu'un risque soit assurable ?

Certains critères d'assurabilité sont incontournables :

- Il faut que l'événement soit réalisable et que son apparition soit aléatoire
- Les conditions du contrat doivent être licites. On ne peut s'assurer pour des sanctions pénales, mais il

est admis que l'assurance puisse couvrir des pertes d'exploitation, des frais judiciaires et même une assistance psychologique pour les responsables incriminés ainsi que pour les victimes.

- Le contrat doit satisfaire à des conditions légales et juridiques déterminées.

Bien conçus et complets, les contrats d'assurance apportent presque toujours une réponse satisfaisante à la couverture des conséquences matérielles d'une erreur ou d'une faute et à ce titre constituent un outil précieux pour tous les acteurs du génie civil. Les assureurs de leur côté disposent de données statistiques qui permettent de quantifier avec une précision suffisante la probabilité

sur un plan mondial.

On notera avec intérêt que même pour de très grosses opérations, les réassureurs sont en mesure d'apprécier les risques concernant des ouvrages, qu'ils soient en construction ou en exploitation, à partir d'un petit nombre de critères bien précis.

Par exemple, ce qui concerne les ouvrages en cours de construction, les réassureurs sont en mesure d'apprécier les risques concernant des ouvrages, qu'ils soient en construction ou en exploitation, à partir d'un petit nombre de critères bien précis.

Par exemple, ce qui concerne les ouvrages en cours de construction,



*Un immeuble effondré, quelles sont les responsabilités?*

d'apparition d'un sinistre. Lorsque le risque assuré est susceptible d'entraîner pour la compagnie la réparation de dommages d'importance économique considérable, les techniques de la réassurance permettent aux assureurs de répartir la charge des indemnités

la tarification de la police dite « tous risques chantier » tiendra compte des éléments suivants :

- L'environnement de l'ouvrage, apprécié au niveau de la qualité et de la fiabilité des informations (crues, vent, sismicité etc.)
- La topographie des lieux

## Responsabilité civile et assurance (suite)

- La nature du sol (qualité, densité et précision des sondages de reconnaissance)
- Des éventualités de chocs et de heurts
- Le type d'ouvrage et ses dimensions
- Le type de fondation
- Le planning de construction (durée globale, phasage et saisons)
- Le planning de construction (durée globale, phasage et saisons)
- Le mode constructif, les ouvrages provisoires, les protections de chantier
- L'expérience et les références du constructeur.

Pour les ouvrages terminés et en cours d'exploitation, outre les critères précédents, sont pris en compte :

- L'état et l'historique de la construction (âge, antécédents...);
- La qualité du programme de maintenance;
- L'existence de rapports d'inspection systématiques.

L'assureur gère ensuite le risque après l'avoir identifié à partir des critères ci-dessus. Il évalue les conséquences financières d'un sinistre, la probabilité de son apparition, contrôle les mesures de prévention, fixe un niveau de franchise et enfin tarifie la prime d'assurance. Les risques majeurs sont répartis entre plusieurs assureurs et réassureurs de telle sorte que de nombreuses compagnies se trouveront impliquées dans le règlement d'un sinistre important sans que l'existence de l'une quelconque d'entre elles soit mise en péril. Tous les calculs de prime sont conduits à partir des statistiques des

compagnies mais aussi en fonction de critères à caractère commercial.

### **L'assurance de garantie décennale**

L'analyse qui précède ne concerne que les risques récurrents, faisant l'objet de primes à périodicité annuelle. L'assurance garantissant la responsabilité décennale du constructeur aux termes du Code Civil français fait l'objet d'une approche tout à fait différente de la part des assureurs. Il s'agit en effet, au moyen d'une prime unique capitalisée, de garantir un patrimoine pendant une durée de dix ans, quels que soient les événements qui peuvent se produire pendant ce temps. Or, et on l'a déjà constaté, la législation peut évoluer au cours de la période de garantie pour mettre de nouvelles obligations non prévues à l'origine à la charge des compagnies d'assurances. Celle-ci considère donc qu'une police de garantie décennale est un contrat à hauts



*Un immeuble menaçant de s'écrouler*

risques, difficile à actualiser

correctement. Elle ne peut se gérer que dans le cadre d'une activité annexe et non comme activité principale. On connaît les vicissitudes de l'assurance de responsabilité décennale, une spécialité essentiellement française, au cours des dernières années.

### **Cas particulier des ouvrages appartenant à l'Etat**

Pour être complet en ce qui concerne la responsabilité civile, il faut mentionner le cas des ouvrages appartenant à l'Etat. Celui-ci est généralement son propre assureur. L'indemnisation des victimes, au plan civil, est alors fixé par les Tribunaux administratifs, qui jugent en équité et se montrent souvent généreux. Cependant on remarque actuellement le développement de deux tendances nouvelles :

- La puissance publique, et surtout les collectivités et les établissements publics n'écartent plus systématiquement le recours à l'assurance.
- Les victimes préfèrent souvent le recours aux Tribunaux correctionnels plutôt qu'aux Tribunaux administratifs, en raison de leur incompétence en matière pénale.

Cette évolution répond aux préoccupations du public qui souhaite de plus en plus recourir à des sanctions pénales à l'égard des responsables comme on le verra plus loin.

*Extrait de: Risque et Génie Civil du Groupement Français des Associations du Génie Civil*

## Responsabilité civile et assurance (suite et fin)

### **LES HYPOTHEQUES:** notre source.



*Les banques, principaux intervenants dans la mise en place des hypothèques*

Cette garantie en cas de crédit, notamment bancaire, peut aider à résoudre un problème, mais peut aussi en créer.

Une hypothèque est une sûreté, c'est à dire un droit accordé à un créancier sur un bien immobilier en garantie d'une dette, sans que le propriétaire du bien qui constitue la garantie en soit dépossédé. Elle est généralement utilisée pour assurer un remboursement de crédit, contracté pour financer un marché, par exemple, en cas d'insolvabilité. L'hypothèque permet au créancier de faire saisir le bien afin qu'il soit procédé à une vente en justice pour être payé sur le prix au cas où son propriétaire ne paierait pas les sommes qu'il doit rembourser. Et cela ne peut être qu'un bien immobilier (immeuble bâti ou terrain nu), « parce qu'il n'y pas dépossession. Le débiteur garde la propriété du bien et même la jouissance ». Selon les banquiers approchés, l'immeuble hypothéqué peut appartenir au débiteur principal ou à un tiers. « Dans le premier cas, on parle d'hypothèque ferme et dans le second, le tiers se porte caution hypothécaire », indique

Pour une autre source bancaire, l'hypothèque n'a généralement pas de durée déterminée à l'avance. « Elle prend fin dès que le débiteur a remboursé la somme empruntée », précise-t-elle. Et d'ajoute que lorsque l'hypothèque porte sur un bien meuble, une voiture, par exemple, on parle de gage ou de nantissement. Et dans ce cas, il y a dépossession, parce que ce bien peut se détériorer.

Dans le détail, il existe ce qu'on appelle une hypothèque conventionnelle : elle est consentie de plein gré par l'emprunteur auquel l'établissement accorde son crédit. Elle fait obligatoirement l'objet d'un acte authentique devant notaire et d'une inscription à la conservation des hypothèques du lieu où se situe l'immeuble. Il existe également une hypothèque légale et une hypothèque judiciaire. L'hypothèque judiciaire est imposée par un jugement alors que l'hypothèque légale est accordée à certains créanciers par la loi. C'est le cas, par exemple, de l'hypothèque légale des époux qui permet à chacun de garantir les dettes de l'autre sur ses biens.

#### **Bon à savoir:**

L'authentification : selon nos sources, pour qu'une hypothèque soit valide, elle doit être authentique. Autrement dit, l'engagement des deux parties doit être pris par devant un notaire. On inscrit alors une charge sur le titre foncier du débiteur. Dans le cas contraire l'hypothèque est nulle

et le créancier peut se trouver sans rien si son débiteur est de mauvaise foi. Nos sources précisent que « si le prêteur accorde le crédit en prenant juste le titre foncier sans inscrire l'hypothèque, son acte sera sans valeur en cas de pépin ». Le prêteur peut donc se retrouver sans aucune voie de recours si son débiteur est insolvable ou de mauvaise foi. Ce dépôt libre n'est d'ailleurs pas autorisé par les dispositions de la loi ohada.

Le remboursement : il se fait pas traites, ou d'un coup, lorsque le marché pour lequel l'hypothèque a été prise est réalisé et payé. Dans le cas contraire les deux parties décident d'un commun accord de vendre le bien. Ceci à la valeur estimée dès le départ. Si le débiteur a hypothèque son bâtiment pour obtenir 10 millions de F, l'immeuble sera mis aux enchères pour ce prix-là.

Comme l'hypothèque est considérée comme prêt sans intérêt, le créancier ne retirera que la somme prêtée du fruit de la vente. Au cas où il n'y a pas d'acquéreur, le prêteur devient de fait le propriétaire de l'immeuble. Les risques : l'immeuble ou le terrain peut être mal évalué au moment de l'hypothèque. Dans ce cas, il peut y avoir des difficultés au moment du remboursement. Un immeuble surévalué ne sera donc pas en mesure de payer une dette parce qu'il ne pourra pas en couvrir la totalité. Surtout s'il doit être vendu. Par ailleurs, en cas d'insolvabilité, le débiteur perd son bien.

*Extrait du journal Alter Eco, article de Jocelyne NDOUYOU - MOULIOM*



## Palm Jumeirah

*Palm Jumeirah est un archipel artificiel des Émirats arabes unis baigné par le golfe Persique. Il a la forme d'un palmier constituée d'un tronc et seize palmes entourés d'un croissant de 11 kilomètres de long qui délimite un lagon...*



**D**ubaï est reconnue pour ses premières mondiales et ses constructions exceptionnelles. L'exemple le plus flagrant est la série d'archipels artificiels construits sur les eaux émeraude du Golfe persique. L'île de Palm Jumeirah, qui ressemble à un palmier vue du ciel, a été le premier projet de ce genre, considérée un temps comme la huitième merveille du monde.

Outre les nombreux hôtels et complexes de l'île, vous pouvez naviguer autour de Palm Jumeirah à bord d'un yacht ou d'un hors-bord proposés par les agences privées, ou bien grimper dans le monorail qui se rend au complexe Atlantis.

### Présentation

Palm Jumeirah est un archipel artificiel des Émirats arabes unis baigné par le golfe Persique. Il a la forme d'un palmier constituée d'un tronc et seize palmes entourés d'un croissant de 11 kilomètres de long qui délimite un lagon. L'archipel fait environ cinq kilomètres de diamètre. Son maître d'œuvre est Nakheel

Properties.

### Description

Palm Jumeirah est le plus petit des trois palmiers des Palm Islands. Il est situé au niveau du quartier de Jumeirah qui compte déjà l'hôtel Burj-Al-Arab et l'hôtel Jumeirah Beach. Il est conçu principalement pour l'habitat privé et touristique. Le tronc qui mesure deux kilomètres de long est relié au continent par le Gateway Bridge. Il accueille un monorail en son centre, ainsi que des voies rapides sur les côtés. Il devait aussi être traversé par un réseau de canaux sur tout sa longueur, mais celui-ci n'a pas été mis en œuvre. Sur son côté Est se trouveront 2 500 appartements tandis que le côté Ouest abritera 25 hôtels, des commerces, restaurants, etc. Au centre du tronc, s'élèvera une double tour se rejoignant dans les airs et abritant un hôtel : le Trump International Hotel and Tower. À l'extrémité du tronc se trouveront des marinas (1 500 places au total) et l'accès aux palmes.

Dans les seize palmes se trouvent 1 350 villas privées de luxe de trois types (Signature Villas, Garden Homes et Canal Cove Town Homes) abritant 8 000 habitants. Le croissant, long de onze kilomètres, est composé de trois îles courbées. L'île centrale, la plus grande, est reliée à l'extrémité du palmier par un tunnel sous-marin.

Ce croissant accueille des palaces et des hôtels de luxe, comme l'hôtel Atlantis The Palm, qui a ouvert le 24 septembre 2008 et qui compte 1 500 chambres.

### Histoire



Sa construction a démarré en juin 2001 et devait être achevée en décembre 2007, plus d'un an après la date d'inauguration initiale, le retard étant dû à des modifications de conception, notamment le percement de deux passes dans le croissant. Les travaux prirent fin en 2009.

## Rappel des numéros déjà parus

---

**MEDOU INFOS N°1** : L'Humidité dans le Bâtiment

**MEDOU INFOS N°2** : Ossatures l'importance des études géotechniques

**MEDOU INFOS N°3** : Comment trouver le terrain idéal?

**MEDOU INFOS N°4** : Pourquoi un propriétaire doit-il faire expertiser son habitation?

**MEDOU INFOS N°5** : L'eau de pluie dans les ménages;

**MEDOU INFOS N°6** : Citoyen et Urbanisme;

**MEDOU INFOS N°7** : L'insécurité routière : approche de solution des ingénieurs face au danger permanent;

**MEDOU INFOS N°8** : Métiers de la construction : quelle formation pour quel avenir?

**MEDOU INFOS N° 9** : Prévenir les désordres dans le Bâtiment;

**MEDOU INFOS N°10** : Revêtements de façades: Comment choisir?

**MEDOU INFOS N° 11** : Osons!

**MEDOU INFOS N° 12** : Le suivi préventif des structures;

**MEDOU INFOS N° 13** : Le ravalement des façades qu'est ce que c'est?

**MEDOU INFOS N° 14** : L'Application des solutions geosynthetic au cameroun: cas de l'aéroport international de douala.

**MEDOU INFOS N° 15**: L'arbitrage des litiges dans les projets de construction.

Vous pouvez obtenir chacun de ces exemplaires à l'adresse [contact@cabinet-medou.com](mailto:contact@cabinet-medou.com)

Adresse : Bonamoussadi, axe des plateaux, lieu dit maison verte BP : 12902 Douala - Cameroun

Tél : (237) 233 47 64 64 / 699 91 12 80

Fax : (237) 33 47 62 62 E-mail : [contact@cabinet-medou.com](mailto:contact@cabinet-medou.com) ;[cabinetmedou@yahoo.fr](mailto:cabinetmedou@yahoo.fr); [www.cabinet-medou.com/fr](http://www.cabinet-medou.com/fr)

Conception et réalisation MARK and CO: Tél: +237 651 04 55 55/ 694 65 49 84 / 677 45 62 12