

MINISTERE DE L'ECONOMIE DE LA PLANIFICATION  
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE  
(MINEPAT)

LC 000019/LC/PR/MINMAP/DGMAS-DMSPI/2012



**STRATEGIE**  
**de développement**  
**des infrastructures**  
**du CAMEROUN**

**. état des lieux et diagnostic .**



Novembre 2014

## Table des matières

SIGLES ET ABBREVIATIONS .....	5
AVANT-PROPOS .....	9
CONTEXTE .....	10
<i>Vision du Cameroun en 2035</i> .....	10
<i>Objectifs globaux du DSCE</i> .....	10
<i>Objectifs spécifiques du DSCE</i> .....	10
<b>SECTION I DELIMITATION ET SEGMENTATION DU SECTEUR.....</b>	<b>12</b>
A. DEFINITIONS.....	13
B. SPECIFICATIONS .....	15
<i>Fonctions primaires du secteur</i> .....	15
<i>Fonctions secondaires du secteur</i> .....	15
<i>Délimitation du secteur</i> .....	15
<i>Segmentation du secteur</i> .....	16
<i>Acteurs du secteur</i> .....	16
Acteurs étatiques.....	17
Partenaires techniques et financiers .....	17
Universités et Ecoles de formation.....	17
Société civile .....	17
Représentations professionnelles .....	17
Secteur privé (entreprises, bureaux d'études, ..).....	17
<i>Caractérisation du secteur</i> .....	18
<i>Situation générale des bénéficiaires</i> .....	19
<b>SECTION II ETAT DES LIEUX DU SECTEUR.....</b>	<b>21</b>
A. SOUS-SECTEUR TRANSPORTS .....	22
<i>Cadre institutionnel, législatif et réglementaire</i> .....	22
= Cadre institutionnel du sous-secteur transports = .....	22
= Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des transports = .....	22
<i>Offre pour le sous-secteur TRANSPORTS</i> .....	23
= Domaine des ROUTES = .....	23
= Domaine des PORTS = .....	25
= Domaine des AEROPORTS = .....	26
= Domaine du CHEMIN DE FER = .....	26
<i>Situation des bénéficiaires</i> .....	26
<i>Points critiques du sous-secteur</i> .....	30
B. SOUS-SECTEUR ENERGIE.....	31
<i>Cadre institutionnel, législatif et réglementaire</i> .....	31
= Cadre institutionnel du sous-secteur énergie = .....	31
= Cadre réglementaire du sous-secteur de l'énergie = .....	33
<i>Offre pour le sous-secteur ENERGIE</i> .....	34
= Domaine des EQUIPEMENTS DE PRODUCTION = .....	34
= Domaine des RESEAUX ENERGETIQUES = .....	35
<i>Situation des bénéficiaires</i> .....	36
<i>Points critiques du sous-secteur</i> .....	38
C. SOUS-SECTEUR EAU ET ASSAINISSEMENT .....	39
<i>Cadre institutionnel, législatif et réglementaire</i> .....	39
= Cadre institutionnel du sous-secteur eau et assainissement = .....	39
= Cadre réglementaire du sous-secteur de l'eau et de l'assainissement = .....	40

<i>Offre pour le sous-secteur EAU et ASSAINISSEMENT</i> .....	41
= Domaine des INSTALLATIONS HYDRAULIQUES = .....	41
= Domaine des SYSTEMES D'ASSAINISSEMENT = .....	43
<i>Situation des bénéficiaires</i> .....	44
<i>Points critiques du sous-secteur</i> .....	45
D. SOUS-SECTEUR TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION .....	47
<i>Cadre institutionnel, législatif et réglementaire</i> .....	47
= Cadre institutionnel du sous-secteur TIC = .....	47
= Cadre juridique et réglementaire du sous-secteur TIC = .....	47
<i>Offre du sous-secteur TIC</i> .....	49
= Domaine des RESEAUX DE TELEPHONIE = .....	49
= Domaine des RESEAUX de TRANSPORTS = .....	50
<i>Situation des bénéficiaires</i> .....	52
<i>Points critiques du sous-secteur</i> .....	53
E. SOUS-SECTEUR BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS .....	54
<i>Cadre institutionnel, législatif et réglementaire</i> .....	54
= Cadre institutionnel du sous-secteur bâtiments et aménagements urbains = .....	54
= Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des bâtiments et aménagements urbains = .....	55
<i>Offre du sous-secteur BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS</i> .....	55
= Domaine des BATIMENTS = .....	55
= Domaine des AMENAGEMENTS URBAINS = .....	57
<i>Situation des bénéficiaires</i> .....	58
<i>Points critiques du sous-secteur</i> .....	60
F. DESCRIPTION DES FACTEURS EXTERNES SIGNIFICATIFS .....	61
<b>SECTION III DIAGNOSTIC DU SECTEUR</b> .....	<b>65</b>
A. REVUE DES POLITIQUES PASSES ET EN COURS .....	66
<i>Politiques et actions antérieures</i> .....	66
= Plans quinquennaux (des années 1960 à 1986) = .....	67
= Programmes d'ajustement structurel = .....	68
= Plans de relance et retour de la planification = .....	69
<i>Programmes en cours</i> .....	71
= Sous-secteur TRANSPORTS = .....	72
= Sous-secteur ENERGIE = .....	73
= Sous-secteur EAU ET ASSAINISSEMENT = .....	75
= Sous-secteur TIC = .....	78
= Sous-secteur BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS = .....	78
<i>Evaluation des politiques de développement des infrastructures</i> .....	81
= Financement des plans quinquennaux et des stratégies = .....	81
= Maturation des programmes et projets = .....	82
= Passation des marchés et absorption des crédits = .....	83
= Cohérence des projets engagés = .....	84
= Rôle et pertinence des régulateurs = .....	85
= Capacités des acteurs et qualité des réalisations = .....	85
= Disponibilité de l'information et cohérence des données = .....	86
B. ANALYSE CRITIQUE DU SECTEUR .....	88
<i>Aperçu d'ordre général sur le secteur</i> .....	88
<i>Difficultés liées au secteur</i> .....	91
= Retard dans le développement des infrastructures au Cameroun = .....	91
= Impact négatif du retard de développement des infrastructures sur la productivité du secteur industriel = .....	92
= Part d'investissement dans le budget public relativement faible = .....	92
C. ANALYSE CRITIQUE PAR SOUS-SECTEUR.....	97
TRANSPORTS.....	97

= Identification des problèmes = .....	97
= Analyse SWOT pour le sous-secteur TRANSPORTS = .....	102
<b>ENERGIE</b> .....	<b>105</b>
= Identification des problèmes = .....	105
= Analyse SWOT pour le Sous-secteur ENERGIE = .....	109
<b>EAU ET ASSAINISSEMENT</b> .....	<b>112</b>
= Identification des problèmes = .....	112
= Analyse SWOT pour le sous-secteur EAU & ASSAINISSEMENT = .....	116
<b>TIC</b> .....	<b>120</b>
Figure 4 (Source AICD, 2009) .....	120
= Identification des problèmes = .....	120
= Analyse SWOT pour le Sous-secteur TIC = .....	122
<b>BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS</b> .....	<b>125</b>
= Identification des problèmes = .....	125
= Analyse SWOT pour le Sous-secteur BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS = .....	128
<b>D. ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DE L'ENVIRONNEMENT EXTERNE</b> .....	<b>131</b>
<b>E. ENJEUX ET DEFIS DU SECTEUR DES INFRASTRUCTURES</b> .....	<b>136</b>
<b>ANNEXE</b> .....	<b>139</b>
BIBLIOGRAPHIE .....	140
Liste des tableaux, graphiques et figures .....	142



## SIGLES ET ABBREVIATIONS

- AFD : Agence Française de Développement
- ALUCAM : Aluminium du Cameroun
- ANEER-TP : Association Nationale des Entreprises de l'Entretien Routier et des Travaux Publics
- ANOR : Agence des Normes et de la Qualité
- ANTIC : Agence Nationale des Technologies, de l'Information et de la Communication
- API : Agence de Promotion des Investissements
- APICCAM : Association Professionnelle des Ingénieurs Conseils et Sociétés d'Ingénierie au Cameroun
- ARMP : Agence de Régulation des Marchés Publics
- ARSEL : Agence de régulation du Secteur de l'électricité
- ASPERB : Assistance au Secteur Privé dans la privatisation des Routes Bitumées
- BAD : Banque Africaine de Développement
- BEAC : Banque des Etats de l'Afrique Centrale
- BET : Bureau d'Etudes Techniques
- BM : Banque Mondiale
- BOT : Built Operate and Transfer
- BTP : Bâtiment et Travaux Publics
- C2D : Contrat de Désendettement et Développement
- CAB : Cabinet
- CAMAIR : Cameroon Airlines
- CAMWATER : Cameroon Water Utilities Corporation
- CDC : Cameroon Development Corporation
- CDE : Camerounaise Des Eaux
- CDMT : Cadre de Dépenses à Moyen Terme
- CEBAT : Cercle des Entrepreneurs du Bâtiment
- CEEAC : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale

- CEMAC : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
- CFC : Crédit Foncier Du Cameroun
- CICOS : Commission Internationale du Bassin du Congo
- CMTF : Centre des Métiers des Travaux Publics
- CNPS : Caisse Nationale de la Prévoyance Sociale
- CTD : Collectivité Territoriale Décentralisée
- DAO : Dossier d'Appel d'Offres
- DSCE : Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
- DSRP : Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
- DSTAT : Direction de la Statistique
- ECAM : Enquête Camerounaise auprès des Ménages
- ENEO : Energy Of Cameroon
- ENSTP : Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics
- FECAP-TP : Fédération Camerounaise des PME en Bâtiments et Travaux Publics
- FEICOM : Fonds Spécial d'Equipement et Intervention Intercommunale
- FMI : Fonds Monétaire International
- FR : Fonds Routier
- GICAM : Groupement Inter patronal du Cameroun
- GIZ : Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Coopération Technique Allemande)
- HIEQ : Haute Intensité d'Equipement
- HIMO : Haute Intensité de Main d'Œuvre
- IGR : Initiative pour la Gestion Routière
- LABOGENIE : Laboratoire National de Génie Civil
- MAETUR : Mission d'Aménagement et d'Equipements des Terrains Urbains et Ruraux
- MAGZI : Mission d'Aménagement et des Zones Industrielles
- MATGENIE : Parc National de Matériels de Génie Civil
- MINATD : Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
- MINDCAF : Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières
- MINHDU : Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain

- MINEE : Ministère de l'Eau et de l'Energie
- MINEFI : Ministère de l'Economie et des Finances
- MINFI : Ministère des Finances
- MINEFOP : Ministère de l'emploi et de la Formation Professionnelle
- MINEPAT : Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
- MINPEDEP : Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable
- MINPMEESA : Ministère des Petites et Moyennes Entreprises, de l'Economie Sociale et de l'Artisanat
- MINMIDT : Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique
- MINRESI : Ministère de la Recherche Scientifique et Technique
- MIPROMALO : Mission de Promotion des Matériaux Locaux
- MINTP : Ministère des Travaux Publics
- MINTSS : Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale
- MPA : Manuel de Procédures Administratives
- NBN : National Broadband Network
- NEPAD : Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
- OD : Origine-Destination
- OMC : Organisation Mondiale du Commerce
- ONAC : Ordre National des Architectes
- ONG : Organisation Non Gouvernementale
- ONIGC : Ordre National des Ingénieurs de Génie Civil
- ONIGM : Ordre National des Ingénieurs du Génie Mécanique
- ONU : Organisation des Nations Unies
- ONUC : Ordre National des Urbanistes du Cameroun
- PAS : Programmes d'Ajustement Structurel
- PDCT-AC : Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale
- PDR : Plan Directeur Routier
- PDSE : Projet de Développement du Secteur de l'Energie
- PEAC : Pool Energétique de l'Afrique Centrale

- PERFED II : Programme d'Entretien Routier du Deuxième FED
- PIB : Produit Intérieur Brut
- PME : Petites et Moyennes Entreprises
- PNG : Programme National de Gouvernance
- POE : Plan d'Organisation des effectifs
- PPP : Partenariat Public-Privé
- PPTE : Pays Pauvres Très Endettés
- PST : Programme Sectoriel des Transports
- PTMR : Programme de Transport en Milieu Rural
- PUD : Plan d'Urbanisme Directeur
- RCA : République Centrafricaine
- RNx : Route Nationale N° x
- SCDP : Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers
- SDAU : Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme
- SEDA : Société d'Etudes pour le Développement de l'Afrique
- SIC : Société Immobilière du Cameroun
- SIGIPES : Système Informatique de Gestion Intégré du Personnel de l'Etat et de la Solde
- SFI : Société Financière Internationale
- SMIG : Salaire Minimal Interprofessionnel Garanti
- SOCATRAL : Société Cameroun aise de Transformation de l'Aluminium
- SOECAO : Société de Développement du Cacao
- SOECOTON : Société de Développement du Coton
- SOSUCAM : Société du Sucre du Cameroun
- SOWEDA : South West Development Agency
- TDR : Termes de référence
- TPE : Toutes Petites Entreprises
- UE : Union Européenne



## AVANT-PROPOS

Le Cameroun a subi de plein fouet les effets de la crise économique durant les années 80 et 90, avec un arrêt quasi total des dépenses d'investissement.

A la suite de nombreux efforts consentis et réformes engagées par l'Etat, le Cameroun a bénéficié d'une remise de dettes pour consacrer une grande part de ses revenus à des actions d'investissement et de développement contenues dans un premier temps dans le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP, 2003), puis dans le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE, 2009).

Alors que le DSCE tablait sur une croissance annuelle moyenne de 5,5% sur la période 2010-2020, cette croissance n'a été que de 3,2%, 3,8% et 4,6% pour les trois premières années de référence. En 2013, la croissance du PIB était de 4,9%. Cette croissance était principalement soutenue par la contribution du secteur tertiaire qui représente près de 50% du PIB, en lien avec la bonne tenue des activités dans les branches des transports, des télécommunications, du commerce et de l'hôtellerie.

Mais pour satisfaire la vision d'une économie prospère et dotée d'infrastructures performantes à l'horizon 2035, des efforts considérables doivent être faits dans l'investissement, avec un engagement volontariste de l'Etat dans le secteur non pétrolier, et l'implication renforcée du secteur privé aux actions de développement.

Si les grands projets en cours ou annoncés apportent une première réponse à ces défis, il n'en demeure pas moins que, le Président de la République, dans son message de fin d'année 2013 à la Nation, a fustigé les délais de prise de décision qui constituent des goulots d'étranglement dans la mise en œuvre des projets, et a exhorté l'ensemble des camerounais à l'action, tout en rappelant qu'avec le DSCE, ils disposent d'un tableau de bord pour l'avenir.

Au titre des actions phares de ce Document de référence, figure le développement du secteur des infrastructures et c'est fort justement que l'élaboration de la stratégie dudit secteur, était attendue depuis de nombreux mois.

Le processus d'élaboration de la stratégie de développement du secteur des infrastructures comprend plusieurs étapes, parmi lesquelles, et avant tout, la réalisation de l'état des lieux et du diagnostic du secteur, objet du présent document./-

## CONTEXTE

### Vision du Cameroun en 2035

A l'horizon 2035, le Gouvernement entend faire du Cameroun, une économie prospère et dotée d'infrastructures performantes.

Cette Vision passe par l'atteinte des objectifs suivants :

- Réduire la pauvreté à un niveau socialement acceptable ;
- Devenir un pays à revenu intermédiaire ;
- Atteindre le stade de Nouveau Pays Industrialisé ;
- Consolider le processus démocratique et renforcer l'unité nationale.

### Objectifs globaux du DSCE

Le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, boussole du Gouvernement dans la mise en œuvre de la Vision 2035, reprend les objectifs globaux suivants :

- Porter la croissance à environ 5,5% en moyenne annuelle dans la période 2010-2020 ;
- Ramener le sous-emploi de 75,8% à moins de 50% en 2020 avec la création de dizaines de milliers d'emplois formels par an dans les dix prochaines années ;
- Ramener le taux de pauvreté monétaire de 39,9% en 2007 à 28,7% en 2020 ;
- Réaliser à l'horizon 2020, l'ensemble des objectifs du millénaire pour le développement (OMD).

10

### Objectifs spécifiques du DSCE

Pour le secteur des infrastructures, les objectifs spécifiques du DSCE sont repris ci-après :

Le système des transports devra se fonder sur les atouts indéniables du pays afin de contribuer efficacement à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté. Une approche multimodale sera systématiquement privilégiée, afin de bâtir à moindre coût un réseau de transport intégré, performant, quadrillant tout l'espace national et résolument ouvert vers les pays voisins ;

Dans le sous-secteur routier, les orientations stratégiques à moyen et long termes du Gouvernement à l'horizon de la stratégie sont cohérentes avec le scénario ambitieux du Plan Directeur Routier et la stratégie sectorielle élaborés ;

Pour ce qui est de l'énergie, à travers la réalisation des programmes d'entretien, de réhabilitation et de développement de la capacité énergétique du pays, le Cameroun compte successivement résorber définitivement le déficit structurel, accompagner les besoins énergétiques pour l'atteinte des objectifs de croissance escomptés, devenir un exportateur d'électricité et contribuer ainsi à l'équilibre de la balance commerciale du pays ;

L'accès à l'eau potable et aux infrastructures d'assainissement de base en milieu rural est limité. Le Gouvernement entend par conséquent, améliorer cette situation, porter à 75% en 2020, le taux

d'accès à l'eau potable et pour cela : (i) réhabiliter les infrastructures existantes réalisées dans leur très grande majorité depuis plus de 20 ans ; (ii) réaliser des extensions des réseaux existants qui n'ont pas suivi le rythme d'expansion urbain et démographique ; (iii) favoriser la réalisation des programmes des branchements à grande échelle ;

☒ Les objectifs stratégiques du domaine des Télécommunications/TIC à l'horizon 2020 seront notamment de : (i) porter la télé densité fixe à 45% et la télé densité mobile à 65% ; (ii) doter 40 000 villages de moyens de télécommunications modernes ; (iii) mettre à la disposition du public une offre d'accès à 2 Mb/s dans toutes les villes ayant un central numérique ; et (iv) multiplier par 50 le nombre d'emplois directs et indirects ;

☒ Dans le domaine des postes et services financiers postaux, la stratégie permettra d'organiser et de rendre significative à l'horizon 2020 l'offre publique et privée de service postal de manière à satisfaire pleinement la demande en quantité et en qualité à des prix abordables ;

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

☒ Dans la perspective de l'émergence du Cameroun, les autorités entendent élaborer une stratégie nationale de gestion du patrimoine foncier national avec un regard spécifique sur le patrimoine administré ou géré par l'Etat. Le DSCE a pour ambition de juguler les causes ayant entravé la gestion rationnelle dudit patrimoine par la détermination des objectifs globaux ci-après : i) lever la contrainte foncière pour faciliter le développement des infrastructures et améliorer le climat des affaires ; ii) rationaliser l'allocation des ressources foncières et améliorer la gouvernance du patrimoine de l'Etat ; iii) renforcer les capacités des administrations en charge des domaines, des affaires foncières et du patrimoine de l'Etat ; et iii) faciliter l'intégration régionale et soutenir la mise en œuvre de la décentralisation.

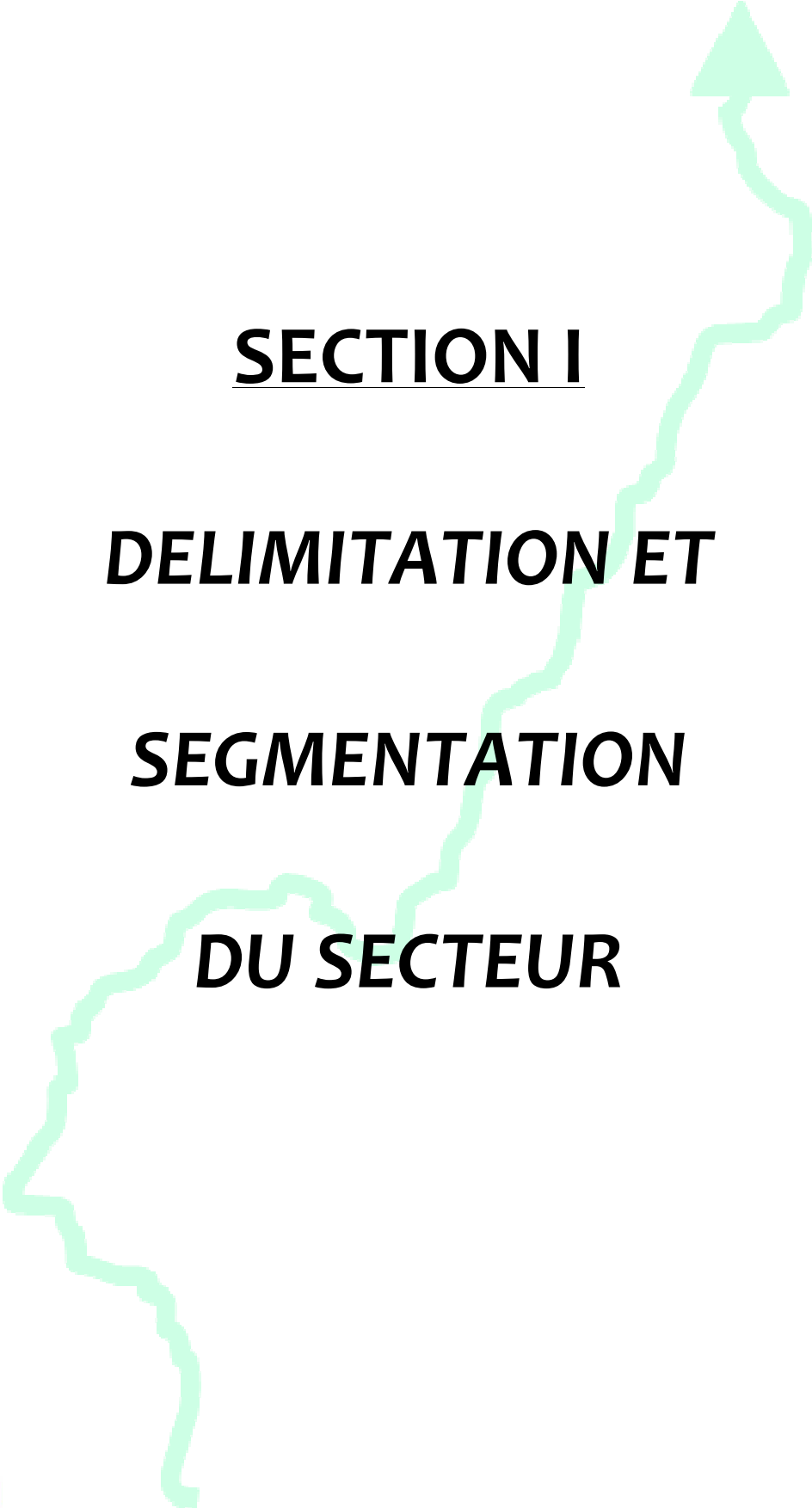
## Régime Financier de l'Etat

La loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'Etat introduit les budgets-programmes à travers la recherche de la performance dans la gestion des ressources financières et le Gestion Axée sur les Résultats (GAR). Les programmes mis en œuvre dans le cadre des différentes fonctions de l'Etat devront donc être le reflet des politiques publiques et se décliner concrètement en actions visant des objectifs précis, assortis d'indicateurs de performance.

La Loi des finances doit désormais comporter l'ensemble des Programmes concourant à la réalisation des objectifs de développement économique, social et culturel du pays. Ces programmes qui sont issus des Stratégies sectorielles ou ministérielles et des Cadres de Dépenses à Moyen Terme (CDMT) y afférents, pour répondre à la mise en œuvre du Nouveau Régime Financier de l'Etat (NRFE).

Ainsi dans la préparation du budget de l'Etat, les dépenses à retenir découlent :

- du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi ;
- des plans d'actions prioritaires (PAP) des ministères, définis à partir de la revue annuelle de politiques publiques, des différentes stratégies de développement élaborées et validées par le gouvernement et les Cadres de Dépenses à Moyen Terme (CDMT).



**SECTION I**

**DELIMITATION ET**

**SEGMENTATION**

**DU SECTEUR**

12

## A. DEFINITIONS

<b>Infrastructure</b>	Ensemble d'ouvrages et d'équipements collectifs fixes interconnectés destinés à faciliter les échanges socio-économiques et à soutenir de manière durable la croissance dans un pays.
<b>Transport</b>	Déplacement de personnes ou de choses sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux.
<b>Route</b>	Voie terrestre aménagée pour permettre la circulation des véhicules à roues transportant les biens et les personnes.
<b>Voirie</b>	Ensemble de tronçons et de carrefours servant essentiellement à la circulation des biens et des personnes, au moyen de modes de transport motorisés (voitures, camions, transport en commun) ou non (vélos, marche à pied).
<b>Port</b>	Installation construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations.
<b>Aéroport</b>	Ensemble des bâtiments et des installations qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien situés sur un aérodrome. Le bâtiment principal est, généralement, l'aérogare par où transitent les passagers (ou le fret) entre les moyens de transport au sol et les avions.
<b>Chemin de fer</b>	Système de transport guidé servant au déplacement de personnes et de marchandises. Il se compose d'une installation spécialisée, de matériel roulant et de procédures d'exploitation faisant le plus souvent intervenir l'homme.
<b>Approvisionnement</b>	Technique ou méthode permettant de livrer un bien, ou un service, à un tiers. On peut considérer que l'approvisionnement ici concerne un flux physique (distinct du flux administratif).
<b>Assainissement</b>	Démarche visant à améliorer la situation sanitaire globale de l'environnement dans ses différents sous-secteurs. Il comprend la collecte, le traitement et l'évacuation des déchets liquides, des déchets solides et des excréments.
<b>Eau potable</b>	Eau qui satisfait à un certain nombre de caractéristiques la rendant propre à la consommation humaine.
<b>Energie</b>	Capacité d'un système à produire de la chaleur, un mouvement, de la lumière, à changer la température ou à transformer la matière. Elle peut se décliner en énergies fossiles (le gaz naturel, le charbon, le pétrole), énergie hydroélectrique, énergie éolienne, énergie nucléaire, énergie solaire, énergie géothermique.
<b>Energie renouvelable</b>	Ressource énergétique considérée comme inépuisable parce qu'elle provient de phénomènes naturels qui se reproduisent régulièrement.
<b>Equipement de production</b>	Matériel permettant de faciliter la production d'énergie ou de l'eau

<b>Ouvrage de stockage</b>	Ensemble d'équipements permettant de stocker l'eau ou l'énergie avant la distribution.
<b>Réseaux de distribution</b>	Installations mises ensemble permettant la desserte d'énergie ou de l'eau.
<b>Réseau de transport</b>	Ensemble d'installations permettant l'acheminement d'énergie d'un point à un autre.
<b>Système d'assainissement</b>	Ensemble d'installations mises en réseau facilitant la collecte, le traitement et l'évacuation des eaux pluviales, des déchets liquides, solides, et des excréta.
<b>Système de production</b>	Ensemble d'installations mises en réseau ayant la capacité de produire une source de chaleur convertible en type d'énergie ( énergies fossiles, l'énergie hydroélectrique, l'énergie éolienne, l'énergie nucléaire, l'énergie solaire, l'énergie géothermique).
<b>Télécommunication</b>	Toute transmission, émission ou réception de signes et signaux, d'écrits, d'images de sons ou de renseignements de toutes natures, par fil, optique, radioélectrique ou autre système électromagnétique.
<b>Réseau fixe</b>	Réseau de télécommunications classiques (RTPC - Réseau téléphonique public commuté - PSTN) ainsi que les différentes technologies d'accès sans fil (WIFI, WIMAX).
<b>Réseau mobile</b>	Systèmes de téléphonie mobile basés sur les standards CDMA et GSM (GPRS, EDGE, UMTS, HSPA and LTE), exploités par des opérateurs de télécommunications à titre commercial.
<b>Aménagement urbain</b>	ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur toute ou une partie de la ville.
<b>Bâtiment</b>	Construction immobilière, réalisée par intervention humaine, destinée d'une part à servir d'abri, c'est-à-dire à protéger des intempéries des personnes, des biens et des activités, d'autre part à manifester leur permanence comme fonction sociale, ou culturelle.
<b>Edifice public</b>	Bâtiments et sous-secteurs servant à une population, tels que les édifices commerciaux, les édifices gouvernementaux et institutionnels, les édifices culturels ou sportifs, etc.
<b>Equipement collectif</b>	Aménagement spatial ou une construction destinée à la pratique commune des activités.
<b>Equipement marchand</b>	Aménagement spatial ou une construction destinée à la rencontre des vendeurs et d'éventuels acheteurs.
<b>Equipement urbain</b>	Aménagement spatial ou une construction destinée à l'amélioration des conditions de vie des populations situées dans une ville (centre urbain).
<b>Logement social</b>	Habitation destinée, à la suite d'une initiative publique ou privée, à des personnes à revenus modestes qui auraient des difficultés à se loger sur le marché privé.
<b>Gouvernance</b>	Mise en place de nouveaux modes de pilotage ou de régulation plus souples et éthiques, fondés sur un partenariat ouvert et éclairé entre différents acteurs et parties prenantes, tant à l'échelle locale, régionale que nationale.

## B. SPECIFICATIONS

### Fonctions primaires du secteur

Concernant le secteur des Infrastructures, l'ensemble des activités principales y relatives, répond aux besoins collectifs fondamentaux suivants :

- **FP1 : Amélioration de la capacité d'offre**

Avec pour effets :

- Augmenter la production dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire ;
- Assurer un approvisionnement régulier des différentes zones économiques du Cameroun.

- **FP2 : Réduction des coûts de transaction**

Avec pour effets :

- Attirer les investissements directs étrangers ;
- Améliorer l'indice de perception du Cameroun.

### Fonctions secondaires du secteur

L'ensemble des activités secondaires relatives au secteur des infrastructures, répond quant à lui aux besoins collectifs fondamentaux suivants :

15

- **FS1 : Faire du Cameroun un pays émergent à l'horizon 2035**

Avec pour impacts :

- Améliorer le bien-être des populations par l'accès aux services sociaux ;
- Elaboration d'une véritable politique de l'emploi au Cameroun.

- **FS2 : Favoriser l'intégration sous-régionale**

Avec pour impacts :

- Fluidifier la circulation des personnes et faciliter les échanges ;
- Faire du Cameroun un hub économique pour la sous-région.

### Délimitation du secteur

Afin d'atteindre son émergence en 2035, le Cameroun passera par trois piliers essentiels : le capital humain, le secteur manufacturier et le développement des infrastructures.

Les infrastructures constituent des supports physiques d'accompagnement de la production économique et industrielle générateurs de richesses et d'emplois. Elles permettent notamment d'assurer le désenclavement des bassins industriels, l'approvisionnement des usines en matières premières et en énergie, l'écoulement des productions vers les marchés intérieurs et extérieurs, et le transport des personnes de manière à réduire les coûts d'exploitation et améliorer la compétitivité des entreprises nationales, tout comme renforcer l'attractivité du pays.

L'aval du domaine étant réservé aux biens et services, les infrastructures sont en amont de tout développement économique et précèdent tous les autres secteurs (rural, industriel et services, social, éducation, et même la gouvernance) qu'elles accompagnent également dans le cadre des mises en œuvre de leurs stratégies de développement propres.

De ce fait, il est possible de circonscrire le secteur en différents pôles de croissance qui sont :

- Transports (routes, chemins de fer, ports, aéroports) ;
- Energies et Eau ;
- Télécommunication et Technologies de l'information et de la communication ;
- Bâtiments et Equipements urbains.

Toutefois, pour des raisons de cohérence et de maîtrise du processus d'élaboration de la stratégie de développement du secteur des infrastructures, certains aspects ou domaines ne seront pas traités (ou très brièvement) dans le présent document. Il en va ainsi des questions d'aménagement du territoire, et des infrastructures scolaires, hospitalières et sportives, qui relèvent en grande partie de la stratégie de développement du secteur social.

## Segmentation du secteur

Un regroupement des diverses activités du secteur en entités homogènes selon la nature de l'activité, des biens et services produits débouche sur la construction de cinq (05) sous-secteurs qui se décomposent en domaines.

Aussi, les cinq sous-secteurs du secteur des infrastructures sont :

### Sous-secteur TRANSPORT

- Domaines : routes, ports, aéroports, chemin de fer

### Sous-secteur ENERGIE

- Domaines : équipements de production, réseaux énergétiques

### Sous-secteur EAU ET ASSAINISSEMENT

- Domaines : installations d'hydraulique, systèmes d'assainissement

### Sous-secteur TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

- Domaines : réseaux de téléphonie, réseaux de transport

### Sous-secteur BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS

- Domaines : bâtiments, aménagements urbains

16

## Acteurs du secteur

De manière à préfigurer la mise en œuvre de la stratégie de développement du secteur des infrastructures, plusieurs acteurs sont identifiés, lesquels interviennent à différents niveaux de responsabilités.



Parmi ceux-ci, figurent :

#### Acteurs étatiques

- la Présidence de la République et les Services du Premier Ministre ;
- les Ministères sectoriels (MINTP, MINH DU, MINEE, MINT, MINPOSTEL, MINDCAF) ;
- les autres ministères concernés (MINEPAT, MINATD, MINFI, MINMAP, MINDEF, MINPMEESA, MINESEC, MINESUP, MINEFOP, MINEDUB, MINSANTE) ;
- les sociétés et missions de développement sous tutelle des ministères impliqués (FR, MATGENIE, LABOGENIE, ENSTP, CFC, SIC, MAETUR, CAMWATER, CDE, ARSEL, AER, ANTIC, ART, ENEO, EDC, HYDROMEKIN, SNH, CSPH, SCDP, SONARA, CNIC, CAMAIRCO, CAMRAIL, CNCC, ADC, CAMTEL, CAMPOST, ENSPT, ... ) ;
- les sociétés de développement (SODECOTON, CDC, SODECAO, SOWEDA, SOSUCAM, ... ) ;
- les autres organismes (ANOR, ARMP, CAA, CARPA, FNE, MIPROMALO, API ... ) ;
- les Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD).

#### Partenaires techniques et financiers

- la coopération multilatérale (BM, BAD, UE, ... ) ;
- la coopération bilatérale (C2D/AFD, Royaume de Belgique, Fonds souverains, ... ) ;
- la coopération sous-régionale (BDEAC, ... ) ;
- les programmes nationaux (PFTT, PDUE, PERFED, PDSÉN) ;
- les programmes internationaux (NEPAD, Initiative pour la Gestion Routière (IGR), Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR), Energie CEMAC,...).

17

#### Universités et Ecoles de formation

- ENSTP, ENSPT, ENSPY, FGI/UD, ENSAI/UN, ES GEOLOGIE, FASA/UDs, ISTAC, UCAC, ...

#### Société civile

- les associations (ACDIC, Associations de défense des consommateurs, ... ) ;
- ONG.

#### Représentations professionnelles

- ONIGC, ONIGM, ONAC, ONUC, OGC, ... ;
- GICAM, ECAM, MECAM, APICAM, ANEER-TP, FECAP-TP, SYNDUSTRICAM...

#### Secteur privé (entreprises, bureaux d'études, ...)

- le secteur privé dans le sous-secteur transports (RAZEL, ARAB CONTRACTORS, KETCH, SOGEA SATOM, CHEC, CAMSHIP, ... ) ;
- le secteur privé dans le sous-secteur énergie (Distributeurs et Marketeurs pétroliers, ... ) ;
- le secteur d'économie mixte sous-secteur énergie (KPDC, DPDC) ;
- le secteur privé dans le sous-secteur des TIC (ORANGE, MTN, NEXTTEL, RINGO, MATRIX, CREOLINK, ... ) ;
- les promoteurs immobiliers ;
- ...

## Caractérisation du secteur

Convaincu du rôle moteur des infrastructures dans la facilitation des échanges et la promotion d'une croissance forte et durable par la compétitivité que leur bonne qualité génère, le Gouvernement entend investir massivement dans les infrastructures au cours de la période de mise en œuvre de la stratégie.

Cet engagement est conforté par la caractérisation du secteur qui est déclinée ci-après.

### ✓ Un secteur clé pour la croissance et la création d'emplois

Les infrastructures fournissent le socle essentiel où se bâtissent le développement et la compétitivité de l'économie. Elles réduisent les coûts de production et de transaction, facilitent l'activité, accroissent le volume de production et impulsent le progrès social qu'elles soient à caractère économique (routes, ponts, aéroports, ports, production et distribution de l'énergie, réseaux d'adduction d'eau, assainissement et réseaux viaires, télécommunications, etc.) ou social (infrastructures sanitaires et éducatives). Le gouvernement a procédé à l'affectation de ressources massives aux grands projets d'investissements publics de l'ordre de trois mille milliards de FCFA depuis le début des années 80 (source : calculs du consultant). Les infrastructures appuient la croissance et la croissance favorisant le développement. L'amélioration des infrastructures jusqu'à certains niveaux de références régionales ou internationales, peut de manière conséquente avoir un effet induit de un à deux points sur la croissance.

La multiplicité des projets infrastructurels induit une création de nombreux emplois directs et indirects.

### ✓ Un secteur favorisant l'intégration sous régionale

Les infrastructures contribuent à la consolidation de l'espace CEMAC en veillant à tirer le maximum des avantages des dispositions des traités en matière de libre circulation des personnes et des biens. A cet effet, le Gouvernement camerounais et le Gouvernement tchadien ont ratifié à Ndjamena le 03 Juin 2014, un accord pour les travaux de prolongement du chemin de fer de Ngaoundéré jusqu'à Ndjamena.

Le marché de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale reste un enjeu important avec des marchés à fort potentiel de développement comme celui de la République du Congo matérialisés par les travaux de la route Sangmélima-Ouesso.

### ✓ Un secteur porté par la commande publique

Les investissements massifs dans le secteur des infrastructures sont généralement engagés par l'Etat, qui représente à peu près 80 à 90% des marchés publics dans le domaine de l'investissement le plus souvent réalisés par le secteur privé. A cet effet, le Gouvernement a procédé à des allègements importants sur les procédures de marchés et la nature du contrôle budgétaire. Le nouveau régime financier de l'Etat a été mis en œuvre.

### ✓ Un secteur mobilisant d'énormes moyens financiers

Le domaine des infrastructures demande de nombreux financements qui sont le fait des ressources propres de l'Etat, du partenariat public-privé, des financements bilatéraux et multilatéraux, de la mobilisation de l'épargne intérieure par emprunts obligataires souscrits par ce dernier auprès des contribuables.

### ✓ Un secteur handicapé par la faible performance des entreprises nationales et l'absence de certaines compétences ou métiers

La capacité des entreprises du secteur est marquée par de grandes disparités aux plans technique, matériel et financier. Les moyens financiers des entreprises, pour la plupart des PME, ne couvrent

pas les fonds de roulement importants que nécessitent les travaux d'infrastructures et divers facteurs viennent aggraver cette insuffisance.

Les moyens humains qualifiés (compétence et expérience à tous les niveaux de classification) sont insuffisants au sein des entreprises nationales, ce qui les oblige bien souvent à faire appel à un personnel de circonstance à des coûts très élevés. Ces difficultés sur les ressources humaines proviennent d'un système de formation (initiale, continue ou professionnelle) déficient, d'un système de placement et de recrutement déficient, d'une faible représentativité de la gent féminine.

✓ **Un secteur demandant une harmonisation des normes et standards techniques**

S'agissant des règles relatives aux infrastructures, il n'existe pas ou très peu, de référentiel normatif technique au Cameroun dans le secteur. Les normes appliquées aux matériaux et les règles de calcul suivent des standards étrangers (français, anglo-saxon, allemand, européen) et internationaux (souvent liés à l'origine du financement du projet). Le problème du contrôle de conformité est souvent posé du fait d'un organisme national de certification non totalement opérationnel dans tous les domaines, et du faible niveau général d'équipement des laboratoires installés dans le pays.

## Situation générale des bénéficiaires

Les principaux bénéficiaires de la stratégie du secteur des infrastructures seront les millions de camerounais qui verront leurs conditions de vie s'améliorer par la facilitation de leurs déplacements et leurs échanges mais aussi les étrangers travaillant, vivant ou de passage au Cameroun. Leurs principales caractéristiques sont :

- **Une population en forte croissance**

La densité de la population du Cameroun en 2005 est de 37,5 habitants au km<sup>2</sup>. En 1987, elle était de 22,5 habitants au km<sup>2</sup>, soit une augmentation de plus de 66 % de la valeur de cet indicateur entre 1987 et 2005. Cette augmentation de la valeur de cet indicateur résulte de la forte croissance démographique du pays au cours de la période intercensitaire. Rappelons qu'en 1976, la densité de la population du Cameroun était de 16,4 habitants au km<sup>2</sup> (source : Bucrep, 3<sup>ème</sup> RGPH). Au niveau régional, on observe en 2005 de grandes variations des valeurs de la densité de population autour de la valeur moyenne nationale. Les valeurs maximales de la densité de population en 2005 sont observées dans les régions du Littoral (124,0 habitants au km<sup>2</sup>) et de l'Ouest (123,8 habitants au km<sup>2</sup>). On note aussi deux autres régions qui sont densément peuplées. Ce sont les régions du Nord-Ouest (99,9 habitants au km<sup>2</sup>) et de l'Extrême-Nord (90,8 habitants au km<sup>2</sup>). Les régions du Centre et du Sud-Ouest ont des densités de population qui sont certes, plus modestes, mais supérieures à la moyenne nationale: 44,9 habitants au km<sup>2</sup> et 51,8 habitants au km<sup>2</sup> respectivement. Quatre régions ont des densités de population inférieures à la moyenne nationale. La région du Nord avec 25,5 habitants au km<sup>2</sup>, la région de l'Adamaoua avec 13,9 habitants au km<sup>2</sup>, la région du Sud avec 13,4 habitants au km<sup>2</sup> et la région de l'Est avec seulement 7,1 habitants au km<sup>2</sup>. La population a un taux de croissance global de 2,7% par an, pour une population de 19,5 millions d'habitants.

- **Une population de plus en plus jeune**

La population du Cameroun en 2005 porte la marque d'une fécondité encore élevée, et met en évidence la grande jeunesse de la population camerounaise. En effet, la moitié de la population du Cameroun a moins de 17,7 ans d'âge (source : BUCREP, 3<sup>ème</sup> RGPH). Selon le sexe, cet indicateur (âge médian) est de 18,3 ans chez les femmes et 17,1 ans chez les hommes. Ainsi, les femmes sont légèrement plus âgées que les hommes au Cameroun. Cette information est encore confirmée si

l'on utilise comme autre indicateur de référence, l'âge moyen de la population qui est de 22,1 ans pour l'ensemble de la population, 22,3 ans chez les femmes et 21,8 ans chez les hommes.

- **Un secteur informel dominant**

D'après les résultats de la deuxième Enquête sur l'Emploi et le secteur informel au Cameroun réalisé en 2010 par l'Institut National de la Statistique le poids du secteur informel dans l'économie est de 90,5%. En 2005, il était 90,4%.

- **Une population pauvre**


La période 2001-2007 a été marquée par un taux de croissance moyen annuel du PIB compris entre 3% et 3,4%, soit des taux de croissance moyens annuels par tête du PIB de 0,5%-0,7% par an, niveau trop faible pour influencer de manière positive sur l'évolution des conditions de vie des ménages. Ainsi la pauvreté monétaire qui a reculé de 13 points entre 1996 et 2001 reste stable sur la période 2001-2007. En effet, l'incidence de la pauvreté qui était de 40,2% en 2001 est de 39,9% en 2007. La conséquence immédiate de cette stabilité du niveau de pauvreté est l'augmentation importante du nombre de pauvres à cause d'une croissance démographique (2,7%) qui reste importante. En effet, sur une population estimée à près de 15,5 millions d'individus en 2001, 6,2 millions étaient considérés comme pauvres. En 2007, l'ECAM estime la population du pays à près de 17,94 millions d'âmes dont 7,1 millions de pauvres. La pauvreté est plus marquée dans les ménages dont le chef est de sexe masculin par rapport à ceux dont les chefs sont de sexe féminin. En effet, 41,6% des ménages dirigés par les hommes sont pauvres contre seulement 33,4% des ménages dirigés par les femmes.

- **Une pauvreté en zone rurale**

En milieu rural, l'incidence de la pauvreté s'est aggravée de près de 3 points, surtout dans les campagnes des trois régions septentrionales. En effet, en 2007, plus de la moitié des individus sont pauvres en milieu rural alors que seulement 12,2% sont pauvres dans les villes de 50 mille habitants ou plus. La quasi-totalité (94%) des personnes classées dans le quintile le plus pauvre réside en zone rurale.

- **Une autosuffisance alimentaire fragile**

En 2005, la stratégie de développement du secteur rural a été adoptée en dressant à cette occasion le constat d'une agriculture malade, structurellement incapable désormais de nourrir la population camerounaise. avec, comme contraintes bloquant la production : le vieillissement de la population rurale, les difficultés d'accès à la terre ; les difficultés d'accès aux intrants (engrais, semences améliorées, etc...), les difficultés d'accès aux techniques agricoles modernes et aux autres innovations de la recherche agronomique, les difficultés d'accès au crédit, l'insuffisance des infrastructures d'appui au développement du secteur rural (pistes, routes, magasins de stockages, abattoirs, chaînes de froid etc.), les difficultés de commercialisation de la production, souvent du fait d'une chaîne de commercialisation trop longue qui accapare l'essentiel de la valeur ajoutée agricole et freine le réinvestissement.



**SECTION II**

***ETAT DES LIEUX***

***DU SECTEUR***

21

Dans les prochaines parties du présent rapport, sont présentés les cinq sous-secteurs du secteur des infrastructures. Il s'agit pour l'essentiel de leur cadre institutionnel, législatif et réglementaire, leur offre, l'impact qu'ils ont sur les populations et enfin leurs différents points critiques.

Par la suite, une description des facteurs externes significatifs terminera cette section II.

## A. SOUS-SECTEUR TRANSPORTS

### Cadre institutionnel, législatif et réglementaire

#### = Cadre institutionnel du sous-secteur transports =

Le cadre institutionnel du domaine des transports camerounais comprend :

- la Présidence de la République oriente la politique générale du secteur (PRC) ;
- les Services du Premier Ministre coordonnent l'action de l'ensemble du Gouvernement et donc des ministères intervenant dans les différents sous-secteurs (SPM) ;
- le Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire qui est chargé de l'élaboration des stratégies de développement et de coordination des études d'aménagement du Territoire (MINEPAT) ;
- le Ministère des Travaux Publics, Ingénieur de l'Etat en matière d'infrastructures et particulièrement en charge des traversées urbaines de toutes les routes et du volet BTP d'une manière générale (MINTP) ;
- le Ministère des Transports, chargé de la politique nationale des transports (MINT) ;
- le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINH DU) est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de gestion des infrastructures urbaines en liaison avec le Ministère des Travaux Publics (MINTP) en milieu urbain ;
- le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural est chargé de la promotion de la politique d'hydraulique agricole (MINADER) ;
- le Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation chargé de la mise en œuvre de la décentralisation (MINATD) ;
- le Ministère des Finances est chargé des financements des projets publics inscrits au BIP (MINFI) ;
- ...

22

A ces départements ministériels et leurs différents démembrements, s'ajoutent des structures étatiques clés comme :

- l'Agence de Régulation des Marchés Publics (ARMP) ;
- les Aéroports du Cameroun (ADC) ;
- l'Autorité aéronautique (CCAA) ;
- l'Autorité Portuaire Nationale (APN) ;
- le Port Autonome de Douala (PAD) ;
- le complexe industrialo-portuaire de Kribi (CIPK) ;
- le Laboratoire National de Génie Civil (LABOGENIE) ;
- le Parc National de Matériels de Génie Civil (MATGENIE) ;
- le Fonds Routier (FR).

#### = Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des transports =

Ce cadre comprend les principaux textes suivants :

- ✓ Loi n°2013-010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;

- ✓ Loi n°2007-006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'Etat ;
- ✓ Loi n° 2006/012 du 29 décembre 2006 fixant le régime général des contrats de partenariat ;
- ✓ Loi n° 2004/02 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la Loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier ;
- ✓ Loi n°2004/017 du 22 Juillet 2004 d'orientation de la décentralisation.
- ✓ Loi n° 98/021 du 24 Décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire ;
- Décret n°2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation projets d'infrastructures ;
- Décret n°2013/334 du 13 septembre 2013 portant organisation du Ministère des Travaux Publics ;
- Décret n°2012/384 du 14 septembre 2012 portant organisation du Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain.;
- Décret n°2009-0051-PM du 22 Janvier 2009 fixant la composition du patrimoine aéronautique national et les modalités de sa gestion ;
- Décret n°2003-2030 du 04 septembre 2003 portant définition, organisation et gestion de l'espace aérien camerounais ;
- Décret n°2002/165 du 24 juin 2002 portant approbation des statuts du Port Autonome de Kribi ;
- Décret n°2001/128/PM du 16 avril 2001 fixant les conditions d'agrément des laboratoires privés au contrôle de qualité des sols et des matériaux de construction et aux études géotechniques ;
- Décret n°1999-198 du 16 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Aéronautique.
- Décret n°99/126 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Portuaire Nationale ;
- Décret n°99/127 du 15 juin 1999 portant création des Organisations Portuaires Autonomes ;
- Décret n°99/129 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement des Comités Consultatifs d'Orientation de l'activité portuaire ;
- Décret n°99/130 du 15 juin 1999 portant création du Port Autonome de Douala ;
- Décret n°99/131 du 15 juin 1999 portant création du Port Autonome de Garoua ;
- Décret n°99/132 du 15 juin 1999 portant création du Port Autonome de Kribi ;
- Décret n°85/134 du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes nationales ;
- Décret n°85/135 du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes provinciales ;
- Décret n°82/464 du 04 octobre 1982 portant création de l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) ;
- Décret n°067/DF/554 du 27 décembre 1967 et Décret 85/1243 du 18 septembre 1985 portant création et réorganisation du Parc National de Matériel de Génie Civil (MATGENIE).
- Décret n°2012/250 portant organisation du Ministère des transports ;

## Offre pour le sous-secteur TRANSPORTS

### = Domaine des ROUTES =

Le Cameroun dispose d'un réseau routier urbain et interurbain constitué des routes en terre et bitumées comportant un ensemble d'ouvrages d'art et d'assainissement (ponts, viaducs, échangeurs, fossés, bacs, etc.).

L'offre en infrastructures routières résulte à la fois de l'œuvre de l'Etat, des sociétés de développement (SODECOTON, CDC, SODECAO, SOWEDA, SOSUCAM, etc.) et de certains particuliers. Cependant, dans le cadre de ses missions régaliennes, l'Etat est le plus grand

contributeur à l'offre d'infrastructures par l'ouverture de routes nouvelles ou par l'aménagement et l'entretien des routes existantes et des voies de désenclavement créées par les particuliers et les sociétés de développement.

De manière plus détaillée, l'offre pour le sous-sous-secteur ROUTES peut se décliner en réseau routier interurbain qui est de la compétence du MINTP, et en réseau routier urbain géré par le MINH DU, les Communautés Urbaines et les CTD.

Selon l'annuaire statistique du MINTP, édition 2012,

Le réseau routier interurbain du Cameroun compte 97.121 km de routes. Il est réparti en cinq principales catégories administratives à savoir :

- a. les routes nationales (N) ;
- b. Les routes provinciales (P) ;
- c. Les routes départementales (D) ;
- d. Les routes rurales comprenant des routes prioritaires et le reste classé non prioritaire ;
- e. Des routes en terre non classées.

Le tableau ci-dessous présente les linéaires par catégorie

**Tableau 1**

<b>1) Réseau Prioritaire</b>	
Réseau Prioritaire en Terre	
<b>Catégorie de routes</b>	<b>Linéaire en km</b>
N	2 923
P	3 892
D	3 556
X	219,6
<b>Total</b>	<b>10 590,6</b>
Réseau prioritaire Bitumé	
<b>Catégorie de routes</b>	<b>Linéaire en km</b>
N	4 193
P	885
D	575
X	144,4
<b>Total</b>	<b>5 797,4</b>
<b>TOTAL RT+RB</b>	
	<b>16 388</b>
<b>Réseau Rural Prioritaire</b>	
	<b>12 338</b>
<b>2) Réseau non prioritaire</b>	
Routes en Terre classées	8 087
Routes rurales	60 308
<b>Total</b>	<b>68 395</b>
<b>Total Général</b>	<b>97 121</b>

Source : Annuaire statistique du MINTP 2012



Cette offre s'élève, en termes de densité routière, à environ 3 km de routes pour 1.000 habitants et 100 km de routes pour 1000 km<sup>2</sup>.

Les voiries urbaines assurent l'essentiel du transport dans les grands centres urbains.

Le linéaire total des réseaux de voirie urbaine du Cameroun est mal connu. En 2010, il est estimé à 2700 km.

On retrouve ainsi des voies construites et parfois entretenues par l'Etat (traversées urbaines de routes nationales, boulevards urbains et voies rapides urbaines), et des voies secondaires construites et entretenues à la fois par l'Etat et les communes.

Les quelques données existantes sont donc parcellaires. Seuls les réseaux primaires et secondaires des villes de Douala et de Yaoundé ont fait l'objet d'une évaluation par BCEOM/SCET-CAMEROUN/SCETAUROUTE, en mars 2006.

Le tableau ci-après donne les longueurs des réseaux de voirie connues.

**Tableau 2**

Type d'infrastructure	Villes					
	Yaoundé	Douala	Buea	Limbe	Edéa	Kumba
Voies revêtues	420	414	63	39	15	16
Voies et terre	780	1830	149	320	20	107
<b>Total routes</b>	<b>1 200</b>	<b>2 244</b>	<b>212</b>	<b>359</b>	<b>35</b>	<b>123</b>

25

Sources : CU et Délégations Régionales du MINHDU (données de 2010), en km

**= Domaine des PORTS =**

Le Cameroun dispose de 4 ports :

- un port maritime principal dans l'estuaire du Wouri, à Douala, qui comprend 26 quais d'accostage sur 5,5 km (6 millions de tonnes de marchandises par an, soit 95% du trafic portuaire national) ; il est connecté au reste du pays par les routes RN5 vers l'Ouest et RN3 vers Yaoundé ; il est composé d'un chenal d'accès constitué de deux parties :
  - ✓ Le chenal extérieur, long d'environ 26 km sur 200 mètres de large. Il va de la bouée d'atterrissage à la bouée de mouillage.
  - ✓ Le chenal intérieur, long d'environ 24 km sur 150 mètres de large. Il s'étend de la zone de mouillage au port de Douala. Il est constamment dragué pour maintenir sa côte à un bon niveau de navigabilité.
- un port en eau profonde à Kribi comprenant pour le moment un quai général comprenant un terminal polyvalent de 265 mètres linéaire et un terminal à conteneurs 350 mètres linéaire ;
- un port maritime de Limbe. Ses installations comprennent : le port de chalutage vétuste situé à Bota (01 ponton d'accostage de 80m, 02 terre-pleins dont un de 400 m<sup>2</sup> revêtu de béton, 04 magasins de stockage, 01 hangar-atelier), les vétustes installations portuaires de Tiko sur l'embouchure de Bimbia (02 appontements de 135 m et 120m, 01 aire couverte de 3.500 m<sup>2</sup> et 01 bâtiment à usage de bureaux), et les installations portuaires en bon état de la SONARA destinées déchargement et rechargements de pétrole et produits pétroliers ;

- un port fluvial sur la Benoué à Garoua, pour lequel aucun trafic n'y est traité depuis des années.

#### = Domaine des AEROPORTS =

Le Cameroun dispose de 15 aérodromes, parmi lesquels :

- des aéroports internationaux à Yaoundé-Nsimalen, Douala, Garoua et Maroua-Salak qui permettent des vols internationaux reliant le Cameroun au reste du monde ;
- des aéroports nationaux à Ngaoundéré, Bafoussam, Bamenda et Bertoua pour des vols intérieurs ;
- sans oublier des aérodromes secondaires.

#### = Domaine du CHEMIN DE FER =

Le réseau ferroviaire camerounais exploité s'étend sur 1.016 km entre Douala – Ngaoundéré (968 km). Le service de transport ferroviaire est concédé depuis 1998 à des partenaires privés.

Aujourd'hui, seule une principale ligne est exploitée. Il s'agit de la ligne « TRANSCAM » qui relie les villes de Douala et Ngaoundéré en passant par Yaoundé et Bélabo (968 km).

Le réseau ferroviaire comprend également les bâtiments (38 gares), et les ouvrages (658 ouvrages d'art, 2.194 ouvrages hydrauliques, 35 ponts métalliques, 3 viaducs et 4 tunnels).

## Situation des bénéficiaires

26

### *Typologie des bénéficiaires du domaine des ROUTES*

La route est un moyen de communication destiné à l'usage de l'ensemble des populations, urbaines et rurales, qui en sont les bénéficiaires finaux. Les bénéficiaires intermédiaires sont les opérateurs économiques (industriels, agriculteurs et commerçants), les transporteurs de personnes et les transporteurs de marchandises.

L'accroissement du linéaire de routes désenclave le territoire et génère des activités susceptibles de réduire la pauvreté des populations défavorisées, qui sont établies à 70% en milieu rural et contribuent à plus de 86% au taux de pauvreté nationale.

Les voies de communication contribuent à l'insertion des populations dans le circuit économique et à leur accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, l'eau potable, l'électricité, les soins de santé, les centres commerciaux...

Les activités routières favorisent la création d'emplois directs dans les villes et les villages, ayant comme conséquence la lutte contre l'exode rural.

Pour ce qui est des travaux routiers :

- les travaux à haute intensité d'équipement (HIEQ), comportant les travaux d'entretien mécanisé, les travaux de réhabilitation, d'aménagement ou de création de routes, génèrent la distribution d'une masse salariale de l'ordre de 20% de leur chiffre d'affaires, et une estimation donne 18.000 emplois-an créés en 2004.
- les travaux routiers génèrent également des revenus pour les sociétés de location d'engins de génie civil, même s'il convient de mentionner que l'offre en matériels est très limitée avec un acteur public (MATGENIE), qui bien qu'en pleine restructuration, connaît encore des difficultés. Pour ce qui est des acteurs privés, la qualité de service est d'autant affectée que les matériels sont vieux et en très mauvais état.

- les travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), portant sur les activités de cantonnement sur les routes bitumées et certains travaux d'entretien des routes rurales, génèrent la distribution d'une masse salariale comprise entre 40% et 60% de leur chiffre d'affaires, et une estimation donne 3.000 emplois-an créés en 2004.
- la contribution des travaux d'entretien routier à l'augmentation ponctuelle des revenus des populations en milieu rural est importante. En effet, les revenus des actifs dans ces zones sont estimés en moyenne à 143.000 FCFA par an et personne (sur la base du calcul des revenus moyens par ménage). Or, pour les travaux routiers, un manoeuvre gagne annuellement en moyenne 576.000 FCFA, ce qui représente un apport ponctuel supplémentaire très sensiblement supérieur au revenu annuel des actifs ruraux.

Pour ce qui est des services de transport routier (transport de personnes et de marchandises) :

- chaque véhicule opérationnel crée plus de deux emplois, ce qui représente environ 45.000 emplois directs annuels en ne considérant que la flotte des camions et autobus au Cameroun (flotte évaluée à 22.400 véhicules pour l'année 2000).

Par ailleurs, l'amélioration des infrastructures (notamment routières) crée des emplois induits dans d'autres secteurs (commerce, agriculture, etc.), ce qui a été par le modèle MPA'A 2012/MINTP (développement du réseau routier sur la croissance économique et l'emploi au Cameroun).

### **Typologie des bénéficiaires du domaine des PORTS**

Les exportations représentent environ 75% du trafic global de l'activité portuaire au Cameroun.

Selon le rapport sur l'état du secteur portuaire national pour l'année 2013, et suivant en cela les indications ci-dessus relevées, les  $\frac{3}{4}$  du trafic au Port Autonome de Douala qui abrite 99,7% de l'activité portuaire au Cameroun, sont constitués par les importations. Ces importations ont augmenté de 13% entre 2011 et 2012, passant de 6,9 millions de tonnes à 7,8 millions de tonnes.

27

Parmi les produits les plus importés en 2013, figurent les produits ci-après ;

- |                     |                         |                          |
|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| - ciment            | 1,26 millions de tonnes | (16% du trafic import) ; |
| - hydrocarbures     | 1,19 millions de tonnes | (15,1%) ;                |
| - riz               | 0,76 millions de tonnes | (9,6%) ;                 |
| - clinker           | 0,65 millions de tonnes | (8,3%) ;                 |
| - quincaillerie     | 0,56 millions de tonnes | (7,1%) ;                 |
| - blé en vrac       | 0,54 millions de tonnes | (6,9%) ;                 |
| - poissons congelés | 0,21 millions de tonnes | (2,7%) ;                 |

Les principaux produits à l'exportation au port de Douala sont :

- |          |                         |                            |
|----------|-------------------------|----------------------------|
| - bois   | 1,75 millions de tonnes | (66,2% du trafic export) ; |
| - banane | 0,28 millions de tonnes | (10,6%) ;                  |
| - cacao  | 0,18 millions de tonnes | (6,9%) ;                   |

### **Typologie des bénéficiaires du domaine des AEROPORTS**

La société Aéroports du Cameroun (ADC) gèrent les aéroports à elle concédés par l'Etat (Douala, Yaoundé-Nsimalen, Garoua, Maroua-Salak, Ngaoundéré, Bamenda, Bertoua). Et les autres restent sous la gestion de l'Autorité aéronautique (CAA) parmi lesquels Tiko, Batouri, Bafoussam...

Depuis 1999, les aéroports nationaux enregistrent près d'un million de passagers chaque année. Le taux de croissance est disparate d'une année à l'autre, et malgré une légère croissance du trafic international, le trafic global est plutôt tiré à la baisse à cause du fléchissement du trafic intérieur qui connaît un fort décrochage (de 30 à 40 %).

En 2012, un peu moins d'une quinzaine de compagnies aériennes desservent le Cameroun, avec un chiffre d'affaires d'environ 15 milliards de francs CFA.

**Tableau 3**

Source ADC - 2012	NOMBRE DE PASSAGERS		NOMBRE DE MOUVEMENTS		PAX Mouvement	
	DOUALA	NSIMALEN	DOUALA	NSIMALEN	DOUALA	NSIMALEN
AIR FRANCE	126579	66451	1231	316	103	210
ETHIOPIAN AIRLINES	68653		701		98	
SN BRUSSELS	52779	45967	912	484	58	95
ROYAL AIR MAROC	30679	24124	808	408	38	59
KENYA AIRWAYS	35097	22347	723	404	49	55
SOUTH AFRICAN AIWAYS	32300		419		77	
SENEGAL AIRLINES	32282		416		78	
SWISS INTL	6953	6506	148	74	47	88
CEIBA INTERCONTINENTAL	13780		588		23	
ASKY	45269	6498	1165	236	39	28
TAAG	13780		202		68	
TURKISH AIRLINES	500	523	12	12	42	44
<b>TOTAL</b>	<b>458654</b>	<b>172416</b>	<b>7235</b>	<b>1934</b>	<b>67</b>	<b>89</b>

28

De manière globale, et toujours en 2012, les parts de marché se répartissaient principalement entre CAMAIR-CO (38%), AIR FRANCE (22%) et BRUSSELS AIRLINES (10%).

Mais dans le domaine du fret de marchandises, AIR FRANCE réalise 55% des parts de marché contre 28% pour BRUSSELS AIRLINES et 10% pour CAMAIR-CO.

En 2013, le trafic passagers a connu une progression notable aussi bien sur les plateformes de Douala que de Yaoundé, et cette progression concerne aussi bien la compagnie nationale CAMAIR-CO que les principales compagnies étrangères AIR FRANCE, BRUSSELS AIRLINES, ETHIOPIAN AIRLINES, auxquelles il convient de rajouter TURKISH AIRLINES et ASKY.

**Tableau 4**

Source ADC - 2013	NOMBRE DE PASSAGERS		NOMBRE DE MOUVEMENTS		PAX Mouvement	
	DOUALA	NSIMALEN	DOUALA	NSIMALEN	DOUALA	NSIMALEN
CAMAIRCO	91410	38435	1861	594	49	65
AIR FRANCE	139787	65212	1430	313	98	208

Source ADC - 2013	NOMBRE DE PASSAGERS		NOMBRE DE MOUVEMENTS		PAX Mouvement	
	DOUALA	NSIMALEN	DOUALA	NSIMALEN	DOUALA	NSIMALEN
ETHIOPIAN AIRLINES	87296		756		115	
BRUSSELS AIRLINES	95945	63584	965	550	99	116
ROYAL AIR MAROC	32406	34651	725	418	45	83
KENYA AIRWAYS	25351	23716	529	413	48	57
SOUTH AFRICAN AIWAYS	30312		409		74	
SENEGAL AIRLINES	28510		389		73	
ARIK AIR	22847		677		34	
AIR COTE D'IVOIRE	18758	6473	674	278	28	23
ASKY	65862	8431	1476	211	45	40
TURKISH AIRLINES	53636	34651	653	418	82	83
<b>TOTAL</b>	<b>692120</b>	<b>275153</b>	<b>10544</b>	<b>3195</b>	<b>66</b>	<b>86</b>

### Typologie des bénéficiaires du domaine du CHEMIN DE FER

La Société CAMRAIL est concessionnaire des chemins de fer du Cameroun depuis le 1<sup>er</sup> avril 1999 dans le cadre d'une Convention de Concession qui arrive à échéance actuellement le 31 décembre 2034.

Cette Convention de Concession concède à CAMRAIL :

- l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire ;
- la maintenance, le renouvellement, l'aménagement et l'exploitation des infrastructures ferroviaires ;
- la gestion courante du domaine ferroviaire.

Dans le cadre de cette concession, l'Etat reste propriétaire des infrastructures ferroviaires (voies et bâtiments).

Entre la REGIFERCAM (1998) et CAMRAIL (2012), les trafics ont fortement progressé :

- Le trafic marchandises a progressé de 730 à 1.145 millions de tonnes-km, soit une augmentation de 56% entre 1998 et 2012 ;
- Le trafic voyageurs a progressé de 283 à 483 millions de voyageurs – km, soit une augmentation de 70%, entre 1998 et 2012 ;
- Le nombre de déraillements en voie principale a été divisé par 5 en 10 ans grâce à une politique de maintenance soutenue de la voie et à la mise en place des process pointus pour le matériel.

CAMRAIL réalise 18 trains voyageurs et 11 trains marchandises chaque jour.

Pour le transport de marchandises, les principales plateformes d'échange avec le transport routier sont le parc à bois de Bélabo et les terminaux à conteneurs de Douala et Ngaoundéré.

## Points critiques du sous-secteur

De manière générale, la croissance économique liée au développement du secteur des infrastructures dans son sous-secteur TRANSPORTS, souffre des points ci-après :

- 100.000 km de routes seulement pour une superficie de 475.442 km<sup>2</sup> (5.000 km environ de routes bitumées) ;
- Un réseau prioritaire de 30.000 km environ mal entretenu, avec de surcroît en ce moment, de grandes difficultés du Fonds Routier pour le financement de l'entretien de ce réseau ;
- Un réseau non prioritaire de 70.000 kms mal entretenu ;
- Des voiries urbaines en linéaire insuffisant et parfois mal entretenues ;
- Deux lignes de chemin de fer dont une seule (le TRANSCAM reliant Douala à Ngaoundéré via Yaoundé) est fonctionnelle ; la ligne Ouest reliant Douala à Kumba étant abandonnée ;
- Un écartement non standard des rails réduisant la vitesse et la capacité de transport des trains de passagers et des marchandises et compromettant des extensions futures de lignes ;
- Le mauvais état des tronçons ferroviaires Eséka-Makak et Batchenga-Ka'a (126 km), et l'abandon de la bretelle ferroviaire Ngoumou-Mbalmayo (30 km) ;
- L'absence d'un port en eau profonde pleinement opérationnel pour accueillir les grands navires ;
- La saturation du port de Douala engendrant un temps d'attente élevé des navires, et un temps de séjour élevé des marchandises (premier port de la CEMAC, le port de Douala assure 95% du trafic portuaire du Cameroun, et permet de desservir les pays voisins comme le Tchad, la RCA et le Niger) ;
- Situé sur l'estuaire du fleuve Wouri, le Port de Douala voit son activité réduite en saison sèche à cause de la nécessité de draguer le fleuve, et d'approfondir le chenal d'accès aux installations portuaires ;
- Une offre en transport urbain relevant essentiellement du secteur informel ;
- Une offre insuffisante en matériels et équipements de génie civil.

## B. SOUS-SECTEUR ENERGIE

### Cadre institutionnel, législatif et réglementaire

#### = Cadre institutionnel du sous-secteur énergie =

Le cadre institutionnel du sous-secteur énergie camerounais comprend :

- la Présidence de la République oriente la politique générale du secteur (PRC) ;
- les Services du Premier Ministre coordonnent l'action de l'ensemble du Gouvernement et donc des ministères intervenant dans les différents sous-secteurs (SPM) ;
- le Ministère de l'Eau et de l'Energie assure la tutelle technique dudit secteur et qui est chargé, par conséquent, de la conception, de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi de la politique gouvernementale dans le secteur de l'énergie de façon globale (MINEE) ;
- le Ministère en charge des Finances assure la tutelle financière du secteur (MINFI).

Plusieurs autres Ministères interviennent dans le secteur de l'énergie et notamment ceux chargés respectivement de l'industrie, des transports, des travaux publics, des forêts, de l'environnement et de la recherche scientifique.

#### • Cadre institutionnel du volet électricité

En dehors des entités présentées ci-dessus, il existe dans le secteur de l'électricité les agences, sociétés publiques, parapubliques et privées suivantes :

- l'Agence de Régulation du Secteur de l'Electricité (ARSEL) qui assure la régulation, le contrôle et le suivi des activités des exploitations et des opérateurs du secteur de l'électricité, dans le cadre de la politique définie par le gouvernement ;
- l'Agence d'Electrification Rurale (AER) qui est chargée de promouvoir l'électrification rurale sur l'ensemble du territoire national. Y est par ailleurs logé, le Fonds d'Énergie Rurale (FER), dont la mission est de financer les projets et programmes d'énergie rurale ;
- l'Electricity Development Corporation (EDC) qui assure la gestion pour le compte de l'Etat, du patrimoine public dans le secteur de l'électricité ;
- la Société Nationale d'Electricité dont la gestion attribuée en 2001 à l'AES SONEL, vient de connaître un changement de concessionnaire avec l'entrée en lice (mai 2014) d'ACTIS (ENEO Cameroun) ;
- les sociétés Kribi Power Development Company (KPDC), filiale d'AES SONEL, la Mekin HydroElectric Development Corporation (Hydro-Mékin), la Dibamba Power Development Corporation (DPDC), respectivement en charge de la réalisation et de l'exploitation des centrales de Kribi, de Mékin et de Yassa/Dibamba.

Il faut noter que, conformément à la nouvelle loi sur l'électricité, d'autres structures sont appelées à voir le jour, notamment :

- le Gestionnaire de Réseau de transport de l'électricité ; et
- l'Agence chargée de la maîtrise de l'énergie.

#### • Cadre institutionnel du volet pétrole et gaz

En dehors des structures administratives, plusieurs sociétés publiques, parapubliques et privées interviennent dans le secteur des hydrocarbures. Ainsi, on distingue :

- la Société Nationale des Hydrocarbures (SNH) : est chargée de la promotion, de la valorisation et du suivi des activités pétrolières sur l'ensemble du territoire national. Elle

- gère les intérêts de l'État dans ce secteur et assure la commercialisation, sur le marché international, de la part de la production nationale de pétrole brut qui revient à l'Etat ;
- la Société Nationale de Raffinage (SONARA) : raffine le pétrole brut et assure l'approvisionnement de 80% du marché local, 20% du marché étant libéralisé ;
  - la Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers (SCDP) : assure le stockage des produits pétroliers ;
  - la Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures (CSPH) : est chargée de la régulation et de la péréquation des prix des produits pétroliers sur l'ensemble du territoire national ;
  - la société HYDRAC (Hydrocarbure Analyse-Contrôle) : assure le contrôle de la qualité et la quantité des produits pétroliers distribués sur le marché local ;
  - la société TRADEX : intervient dans les activités de transport, d'importation, d'exportation des hydrocarbures et de distribution des produits pétroliers et du gaz domestique ;
  - les sociétés privées du secteur pétrolier amont.

Au 31 décembre 2010, trois sociétés privées assurent la recherche et la production pétrolière au Cameroun. Il s'agit de: TOTAL E&P, PERENCO, PECTEN. La société TOTAL E&P a été reprise par PERENCO au cours de l'exercice 2011.

- les sociétés privées du secteur pétrolier aval

Depuis la libéralisation en novembre 2000 du secteur pétrolier aval, de nombreuses sociétés ont été agréées dans l'exercice des activités dudit secteur (importation, exportation, soutage, contrôle et distribution de l'ensemble des produits pétroliers). On peut citer entre autres : TOTAL DISTRIBUTION, TRADEX, OILYBIA, CORLAY, CAMOCO, FIRST OIL, PETROLEX, SOCAEPE, NEPTUNE OIL, BARILEX, BOCOM PETROLEUM, DELTA PETROLEUM, GULFIN S&T, SCTM, CAMGAZ, AZA AFRIGAZ, KOSAN CRISPLANT, RODEO DEVELOPMENT Ltd, etc.

#### • **Cadre Institutionnel du volet des énergies renouvelables**

Sur le plan institutionnel, plusieurs administrations interviennent dans la filière bois-énergie. Parmi celles-ci, on peut citer :

- le Ministère en charge de l'énergie qui est responsable d'une part, de l'élaboration des stratégies gouvernementales en matière d'alimentation en énergie et d'autre part, de la promotion des énergies renouvelables en liaison avec le Ministère de la recherche Scientifique ;
- le Ministère en charge des forêts qui est responsable de la mise au point du contrôle de l'exécution des programmes de régénération, de reboisement, d'inventaire et d'aménagement des forêts ;
- l'ANAFOR qui accompagne et appuie les actions de régénération des forêts, du reboisement, de la conservation et de la restauration des sols ;
- le Ministère en charge de l'environnement qui est responsable de la définition des mesures de gestion rationnelle des ressources naturelles en liaison avec les ministères et organismes spécialisés concernés ;
- le Laboratoire de Recherche Energétique du Ministère chargé de la Recherche Scientifique ;
- le Ministère en charge de la planification, de la programmation, du développement et de l'aménagement du territoire.

Il est constaté dans ce secteur l'absence d'un cadre institutionnel adéquat propre à la filière avec pour conséquence le manque de coordination des efforts des différentes administrations intervenant dans la filière. A cet effet, un Programme de Promotion et de Développement de la Filière Bois-énergie au Cameroun est en cours de préparation au MINEE.



### = Cadre réglementaire du sous-secteur de l'énergie =

Le cadre législatif et réglementaire du domaine énergétique camerounais est différencié entre l'électricité et les hydrocarbures.

#### **Cadre législatif et réglementaire spécifique à l'électricité**

L'électricité fait partie des domaines légiférés au Cameroun. En plus des différentes lois ci-dessous rappelées, plusieurs décrets permettent de réglementer le secteur. Il s'agit notamment des actes suivants :

- ✓ Loi n°2011/022 du 14 décembre 2011 régissant le secteur de l'électricité au Cameroun qui vient remplacer la loi n°98/022 du 24 décembre 1998 ;
  - ✓ Loi n°2006/012 du 29 décembre 2006 fixant le régime général des contrats de partenariat ;
  - ✓ Loi n°2002/004 du 19 avril 2002 portant charte des investissements en République du Cameroun ;
  - ✓ Loi n°99/016 du 22 décembre 1999 portant statut général des établissements publics et de entreprises du secteur public et parapublic ;
  - ✓ Loi n°98/019 du 24 décembre 1998 portant régime fiscal des concessions de services publics ;
  - ✓ Loi n°98/013 du 14 juillet 1998 relative à la concurrence ;
  - ✓ Loi n°98/015 du 14 juillet 1998 relative aux établissements classés dangereux, insalubres ou incommodes.
- 
- Décret n°2013/203 du 28 juin 2013 portant organisation et fonctionnement de l'Agence de Régulation du Secteur de l'Electricité (ARSEL) ;
  - Décret n°2012/501 du 07 novembre 2012 portant organisation du Ministère de l'Eau et de l'Energie
  - Décret n°2012/2806/PM du 24 Septembre 2012, portant application certaines dispositions de la loi régissant le secteur de l'électricité ;
  - Décret n°2006/406 du 29 novembre 2006 Portant création de la Société Electricity Development Corporation ;
  - Décret n°2003/243 du 12 décembre 2003 portant création du Comité de Pilotage Energie ;
  - Décret n°2001/021/PM du 29 janvier 2001 fixant le taux, les modalités de calcul, de recouvrement et de répartition de la redevance sur les activités du secteur de l'électricité ;
  - Décret n°2000/464 PM du 30 juin 2000 régissant les activités du secteur de l'électricité ;
  - Décret n°2000/462 du 26 juin 2000 portant renouvellement des concessions, licences, autorisations et déclarations en cours de validité lors de l'entrée en vigueur de la loi n°98/022 du 24 décembre 1998 régissant le secteur de l'électricité ;
  - Décret n°99/210 du 22 septembre 1999 portant admission de certaines entreprises du secteur public et parapublic à la procédure de privatisation ;
  - Décret n°99-193 du 8 septembre 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Agence d'Electrification Rurale ;
  - Décret n°96/036/PM du 21 février 1996 portant création du Comité National du Conseil Mondial de l'Energie.

#### **Cadre législatif et réglementaire spécifique aux produits pétroliers et au gaz**

Parmi les textes spécifiques régissant ce secteur, on distingue les actes suivants :

- ✓ Loi n°2012/006 du 19 avril 2012 portant code gazier ;
- ✓ Loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier ;
- ✓ Loi n°96/12 du 5 aout 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement ;
- ✓ Loi n°90/031 du 10 aout 1990 précisant les conditions de l'exercice de l'activité commerciale au Cameroun.

- Décret n°2012/501 du 07 novembre 2012 portant organisation du Ministère de l'Eau et de l'Energie
- Décret n°2008/0149/PM du 01 février 2008 fixant les conditions de désignation des Agents assermentés pour le contrôle des produits pétroliers ;
- Décret n°2000/935/PM du 13 novembre 2000 fixant les conditions d'exercice des activités du secteur pétrolier naval ;
- Décret n°2000/485 du 30 juin 2000 fixant les modalités d'application de la loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier ;
- Décret n°99/81/PM du 09 novembre 1999 fixant les modalités d'implantation et d'exploitation des établissements classés dangereux, insalubres ou incommodes ;
- Décret n°95/135 /PM du 03 mars 1993 modifiant certaines dispositions du décret n°77/528 du 23 décembre 1977 portant réglementation du stockage et de la distribution des produits pétroliers ;
- Arrêté n°006/PM du 12/01/2009 fixant les modalités, les règles techniques et de sécurité relatives à l'implantation, l'aménagement et l'exploitation des dépôts de stockage et des centres emplisseurs de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;
- Arrêté conjoint n°025/MINMEE/MINEFI/MINDIC du 05 octobre 2001 fixant le niveau de cautionnement destiné à la couverture des engagements des opérateurs du secteur pétrolier aval vis-à-vis de l'État ;
- Arrêté n°022/MINMEE du 28 septembre 2001 précisant certaines conditions d'exercice des activités du secteur pétrolier aval ;
- Arrêté n°023/MINMEE du 28 septembre 2001 fixant le niveau, les zones géographiques de stockage et les conditions de gestion et de contrôle des stocks réglementaires des produits pétroliers.

## Offre pour le sous-secteur ENERGIE

34

### = Domaine des EQUIPEMENTS DE PRODUCTION =

Le potentiel hydroélectrique du Cameroun est estimé à 115 TWh/an (soit une capacité équipable de 20 GW). La puissance électrique installée du pays est passée de 951 MW en 2001 à 1.572 MW en 2009 et 1.593 MW en 2010. Le parc de production d'électricité se présente ainsi qu'il suit :

#### Hydroélectricité :

En outre, la mise à jour du plan de développement du secteur de l'électricité à long terme (PDSE) a identifié et priorisé une centaine de sites devant permettre d'accroître ma capacité de production installée.

- Barrages hydroélectriques : Song Loulou (384 MW), Edéa (267 MW), Lagdo (72 MW) ;
- Barrages de réservoirs et de régulation : Trois barrages-réservoirs de régulation du fleuve Sanaga pour un total de 7,6 milliards de m<sup>3</sup> répartis comme suit : MBAKAOU (2,6 milliards de m<sup>3</sup>), MAGBA sur la MAPE (3,2 milliards de m<sup>3</sup>) et BAMENDJIN sur le NOUN (1,8 milliards de m<sup>3</sup>).

#### Energie thermique :

- Cinq centrales thermiques connectées au réseau Sud : Oyomabang (35 MW, dont 20 MW HFO), Bassa (20 MW), Logbaba (18 MW), Bafoussam (14 MW), Limbe (HFO, 85 MW) ;
- Une centrale thermique connectée au réseau Nord au niveau de Djamboutou (17 MW) ;
- Une centrale thermique connectée au réseau Est au niveau de Bertoua (8,6 MW) ;
- Une trentaine de petites centrales « diesel » isolées dans le pays ;
- Une centrale thermique de Yassa à Dibamba, disposant d'une puissance installée de 86,1 MW depuis 2009, date de sa mise en service ;

- Un groupe de trois centrales thermiques de 40 MW (Bamenda, Mbalmayo et Ebolowa) ;
- Une centrale de 60 MW (Yaoundé-Ahala) ;
- Une centrale thermique au gaz de Kribi 216 MW mise en service en 2013.

Concernant les hydrocarbures, les réserves de pétrole brut et de gaz naturel sont estimées respectivement à 30 millions de tonnes et 157 milliards de m<sup>3</sup>.

Pour l'heure, l'offre de production se présente comme suit :

- Une raffinerie, la SONARA, localisée à Limbe dans la région du Sud-ouest d'une capacité annuelle de traitement de 2.100.000 TM de pétrole brut ;
- Sept (7) dépôts pétroliers implantés dans les localités suivantes : Douala, Yaoundé, Bafoussam, Bélabo, Ngaoundéré, Garoua et Maroua. Gérés par la SCDP, ils ont une capacité totale de 233.505 m<sup>3</sup>.
- Un dépôt à Maroua-Salak réservé uniquement au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;
- 3.526 stations-services au 31 décembre 2011, réparties sur l'ensemble des dix régions ;
- Plus de 1.000 points de vente de GPL (gaz domestique) et des installations privées implantées dans les unités industrielles.

#### = Domaine des RESEAUX ENERGETIQUES =

L'offre en termes de réseau de transport d'électricité se présente comme suit :

- Un réseau électrique comprenant du transport HT (haute tension), et de la distribution MT (moyenne tension) et BT (basse tension) ;
- Le Réseau Interconnecté Nord (RIN) regroupe les régions de l'Extrême-Nord, du Nord et de l'Adamaoua alimenté par la centrale hydroélectrique de Lagdo et la centrale thermique de Djamboutou ;
- Le Réseau Isolé de l'Est (RIE) ne regroupe que la région de l'Est est alimenté par la centrale thermique de Bertoua ;
- Le réseau interconnecté Sud (RIS) alimente les régions du Centre, du Sud, du Littoral, du Sud-Ouest, du Nord-Ouest et de l'Ouest. Les ouvrages de production interconnectés sont les centrales hydroélectriques d'Edéa et de Song Loulou et les centrales thermiques de Douala, de Yaoundé, de Limbe et de Bafoussam.

35

#### Linéaire du réseau de transport et de distribution électrique (en 2010)

Tableau 5

Réseaux	Niveau de tension (kV)	Linéaire (km)
Transport HT	225	483
	110	337
	90	1 211
Distribution MT	30 – 17.32 – 15 – 10 – 5.5	12 845
Distribution BT	380 V – 220 V	28 720
<b>TOTAL</b>		<b>43 236</b>

Source : MINEE (Rapport 2011 de la Situation Energétique du Cameroun)

## Situation des bénéficiaires

Avec environ un habitant sur deux vivant en milieu urbain (taux d'urbanisation de 52% en 2010), le Cameroun comporte des régions où le taux d'urbanisation est très élevé (cas du Littoral avec 96%), mais aussi des régions où ce taux est faible comme à l'Extrême-Nord avec un taux de 24 %. Les taux d'urbanisation très élevés des régions du Centre et du Littoral sont justifiés parce qu'elles abritent les métropoles de Yaoundé et Douala qui sont respectivement les capitales politique et économique du pays.

De ce fait, le niveau de disponibilité énergétique reste faible par rapport aux besoins du marché. Le taux d'accès à l'électricité est inférieur à 5% dans les zones rurales et d'environ 50% dans les zones urbaines. Depuis les années 2000, on observe une crise énergétique qui s'est traduite par des délestages réguliers. D'où, un réel besoin à satisfaire la demande en énergie des industries et des ménages, en particulier dans les zones périurbaines et rurales.

La consommation d'énergie a été de 5747 ktep en 2010, constituée principalement de bois-énergie (72.6%), produits pétroliers (20.1%) et électricité (7.3%), et répartie comme suit : Ménages (69.5%), Transport (15.6%), Autres activités (8.7%) et Industries (6.2%) (source MINEE, SIE, rapport 2011).

En 2007, les dépenses liées à la consommation d'énergie étaient de 1.191.527 milliards FCFA, dont 296.838 milliards FCFA par les ménages (57% de bois-énergie, 23% d'électricité du réseau public, 9% de gaz domestique, 9% de pétrole lampant et 2% d'électricité autoproduite).

En 2010, la consommation énergétique du secteur industriel était de 333 ktep dont 72% d'électricité, 26% du fuel oil 1500 et 2% de gasoil. La consommation en électricité a été essentiellement portée par les industries de production métallique (1.279 GWh), extractives (500 GWh), agro-alimentaires (195 GWh), les cimenteries (111 GWh) et autres (695 GWh).

L'énergie consommée par les Ménages était de 3995.5 ktep, soit 94.7% de bois-énergie, 3.2% de produits pétroliers (gaz domestique et pétrole lampant) et 2.1% d'électricité. Le taux d'accès à l'électricité était estimé à 60% des ménages en 2010 ; contre un taux d'accès comptable à l'électricité (proportion des ménages abonnés à l'opérateur de service public) estimé à 18.9%.

En somme, la demande en énergie croît de l'ordre de 8% chaque année, en ne considérant pas la demande non exprimée.

### Electricité

La demande d'électricité du secteur public par an est estimée à 4 700 GWh (soit une puissance de 1370 MW, la demande industrielle quant à elle s'établit actuellement autour de 1 315 GWh (soit une puissance de 150 MW).

Les centrales hydroélectriques (73%) représentent 45% de la capacité totale installée en 2010. Le poids de la production hydroélectrique s'est accru de 4 points par rapport à 2009, au détriment de l'autoproduction. Par contre, le parc thermique qui représente 18% de la puissance totale ne fournit que 10% de production nationale d'énergie électrique. Les opérateurs de l'autoproduction détiennent 37% du parc électrique du pays et produisent 17% d'énergie électrique.

En 2010, tout comme en 2009, l'énergie électrique a été produite avec un taux de disponibilité de 86% en hydroélectricité. Le taux de disponibilité de la centrale de Yassa s'est toujours situé à 97% tandis que celui des centrales thermiques du concessionnaire public d'électricité (AES-SONEL à l'époque) est passé de 68% à 72%.

### Hydrocarbures

De par le rôle clé des Transports dans la circulation et les échanges des hommes, biens et services, l'évolution de ce secteur interagit directement avec le comportement de la demande en énergie,

plus particulièrement en produits pétroliers. Cette demande est estimée à 887,63 ktep en 2010, constituée de Super (366,45 ktep), Gasoil (505,68 ktep), Jet A1 (12,3 ktep) et Avgaz 100 LL (3,21 ktep), sachant que l'évolution de la consommation de carburants est corrélée à celle du parc automobile et autres modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier).

Pour satisfaire les besoins de son marché en produits raffinés, la SONARA recherche sur le marché international le cocktail de brut le plus approprié. Cette situation devrait changer dans les prochaines années avec la mise en œuvre du projet de modernisation du profil technologique de la raffinerie. Le Cameroun est fortement dépendant de l'extérieur par rapport au GPL. En effet, malgré la demande croissante, la production du GPL par la SONARA était en baisse continue jusqu'en 2009 à cause de son niveau de complexité assez modeste et du fait que la SONARA considère le GPL comme un gaz fatal qui ne constitue pas un objectif de production pour elle. La production de GPL remonte légèrement en 2010.

Le taux de dépendance énergétique de ce produit s'établit à 65% en 2010, traduisant ainsi une forte vulnérabilité du système d'approvisionnement en GPL. Ce fait est d'autant plus accentué que les infrastructures de stockage et de transport sont en quantité insuffisante.

Depuis 2003, les produits pétroliers coûtent de plus en plus chers, l'augmentation des prix à la pompe étant essentiellement liée à l'augmentation des cours internationaux moyens des prix du pétrole Brut dont le Brent est l'une des références les plus utilisées. Entre 2001 et 2010, les cours du Brent ont augmenté de plus de 250%. Ainsi, pour maintenir le pouvoir d'achat, le Gouvernement a stabilisé les prix des carburants en les subventionnant. Cela s'est particulièrement vérifié en 2008 avec un pétrole à près de 150 \$ US le baril. Il importe de relever que le super et le gasoil constituent des supports importants de collecte des taxes pour le Trésor Public, 30% en moyenne de leur prix à la pompe revenant à l'Etat notamment au titre de la Redevance d'usage de la route (RUR).

37

Concernant le gaz domestique et le pétrole lampant essentiellement consommés par les ménages pour les usages de cuisson de repas et d'éclairage, leurs prix ont augmenté respectivement de 40% et de 84% entre 2001 et 2010. Cette importante augmentation des prix du pétrole lampant résulte, entre autres de la suppression progressive de la subvention accordée à ce produit, longtemps considéré comme source d'éclairage des populations rurales, mais que certains industriels et transporteurs ont tendance à substituer au gasoil. Les prix des deux autres produits les plus importants par leurs consommations ont aussi connu une forte augmentation entre 2001 et 2010 : 54% pour le gasoil et 31% pour le super.

Le prix moyen de vente du GPL est resté stable de 2006 à 2014, à 480 FCFA le kilogramme, soit 6.000 FCFA pour une bouteille de 12,5 kg, ceci grâce aux efforts de l'Etat camerounais à travers la CSPH. On remarque que le GPL est subventionné sous sa forme non conditionnée (en vrac), ce qui signifie que même la proportion de GPL consommée par les entreprises pour la production économique est subventionnée, contrairement aux objectifs de la politique de subvention.

A la sortie du Port de Douala, les charges liées à l'importation du GPL représentent déjà la moitié du prix de détail final. La marge de détail représente 7% du prix final et les charges des marketeurs 36%. Donc, s'il était possible de réduire certaines charges, on réduirait davantage le prix du kilogramme de GPL pour améliorer son accès aux ménages moins nantis.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2014, après des années de prix inchangés, le Gouvernement a annoncé une hausse de certains produits pétroliers (carburants super et gasoil, GPL), pour alléger quelque peu le montant de plus en plus important des subventions allouées auxdits produits.

### Bois - Energie

Le secteur n'étant pas institutionnellement structuré, on constate en général que le transport et la distribution ne sont pas organisés. Cependant, il existe des initiatives et projets qui couvrent ces aspects :

- Un projet appuyé par la GIZ sur le transport et la distribution du charbon, de la région de l'Est vers le Nord, est en cours mais de nombreuses dispositions restent à mettre en place pour qu'il voie le jour ;
- Le Projet des Unités d'Appui Stratégique (UAS) du PSFE, dans sa phase pilote, a été lancé récemment et prend en compte l'accompagnement des communes du Nord et de l'Extrême-Nord à maîtriser les flux de bois de feu dans les régions septentrionales.

Le bois de feu est la principale forme de bois-énergie produite et consommée avec une part de 91%.

### Energie renouvelable

Le Ministère de l'Energie et de l'Eau a conduit notamment un programme national de développement et de promotion du biogaz, avec des "expériences réussies" dans plusieurs régions du pays et le rapport de faisabilité de la production des branchements est attendu.

A titre d'exemple, depuis 1997, ADFEID travaille dans le domaine des énergies renouvelables. Actuellement, il développe une approche intégrée d'électrification rurale en associant microhydro-énergie solaire-biogaz-biocarburant pour assurer aux populations pauvres un accès aux services énergétiques de base et aux entreprises rurales des sources d'énergie fiables.

S'agissant de la biomasse, les nouvelles orientations de la politique énergétique consistent à expliquer aux citoyens que "au lieu de couper le bois, il est préférable de ramasser les restes de ce bois, car, on peut produire du biogaz à partir des branches sèches, on peut produire du charbon de bois, des engrais naturels à partir des cendres".

Le Cameroun, de par sa position géographique, regorge d'un climat diversifié avec un ensoleillement inégalement réparti sur tout le territoire. Il varie de 4,5 kWh/m<sup>2</sup>/J dans sa partie sud à 5,74 kWh/m<sup>2</sup>/J dans les régions septentrionales. Ce potentiel est encore sous-exploité pour le bien des populations.

Le Ministère de l'Energie et de l'Eau prépare actuellement une loi et un code des énergies renouvelables.

38

### Points critiques du sous-secteur

De manière générale, la croissance économique liée au développement du secteur des infrastructures dans son sous-secteur ENERGIE, souffre des points ci-après :

- Un fort déficit énergétique ;
- Une faible disponibilité des équipements de production, de transport et de distribution d'électricité ;
- Des interruptions fréquentes et souvent prolongées en zones urbaines et rurales de la fourniture d'électricité en zone urbaine et rurale.

## C. SOUS-SECTEUR EAU ET ASSAINISSEMENT

### Cadre institutionnel, législatif et réglementaire

#### = Cadre institutionnel du sous-secteur eau et assainissement =

Le cadre institutionnel comprend :

- la Présidence de la République oriente la politique générale du secteur (PRC) ;
- les Services du Premier Ministre coordonnent l'action de l'ensemble du Gouvernement et donc des ministères intervenant dans les différents sous-secteurs (SPM) ;
- le Ministère de l'Eau et de l'Energie est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique du Gouvernement en matière de production, de transport et de distribution de l'eau ; de l'élaboration des plans et stratégies gouvernementales en matière d'alimentation en eau ; de la recherche et l'exploitation des eaux dans les villes et les campagnes ; et de la planification et du développement de la capacité hydroélectrique (MINEE) ;
- le Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MINEPDED) est chargé du suivi de l'application, de la mise en œuvre, de l'évaluation de la politique du gouvernement en matière de l'environnement et de la protection de la nature (MINEPN) ;
- le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain est chargé de la définition des normes en matière d'assainissement et de drainage en milieu urbain (MINHDU) ;
- le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural est chargé de la promotion de la politique d'hydraulique agricole (MINADER) ;
- le Ministère de l'Elevage des Pêches et des Industries Animales est chargé de la Protection des ressources maritimes et fluviales ; Etudes et des recherches en vue du renouvellement des ressources halieutiques et piscicoles (MINEPIA) ;
- le Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation est chargé de la maîtrise d'ouvrage et de l'élaboration des schémas directeurs d'adduction d'eau et d'assainissement, tutelle administrative des collectivités locales, de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de protection civile et d'intervention en cas de catastrophe (MINATD) ;
- le Ministère des Finances est chargé des financements des projets publics inscrits au BIP (MINFI) ;
- le Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'élaboration des stratégies de développement et coordination des études d'aménagement du Territoire (MINEPAT) ;
- le Ministère des Relations Extérieures est chargé de la coordination, négociation, suivi et de la mise en œuvre des accords cadre de coopérations internationales, de la préparation instruments de ratification des traités (MINREX) ;
- le Ministère de la Santé Publique est chargé de la surveillance sanitaire des collectivités, de la promotion de l'hygiène et de la salubrité, de l'environnement et de la lutte contre les maladies hydriques (MINSANTE) ;
- le Ministère de la Recherche Scientifique et de l'Innovation (CRH, IRAD, etc.) est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre des programmes et des opérations de recherche scientifiques, de la valorisation des résultats de recherche (MINRESI) ;
- le Ministère du Commerce est chargé de l'élaboration et de l'application de la politique des prix, d'instruments de mesure, de contrôle de qualité et des normes (MINCOMMERCE) ;
- le Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique est chargé de la politique de normalisation industrielle, des normes de contrôle de pollution et assainissement inhérent aux industries de valorisation minière (MINMIDT).

**A côté de ces départements ministériels, figurent :**

- Cameroon Water Utilities Corporation (CAMWATER) est chargée de la construction, maintenance et la gestion des infrastructures de la production de stockage et de transport d'eau (par un contrat d'affermage du service public de l'alimentation en eau potable des centres urbains et périurbains du Cameroun. Conformément aux dispositions de la loi n° 98-005 du 14 avril 1998 portant régime de l'eau et aux dispositions des décrets 2005/ 493 et 2005/ 494 en date du 31 décembre 2005) ;
- La Camerounaise des Eaux (CDE) est chargée de la distribution de l'eau potable et de l'entretien de son réseau distribution ;
- Des acteurs privés à l'instar de HYSACAM ;
- ...

**= Cadre réglementaire du sous-secteur de l'eau et de l'assainissement =**

Le cadre législatif et réglementaire relatif au domaine comprend entre autres les actes suivants :

- ✓ Loi n°2000/2 du 17 avril 2000 relative aux eaux maritime de la République du Cameroun.
- ✓ Loi n°98/005 du 14 avril 1998 portant régime de l'eau ;
- ✓ Loi n°96/12 du 5 août 1996 portant loi cadre relative à la gestion de l'environnement ;
- Décret n°2012/501 du 07 novembre 2012 portant organisation du Ministère de l'Eau et de l'Energie
- Décret n°2007/290 du 1er novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables ;
- Décret n°2005/493 du 31 décembre 2005 fixant les modalités de délégation des services publics de l'eau potable et de l'assainissement liquide en milieu urbain et périurbain ;
- Décret N°2005/494 du 31 décembre 2005 portant création de la CAMWATER
- Décret n°2001/216 du 02 août 2001 portant création d'un compte d'affectation spéciale pour le financement des projets de développement durable en matière d'eau et d'assainissement ;
- Décret n°2001/161/PM du 08 mai 2001 fixant les attributions, l'organisation et le fonctionnement du Comité National de l'Eau ;
- Décret n°2001/162/PM du 08 mai 2001 fixant les modalités de désignation des agents assermentés pour la surveillance et le contrôle de la qualité des eaux ;
- Décret n°2001/163/PM du 08 mai 2001 réglementant les périmètres de protection autour des points de captages, de traitement et de stockage des eaux potabilisables ;
- Décret n°2001/164/PM du 08 mai 2001 précisant les modalités et conditions de prélèvements des eaux de surface ou des eaux souterraines à des fins industrielles ou commerciales ;
- Décret n°2001/165/PM du 08 mai 2001 précisant les modalités de protection des eaux de surfaces et des eaux souterraines contre la pollution.

40

**Textes Internationaux**

Le Cameroun a signé et ratifié plusieurs conventions internationales relatives à la question de l'eau. Il s'agit entre autres de :

1. la convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles ou convention d'Alger de 1968 ;
2. la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures Bruxelles, 29 novembre 1969, Adhésion du Cameroun, 09 Mars 1984 ;



3. la convention de Ramsar du 24 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale ; entrée en vigueur à l'égard du Cameroun le 20 juillet 2006 ;
4. la convention internationale portant création d'un fonds d'affectation international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 18 décembre 1971, Adhésion du Cameroun, 01 Mars 1983 ;
5. la convention sur la prévention de la pollution par les navires adoptée à Londres ;
6. la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982 signée par le Cameroun à la même date (10 décembre 1982), ratifiée le 19 novembre 1985 ;
7. la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, C et son protocole, adhésion du Cameroun, 09 mars 1984 ;
8. la convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution pour les hydrocarbures (OPRC 90), ratifiée par décret n°2006/424 du 08 décembre 2006 ;
9. la convention cadre des Nations Unies du 9 mai 1992 sur les changements climatiques signée par le Cameroun le 14 juin 1992 et ratifiée le 19 octobre et 1994 ;
10. la convention de Rio de Janeiro sur la diversité biologique (5 juin 1992), signée par le Cameroun le 14 juin 1992 et ratifiée le 19 octobre et 1994 ;
11. l'Accord sur la Partie XI de la convention de Montego Bay, signé par le Cameroun le 24 mai 1995 et ratifié le 28 août 2002 ;
12. la convention des Nations Unies relatives aux eaux internationales.

La plupart des conventions internationales ratifiées par le Cameroun dans le domaine de l'eau énoncent des principes fondamentaux qui guident l'ensemble des acteurs dans la mise en valeur des ressources en eau. Tous ces principes se résument dans le processus Copenhague – Dublin – Rio, et sont les suivants :

41

*Principe n°1 : l'eau est une ressource limitée et vulnérable indispensable au maintien de la vie, au développement et à l'environnement ;*

*Principe n°2 : le développement et la gestion de l'eau doivent se fonder sur une approche participative, impliquant les usagers, les planificateurs et les décideurs politiques à tous les niveaux ;*

*Principe n°3 : les femmes jouent un rôle central dans l'approvisionnement. La gestion et la préservation de l'eau ;*

*Principe n°4 : l'eau a une valeur économique dans tous ses usages concurrentiels et doit être reconnue comme un bien économique.*

Toutes ces conventions internationales renforcent le cadre juridique interne applicable pour régler les différents problèmes des ressources en eau.

## Offre pour le sous-secteur EAU et ASSAINISSEMENT

= Domaine des INSTALLATIONS HYDRAULIQUES =

**Concernant plus précisément les installations hydrauliques urbaines,**

L'État du Cameroun, a dans le cadre de sa politique de privatisation et de sa politique sectorielle de l'eau, mis en œuvre une réforme du secteur de l'hydraulique urbaine dans le cadre du décret

n°2005/493 du 31 décembre 2005 fixant les modalités de délégation des services publics de l'eau potable et de l'assainissement liquide en milieu urbain et périurbain et du décret n° 2005/ 494 du 31 décembre 2005 portant création de la CAMWATER.

Cette réforme a abouti à la création d'une société de patrimoine à capital public, Cameroon Water Utilities Corporation (CAMWATER) et d'une société d'exploitation à capital majoritairement privé. La CAMWATER a pour mission, dans le cadre d'un contrat de Concession signé avec l'Etat, Autorité Concédante, la construction, la réhabilitation, le renouvellement, l'extension et la gestion comptable et financière, des infrastructures de captage, de production, de transport, de stockage et de distribution de l'eau potable.

La gestion de la production et de la distribution de l'eau potable a été confiée à une compagnie privée, la Camerounaise des Eaux, sous la forme d'un affermage.

Si au total, il y a quelques 337 centres urbains dont une centaine est équipée d'AEP, en 2013, la CDE assurait le fonctionnement de 107 centres urbains dont ceux de Douala et de Yaoundé.

Beaucoup de ces centres urbains doivent être réhabilités.

Toujours en 2013, l'inventaire disponible dans le contrat d'affermage évaluait le transport de l'eau et la distribution à une longueur totale de 2.800 km pour servir un peu plus de 220.000 abonnés. La capacité de stockage est estimée à 169.701 m<sup>3</sup>, toutes infrastructures confondues.

De même, le nombre de branchements privés s'élevait à 220.836 unités, et celui des bornes fontaines à 738 unités.

A cette présentation, il convient de rajouter les principales infrastructures de captage et de potabilisation d'eau localisées à Mbalmayo, Ayato et Lagdo.

42

#### **Concernant plus précisément les équipements d'hydraulique rurale,**

Deux types d'approvisionnement en eau existent en milieu rural. Le premier est le système d'approvisionnement en gravitaire et se concentre en majorité dans la partie « Grand sud » du pays. Le deuxième type d'approvisionnement en eau se fait par la réalisation de forages ou puits et se concentre en majorité dans la partie Nord du Pays.

Beaucoup de réalisations d'ouvrage de production d'eau potable tendent à échapper à un contrôle qualité du MINEE et de fait, il existe un nombre important de forages dit « positif », c'est-à-dire qui devraient assurer une production suffisante pour la population locale.

On trouve en milieu rural des ouvrages simples d'Approvisionnement en Eau Potable Simplifié (AEPS) où les habitants viennent collecter l'eau. Il n'existe pratiquement pas de branchement individuel venant de système d'AEP.

Le Ministère de l'Eau et de l'Energie a défini le concept d'équivalent point d'eau (EPE) pour la quantification des infrastructures d'accès à l'eau potable en milieu rural. Ainsi, un équivalent point d'eau doit desservir en milieu rural entre 250 et 300 personnes environ, avec une dotation journalière fixée à 25 litres par habitant, l'ouvrage devant fournir par jour environ 7,5 à 8m<sup>3</sup> d'eau pendant 12 heures par jour.

De ce qui précède, on devrait donc avoir en milieu rural :

- Un robinet de borne fontaine : 1 EPE ;
- Un puits avec pompe manuelle : 1 EPE ;
- Un forage avec pompe manuelle : 1 EPE ;

- Un forage avec 2 pompes manuelles : 2 EPE ;
- Une adduction avec 5 points de puisage (5 robinets) : 5 EPE.

A la réalité, l'accès à l'eau potable en milieu rural est très limité. Une évaluation physique des ouvrages sur le terrain révèle la situation suivante :

- Environ 6.000 forages équipés ;
- Environ 2.800 puits modernes équipés ;
- Environ 2.100 systèmes d'alimentation en eau potable par canalisation.

#### = Domaine des SYSTEMES D'ASSAINISSEMENT =

Le champ de l'assainissement est multiple. Il peut s'agir de préserver l'environnement des risques d'inondation ou de pollution. Il peut s'agir aussi de transformer les zones insalubres en des zones saines. Il peut s'agir de la construction et de l'utilisation d'installations permettant l'évacuation d'une manière ou d'une autre des excréta (eaux noires) et des eaux usées (eaux grises).

On peut attendre de l'assainissement les produits suivants :

- L'évacuation par des caniveaux et drains des eaux pluviales de manière à éviter les dégâts humains et la destruction de la nature et des biens ;
- Les systèmes de toilettes avec fosses septiques indépendantes ou connectés à un réseau d'égouts ;
- Le traitement des eaux usées et eaux vannes avant leur déversement dans le milieu naturel ;
- La collecte et/ou le traitement des déchets solides ;
- Le traitement des effluents industriels avant leur rejet dans la nature ;
- Le drainage des zones humides de manière à éviter la prolifération des mouches, des moustiques et autres agents vecteurs de maladies d'origine hydrique.

43

D'une manière générale, l'assainissement pâtit d'une absence de politique nationale. L'information en matière d'assainissement est très pauvre, à titre d'exemple, il n'existe pas de données de coûts d'ouvrages réalisés au Cameroun.

#### **Concernant l'assainissement pluvial**

Dans les villes, il n'existe pas toujours et partout de système généralisé de drainage des eaux pluviales. D'après ECAM3, seulement 16% des ménages ont accès à un réseau de drainage et 36% de ces ménages vivent à proximité des rivières ou cours d'eau, donc exposés aux inondations. (Source stratégie MINDUH, 2012).

#### **Concernant les déchets solides**

La gestion de ces derniers dans les grandes villes telles que Yaoundé et Douala s'effectue au quotidien et à près de 60% à travers la société privée HYSACAM. Celle-ci est aussi responsable de la gestion des déchets de certaines autres villes du pays.

Pour ce qui est des villes de Yaoundé et Douala, les tonnages moyens d'ordures enlevées quotidiennement dans chacune des villes, en 2010, sont de l'ordre de 1.000 et 1.200 tonnes, pour

des quantités produites estimées de l'ordre de 1.600 et 1.700 tonnes respectivement, à raison de 0,8 kg/habitant/jour.

La société HYSACAM opère également dans neuf villes secondaires (Bafoussam, Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Kribi, Limbe, Edéa, Bangangté et Bangou). Tous ces contrats sont subventionnés par l'Etat. La société emploie 3.000 personnes et traite environ 5.000 tonnes de déchets par jour.

### **Concernant les eaux usées et l'assainissement urbain**

Hormis quelques quartiers des villes de Yaoundé et Douala, disposant d'un système d'évacuation des eaux usées et d'épuration, ces villes elles-mêmes et les autres villes ne disposent pas de système d'assainissement collectif adéquat. L'accent a plutôt été mis sur l'assainissement individuel. Dans ces deux villes comme dans les villes secondaires, le rejet des eaux usées se fait généralement dans des fosses traditionnelles ou directement dans les cours d'eau. Le principal mode d'évacuation des excréta et eaux usées dans les quartiers périurbains reste à plus de 95% des latrines à fond perdu. Les systèmes modernes constitués de WC à chasse avec fosses septiques sont également présents.

### **Concernant l'assainissement rural**

L'assainissement des déchets liquides se limite uniquement à la collecte et au traitement de ces eaux.

D'une manière générale, pour une action d'assainissement, il faut distinguer les trois maillons de gestion de ces déchets liquides : le maillon amont concerne la collecte et le stockage des eaux usées et excréta chez les producteurs, le maillon intermédiaire concerne la collecte et le transport des eaux usées et excréta vers les lieux de traitement (station d'épuration, épandage, etc...) et le maillon aval concerne les systèmes de traitement de ces eaux avant le rejet dans le milieu naturel.

En milieu rural, l'assainissement lorsqu'il existe est généralement limité au premier maillon. C'est pour cela que l'assainissement en milieu rural se résumera uniquement à l'accès aux différents types d'équipement d'aisance.

En milieu rural et même urbain, ces équipements se résument en la simple feuillée, les latrines sommaires, les latrines améliorées et les fosses septiques.

44

## **Situation des bénéficiaires**

L'eau est une ressource naturelle de base essentielle à la vie, au développement social et économique d'une communauté. Elle est destinée à plusieurs usages à savoir : (i) la satisfaction des besoins domestiques, (ii) l'agriculture, l'élevage et la pêche, (iii) l'industrie, (iv) les transports, (v) la conservation des écosystèmes naturels, (vi) les loisirs et le tourisme.

Au niveau de l'hydraulique urbaine nous pouvons avancer les statistiques suivantes : le taux de desserte (pourcentage de la population urbaine ayant l'eau de la société de distribution CDE) était estimé à 43% en milieu rural et 45% en zone rurale en 2013 (source : SDSI-Eau). Les statistiques des entreprises de service public d'eau potable (CAMWATER et CDE) révèlent qu'en 2010, 300.092 abonnés ont consommé 79.832.587 m<sup>3</sup> d'eau potable.

D'après le MINEE, le taux d'accès à l'eau potable (proportion des ménages se trouvant dans un rayon de 200 m d'un point d'eau potable fonctionnel) en milieu urbain était de 43% en 2013.

Au niveau de l'hydraulique rurale, on estime à 45% la population rurale ayant accès à l'eau potable en 2013, mais cette estimation est incertaine car il existe une grande incertitude quant aux nombres de points d'eaux fonctionnels en réalité. Il y a aussi une grande disparité dans la distribution de l'eau au niveau des régions avec la région septentrionale ayant des problèmes plus sévères dans l'approvisionnement en eau potable.

Les taux de couverture en assainissement liquide au Cameroun varient considérablement selon les sources utilisées et les définitions retenues.

Dans les centres urbains, la proportion de 65% de la population qui avait accès à un assainissement de type amélioré en 1990 serait tombée à 56% en 2008.

Le milieu rural a eu la même régression concernant l'accès à l'assainissement passant de 25,4% en 2001 à 14,2% en 2007.

L'OMS estime que les maladies diarrhéiques causées par de mauvaises conditions d'alimentation en eau, assainissement et hygiène sont à l'origine de 18.300 décès par an et représentent 13,4% de la morbidité dans le pays. Le Cameroun a connu une grave épidémie de choléra en 2004 pendant laquelle 180.000 personnes auraient été affectées. Le nord du pays a été de nouveau frappé par une telle épidémie en 2010, où plus de 5.500 cas et 350 décès ont été signalés ; des cas isolés ont également été notés dans d'autres régions.

Le processus de décentralisation en cours initié en 2004, qui transfère la majorité des tâches liées à l'assainissement liquide aux CTD qui deviennent à la fois maître d'ouvrage, maître d'œuvre et un des régulateurs du service, entraîne une inaction à la fois du gouvernement central, qui n'est plus l'autorité responsable, et des autorités locales, qui n'ont pas les ressources ni la capacité de mettre en œuvre leurs nouvelles responsabilités. De même, les ONG sont présentes dans le secteur mais leurs activités ne peuvent se substituer au gouvernement dans la définition des politiques d'assainissement et les programmes d'assainissement de grande ampleur. Même si elles sont présentes dans le secteur, les ONG ont des activités limitées au regard du chantier de l'assainissement.

45

## Points critiques du sous-secteur

De manière générale, la croissance économique liée au développement du secteur des infrastructures dans son sous-secteur EAU et ASSAINISSEMENT, souffre des points ci-après :

- Une faible connaissance des ressources en eau ;
- Un accès limité à l'eau potable en zone urbaine et rurale ;
- Un accès limité aux infrastructures d'assainissement de base en milieu rural ;
- Une insuffisance dans l'enlèvement et le traitement des ordures ménagères ;
- La quasi-inexistence des réseaux de collecte et d'évacuation des eaux usées ;

- Une insuffisance, une inadéquation et un mauvais état des réseaux d'évacuation des eaux pluviales ;
- Un système de gestion des ouvrages et boues limité et peu performant ;
- Une faiblesse de la distribution de l'eau due à un réseau d'eau délabré et une capacité de production encore trop limitée par rapport à la demande ;
- Multiples intervenants dans la chaîne de production de l'eau potable (ETAT, CTD, FEICOM, PNDP, PDUE, ONG,...) ;
- Des problèmes de production en particulier dans les deux principales villes pour répondre à la demande.

## D. SOUS-SECTEUR TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

### Cadre institutionnel, législatif et réglementaire

#### = Cadre institutionnel du sous-secteur TIC =

Il comprend :

- la Présidence de la République oriente la politique générale du secteur (PRC) ;
- les Services du Premier Ministre coordonnent l'action de l'ensemble du Gouvernement et donc des ministères intervenant dans les différents sous-secteurs (SPM) ;
- le Ministère en charge des Finances assure la tutelle financière du secteur (MINFI) ;
- le Ministère des Postes et Télécommunications est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de postes, des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication (MINPOSTEL).

Ce dernier département ministériel exerce la tutelle sur :

- l'Agence de Régulation des Télécommunications (ART) ;
- l'Agence Nationale des Technologies de l'Information et de la Communication (ANTIC) ;
- la Cameroon Telecommunications (CAMTEL) ;
- la Cameroon Postal Services (CAMPOST).

Le MINPOSTEL assure également la tutelle technique sur l'Ecole Nationale Supérieure des Postes et Télécommunications (ENSPT).

Trois opérateurs privés de téléphonie mobile sont identifiés à ce jour. Il s'agit de :

- MTN ;
- ORANGE ;
- NEXTTEL.

#### = Cadre juridique et réglementaire du sous-secteur TIC =

Le Cameroun est membre de la CEMAC et de la CEEAC. Il s'emploie avec ses pairs, à définir les conditions d'intégration économique en général, et dans les Télécommunications et TIC en particulier.

Au plan juridique, en ce qui concerne le domaine des Télécommunications et TIC, le conseil des Ministres en charge des télécommunications et TIC de la CEMAC, a adopté à Brazzaville les 20 et 21 novembre 2008 les textes communautaires régissant le cadre réglementaire du secteur des communications électroniques.

Il s'agit pour l'essentiel d'un (01) règlement et de cinq (05) directives :

- règlement n°21/08-UEAC-133-cM-18 relatif à l'harmonisation des réglementations et des politiques de régulation des communications électroniques au sein des Etats membres de la CEMAC ;
- directive n°10/08-UEAC-133-cM-18 relative à l'interconnexion et à l'accès des réseaux et des services de communications électroniques dans les Etats membres de la CEMAC ;
- directive n°09/08-UEAC-133-cM-18 harmonisant les régimes juridiques des activités de communications électroniques dans les Etats membres de la CEMAC ;
- directive n°07/08-UEAC-133-cM-18 fixant le cadre juridique de la protection des droits des utilisateurs des réseaux et de services de communications électroniques dans les Etats membres de la CEMAC ;

- directive n°06/08-UEAC-133-CM-18 fixant le régime du service universel dans le secteur des communications électroniques au sein des Etats membres de la CEMAC ;
- directive n°08/08-UEAC-133-CM-18 relative à l'harmonisation des modalités d'établissement et de contrôle des tarifs des services de communications électroniques au sein de la CEMAC.

La loi n°98/014 du 14 juillet 1998 régissant les télécommunications, modifiée et complétée par la loi n°2005/013 du 9 décembre 2005 a consacré la fin du monopole. En effet, avant la loi de 1998, l'Etat, à travers le Ministère en charge des télécommunications, assurait la supervision, la réglementation, la régulation et l'exploitation du secteur des télécommunications.

Ce cadre juridique a évolué depuis décembre 2010, avec l'adoption par le Parlement de nouveaux instruments législatifs, pour prendre en compte le nouveau contexte de développement des Télécommunications et TIC, marqué par de nouvelles contraintes au niveau des infrastructures, des technologies d'accès aux services, des nouvelles exigences de service, de l'industrialisation croissante du domaine et pour permettre à la Supervision de donner des réponses aux préoccupations de l'ensemble des acteurs.

Ce cadre juridique comprend :

- les lois ;
- les décrets d'application desdites lois ;
- les arrêtés.

Ainsi l'on retrouve, entre autres, les actes suivants :

- ✓ Loi n°2010/012 du 21 décembre 2010 relative à la cyber-sécurité et la cybercriminalité au Cameroun ;
  - ✓ Loi n°2010/013 du 21 décembre 2010 régissant les communications électroniques au Cameroun ;
  - ✓ Loi n°2010/021 du 21 décembre 2010 régissant le commerce électronique au Cameroun
- 
- Décret n°2013/0396/PM du 27 Février 2013 fixant les modalités d'exploitation et de contrôle de l'utilisation des fréquences radioélectriques ;
  - Décret n°2013/0397/PM du 27 février 2013 portant organisation et fonctionnement du comité interministériel d'attribution des bandes de fréquences radioélectriques ;
  - Décret n°2013/0398/PM du 27 février 2013 fixant les modalités de mise en œuvre du Service Universel et du Développement des Communications Electroniques ;
  - Décret n°2013/0399/PM du 27 février 2013 fixant les modalités de protection des consommateurs des services de communications électroniques ;
  - Décret n°2013/0400/PM du 27 février 2013 fixant les modalités de déclaration et d'autorisation préalables, ainsi que les conditions d'obtention du certificat d'homologation en vue de la fourniture, l'exportation, l'importation ou l'utilisation des moyens ou des prestations de cryptographie ;
  - Décret n°2013/0401/PM du 27 février 2013 fixant la clé de répartition de la prime de rendement au titre des pénalités infligées aux opérateurs et exploitants de réseaux des communications électroniques ;
  - Décret n°2013/0402/PM du 27 février 2013 précisant les modalités de gestion des ressources de nommage et d'adressage ;
  - Décret n°2013/0403/PM du 27 février 2013 fixant les seuils maxima d'exposition du public aux rayonnements électromagnétiques ;
  - Décret n°2012/309 du 26 juin 2012 fixant les modalités de gestion du Fonds Spécial des Activités de sécurité électronique ;
  - Décret n°2012/308 du 26 juin 2012 fixant les modalités de gestion du Fonds Spécial des Télécommunications.



- Décret n°2012/1643/PM du 14 juin 2012 fixant les conditions et les modalités d'audit de sécurité obligatoire des réseaux de communications électroniques et des systèmes d'information ;
- Décret n°2012/1640/PM du 14 juin 2012 fixant les conditions d'interconnexion, d'accès aux réseaux de communications électroniques ouverts au public et de partage des infrastructures ;
- Décret n°2012/1637/PM du 14 juin 2012 fixant les modalités d'identification des abonnés et des terminaux ;
- Décret n°2012/1638/PM du 14 juin 2012 fixant les modalités d'établissement et/ou d'exploitation des réseaux et de fourniture des services de communications électroniques soumis au régime de l'autorisation ;
- Décret n°2012-1639/PM du 14 juin 2012 fixant les modalités de déclaration, ainsi que les conditions d'exploitation des réseaux et installations soumis au régime de la déclaration ;
- Décret n°2012/1641/PM du 14 juin 2012 fixant les conditions de portabilité des numéros des abonnés des opérateurs des réseaux de communications électroniques ouverts au public ;
- Décret n°2012/1642/PM du 14 juin 2012 fixant les conditions d'attribution et d'utilisation des ressources en numérotation ;
- Décret n°2012/1318/PM du 22 mai 2012 fixant les conditions et les modalités d'octroi de l'autorisation d'exercice de l'activité de certification électronique ;
- Décret n°2012/203 du 20 avril 2012 portant organisation et fonctionnement de l'Agence de Régulation des Télécommunications ;
- Décret n°2012/180 du 10 avril 2012 portant organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale des technologies de l'information et de la communication ;
- Décret N°2005/124 du 15 Avril 2005 portant organisation du Ministère des Postes et Télécommunications ;
- Décret n°98/198 du 08 septembre 1998 portant création de la Société Cameroon Telecommunications (CAMTEL) ;

## Offre du sous-secteur TIC

### = Domaine des RESEAUX DE TELEPHONIE =

Il comprend les réseaux de télécommunications classiques, dits fixes, ainsi que les différentes technologies d'accès sans fil.

#### **Pour ce qui est des accès fixes**

L'offre se présente essentiellement comme suit :

- 05 centraux numériques pour le réseau filaire installés à Yaoundé, à Douala, à Buea, à Ebolowa et à Garoua ;
- 03 centraux de nouvelle génération (NGN, Soft Switch), dont 02 à Yaoundé et 01 à Douala ;
- 06 passerelles (Media Gateway) dont 02 à Yaoundé et une dans chacune des localités suivantes : 02 à Douala, 01 à Bafoussam et 01 à Garoua ;
- 55 Unités de Raccordement d'Abonnés Distants (URAD) ;
- 02 Centres de Transit National (CTN) à Yaoundé et à Douala ;
- 02 Centres de Transit International (CTI) à Yaoundé et à Douala ;
- 58 nœuds d'accès Multiservices (MSAN), dont 20 à Yaoundé, 33 à Douala, 02 à Bafoussam, 02 à Bamenda et à 01 Bamili ;
- 250.000 paires en cuivre ;
- 46.492 FTTH (Fibre To The Home) ;
- Les capacités ADSL seront portées à 300.000.

### **Pour ce qui est des accès sans fil**

L'offre se présente essentiellement comme suit :

- ✓ **Technologie CDMA déployée par CAMTEL**
  - 02 cœurs de réseau CDMA fonctionnant en Dual Homing, capacité globale 1.350.000 lignes (voix, EV DO) ;
  - 04 Media Gateway (MGW) ;
  - 04 BSC ;
  - 02 nœuds d'accès Internet haut débit à Yaoundé et Douala pour abonnés.
- ✓ **Technologie WIMAX**
  - ORANGE dispose de plus de 100 stations, et MTN de 133 stations, sans compter les fournisseurs d'accès Internet tels que YOOME, MATRIX TELECOMS, RINGO.
- ✓ **Les réseaux mobiles**
  - Réseaux mobiles terrestres bas débit  
Les deux opérateurs de téléphonie mobile disposent à fin 2012, de 2.600 stations de base déployées, soit 1070 stations de base pour MTN et 1530 pour ORANGE. Ces deux réseaux desservent près de 65% de la population avec une couverture moyenne de 8.820 habitants par station de base.
  - Réseaux mobile terrestres haut débit  
Seul l'opérateur NEXTTEL Cameroun fournit pour l'heure, les services relatifs à la technologie 3G du fait, qu'il a bénéficié de cette exclusivité jusqu'au 14 décembre 2014, question de lui procurer un avantage concurrentiel au moment de démarrer ses activités. Les autres opérateurs que sont Orange et MTN, devraient quant à eux obtenir ces licences lors de leur renouvellement prévues au cours de l'année 2015.

Indépendamment des modes d'accès, ce sont donc :

- 56 localités urbaines qui disposent d'un réseau filaire cuivre pour une capacité disponible d'environ 154.000 paires en transport et 179.000 paires en distribution, et près de 12.786 PC ;
- 56 localités qui disposent des accès ADSL, pour une capacité totale de 31.300 lignes disponibles ;
- 153 publiphones dont 61 cabines filaires et 92 cabines CDMA qui sont déployées sur le territoire national ;
- 256 stations de base sont déployées dans près de 139 localités, couvrant les 10 chefs-lieux de régions, chefs-lieux de Département, chefs-lieux d'Arrondissement, et plusieurs zones rurales (villages), permettent l'accès au service de téléphonie et à l'Internet en haut débit (EV DO).

50

### **= Domaine des RESEAUX de TRANSPORTS =**

Les réseaux de transport comprennent les points d'atterrissage des câbles sous-marins, les infrastructures de transport terrestres et les téléports (stations terriennes).

#### **Pour ce qui est des points d'atterrissage des câbles sous-marins**

Dans le cadre de la diversification de l'accès haut débit à l'international et de la sécurisation du câble SAT3 de capacité 20 GBPS, le Cameroun a entrepris des négociations avec certains consortia pour construire des points d'atterrissage de leurs câbles sous-marins sur sa façade atlantique. Il s'agit des points d'atterrissage relatifs à WACS (West African Câble System) de capacité 40 GBPS, dont le câble est en ce moment posé à Limbe, ACE (African Coast to Europe), dont le point d'atterrissage sera à Kribi et Main One.

Ainsi, le Cameroun a renégocié son partenariat avec le SAT-3.

S'agissant du WACS, les négociations entamées d'une part, avec le consortium WACS pour l'affiliation du Cameroun au système de câble WACS, et d'autre part, avec MTN Cameroon pour le rachat de la station d'atterrissage de Limbe, ont abouti en juillet 2014, avec l'acceptation de la candidature du Cameroun par tous les autres membres du consortium, et le rachat par le Cameroun de la station d'atterrissage de Limbe.

Le Cameroun s'est également engagé dans le cadre de la mise en œuvre du projet NBN, de construire un point d'atterrissage à Kribi et le prolongement de la liaison Kribi-Lagos.

S'agissant de la construction d'un point d'atterrissage du câble ACE à Kribi, un MoU a été signé entre l'Etat du Cameroun et Orange France, relatif à la construction et l'exploitation de ce point d'atterrissage. Ainsi, les deux parties se sont engagées à négocier pour faire aboutir en 2015, ce projet.

L'objectif à terme pour l'atterrissage de tous ces câbles est de porter l'accès aux capacités des câbles sous-marins à hauteur de 3 Tbits/s.

#### **Pour ce qui est des infrastructures de transport terrestres**

Le Gouvernement a engagé un programme de déploiement des boucles optiques urbaines.

Dix (10) milliards de francs CFA ont déjà été investis pour la construction des boucles urbaines de Douala (50,1 km), Yaoundé (67,7 km), Buea (29,2 km), Limbe (35,2 km) et Maroua (39,4 km), afin de garantir la fourniture des services haut débit, variant de 2Mbps à 10Gbps.

Les études viennent d'être bouclées pour le déploiement des boucles dans les six autres chefs-lieux de région.

Le réseau national à fibre optique de CAMTEL (backbone) s'étend sur toute l'étendue du territoire national. Le réseau dispose d'une redondance partielle dans sa phase actuelle de déploiement, avec des boucles couvrant Yaoundé –Douala-Bafoussam- Yaoundé, deuxième boucle Yaoundé – Nanga-Eboko - Bertoua-Belabo-Nanga-Eboko-Ayos -Yaoundé avec un linéaire de 6.000 kms. Ce câble a 24 brins.

Les boucles urbaines de Douala complètement finie, et Yaoundé en cours de déploiement (50 Km, et 70 kms déjà posés). Elles offriront des capacités variant entre 2Mbps et 10Gbps, ainsi que de la fibre noire de 96 brins qui servira à l'interconnexion des nœuds des réseaux des opérateurs, des entreprises et des organisations.

Le réseau de transport à fibres optiques d'ENEO comprend 96 brins de fibres, lesquelles ont été déployées en appui à son système SCADA (acquisition et de contrôle des données).

#### **Pour ce qui est des infrastructures de transport par satellite**

Le nombre total de satellites assurant la couverture totale ou partielle du Cameroun est de 58.

Un total de 19 fournisseurs d'accès satellitaires a été dénombré à fin 2014 à partir des contrats signés avec les opérateurs et exploitants des réseaux de télécommunications par satellite titulaires de concessions ou de licences.

Le Programme National Broadband Networks (NBN) en cours de mise en œuvre, a pour vocation de raccorder les utilisateurs finals (entreprises et résidentiels) au backbone national à fibre optique ainsi qu'au reste du monde.

Dans le cadre de ce projet, il sera question :

- du déploiement d'un réseau métropolitain de 430 km de câble à fibre optique dans 35 villes du Cameroun ;
- de l'extension de la fibre optique du backbone national ;
- de l'implémentation d'un réseau IP sur le réseau de transmission ;

- de la construction d'un réseau d'accès (FTTH, FTTB, FTTC, CDMA, EVDO et LTE).

A terme, ce projet permettra d'offrir un bouquet de services unique comprenant la voix, les données, les images, etc. Il s'agit en l'occurrence, l'accès à Internet large bande, la télévision Haute Définition, la vidéo en ligne, les jeux en ligne, la vidéoconférence, etc.

## Situation des bénéficiaires

### **Situation des bénéficiaires pour la téléphonie fixe**

Ce réseau a actuellement une capacité d'environ 167.000 accès. Le nombre d'abonnés au téléphone filaire connaît une tendance à la baisse. Il est estimé à 71.400 abonnés actifs et non actifs en décembre 2013.

Le nombre d'abonnés CDMA est passé de 38.388 en décembre 2006, à 462.252 abonnés en décembre 2013.

### **Situation des bénéficiaires pour la téléphonie mobile**

Les deux réseaux des opérateurs actuels de téléphonie mobile desservent près de 65% de la population.

En ce qui concerne la couverture des axes routiers par les opérateurs de téléphonie mobile en 2010, aucun axe n'est couvert conformément aux prescriptions des cahiers de charges qui exigent un taux de couverture de 95%. La plupart des axes ont un taux de couverture inférieur à 50%.

Hormis les villes d'Ebolowa, Meiganga, Ngaoundéré, Garoua (réseau MTN) et Bertoua (réseau ORANGE) qui ont un taux d'appels réussis supérieur à 92,5%, la qualité de service n'est pas conforme aux exigences des cahiers de charges dans toutes les autres villes, car elles présentent un taux d'appels réussis inférieur à 92,5%.

24 villes sur 28 ont une qualité de service non-conforme dans le réseau de MTN Cameroon avec un taux d'appels réussis inférieur à 92,5% et 27 villes sur 28 ont une qualité de service non-conforme dans le réseau d'ORANGE Cameroun avec un taux d'appels réussi inférieur à 92,5%.

En ce qui concerne l'ensemble des offres proposées au « grand public » par l'opérateur MTN, on note l'absence d'une offre de base à savoir celle à laquelle on accède sans code.

Plusieurs propositions sont offertes à la clientèle, toutes accessibles à travers des codes.

En ce qui concerne ORANGE Cameroun pour les offres « grand public », il existe également plusieurs offres faites à la clientèle. L'offre de base (Joker Classique), sans abonnement ni code ni facture, pour la facturation à la minute est restée stable.

D'une manière générale, on observe l'émergence des offres forfaitaires chez les deux opérateurs. Ces dernières s'adressent surtout aux entreprises ; ces forfaits adoptent des formes hybrides alliant les avantages du prépaiement à ceux des abonnements. Il convient également de relever la tendance à la baisse des tarifs des appels intra réseau au détriment des tarifs des appels inter réseaux qui devraient également connaître des baisses substantielles étant donné la diminution conséquente du tarif d'interconnexion.

Le taux de pénétration du mobile continue de croître et reste élevé. Il est de 51,5% en 2011 contre 43,5% en 2010. Ceci traduit une demande potentielle assez forte du service, appuyée par l'introduction en 2002 par les opérateurs des réseaux mobiles, de la formule d'abonnement prépayée.

Globalement, le taux de pénétration téléphonique est passé de 0,5% de la population en 2000, à 72,5% en décembre 2013.

### **Situation des bénéficiaires pour la connexion INTERNET**

Le nombre d'abonnés à Internet par le biais de CAMTEL a franchi la barre des 50.000 abonnés en 2010. Cependant, ce faible nombre d'abonnés, cache un nombre important d'utilisateurs qui accèdent à l'Internet dans leur lieu de service où à travers des cybercafés.

D'après le dernier rapport d'Internet World Stats au 31 décembre 2013, le Cameroun a connu depuis 2000, une progression de 6,4% du nombre d'utilisateurs de l'Internet, soit 1.480.365 en fin 2013.

Cependant, cette valeur reste faible devant la moyenne africaine qui est de 1.125.721.038, soit 23,3%.

## **Points critiques du sous-secteur**

De manière générale, la croissance économique liée au développement du secteur des infrastructures dans son sous-secteur TIC, souffre des points ci-après :

- Une faible couverture du réseau ;
- Une qualité de couverture non conforme au cahier de charges ;
- Un coût de service élevé ;
- Un mauvais entretien du réseau filaire.

## E. SOUS-SECTEUR BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS

### Cadre institutionnel, législatif et réglementaire

#### = Cadre institutionnel du sous-secteur bâtiments et aménagements urbains =

Le cadre institutionnel comprend :

- la Présidence de la République oriente la politique générale du secteur (PRC) ;
- les services du Premier Ministre coordonnent l'action de l'ensemble du Gouvernement et donc des ministères intervenant dans les différents sous-secteurs (SPM) ;
- le Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'élaboration des stratégies de développement et coordination des études d'aménagement du Territoire (MINEPAT) ;
- le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU), est chargé (i) de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'amélioration de l'habitat, (ii) de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de restructuration des villes ;
- le Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière domaniale, cadastrale et foncière (MINDCAF) ;
- le Ministère des Travaux Publics en charge de la supervision et du contrôle technique de la construction des infrastructures et des bâtiments publics ainsi que de l'entretien et de la protection du patrimoine routier national (MINTP) ;
- le Ministère des Transports est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de transport et de sécurité routière (MINT) ;
- le Ministère de l'Eau et de l'Energie est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique du Gouvernement en matière de production, de transport et de distribution de l'eau ; de l'élaboration des plans et stratégies gouvernementales en matière d'alimentation en eau ; de la recherche et l'exploitation des eaux dans les villes et les campagnes ; et de la planification et du développement de la capacité hydroélectrique (MINEE) ;
- le Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation est chargé de la maîtrise d'ouvrage et de l'élaboration des schémas directeurs d'adduction d'eau et d'assainissement, tutelle administrative des collectivités locales, de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de protection civile et d'intervention en cas de catastrophe (MINATD) ;
- le Ministère de la Défense est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de défense (MINDEF) ;
- la Délégation Générale à la Sécurité Nationale (DGSN) ;
- le Ministère des Finances est chargé des financements des projets publics inscrits au BIP (MINFI).

54

Par ailleurs, les sociétés parapubliques suivantes se retrouvent parmi d'autres, dans ce cadre institutionnel :

- la Société Immobilière du Cameroun (SIC) ;
- la Mission d'Aménagement et d'Equipements des Territoires Urbains et Ruraux (MAETUR) ;
- le Crédit Foncier du Cameroun (CFC) ;
- la Mission de Promotion des Matériaux Locaux (MIPROMALO) ;
- le Laboratoire National de Génie Civil (LABOGENIE) ;
- le Parc National de Matériels de Génie Civil (MATGENIE) ;
- l'Agence des Normes et de la Qualité (ANOR).

## = Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des bâtiments et aménagements urbains =

Le cadre législatif et réglementaire dudit sous-secteur comprend :

- ✓ Loi n° 2010/022 du 21 décembre 2010 relative à la copropriété des immeubles ;
  - ✓ Loi n° 2010/001 du 13 avril 2010 portant promotion des PME au Cameroun ;
  - ✓ Loi n° 2007/2004 du 03 juillet 2007 régissant l'Artisanat au Cameroun ;
  - ✓ Loi n° 2004/003 du 21 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun ;
  - ✓ Loi n° 2001/020 du 18 décembre 2001 portant organisation de la profession d'agent immobilier ;
  - ✓ Loi n° 2000/09 du 13 juillet 2000 organisant la profession d'Ingénieur de Génie Civil ;
  - ✓ Loi n° 97/003 du 10 janvier 1997 relative à la promotion immobilière réorganise la profession de promoteur immobilier ;
  - ✓ Loi n° 90/1463 du 09 novembre 1990 portant réglementation de la profession d'Ingénieur-Conseil ;
  - ✓ Loi n° 90/37 du 10 août 1990 relative à l'exercice et à l'organisation de la profession d'Expert technique ;
  - ✓ Loi n° 90/39 du 10 août 1990 relative à l'exercice et à l'organisation de la profession de Géomètre ;
  - ✓ Loi n° 90/40 du 10 août 1990 relative à l'exercice et à l'organisation de la profession d'Urbaniste ;
  - ✓ Loi n° 90/41 du 10 août 1990 relative à l'exercice et à l'organisation de la profession d'Architecte ;
  - ✓ Ordonnance n° 90/007 du 08 novembre 1990 portant Code des Investissements ;
- 
- Décret N° 2012/390 du 18 Septembre 2012 portant organisation du MINDCAF ;
  - Décret n° 2012/384 du 14 septembre 2012 portant organisation du Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain ;
  - Décret n° 2011/0006/PM du 13 janvier 2011 fixant modalités d'exercice de certaines compétences transférées par l'Etat aux communes en matière de planification urbaine, de création et d'entretien des voiries en terre ;
  - Décret n° 2011/1131/PM du 11 mai 2011 fixant les modalités d'application de la Loi n° 2010/022 du 21 décembre 2010 relative à la copropriété des immeubles ;
  - Décret n° 2011/1132/PM du 11 mai 2011 fixant les conditions d'accès et d'exercice de la profession de syndic de copropriété ;
  - Décret n° 95/034 du 24 février 1995 fixant le tarif des actes notariés ;
  - Décret du 07 janvier 1958 fixant les honoraires des architectes, revu par le décret 77/468 du 15 novembre 1977 relevant ces honoraires ;
  - Décret n° 92/238/PM du 24 juin 1992 fixant les modalités d'application de la loi n° 90/037 du 10 août 1990 organisant la profession d'Expert Technique ;
  - Décret n° 2008/0737/PM du 23 avril 2008, fixant les règles, de sécurité, d'assainissement en matière de construction.

## Offre du sous-secteur BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS

### = Domaine des BATIMENTS =

Les orientations de la politique de construction ont été définies par les trois derniers plans quinquennaux traduisant les objectifs de développement économique et social du Cameroun.

S'agissant des équipements publics, trois volets ont été entrepris : (i) l'équipement des administrations en bâtiments, (ii) l'équipement des secteurs sociaux (réalisation de plusieurs

structures de santé : Hôpitaux Généraux de Douala et de Yaoundé, extension de certains hôpitaux provinciaux et construction de centres de santé), (iii) l'équipement du secteur de l'éducation (programme de construction de bâtiments scolaires et universitaires).

Toutefois, et comme indiqué dans la délimitation du secteur, pour des raisons de cohérence et de maîtrise du processus d'élaboration de la stratégie de développement du secteur des infrastructures, certains aspects ou domaines ne seront pas traités (ou très brièvement) dans le présent document. Il en va ainsi des infrastructures scolaires, hospitalières et sportives.

S'agissant des logements en général (et non pas seulement sociaux), l'un des grands axes de la politique de l'Etat a visé l'accession des ménages à des logements décentes et salubres. La mise en œuvre de cette politique s'est traduite par la création de plusieurs organismes chargés de la programmation, des études et du financement de l'habitat (SIC créée en 1952, MAETUR créée en 1977, CFC créée en 1977).

Hormis la construction des ouvrages liés aux routes où on dispose de quelques données sur les matériaux consommés, de façon générale, les statistiques sur la demande en construction sont inexistantes du fait de la multiplicité des donneurs d'ordre (divers maîtres d'ouvrages publics, sociétés privées et particuliers). Du côté de l'offre, les associations d'entreprises du secteur ne sont pas dotées des moyens suffisants pour mener à bien un tel travail de collecte et d'exploitation statistique. Par ailleurs, l'importance du secteur informel dans la construction de bâtiments rend encore plus relative la fiabilité des données dans cette filière.

L'offre de construction pourrait ainsi être constituée de l'ensemble de la main-d'œuvre, des services, des produits intermédiaires et finaux du secteur. En tout état de cause, elle est mal connue du fait de l'importance du secteur informel et de la faible collecte et du manque d'analyse des données sectorielles.

#### **Concernant plus précisément les logements**

56

En six (6) décennies d'existence, la SIC a réalisé 11.250 logements dont 80% destinés, en principe, à la location des fonctionnaires.

A sa création, la société visait la réalisation de logements pour les ménages à revenus intermédiaires. Les plans quinquennaux fixaient à la SIC, pour des raisons sociopolitiques, la satisfaction des besoins des ménages disposant d'un revenu mensuel compris entre 200.000 et 500.000 FCFA. Il s'agissait alors de créer un habitat intermédiaire entre le «quartier» et les zones résidentielles.

On estime que pendant sa période de gloire (1975 à 1985), la SIC a produit 10% des investissements en valeur et 5% en termes d'unités. On estimait aussi que 75% au moins des logements subventionnés construits pendant cette période étaient hors de portée des ménages à faibles revenus (revenus annuels de l'ordre de 1,2 million de FCFA de l'époque).

Aujourd'hui, la SIC est le promoteur privilégié de la première tranche du programme d'urgence gouvernemental, avec des opérations lancées en Décembre 2009 à Yaoundé et Février 2010 à Douala.

Concernant le secteur privé, l'offre immobilière est le fait de promoteurs privés. Les investissements immobiliers sont en constante augmentation ces dernières années dans toutes les régions du pays, et notamment dans les villes de Yaoundé et de Douala. À côté de ces promoteurs privés, étrangers ou locaux, qui adressent leurs offres tant aux particuliers qu'aux entreprises (immeubles haut standing de bureaux), les institutions financières telles que les banques (crédits immobiliers aux entreprises et aux particuliers), les assurances ou la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale, sont très engagées dans l'offre immobilière (avec notamment la construction d'immeubles de bureaux dans les grandes villes).



Ce bouillonnement de l'offre immobilière (maisons, appartements de location), qui ne couvre toujours pas la demande sans cesse croissante, s'appuie sur un potentiel important. Toutefois, ce potentiel pourrait être mieux valorisé s'il n'y avait plusieurs obstacles d'ordre institutionnel, mais aussi économiques au Cameroun.

Dans un pays où les revenus de la population sont faibles et les systèmes bancaires toujours méfiants (pour des raisons de sécurités juridiques et judiciaires évoquent-ils), il est difficile de produire des logements à un coût accessible au grand nombre. Ceci est dû entre autre aux coûts de production élevés et au faible pouvoir d'achat des acquéreurs potentiels, mais surtout à l'absence d'une politique volontariste encourageant l'accès à la propriété immobilière.

La politique actuelle en matière de logements se caractérise par une fiscalité excessive (le poids des taxes et impôts représente près de 40% du coût de la construction), par des droits de douane élevés, par l'absence d'une politique d'emprunt à taux réduit et à long terme dans les banques.

Et pour finir, il est important de mentionner le très difficile accès à la propriété foncière pour les éventuels promoteurs immobiliers.

### **Concernant les équipements marchands**

Les principales caractéristiques sont : des bâtiments récents mais peu fonctionnels, des places en nombre insuffisant. Ces équipements concernent en priorité l'aménagement d'emplacements pour les commerçants de produits manufacturés et sont présents principalement dans les grandes villes (Douala, Yaoundé, Bafoussam, etc.). Ce type de construction devait répondre aux contraintes d'espaces et des nombreuses installations de vente nécessaires au cœur des capitale et chefs-lieux de régions.

La plupart des autres marchés, qui se dénombrent dans la plupart des arrondissements de nos villes, ne comprennent aucun aménagement spécifique en matière d'installations de vente ou de stockage, et sont faits d'un grand nombre de constructions précaires, d'abord réalisées sur les espaces encore non bâtis du marché, puis dans les allées intérieures. Ils se caractérisent ainsi par des installations électriques ne respectant en rien les règles de l'art, favorisant grandement les incendies.

Ces marchés couvrent des surfaces très variables, ce qui donne des marchés avec des densités variables.

Peuvent également être mentionnées dans ce volet, les gares routières, qui à quelques exceptions ne sont que peu structurées, et relèvent plus d'installations anarchiques que d'aménagements dûment planifiés.

Concernant les équipements marchands, de nouveaux modes de financement sont actuellement utilisés pour permettre la construction de marchés ou gares routières : il s'agit des partenariats publics-privés, qui sous diverses formes augmentent l'offre d'équipements.

Ainsi, des opérations notables sont en cours à Douala, avec les constructions des marchés Congo et Bonamoussadi.

### **= Domaine des AMENAGEMENTS URBAINS =**

Les opérations réalisées par la MAETUR de 1977 (date de sa création) à 1987 (en pleine crise économique) couvrent 25% de la surface totale urbanisée à Douala (4.500 ha), et 17% à Yaoundé (3.000 ha). De 1977 à 2002, l'ensemble représente approximativement 43.000 parcelles dont 30.400 viabilisées et un peu plus de 12.000 issues d'opérations de restructuration.

La MAETUR a produit jusqu'alors en aménagement concerté des parcelles à caractère social, de standing et de haut standing allant de 150 à 2.000m<sup>2</sup>. Cet éventail est croisé avec des niveaux de service de base eux aussi variables (électrification, voies latéritiques ou bitumées, réseau d'eau potable ou bornes fontaines).

En 2009, la MAETUR s'est positionnée comme un des acteurs du Programme gouvernemental de construction de 10.000 logements et d'aménagement de 50.000 parcelles viabilisées.

L'opération la plus significative est celle de Douala nord qui projette l'urbanisation de 3.200ha. Sur les six phases prévues, trois ont été entièrement réalisées et une quatrième l'a été partiellement. Le tiers de la surface a été rétrocédée à la collectivité coutumière.

D'autres opérations importantes méritent d'être relevées : Nylon (13.000 parcelles), et Ndogpassi (100 ha urbanisés). De même, divers programmes et projets engagés au cours des dix dernières années (PACDDU, PID, C2D, PDUE, PPAB) ainsi que des opérations menées dans le cadre de la coopération décentralisée, avec les ONG ou certaines communes, ont surtout visé le relèvement du niveau d'équipement des zones concernées, sans faire une restructuration proprement dite.

Par ailleurs, le MINDCAF a également engagé la viabilisation de 1.104 parcelles constructibles à Mbanga Bakoko dans la ville de Douala et Mbalgong et Olembé à Yaoundé.

De même, 19.000 hectares sont en cours de sécurisation pour les lotissements domaniaux dans le cadre d'une convention avec le Génie militaire.

En matière d'aménagement concerté, une seule opération d'envergure a été engagée, à savoir celle de la grande trame foncière de Mbanga-Japoma à Douala, initiée en 1996, et conduite par la Société d'Aménagement de Douala (SAD), organisme parapublic placé sous le contrôle de la Communauté Urbaine de Douala.

Au niveau communal, des opérations limitées de lotissement ont été réalisées, avec bien souvent des difficultés sur les attributions des lots et la mise en valeur réelle desdits lots.

58

## Situation des bénéficiaires

Le Cameroun avait en janvier 2010 une population en majorité jeune (43,62% des moins de 15 ans et seulement 4,95% de 60 ans et plus), et un taux d'urbanisation de 52%.

La population urbaine risque de continuer à augmenter fortement, du fait de l'exode rural poussé par la pauvreté en milieu rural. En effet, selon les enquêtes ECAM, tout en restant pratiquement au même niveau en moyenne nationale (39,9% en 2007 contre 40,2% en 2001), l'incidence de la pauvreté a augmenté en milieu rural de 3 points (passant de 52% à 55%), tandis qu'elle a baissé en milieu urbain de près de 6 points (passant de 17,9% à 12,2%).

Dans l'ensemble, 58,9% de ménages sont propriétaires, 29,8% locataires et 11,3% logés gratuitement. Les ménages pauvres sont en grande majorité propriétaires (83%) de leur logement.

Le développement de l'éclairage public dans les villes camerounaises accuse un grand retard, avec moins de 40.000 points lumineux ; les installations existantes sont dans un état de désintégration avancée du fait des actes de vandalisme et des difficultés qu'éprouvent les municipalités à assurer leur surveillance et leur maintenance. Quant au nombre de localités électrifiées, il se situe en dessous de 3.000 localités sur les 13.104 que compte le Cameroun, tandis qu'un ménage sur sept seulement a accès au gaz domestique.

Pour les ménages pauvres, les difficultés d'accès sont plus criardes encore : seulement un ménage sur quatre a accès à l'eau potable, un sur cinq à l'électricité tandis que pratiquement tous ont très peu accès au gaz de cuisine (0,6%).

Par ailleurs, la simulation selon les scénarii de croissance aboutit à un taux de pauvreté national de 28,8% en 2015 dans le meilleur des cas et 35,2% dans le cas contraire. A cette échéance, le taux de pauvreté dans le secteur primaire (essentiellement en milieu rural) avoisinerait les 45% en 2015, c'est-à-dire cinq points au-dessus du taux national de pauvreté de 39,9% calculé en 2007, alors que l'incidence de la pauvreté en milieu urbain aura encore certainement diminué.

Plusieurs capitales régionales ont bénéficié de nouvelles infrastructures, voire du renouvellement des anciennes infrastructures, à l'occasion de grands événements, tels que les comices agropastoraux, les célébrations des cinquantièmes des armées et de la réunification, ... Ce fut ainsi le cas pour Douala (1975), Bafoussam (1978), Bamenda (1985), Maroua (1988), Bamenda (2010), Ebolowa (2011) et Buea (2014).

En 2005, le Cameroun avait 9 villes d'au moins 100.000 habitants (dans huit régions sur dix), 23 villes d'au moins 50.000 habitants et 78 localités d'au moins 10.000 habitants réparties entre toutes les régions.

Les villes de Douala et Yaoundé exercent incontestablement une domination sur les autres centres urbains au Cameroun. Cette domination se traduit par une forte immigration ayant pour origine toutes les régions du pays, et par le fait que les flux d'échanges les plus importants ont pour origine ou destination ces deux villes.

Le Cameroun comptait en 2005 312 villes (dont 66 de moins de 2.000 habitants). Avec des populations évaluées respectivement à 1.817.524 et 1.907.479 habitants, les villes de Yaoundé et Douala abritaient à elles seules 21,3% de la population totale et 43,7% de la population urbaine (ces deux villes représentaient 35,3% de la population urbaine en 1976 et 36,8% en 1987).

Comme rapport de la population urbaine à la population totale, le taux d'urbanisation au Cameroun connaît une augmentation forte et régulière. En janvier 2010, les villes abritaient 10.091.172 des 19.406.100 habitants. Le taux d'urbanisation est passé de 28,5% en 1976 à 37,8% en 1987, 48,8% en 2005 et 52% en 2010. En 34 ans (1976-2010), l'effectif de la population urbaine a été multiplié par quatre.

A titre d'exemple de la forte pression démographique en zone urbaine, La ville de Douala connaît une croissance annuelle de sa population de l'ordre de 6% contre 3% pour le Cameroun tout entier. Cela représente environ 13.000 nouveaux habitants par mois à Douala.

La structure démographique camerounaise illustre une population essentiellement jeune avec 43,6% des personnes âgées de moins de 15 ans et 20,7% de personnes d'âges compris entre 15 et 24 ans, soit 64,3% de la population d'âge inférieur à 25 ans. L'application de ce taux donne pour le milieu urbain près de 6,5 millions de personnes âgées de moins de 25 ans en 2010.

L'importance des jeunes en milieu urbain a des conséquences sur des besoins spécifiques à satisfaire et des défis à relever en matière d'habitat et de transport (par exemple, le scolaire représente en général 30 à 40% des usagers des transports collectifs).

Environ 1.940.600 ménages vivaient dans les villes en janvier 2010, avec une taille moyenne du ménage estimée à 5,2 personnes. Ce qui donne une idée de la demande en logements en milieu urbain.

## Points critiques du sous-secteur

De manière générale, la croissance économique liée au développement du secteur des infrastructures dans son sous-secteur BATIMENTS et AMENAGEMENTS URBAINS, souffre des points ci-après :

- Une absence d'équipements de loisirs dans les villes (hormis Yaoundé et Douala) ;
- Un déficit en logements et en parcelles constructibles ;
- Un faible accès à la propriété immobilière ;
- Le non-respect des normes de construction ;
- L'insuffisance d'accompagnement et de contrôle ;
- Une politique peu incitative du transport urbain de masse ;
- Une couverture insuffisante des villes par un réseau principal adapté au transport collectif et semi-collectif ;
- Une inadaptation des méthodes de collectes des ordures ménagères ;
- L'insuffisance d'accompagnement des pouvoirs publics ;
- L'insuffisance et la carence des VRD dans les lotissements ;
- La non-maîtrise des instruments de gestion de la copropriété.

## F. DESCRIPTION DES FACTEURS EXTERNES SIGNIFICATIFS

Parmi les grandes tendances pouvant influencer l'évolution du secteur des infrastructures, voire susceptibles d'avoir un impact significatif sur celui-ci, il est permis de citer :

- **les projets structurants en cours de réalisation**

Au titre d'un programme de société en droite ligne avec la Vision 2035, de nombreux projets ont été lancés par le Gouvernement dans le domaine des infrastructures.

- Sous-secteur Transports : complexe industrialo-portuaire de Kribi, deuxième pont sur le fleuve Wouri, autoroutes Yaoundé-Nsimalen et Yaoundé-Douala, entrées Est et Ouest de Douala, ...
- Sous-secteur Energie : barrages de Lom Pangar, Mekin et Memve'ele ; centrales à gaz de Kribi, à fuel lourd de la Dibamba et de Limbe ; ...
- Sous-secteur Eau et Assainissement : renforcement des systèmes d'alimentation de la ville de Yaoundé à partir de la Mefou et la Sanaga, et de Douala à partir du Mungo (Yato), ...
- Sous-secteur Bâtiments et Aménagements Urbains : projet PADDY, projet de développement urbain et d'approvisionnement en eau, ...

- **la remise de la dette dans le cadre de l'initiative PPTE**

L'atteinte du point de d'achèvement à l'initiative PPTE a permis un allègement de la dette du Cameroun. De nouvelles stratégies de relance économique ont été mises en œuvre, lesquelles sont consignées en grande partie dans le DSCE ; ceci a permis de marquer dans la structuration du budget, les priorités économiques qui vont vers les projets d'investissement.

Il faut y adjoindre également l'annulation de toutes les créances issues de l'aide publique au développement accordée par la France, lesquelles créances ont été injectées dans le C2D (Contrat - Désendettement - Développement) et permettent par exemple de financer les travaux du deuxième pont sur le fleuve Wouri.

- **la création de nouvelles cimenteries**

Pendant de nombreuses années, le Cameroun ne comptait qu'une seule société de cimenterie, qui était d'une certaine manière en situation de monopole avec des risques de rupture de stock et de spéculation. Dans un premier temps, le gouvernement a permis à certains opérateurs privés d'importer (avec quotas) ce produit, au point qu'il est devenu en 2013, le produit le plus importé en tonnages.

Puis dans un second temps, le secteur a été totalement libéralisé, permettant ainsi la construction de deux cimenteries à Douala, l'une par le groupe nigérian Dangote et l'autre par le groupe marocain CIMAF.

- **le processus de décentralisation**

L'enjeu majeur de la décentralisation est de promouvoir le développement durable en impliquant les populations de la base à la gestion de leurs affaires. Il s'agit d'aller bien au-delà de ce que l'institution communale permettait de faire jusque-là, et d'oser franchir le pas

décisif d'une grande responsabilisation des populations. Un ensemble de textes législatifs constitue l'essentiel du nouveau dispositif, avec pour élément central une loi dite d'orientation de la décentralisation qui fixe les règles générales applicables en matière de décentralisation territoriale.

- **les programmes régionaux de développement des infrastructures**

Pour ce qui est du Programme Economique de la CEMAC, concernant les infrastructures économiques et l'aménagement du territoire, l'axe 3 comprend six (06) programmes déclinés en trente-trois (33) projets dont l'objet est de booster les leviers critiques de compétitivité des économies de la zone CEMAC. Ces programmes concernent les infrastructures de base, de l'électricité, des transports et des télécommunications.

S'agissant des infrastructures routières, il est à noter que les projets d'aménagement de huit (8) corridors routiers sont en voie d'achèvement.

Les autres projets sont pour la plupart en phase de démarrage, avec des études disponibles et/ou des procédures de passation de marchés en cours.

Certains programmes régionaux méritent d'être signalés ici : le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique centrale (PDCT-AC) ; le Programme Prioritaire issu de l'étude d'interconnexion des réseaux électriques des pays d'Afrique Centrale ; le Plan d'Action Régionale pour la Gestion intégrée des ressources en eau en cours d'élaboration (PARGIRE).

- **l'Accord de Partenariat Economique (APE) intérimaire signé entre le Cameroun et l'Union Européenne**

Avec la signature par le Cameroun de cet accord, est né un débat public autour des avantages et enjeux pour l'économie camerounaise dudit accord.

Pour le Gouvernement et une partie du patronat, les avantages sont réels avec des nouvelles opportunités qu'offrirait à moyen et long termes l'ouverture du marché européen aux productions nationales.

En revanche, pour d'autres, non seulement l'accès de multiples produits européens au marché camerounais en franchise de droits de douane réduirait les recettes, mais la signature de l'accord intérimaire exposerait certains secteurs de l'économie à la forte concurrence des produits européens, creusant ainsi le déficit commercial, réduisant également les réserves de change, et induisant une perte de compétitivité.

Quelle que soit l'appréciation portée sur cet accord, il semble urgent de repenser la politique industrielle, en accélérant et adaptant les restructurations et le dynamisme technologique.

Pour ce faire, un axe devrait être prioritaire : accélérer les investissements structurants, et particulièrement dans le secteur des infrastructures qui joue le rôle de support des activités de production et de services.

**En dépit de ces facteurs qui pourraient apporter une réelle plus-value au secteur des infrastructures, il n'en demeure pas moins que d'autres facteurs pourraient a contrario, et si aucune solution n'est trouvée à court terme, plomber le développement de ce même secteur. Il s'agit notamment :**

- **la faible attraction des investisseurs due au mauvais climat des affaires**

Le climat des affaires décrit l'environnement dans lequel les entreprises exercent leurs activités. Si ce cadre est favorable, cela booste les investissements (intérieurs et extérieurs)

avec comme conséquences la création des richesses et des emplois, contribuant de ce fait à l'augmentation du taux de croissance et à la réduction de la pauvreté par la redistribution des revenus. Or, en l'état actuel, et malgré bien des efforts du Gouvernement et de structures spécialement dédiées à cette cause, force est de constater qu'au Cameroun le cadre ne semble pas des plus favorables pour les investisseurs.

Il en est pour preuve, le classement du Cameroun dans le DOING BUSINESS 2014 de la Banque mondiale, où il occupe le 168<sup>e</sup> rang, sur 189 pays classés, et affiche un score de zéro au chapitre des réformes. En 2013, le Cameroun était à la 162<sup>e</sup> place (sur 185 pays classés).

Ce classement DOING BUSINESS, qui sert d'instrument d'aide à la décision pour les investisseurs, mesure et suit l'évolution des réglementations applicables aux petites et moyennes entreprises des plus grandes mégapoles d'affaires de chaque économie (Douala pour le Cameroun) et ce, sur 10 étapes de leur cycle de vie : création d'entreprise, obtention des permis de construire, raccordement à l'électricité, transfert de propriété, obtention de prêts, protection des investisseurs, paiement des taxes et impôts, commerce transfrontalier, exécution des contrats et règlement de l'insolvabilité.

Bien plus, il ressort du rapport thématique du recensement général des entreprises (INS, novembre 2011) que 52,4% des chefs d'entreprises ont une mauvaise opinion sur l'environnement des affaires au Cameroun.

Pendant la 5<sup>e</sup> session du CBF (Cameroun Business Forum), il a été noté que le rythme de mise en œuvre des recommandations régulièrement formulées est relativement faible : sur les 49 recommandations adoptées en 2013 couvrant 13 chantiers, dont 25 étaient nouvelles et 20 objets de reconduction, l'exécution de 20 est effective, 17 sont en cours, 8 ont été requalifiées ou annulées et 4 demeurent sans aucune action.

Le Business Climate Survey effectué en 2011, avait déjà permis d'avoir une photographie des préoccupations du secteur privé. Il ressort de cette enquête que :

- ⦿ huit entreprises sur dix déplorent les charges liées au fisc ;
- ⦿ la moitié des entreprises déclare que les services de transport routier, par leur coût et leur qualité, ont une incidence défavorable sur leurs affaires ;
- ⦿ un opérateur économique sur deux décrie la cherté de l'accès à l'électricité ainsi que les pertes liées aux coupures de l'énergie électrique ;
- ⦿ deux tiers des entreprises déclarent que les coûts des services de télécommunications sont élevés et alourdissent leurs coûts d'exploitation ;
- ⦿ un opérateur économique sur deux affirme avoir consacré au moins 12 jours dans les rencontres avec les services des impôts ;
- ⦿ 50% des entreprises se plaignent des délais prolongés de paiements de leurs factures, tant pour les prestations au public qu'au privé ;
- ⦿ 45% des entreprises déclarent avoir passé plus de 90 jours d'attente pour que la justice rende le verdict ;
- ⦿ près de la moitié des opérateurs économiques estime que l'accès à la propriété foncière demeure une contrainte à la réalisation des affaires au Cameroun ;
- ⦿ le tiers des entreprises indique que les coûts et la qualité des services des transports ferroviaires ont un impact néfaste sur leurs affaires,
- ⦿ etc.

Tout cela n'est évidemment pas de nature à rassurer les investisseurs et rendre attractif le marché camerounais.

- **les procédures de passation des marchés publics**

Avec la création en 2011 du Ministère des Marchés publics, nombre de prestataires y voyait un allègement des délais dans les procédures des marchés publics, que ce soit pour les passations des marchés publics, que pour l'exécution de ces marchés. Plus de trois années après sa mise en place, les critiques sur le processus de passation et exécution des marchés publics n'ont pas cessé.

De nombreux problèmes de mise en œuvre de la réforme sur les marchés publics sont relevés. Plusieurs raisons peuvent être à l'origine de cette situation :

- ↳ les difficiles rapports entre les différents acteurs de la chaîne ;
- ↳ la question de visa préalable dans les procédures de passation des marchés publics ;
- ↳ le non-respect des délais ;
- ↳ la problématique de confection des dossiers d'appel d'offres par les maîtres d'ouvrage ;
- ↳ la faible maturité des projets ;
- ↳ etc.

Et pourtant il est clairement établi que chaque fois qu'un projet retenu n'est pas mûr, chaque fois qu'un projet mûr n'est pas programmé, chaque fois qu'un marché programmé n'est pas passé à temps, et chaque fois qu'un marché passé n'est pas exécuté ou est mal exécuté, cela impacte négativement sur le taux d'exécution du budget de l'Etat.

Il est donc plus qu'urgent de rechercher les voies et moyens pour accroître le taux d'exécution du budget de l'Etat à travers la bonne exécution des marchés publics.



## SECTION III

# DIAGNOSTIC

# DU SECTEUR

65

## A. REVUE DES POLITIQUES PASSES ET EN COURS

### Politiques et actions antérieures

Les orientations politiques et les actions auxquelles elles ont donné lieu en matière de développement du secteur des infrastructures au Cameroun ont évolué de l'indépendance du pays à nos jours, sous l'influence de plusieurs facteurs tels que les réflexions engagées et les options prises en la matière au niveau international, le développement du pays de manière générale, et des décisions fortes émanant des plus hautes autorités de l'Etat. Ces influences ont parfois conduit à des modifications des institutions chargées de la mise en œuvre des programmes et projets arrêtés.

Comme dans les autres secteurs de développement, les programmes et projets réalisés pour les infrastructures résultaient des prévisions des plans quinquennaux de développement économique et social, jusqu'à leur mise en veilleuse en 1987 du fait de la crise économique.

Plusieurs grands projets infrastructurels (aéroports, TransCamerounais, routes nationales bitumées, ...) ont été réalisés, avant et après 1982, année du changement à la tête de l'Etat, même si cela reste très en deçà des besoins réels du pays.

Ainsi, en cette année 1982 (selon un rapport du MINEPAT, « 1982 – 2012 : LE TRENTENAIRE DU RENOUVEAU, ACQUIS ECONOMIQUES ET INFRASTRUCTURELS POUR UN CAMEROUN EMERGENT »), les infrastructures du Cameroun sont plutôt modestes :

- La capacité de production énergétique est évaluée à 320 MW ;
- Le patrimoine infrastructurel compte moins de 20.000 km de routes, environ 1.330 km de routes bitumées, près de 1.168 km de voies ferrées, un port principal et deux aéroports internationaux ;
- Dans le secteur de l'Habitat en particulier, le Gouvernement amorce une politique de promotion de l'Habitat social notamment l'aménagement des parcelles à travers la Mission d'Aménagement des Terrains Urbains et Ruraux, l'accès au logement social à travers la Société Immobilière du Cameroun et le financement de l'habitat social par la mise en place du Crédit Foncier du Cameroun ;
- Les services de communication et de télécommunication sont cependant encore embryonnaires et ne permettent pas le développement de l'audio-visuel et des moyens de communication modernes.

66

Indépendamment des grandes tendances citées ci-dessus, il convient de mentionner certaines réalisations d'envergure qui faisaient partie de grands travaux engagés en prélude à de grands événements (compétitions sportives, congrès de parti politique, comices agro-pastoraux, sommets internationaux, ...). C'est ainsi que Yaoundé, capitale du Cameroun, et plusieurs capitales régionales ont bénéficié d'infrastructures à caractère urbain à l'occasion de grands événements.

De manière plus détaillée, trois périodes peuvent être considérées pour suivre l'évolution du développement des infrastructures au Cameroun :

- **Une phase de planification** allant de 1960 jusqu'au milieu des années 1980. Durant cette phase, des plans quinquennaux ont été exécutés. Au total, six plans quinquennaux ont été mis en œuvre dont cinq sont arrivés à terme, le sixième ayant été interrompu par la crise économique du milieu des années 1980. Cette période de l'histoire du Cameroun fut marquée par une prépondérance de l'État dans le déroulement de l'activité économique et le financement des infrastructures.

- **La phase de la libéralisation** : suite à la crise économique, le gouvernement, conjointement avec les institutions de Bretton-Woods (FMI et BM) a mis en place les Programmes d'Ajustement Structurels (PAS). L'État camerounais a dû se désengager de l'activité économique et plus précisément des secteurs productifs afin de laisser les règles du marché la réguler. En fait, les investissements de renouvellement de stock de capital et d'accroissement de celui-ci sont demeurés insuffisants, au point de dégrader durablement l'outil de production, et notamment les infrastructures énergétiques et de transport ;
- Dans le prolongement des PAS, le Cameroun a atteint le point de décision de l'Initiative Pays Pauvres Très Endettés (IPPTE) en 2000 et le point d'achèvement en avril 2006. Avec cette initiative, une nouvelle orientation a été donnée à la politique économique avec notamment la rédaction en 2003 du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP), qui mettait plus l'accent sur le social, et l'adoption en 2009 du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE).

### = Plans quinquennaux (des années 1960 à 1986) =

Cinq plans quinquennaux ont été complètement exécutés au Cameroun depuis 1960. Les périodes d'exécution de ces plans ont été les suivantes :

#### 1<sup>er</sup> PLAN QUINQUENNAL (1960-1965)

Il s'inspire des deux plans FIDES (Fonds d'Investissement respectifs pour le Développement Economique et Social des Territoires d'Outre –Mer) mis en place par la France coloniale en 1945 et 1953, pour des volumes d'investissements consacrés aux infrastructures de 12 milliards de FCFA (période 1945-1953) et 18 milliards de FCFA (période 1953-1960).

L'objectif visé pour ce premier plan de développement économique, social et culturel, était de doubler le revenu national par tête de 1960 à 1980. Dans ce premier plan quinquennal, la priorité sera donnée aux infrastructures avec un volume d'investissements de près de 24 milliards de FCFA (45,8% des investissements).

Cette première période a été celle de la gestation de la politique urbaine, avec la mise en place des premiers instruments de gestion d'une politique de l'urbanisme et de l'habitat : plans d'urbanisme directeur de Douala (Dorian, 1959) et de Yaoundé (Salomon, 1964).

#### 2<sup>ème</sup> PLAN QUINQUENNAL (1966-1971)

Le volume des investissements prévus est de 165,176 milliards dont 23,86% destinés aux infrastructures.

C'est au cours de ce plan quinquennal qu'un accent est mis sur le secteur de l'énergie avec le démarrage des travaux du barrage réservoir de Mbakaou.

De même, c'est dans ce plan que prend forme le Transcamerounais (chemin de fer Yaoundé-Ngaoundéré).

C'est également dans ce plan qu'ont été adoptés le code de la construction et de l'habitation et le code de l'urbanisme (1968).

#### 3<sup>ème</sup> PLAN QUINQUENNAL (1972-1976)

Le 2<sup>ème</sup> plan n'ayant pas atteint ses objectifs, ceux-ci seront reversés dans le 3<sup>ème</sup> plan. Si l'accent est mis sur l'industrie, l'énergie et les mines qui prennent 25,1% du volume global d'investissements de 280 milliards de FCFA, 20,5% de ce montant sont consacrés aux infrastructures.

Cette période a aussi été celle de l'ordonnance de 1973 qui a régi l'urbanisme jusqu'en 2004, et des ordonnances de 1974 sur le régime foncier, le régime domanial et l'expropriation, et de la loi 74/023 sur l'organisation communale.

Ce 3<sup>ème</sup> plan connaîtra deux problèmes : la sécheresse qui frappe le Nord du pays et la crise économique mondiale de 1973.

#### 4<sup>ème</sup> PLAN QUINQUENNAL (1976 – 1981)

L'économie camerounaise ne doit plus trop compter sur l'apport extérieur des partenaires bilatéraux et multilatéraux mais sur ses forces propres. 21,6% du montant des investissements est destiné aux infrastructures, sur un volume total d'investissements prévus de 725 milliards de FCFA.

C'est pendant cette période que sont réalisés les barrages de Songloulou, Lagdo et Bamendjin et prévues les extensions d'Alucam, de Cimencam, ...

La Mission d'Aménagement et d'Équipement des Terrains Urbains et Ruraux (MAETUR) et le Crédit Foncier du Cameroun (CFC) sont créés en 1977 pour concourir avec la Société Immobilière du Cameroun (SIC, existante depuis 1952) à l'amélioration de l'offre globale en aménagements, constructions et financements de logements.

#### 5<sup>ème</sup> PLAN QUINQUENNAL (1981 – 1986)

La politique des plans quinquennaux a commencé à montrer ses limites, l'État s'étant montré incapable d'honorer ses engagements en termes surtout financiers.

Le 6<sup>ème</sup> PLAN QUINQUENNAL a vite été interrompu avec la crise économique survenue en 1987 au Cameroun et le début en 1988 de l'exécution des PAS sous la supervision du FMI et la BM.

Si *in fine*, les résultats obtenus ont été mitigés, la volonté de trouver les bons mécanismes de développement des infrastructures a néanmoins animé les gouvernements successifs, dans lesquels les ministères en charge des infrastructures ont quelques fois changé de dénomination.

68

Pendant ces différents plans quinquennaux, de nouveaux instruments de planification urbaine sont conçus pour répondre à la croissance géographique de la plupart des centres urbains : règles relatives à la délimitation des périmètres urbains et celles relatives à la création de lotissements (1979), Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) et Plans d'Urbanisme Directeurs (PUD). Les SDAU de Yaoundé et de Douala sont produits respectivement en 1983 et 1984. Des PUD sont produits pour les villes de Dschang (1980), Garoua, Maroua, Ngaoundéré (1982), et Bamenda (1985), Bertoua, Bafoussam, Kumba. Cette génération des plans d'urbanisme a été le véritable début de la planification urbaine au sens propre et plusieurs opérations ont été mises en œuvre en se référant à ces documents.

#### = Programmes d'ajustement structurel =

Dès l'année 1986, la crise économique se manifeste. Cette crise entraînera la suspension des Plans quinquennaux au profit des PAS, imposés par la Communauté Financière Internationale. Cette crise conduit à une contraction des financements de l'État avec, entre autres, l'arrêt des grands investissements dans le secteur des infrastructures : l'État limite désormais son rôle économique à la régulation et confie le rôle moteur de la croissance au secteur privé.

A titre d'illustration dans le secteur énergétique, l'absence d'investissements significatifs explique que tout le parc de barrages hydro-électriques qui date des années 1970-1980, est vétuste et obsolète, avec une capacité installée insuffisante, de grandes pertes en matière de transport.

A partir de 1994, après la dévaluation du FCFA, et l'admission du Cameroun à l'initiative PPTE, l'accent est mis sur le rattrapage du déficit social avec l'élaboration d'un Document de Stratégie et

de Réduction de la Pauvreté (DSRP adopté en avril 2003), lequel ne privilégiait pas le développement des infrastructures.

En fait, l'exécution satisfaisante du premier programme triennal adossé sur la Facilité d'ajustement structurel renforcée de la Banque mondiale et du Fonds Monétaire International, a facilité l'admission du Cameroun à l'initiative PPTTE en 1999, ce qui lui a permis de bénéficier d'importantes ressources additionnelles pour financer son programme de réduction de la pauvreté et d'amélioration de la gouvernance.

En 2006, le Cameroun atteint le point d'achèvement de l'initiative PPTTE, qui visait à travers des réformes profondes à relancer l'économie du pays.

Mais la croissance stagne et le Gouvernement adopte le DSCE en 2009, qui met désormais l'accent sur la croissance et la création d'emplois.

De manière plus détaillée, un ensemble de mesures a été adopté progressivement, visant effectivement une plus grande implication du secteur privé dans la réalisation des projets d'infrastructures.

A ce titre, l'année 1996 est particulièrement importante pour le secteur des infrastructures, notamment dans son sous-secteur TRANSPORTS.

Avant 1996, l'exécution en régie des travaux d'entretien routier et l'absence d'initiative privée avait encouragé la création de nombreuses entreprises publiques et parapubliques, fortement subventionnées et non soumises à la concurrence.

A partir de 1996 et jusque fin 2003, le Programme Sectoriel des Transports (PST) a été mis en œuvre. Son objectif était d'assurer l'efficacité et le développement durable et cohérent du secteur, afin qu'il contribue à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté, tout en préservant l'environnement. Pour cela, il préconisait la libéralisation du secteur par (i) le recentrage de l'action publique sur la planification, la réglementation et la définition des politiques sectorielles, (ii) la privatisation des travaux d'entretien routier et (iii) l'accroissement de la compétitivité et de la concurrence.

Après ce premier programme, la dynamique de privatisation a été relancée à travers le projet ASPERB qui a permis, à partir de 2000, la vente au secteur privé du matériel restant de la régie et la mise en place de trois organisations professionnelles (ANEER-TP, FECAP-TP, l'APICAM).

Le Fonds Routier a été créé simultanément avec la privatisation de l'entretien du réseau routier. Ses ressources ont constamment augmenté jusqu'en 2010, tout en restant globalement insuffisantes pour assurer l'entretien du réseau.

De même, c'est au cours de cette période que l'environnement du secteur privé s'est enrichi de plusieurs textes de loi régissant les principales professions utiles au développement urbain (Géomètre, urbaniste, architecte, Ingénieur-conseil, Promoteur immobilier, Agent immobilier, Artisanat, etc.). Le code du travail de 1992 donne plus d'ouverture et de facilités aux entreprises pour les négociations salariales.

La Mission de Promotion des Matériaux Locaux (MIPROMALO), placée sous la tutelle du Ministère en charge de la Recherche Scientifique et de l'Innovation, est créée en 1990 avec pour objectif de contribuer à la réduction des coûts de construction par l'utilisation des matériaux locaux.

### = Plans de relance et retour de la planification =

L'atteinte du point d'achèvement marque un tournant dans les efforts du gouvernement à remettre l'économie nationale sur le chemin de la croissance. Elle a permis de dégager des marges budgétaires significatives et d'orienter les ressources issues de l'allègement de la dette à

l'amélioration des conditions de vie des populations et le développement d'infrastructures. Cette orientation est d'autant plus importante qu'elle apporte une réponse forte au principal identifié en aval de ce rapport, à savoir la « FAIBLESSE DES INVESTISSEMENTS DANS LE SECTEUR DES INFRASTRUCTURES ».

Toutefois, la bonne exécution de nouveaux programmes passait par la mise en place des outils de prospective et de planification du développement.

C'est sur la base de cette orientation, que le gouvernement a adopté en 2009 la vision à long terme du développement économique et social de la Nation, qui définit les orientations pour faire du Cameroun un pays émergent à l'horizon 2035. Au cours de la même année, le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE), cadre de référence de l'action gouvernementale au cours de la première décennie de la Vision a été adopté. Sa mise en œuvre est effective depuis 2010 avec notamment le démarrage des grands projets d'infrastructure de soutien à la production.

De manière plus détaillée, bien des réformes ont également été poursuivies pour remettre le secteur des infrastructures sur la voie du développement.

En matière d'approvisionnement en eau potable, la réforme du secteur de l'hydraulique urbaine et périurbaine, engagée en 1999, a abouti en 2008 à la création de deux entités dans le cadre du partenariat public-privé : la CAMWATER chargée de la gestion du patrimoine et la Camerounaise des Eaux (CDE) chargée de la distribution.

La réforme du secteur de l'électricité a abouti à la création de l'Agence de Régulation du Secteur de l'Electricité (ARSEL) chargée de préserver les intérêts des consommateurs et de s'assurer de l'équilibre de l'offre et de la demande ainsi que du développement régulier du secteur, et est à l'origine de la privatisation partielle de la SONEL.

**En termes de planification du développement des infrastructures, plusieurs ministères ont engagé le processus d'élaboration de stratégies de développement de leurs domaines de compétence (stratégie à périmètre ministériel).**

- ❖ Pour le MINTP, le processus d'élaboration de la stratégie du sous-secteur des BTP est allé jusqu'à l'atelier national de validation de la stratégie tenu en 2006.
- ❖ Pour le MINT, le processus d'élaboration de la stratégie n'est pas allé à son terme jusqu'à la déclaration de politique du sous-secteur alors que le Consultant recruté pour accompagner ledit processus avait remis ses versions finales de rapport.
- ❖ Pour les sous-secteurs ENERGIE et EAU & ASSAINISSEMENT, un certain nombre de stratégies et études ont été entamées pour les différents sous-secteurs que sont l'énergie et l'eau :
  - Stratégie sectorielle EAU ET ENERGIE
  - Plan de développement du secteur de l'électricité à l'horizon 2030 (PDSE 2030)
  - Situation énergétique du Cameroun
  - Plan d'action national de gestion intégrée des ressources en eau (PANGIRE)
  - Plan directeur d'hydraulique urbaine et périurbaine (en cours de validation, sous la conduite de CAMWATER)
- ❖ Pour le MINPOSTEL, le projet d'une nouvelle stratégie du sous-secteur n'a pas été validé. Ce projet vient après avoir fait le constat que la stratégie adoptée en 2005 n'avait pas atteint tous les objectifs fixés, tant en ce qui concerne le déploiement et la modernisation des infrastructures, que la démocratisation de l'accès aux TIC.
- ❖ Pour le MINHDU, le processus d'élaboration de la stratégie de développement urbain arrêté en 2006, a repris en 2009, pour aboutir à la signature de la lettre de politique de la « stratégie de développement du sous-secteur urbain » le 14 mars 2014.

## Programmes en cours

La loi n°2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'Etat introduit la culture de la performance à travers la gestion axée sur les résultats (GAR), dans la gestion des ressources financières de l'Etat par l'introduction des budgets-programmes. Conformément à cette loi, les programmes mis en œuvre dans le cadre des différentes fonctions de l'Etat doivent être le reflet des politiques publiques et se décliner concrètement en actions visant des objectifs précis, assortis d'indicateurs de performance.

Ainsi, pour répondre à la mise en œuvre du Nouveau Régime Financier de l'Etat, la Loi des finances doit désormais comporter des Programmes concourant à la réalisation des objectifs de développement économique, social et culturel du pays, qui sont issus des Stratégies sectorielles ou ministérielles et des Cadres de Dépenses à Moyen Terme (CDMT) y afférents.

L'essentiel de l'analyse des politiques en cours se fait donc sur la base des programmes élaborés au sein des ministères sectoriels directement concernés par la stratégie de développement des infrastructures.

Ces programmes qui se veulent triennaux, sont déclinés en actions chiffrées sur des périodes données, avec un niveau de détail annuel.

Sur la base des informations disponibles dans les Plans d'Actions Prioritaires (2012-2015) et Rapports Annuels de Performance (2013) des Administrations, le niveau de consommation financière et/ou réalisation physique de certains programmes est donné pour l'année 2013.

71

*Si les taux de consommation financière et / ou réalisation physique des projets engagés au niveau des ministères sectoriels donneront des tendances dans les investissements réalisés dans le secteur des infrastructures, il conviendra toutefois d'en relativiser les premières conclusions, dans la mesure où toutes les informations sur les interventions dans le secteur ne sont pas disponibles.*

*En effet, les investissements réalisés par certaines sociétés publiques et privées, ainsi que dans le cadre de certains projets réalisés avec l'appui des Partenaires techniques et financiers, ne font pas l'objet d'un reporting satisfaisant au niveau des ministères sectoriels.*

*Il en est ainsi pour les investissements réalisés par exemple par :*

- SODECOTON, SODECAO, CDC, ...
- CAMRAIL, CNIC, ...
- ENEO (anciennement AES SONEL), AER, SONARA, SCDP, ...
- HYSACAM
- ORANGE, MTN et NEXTEL
- SIC, MAETUR, PDUE, PADDY, ...

## = Sous-secteur TRANSPORTS =

Les principaux programmes directement liés aux infrastructures et actuellement en cours de mise en œuvre sont indiqués ci-après.

### CONSTRUCTION DU RESEAU ROUTIER

---

L'objectif principal du programme est d'intensifier le bitumage du réseau routier.

Il se décline en principales actions suivantes :

#### 1. Bitumage du réseau structurant

En 2013, de nombreux projets étaient en cours ou en voie de l'être, dans la mesure où les financements étaient disponibles.

Il en est ainsi des projets suivants :

- route Mora-Dabanga ;
- réhabilitation du tronçon Dabanga-Kousseri, aménagement de la voie de contournement de Kousseri et construction du pont de Tildé ;
- aménagement de la route Numba-Bachuo-Akagbe ;
- bitumage de la route Foumban-Tibati: Tronçon 2 Manki-Pont de la Mapé et Tronçon Foumban-Manki ;
- aménagement de l'entrée EST de Douala ;
- aménagement de la route Garoua Boulai-Nandeke et de la route Nandeke-Mbere ;
- corridor Bamenda-Mamfé-Ekok ;
- renforcement de la route Ngaoundéré-Mbe-Garoua ;
- construction de la route DJoum-Mintom ;
- pour 9,1 milliards FCFA ;
- construction de la route Figuil –Magada.

#### 2. Construction des Ouvrages d'art

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	498 milliards FCFA
--	--------------------

72

### MAINTENANCE DU RESEAU ROUTIER

---

L'objectif est d'améliorer l'état du réseau routier.

Il se décline en principales actions suivantes :

1. Entretien du réseau prioritaire
2. Entretien du réseau non prioritaire
3. Protection du patrimoine et de l'environnement routier
4. Programmation et suivi de l'entretien routier
5. Réhabilitation du réseau bitumé
6. Réhabilitation des routes rurales



## 7. Réhabilitation des Ouvrages d'Art

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de : 180 milliards FCFA

### DEVELOPPEMENT ET REHABILITATION DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'objectif de ce programme est d'améliorer les infrastructures et la mobilité, de trouver des solutions aux problématiques de congestion des ports et de favoriser la fluidité des flux commerciaux et plus généralement de la compétitivité de la logistique.

Il se décline en principales actions suivantes :

1. **Construction et réhabilitation des infrastructures maritimes, portuaires, fluviales et lacustres**
2. **Réhabilitation des infrastructures et moyens de transport aériens**
3. **Développement et aménagement des infrastructures de transport ferroviaire**

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de : 4,9 milliards FCFA

Au titre des investissements dans les infrastructures aéroportuaires, il est à noter que la Convention de concession entre l'Etat du Cameroun et la société ADC prévoyait un programme investissement de départ de 5,8 milliards en 1992, revu à la baisse en 1994 à 3,4 milliards sous forme d'un premier plan d'urgence.

En février 2014, un Programme gouvernemental de réhabilitation, de modernisation et de développement des aéroports au Cameroun, demandait 595 milliards FCFA d'investissement, avec en priorité absolue des investissements de l'ordre de 48 milliards.

73

### = Sous-secteur ENERGIE =

Les principaux programmes directement liés aux infrastructures et actuellement en cours de mise en œuvre sont indiqués ci-après.

### OFFRE D'ENERGIE

Ce programme vise à accroître l'offre d'énergie pour la population et les activités économiques.

Il se décline notamment en différentes actions :

1. **Développement des infrastructures de production de l'énergie électrique**

Les projets ci-après sont actuellement mis en œuvre.

#### **La centrale thermique au gaz naturel de Kribi (SUD)**

La centrale est actuellement en service et injecte effectivement 216 MW d'énergie dans le RIS en période de pointe pour stabiliser le réseau et résoudre le problème de délestage.

Le coût global était de 173 milliards FCFA mobilisés par l'Etat du Cameroun et la KPDC, filiale du concessionnaire (à l'époque) du secteur électrique AES/SONEL. A date, la centrale fonctionne et un projet d'extension est en cours pour porter la capacité actuelle à 330 MW. Ce projet Kribi 2 est porté par la société GLOBELEQ, partenaire d'ACTIS, nouveau concessionnaire.

### ***Le barrage hydroélectrique de MEKIN sur le DJA (SUD)***

A mi-2014, la route d'accès est réalisée à 90%, la digue principale compactée à 80%. Le projet d'une capacité de 15 MW prévoyait la mise en service de la route d'accès de 33 km le long de Mekin, au lieu-dit Njom Yekombo en 2015 ainsi que la mise en service du barrage et de l'usine, les lignes de transport (110 KW) et les postes. Le coût global est d'environ 25 milliards FCFA répartis entre EXIMBANK China (85%) et l'Etat du Cameroun (15%). L'état d'avancement global des travaux de construction de l'ouvrage dépasse les 70%.

### ***Le barrage réservoir de Lom Pangar (EST)***

Le chronogramme initial prévoyait au niveau de la réalisation des travaux, que le pipeline Tchad-Cameroun soit adapté en Juillet 2014, que le barrage réservoir soit mis en exploitation en début 2015, et que l'usine de production de 30 MW soit mise en service en 2016 ainsi que les postes et les lignes de transport (90 Kw) de 120 km.

A mi-2014, l'état d'avancement global des travaux est estimé à un peu plus de 50%.

### ***Le barrage hydroélectrique de Memve'ele sur le Ntem (SUD)***

La puissance attendue initialement du barrage était de 201 MW avec une production de 1140 GWh/an (il est plus question aujourd'hui d'environ 100 MW). Les ouvrages de production et d'évacuation d'énergie devaient être opérationnels en juin 2015. Le coût global est de 365 milliards FCFA financés conjointement par EXIMBANK China, la BAD et l'Etat du Cameroun.

A mi-2014, les voies d'accès sont terminées. L'avancée globale des travaux se situe à 40%.

### ***L'aménagement hydroélectrique de Nachtigal sur le fleuve Sanaga (CENTRE)***

Le projet prévoit un barrage hydroélectrique de 420MW de capacité de production énergétique et divers ouvrages connexes. Au moins 410 milliards FCFA seront nécessaires à Electricité de France (EDF) et ses partenaires (SFI et RIO TINTO ALCAN) pour développer ce projet. L'Etat du Cameroun a signé en 2014 divers documents d'accord de développement du projet avec EDF et ses partenaires, y compris la structuration du contrat d'électricité. Les travaux devraient commencer en principe en 2016 pour une mise en service prévue en 2020. Avec le retrait de RIO TINTO ALCAN du capital d'ALUCAM et donc du Cameroun, des incertitudes demeurent cependant quant au panier d'investisseurs finalement impliqués dans le projet.

74

## **2. Optimisation de la capacité des installations de raffinage des hydrocarbures**

Un seul grand projet est en cours de réalisation.

### ***Le projet d'extension et de modernisation de la raffinerie SONARA à Limbe***

L'objectif est l'extension et la modernisation de la raffinerie de la SONARA pour désormais raffiner le pétrole brut lourd camerounais. La première phase actuellement en cours : extension de la capacité de production et de stockage pour un coût total de 300 milliards FCFA environ. La phase II prévue avant la fin de l'année 2014 (construction d'une unité de conversion, unité hydrogène et unité de soufre) pour un coût de 350 milliards FCFA. Le même projet SONARA prévoit la construction d'une usine de bitume pour un coût estimé à 70 milliards FCFA.

D'autres projets existent également dans le secteur des énergies renouvelables, en l'occurrence :

### ***Le projet GAZ du Cameroun (ancien Rodeo Development Limited)***

Il consistait initialement en la construction d'une usine de production de gaz naturel à Ndogpassi-Douala. A date, il est terminé et le gaz est livré par un réseau de 23 km de pipelines à 26 industries de la zone de Bassa. Son extension est en cours vers la zone de Bonabéri.

### **Le projet d'électrification à partir de l'énergie solaire**

L'objectif est de construire des parcs solaires photovoltaïques d'une capacité de 500 MW à travers l'étendue du territoire national. Actuellement 36 KW sont déjà installés à Meyomessala. Le terrassement et la construction de la clôture sont achevés sur le site de Maroua. Le groupe français FIDES GESTION conduit actuellement l'extension de la phase pilote de 100 MW à d'autres localités du pays.

### **Le projet HUAWEI**

Il s'agit de construire des mini-centrales solaires photovoltaïques pour l'électrification de 1.000 localités rurales du Cameroun. Porté par la firme chinoise HUAWEI, ce projet a déjà permis, dans sa phase pilote, d'installer 409 lampadaires solaires pour l'éclairage public de l'axe Ngoussou-Université de Soa, ainsi que l'intérieur du campus. Cette phase a coûté 1,5 milliards suite à un don du gouvernement chinois. La réalisation de la première phase dans les autres régions du Cameroun est en cours, avec un financement de l'EXIMBANK de Chine.

### **3. Transport de l'énergie électrique**

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	135,8 milliards FCFA
--	----------------------

Ce programme est principalement porté par les grands projets de construction des barrages hydroélectriques de Lom Pangar, Mekin et Memve'ele ; - Le taux de consommation élevé constaté est imputable à ces trois grands projets dont les travaux d'exécution commencés depuis deux à trois ans, selon le cas, se sont accélérés au cours de l'exercice 2013.

75

### **ACCES A L'ENERGIE**

L'objectif de ce programme vise à améliorer l'accès des ménages et des opérateurs économiques à l'énergie.

Il se décline en une principale action :

1. Electrification urbaine, périurbaine et rurale

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	9,5 milliards FCFA
--	--------------------

### **= Sous-secteur EAU ET ASSAINISSEMENT =**

Un programme directement lié aux infrastructures et actuellement en cours de mise en œuvre est indiqué ci-après.

### **ACCES A L'EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT LIQUIDE**

Objectif : améliorer l'accès à l'eau potable et à l'assainissement liquide des ménages et des opérateurs économiques.

Il se décline en principales actions suivantes :

1. **Développement des infrastructures de production d'eau potable**

**Le projet de renforcement et d'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville de Douala - phase I (AYATO I) :** avec des financements EXIMBANK CHINA (11,7

milliards FCFA), il concerne le renforcement de l'alimentation en eau potable de la ville de Douala mis en service depuis 2010. Adossé sur le fleuve Mounjo, il a permis dans cette première phase de produire 50.000 m<sup>3</sup>/jour faisant passer la capacité de production de Douala à 175.000 m<sup>3</sup>/jour.

**Le projet de renforcement et d'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville de Douala - phase II (AYATO II) :** en cours d'exécution, ce projet qui bénéficie également de financements EXIMBANK CHINA (44,6 milliards FCFA), permettra d'accroître la capacité de production de la ville de 100.000 m<sup>3</sup>/jour d'eau supplémentaires en 2014, portant ainsi la production totale de la capitale économique à 275.000 m<sup>3</sup>/jour. Le projet permettra également d'accroître la capacité de stockage de 17.000 m<sup>3</sup> et la longueur du réseau de distribution de 95 kms supplémentaires.

Les travaux sont pratiquement terminés et les essais probatoires sont en cours.

**Le Projet d'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé et trois villes secondaires (Edéa, Ngaoundéré, Bertoua) :** sur financements AFD (53,6 milliards FCFA) et BEI (26,2 milliards FCFA), ce projet est en cours d'achèvement et consiste en :

- la réhabilitation du barrage et la construction de la station de traitement d'eau de la Mefou à Nkolbisson (Yaoundé). L'usine actuellement en fonctionnement optimal permet de renforcer l'approvisionnement en potable de la ville de Yaoundé de 50.000 m<sup>3</sup>/jour supplémentaires.
- le renouvellement sur 59 km et l'extension pour 354 km du réseau de distribution dans la ville de Yaoundé
- la réhabilitation et l'extension des installations de production, de stockage et de distribution à Edéa, Ngaoundéré et Bertoua.

## 2. Développement de l'accès à l'eau potable

Diverses opérations sont actuellement en cours de réalisation :

**Projets prioritaires de la zone de BAKASSI (EAU) :** il comprend des points d'eau (sources aménagées, puits, forages), des mini-adductions d'eau potable (captage, stockage, réseau de distribution). Les AEP de ISANGUELE et AEP de NGOSSO à Bakassi sont réalisées physiquement à plus de 70% et plus de 20% respectivement.

**PROVILLAGE (Adduction d'eau rurale) :** Adductions d'eau potable (captage, stockage, réseau de distribution).

**Réhabilitation des stations SCANWATER :** bénéficiant d'un financement danois de plus de 22,5 milliards de FCFA, le rapport d'études est attendu.

**Le projet de réhabilitation, de renforcement et d'extension des systèmes AEP dans 52 Centres :** sur financement DEXIA (7,6 milliards pour la tranche I, 13,6 pour les tranches II et III, 9 milliards pour la tranche IV, 11 milliards tranche V, 13,9 milliards pour la tranche C1), il s'agit de construire et de réhabiliter des adductions d'eau potable dans 52 centres.

La première tranche concernant 05 centres est achevée et fonctionnelle depuis 2012 (Mbankomo, Bogo, Jikejem-Oku, Maroua, Douala).

Les deuxième et troisième tranches sont terminées, et concernent les villes de Limbe, Buea, Tonga, Nanga-Eboko, Tokombéré, Meyomessala et Yaoundé-Akomnyada.

Les travaux de la quatrième tranche concernant une dizaine de centres est pratiquement achevée.

**Le projet PAEPA-MRU :** il vise la construction d'AEP et assainissement en milieu rural et semi-urbain dans 04 régions du Cameroun (Nord-ouest, Sud-ouest, Ouest, Sud). Actuellement, 08 réseaux simplifiés d'AEP sont en construction dans le Sud du pays.

**Le projet PAEPA-MSU** : sur financement BAD (22,6 milliards FCFA), ce projet concerne 18 communes et est actuellement en cours de réalisation malgré un chronogramme pas toujours respecté. Le taux d'avancement des travaux à fin 2014 est d'environ 40%.

**Le projet PDUE – sous-secteur eau** : sur financement BM (21,8 milliards FCFA), ce projet réalisé sur le périmètre affermé, concernait :

- la mise à niveau et l'amélioration des équipements de production pour 200.000 m<sup>3</sup>/jour (achevée),
- la réhabilitation des ouvrages de stockage pour 24.000 m<sup>3</sup> (achevée),
- l'extension des réseaux de distribution pour 320 kms (106 kms réalisés à fin 2013, 51 kms en cours à Douala, et 150 km à faire en 2015),
- la réalisation de 70.000 branchements sociaux et de 1.200 bornes fontaines (25.000 réalisés à fin 2013 et 20.000 en cours de réalisation),
- l'extension des capacités de production de la station d'Akomnyada de 40.000m<sup>3</sup>/j en cours (taux d'avancement 75% à fin 2014).

**Le projet 250 infrastructures d'hydraulique** : il concerne la construction et la réhabilitation d'au moins 250 ouvrages hydrauliques (forages, AEP) dans les 10 régions du pays. Les travaux sont en cours de réalisation.

**Le projet Don Japonais** : il s'agit de la construction de 189 forages équipés dans les régions du Nord et de l'Extrême-Nord. Les travaux de construction sont en cours pour 57 forages dans le Nord et 132 dans l'Extrême-Nord. En préparation, la cinquième phase Don Japonais pour un coût de plus de 7 milliards FCFA.

**Le projet Don Chinois** : la Phase 1 de ce projet est terminée et la Chine vient de rétrocéder au gouvernement camerounais 80 forages équipés, issus dudit projet, qui est un don sans contrepartie du gouvernement chinois. Les populations de 45 villages de l'Extrême-Nord et de 35 autres du Nord en sont les bénéficiaires. Une Phase additionnelle est annoncée pour ce projet, au bénéfice des populations des autres régions.

77

**Le projet Yaoundé 53** : il consiste en l'amélioration de l'accès à l'eau potable des populations de la ville de Yaoundé et ses environs par la réhabilitation de 53 infrastructures (forages, bâches et bornes fontaines). Les travaux sont finis et provisoirement réceptionnés.

**Le projet des mesures transitoires d'urgence** : sur fonds propres CAMWATER pour 10,9 milliards FCFA, ce projet en voie d'achèvement concerne l'accroissement des capacités de production pour 40.000 m<sup>3</sup>/j à Yaoundé (ajout d'un module de traitement supplémentaire à Akomnyada), et 35.000 m<sup>3</sup>/j à Douala (réalisation de 11 forages urbains).

**Autres travaux en cours** : sur fonds propres CAMWATER pour 30 milliards FCFA, ils concernent l'extension du réseau tertiaire (200 kms déjà posés dans tout le Cameroun), la fourniture des compteurs d'abonnés (135.000 compteurs déjà livrés à CDE) pour leur remplacement, le renouvellement du réseau de distribution (plus de 80 kms réalisés à fin 2014).

### 3. Développement des infrastructures d'assainissement liquide

**Vulgarisation d'ouvrages d'assainissement autonomes** : 10 latrines ECOSSAN à 4 compartiments avec poste d'eau seront construits.

En préparation également l'alimentation en eau potable et assainissement en milieu rural sur financement de la BAD pour plus de 12 milliards FCFA.

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	129,4 milliards FCFA
--	----------------------

**= Sous-secteur TIC =**

Un principal programme directement lié aux infrastructures et actuellement en cours de mise en œuvre est indiqué ci-après.

**DEVELOPPEMENT ET OPTIMISATION DES RESEAUX ET SERVICES DES TELECOMMUNICATIONS**

L'objectif de ce programme est d'accroître les infrastructures pour l'accès quantitatif, qualitatif et à moindre coût aux services de communications électroniques sur l'ensemble du territoire.

Il se décline en principales actions suivantes :

1. *Modernisation des infrastructures des télécoms / TIC du MINPOSTEL*
2. *Développement des infrastructures larges bandes*
3. *Développement des Télécommunications dans les zones périurbaines, rurales et frontalières*
4. *Sécurisation des réseaux de communications électroniques et des systèmes d'informations*
5. *Optimisation de l'utilisation des Télécommunications/TIC*

Ces actions visent notamment à actualiser le cadre institutionnel et réglementaire, à moderniser les Infrastructures des Télécoms/TIC du MINPOSTEL, à promouvoir les services en ligne, à mettre les moyens de télécommunications à disposition pour la gestion et la prévention des catastrophes, à développer les Infrastructures larges bandes, à développer les Télécommunications dans les zones périurbaines, rurales et frontalières, à sécuriser les réseaux et les communications électroniques et enfin à optimiser l'utilisation des Télécommunications et TIC.

Pour 2013, ce programme du Ministère des Postes et Télécommunications a été essentiellement financé par le Budget d'investissement Public et par les ressources du Fonds Spécial des Télécommunications.

78

S'agissant des initiatives financées sur le BIP du MINPOSTEL, des activités relatives à la modernisation des infrastructures de télécommunications et TIC du département ministériel et aux Fonds de contrepartie des projets NBN et CAB ont été réalisées.

Pour ce qui est des initiatives ayant obtenu le financement du FST, un accent particulier a été mis d'une part, sur la réduction de la fracture numérique à travers la construction des Télécentres Communautaires Polyvalents (TCP), la construction des bâtiments devant abriter les radio-communautaires et la couverture des localités dans les zones frontalières en réseaux de Télécommunications et d'autre part, sur le développement des infrastructures large bande grâce à la mise en exploitation du point d'atterrissage du câble sous-marin WACS, la construction des boucles métropolitaines à Fibre Optique de Yaoundé-est (68 Km), de Maroua (26 Km), de Buea (28 Km) et de Limbe (36,5 Km).

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	5 694 998 857 FCFA
--	--------------------

**= Sous-secteur BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS =**

Les principaux programmes directement liés aux infrastructures et actuellement en cours de mise en œuvre sont indiqués ci-après.

## DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT

L'objectif de ce programme est de réduire de façon significative la proportion de l'habitat indécemment en milieu urbain.

Ce programme se décline suivant la principale action suivante :

1. **Réalisation des opérations d'aménagement urbain**

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	11,5 milliards FCFA
--	---------------------

## AMELIORATION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

L'objectif de ce programme est d'améliorer la participation des acteurs à la promotion d'un cadre de vie plus salubre.

Ce programme se décline notamment en actions suivantes :

1. **Amélioration de l'assainissement en milieu urbain**
2. **Embellissement et sécurisation des centres urbains**

En 2013, aucune de ces actions n'a reçu de financement. Seule la gouvernance urbaine (qui figure également dans ce programme) a reçu une dotation de 55.000.000 FCFA pour 10.000.000 engagés et un taux de réalisation de 19 %.

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	0 FCFA
--	--------

79

Par ailleurs, il existe des programmes financés par des bailleurs de fonds, qui contribuent également à l'atteinte de l'objectif. Il en est ainsi du PADY (Projet d'Assainissement de Yaoundé), pour lequel la première phase, longue de 3,5 km, a coûté 22,3 milliards FCFA et va de la Poste Centrale aux dépôts SCDP de Nsam.

## DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT URBAIN

L'objectif de ce programme est d'améliorer la mobilité urbaine.

Ce programme se décline en actions suivantes :

1. **Entretien de la voirie urbaine**
2. **Réhabilitation de la voirie urbaine**
3. **Construction de la voirie urbaine**

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	36,4 milliards FCFA
--	---------------------

A ce stade, il convient de mentionner, les grands projets d'infrastructures que sont le projet d'autoroute YAOUNDE NSIMALEN, et les projets des entrées Est et Ouest de DOUALA.

## PROTECTION ET DEVELOPPEMENT DU PATRIMOINE DE L'ETAT

L'objectif est d'améliorer la gouvernance du Patrimoine de l'Etat.

Il se décline notamment en actions suivantes :

1. *Réhabilitation des garages Administratifs (1 Central et 11 annexes)*
2. *Réhabilitation des logements Administratifs*
3. *Réhabilitation des édifices publics*
4. *Entretien et réfection des propriétés et locations administratives à l'étranger*
5. *Construction des résidences ministérielles*
6. *Construction des cités des agents de l'Etat dans les quartiers Ekounou et Vallée de la mort à Yaoundé*

Pour 2013, la dotation de crédit (CP) de ce programme était de :	N/C
--	-----



## Evaluation des politiques de développement des infrastructures

Pour un développement harmonieux, équilibré et cohérent des infrastructures du Cameroun, et au vu des résultats mitigés obtenus dans toutes les politiques passées et en cours, une évaluation affinée des facteurs ayant impacté la bonne réalisation des programmes et projets, mérite d'être faite ici.

### = Financement des plans quinquennaux et des stratégies =

La question du financement des plans quinquennaux et des stratégies est particulièrement importante. En effet, la réalisation des différents objectifs assignés exige l'exploration et la mobilisation de toutes les sources de financement interne et externe.

Et de ce point de vue, force est de constater que les écarts entre les montants projetés et ceux réellement disponibles et affectés sont restés conséquents.

Avant la crise économique, les recettes d'exportation des matières premières ont constitué une source de financements des projets d'infrastructures.

Pendant la crise économique, tous les projets d'infrastructures ont été gelés, du moins pour ceux qui attendaient des financements essentiellement publics.

Avec le point d'achèvement, des marges budgétaires ont été dégagées, permettant une affectation des montants destinés au remboursement des dettes vers les projets structurants.

Aujourd'hui, le Gouvernement a engagé un ensemble d'actions pour le financement de la politique publique avec le renforcement de la mobilisation de l'épargne nationale, le recours à une politique d'endettement ambitieuse mais prudente et le recours à de nouvelles approches de financement.

Dans le domaine du renforcement de la mobilisation de l'épargne nationale pour le financement de la politique publique, le Gouvernement a entrepris des émissions obligataires et des bons du trésor pour plusieurs milliards de F CFA.

S'agissant de l'Aide Publique au Développement, le Gouvernement mobilise également plusieurs milliards de FCAF auprès de ses partenaires.

En ce qui concerne le recours à de nouvelles approches de financement de l'économie, il convient notamment de relever l'opérationnalisation du cadre institutionnel des contrats de partenariats qui permet d'envisager un nouveau mode de financement des investissements publics par le recours au secteur privé.

Pour les trois premières années de mise en œuvre de la stratégie actuelle, le Gouvernement a mobilisé 2.615 milliards de FCFA qui ont été en priorité affectés au développement des infrastructures, notamment les grands projets nécessaires à l'amélioration de la compétitivité de l'économie.

Toutefois, de nombreux projets repris dans les stratégies à périmètre ministériel et les CDMT ne sont pas exécutés, ou ne sont budgétisés que très partiellement. Certains d'entre eux, et parmi les plus significatifs, ne bénéficient même pas de financements budgétisés.

Il en est ainsi pour les projets suivants (sans que cette liste ne soit exhaustive) :

- Travaux de bitumage de certaines routes du réseau structurant
- Travaux d'entretien du réseau de routes prioritaires en terre
- Travaux d'entretien, réhabilitation et construction de la voirie urbaine (très faible disponibilité budgétaire)

- Aménagement hydroélectrique de Bini à Warak dans la région de l'Adamoua
- Aménagement hydroélectrique de Njock sur le fleuve Nyong dans la région du Centre
- Construction de la centrale thermique à gaz de Limbe dans la région du Sud-Ouest
- Développement des équipements de transport de l'énergie électrique
- Développement des infrastructures de stockage des produits pétroliers et du gaz
- Electrification urbaine, périurbaine et rurale (très faible budgétisation)
- Développement des sources d'énergie renouvelables autres que le bois énergie
- Développement des infrastructures de production d'eau potable (très faible budgétisation)
- Développement de l'accès à l'eau potable (très faible budgétisation)
- Développement des infrastructures d'assainissement liquide (très faible budgétisation)
- Développement des infrastructures larges bandes (très faible budgétisation)
- ...

En fait, et les très faibles taux de réalisation des programmes pour l'année 2013 déclinés précédemment en attestent, un trop grand nombre de projets sont repris voire annoncés par les ministères sectoriels, avec des montants parfois surréalistes.

Une autre source de préoccupation a trait à la difficile mobilisation des fonds de contrepartie.

Un audit des fonds de contrepartie du gouvernement camerounais sur les financements extérieurs a été présenté le 23 janvier 2014 au cours d'une rencontre organisée à Yaoundé par le MINEPAT.

Le document met en évidence un des défis liés à la réalisation des projets de développement, à savoir la mobilisation parfois difficile de la contrepartie exigée du gouvernement camerounais dans le cadre de financements conjoints.

Mais l'audit met également en exergue le fait que les projets nécessitant cette contrepartie souffrent généralement d'un manque de maturation, situation qui occasionne souvent une explosion des budgets initiaux.

Ainsi, outre le difficile financement des projets, et les récurrentes récriminations formulées par les ministères sectoriels quant aux procédures de passation des marchés, c'est aussi la question de la maturité des projets qui est posée.

### **= Maturation des programmes et projets =**

L'efficacité de l'action économique de l'Etat passe par la qualité de l'investissement public. Cette réalité impose l'élaboration de projets cohérents, répondant aux normes techniques en la matière.

Les contraintes de financement imposent de faire des choix sur les projets, et le nécessaire exercice de priorisation demande que les projets à réaliser soient pertinents, cohérents avec les cadres de référence (vision, DSCE et les stratégies sectorielles) et suffisamment matures.

Un examen plus ou moins approfondi des documents techniques des projets d'investissement inscrits dans les Cadres de dépenses à moyen terme (CDMT) ministériels, réalisé par les services du MINEPAT, réaffirme cette pratique décriée depuis de longues années, de la programmation des projets mal conçus, insuffisamment maîtrisés, voire réduits à de vagues idées, toutes pratiques

ayant aggravé le phénomène de sous-consommation des crédits ou la multiplication des projets mal réalisés ou jamais achevés.

Au sens du MINEPAT, un projet d'investissement est jugé mature s'il dispose d'un document projet, d'un Avant-Projet d'Exécution (APE), auquel sont annexés tous les éléments justificatifs de la maturité des tâches et des projets de Dossier d'Appel d'Offres des marchés correspondants.

Pour ce qui est de la maturité des projets à inscrire au Budget d'Investissement Public, le Gouvernement s'est attelé depuis la mise en œuvre du DSCE, à mettre en œuvre un processus d'encadrement des administrations publiques qui contribue à réunir les éléments probants d'un projet avant de lui attribuer une affectation budgétaire. Un Guide de maturation des projets d'investissement public a été réalisé à cet effet par le MINEPAT.

Pour les projets à inscrire au budget 2015, malgré des efforts réalisés par certains ministères, des difficultés persistent quant à la maturité des projets.

**Tableau 6**

MINISTERES	Activités/projets d'investissement	Tâches d'investissement	Tâches matures	Pourcentage (%)	pourcentage par rapport au poids des tâches
MINTP	194	194	149	76,8	53,8
MINT	58	71	55	77,5	54,2
MINEE	106	250	112	44,8	31,4
MINPOSTEL	18	31	20	64,5	45,2
MINHDU	57	137	99	72,3	50,6
MINDCAF	0	0	0	-	-

Source : rapport de maturité des projets (MINEPAT, 2014)

La SEDA (Société d'Etudes et de développement pour l'Afrique) a pendant de nombreuses années joué un rôle d'accompagnement du Gouvernement dans le processus de maturation des projets.

Sa disparition dans les années de crise économique et de libéralisation des secteurs productifs, a vraisemblablement été une des causes des difficultés dénoncées ci-dessus.

Les derniers textes réaffirmant le rôle du Ministère des Travaux Publics dans son rôle d'Ingénieur de l'Etat pour tous les projets d'infrastructures (à l'exception de ceux relatifs à l'eau et l'assainissement), et plus précisément le Décret n°2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation projets d'infrastructures, permettent d'envisager une amélioration de la performance et de la gouvernance technique dans les différentes phases d'exécution des projets d'infrastructures.

### = Passation des marchés et absorption des crédits =

La problématique de l'absorption des crédits a été identifiée comme étant l'un des risques structurels qui entrave la mise en œuvre cohérente des plans et stratégies. La faible absorption des ressources tant internes qu'externes, a plombé le niveau de l'investissement avec des conséquences sur la croissance et l'amélioration des conditions de vie des populations.

Pour adresser cette problématique, le Gouvernement s'est engagé dans le DSCE, dans l'axe gouvernance et gestion stratégique de l'Etat, à mettre en œuvre le Régime Financier de l'Etat, à

adresser la problématique de la maturité des projets à inscrire au budget d'investissement public, et à réformer le système de passation des marchés publics.

Pour ce qui est du système de passation des marchés publics, le Gouvernement a entrepris depuis la mise en œuvre du DSCE, une réforme d'ampleur qui a conduit à la création d'un département ministériel consacré aux marchés publics, avec pour principales missions de réduire les délais de traitement des dossiers et de renforcer le contrôle de l'exécution des marchés.

Toutefois, et après trois années de fonctionnement, et au vu des faibles taux d'exécution des projets d'investissement public (les entreprises du secteur public et parapublic éprouvent les mêmes difficultés), le Ministère en charge des marchés publics est régulièrement mis à l'index par les différents maîtres d'ouvrage.

Les retards et décalages de dates récurrents dans les plans de passation des marchés (« prévision / réalisation »), la production tardive de TDR et DAO de qualité, les lenteurs des procédures, et les incessants retours de dossiers et correspondances entre les ministères sectoriels (maîtres d'ouvrage) et le MINMAP, pénalisent fortement la réalisation des projets d'infrastructures.

Malgré certains ajustements dans le système de marchés publics, il reste encore des points à améliorer pour rendre plus performant ce système, et notamment la répartition des rôles entre acteurs chargés de la passation, du contrôle, et de l'arbitrage.

In fine, le problème de simplification des procédures et de catégorisation des entreprises reste posé.

#### **= Cohérence des projets engagés =**

Dès les plans quinquennaux, mais plus encore aujourd'hui, des problématiques réglementaires, institutionnelles et techniques ont constitué des points faibles pour la mise en œuvre des projets d'infrastructures. Ainsi, il est constant que les nécessaires synergies et cohérences dans les interventions liées au secteur des infrastructures n'ont pas toujours été au centre des priorités de la multiplicité d'acteurs et maîtres d'ouvrage concernés par les projets structurants.

Pour des raisons d'urgence, beaucoup d'interventions de multiples acteurs et partenaires au développement, se font parfois sur des sites ou infrastructures identiques. Ceci enlève non seulement de la visibilité aux actions réalisées, mais pose aussi le problème de la cohérence de ces interventions.

Par ailleurs, beaucoup de ministères techniques du secteur des infrastructures ont des responsabilités qui n'ont pas toutes été (pour diverses raisons parfois indépendantes de leur volontarisme affiché) correctement assumées, compromettant par là le fonctionnement du secteur.

La crise économique a eu un impact des plus négatifs sur la planification du secteur, l'élaboration des budgets publics et la réalisation des investissements. Ainsi il a manqué une solide planification sectorielle dans les ministères techniques en charge des infrastructures afin de garantir que la construction des nouveaux actifs critiques démarre assez tôt pour qu'ils soient prêts lorsqu'on aura besoin d'eux. Trop souvent négligée ou réduite à peu de chose au cours des efforts de restructuration du secteur, la planification est une fonction sectorielle cruciale.

Il était essentiel de rétablir cette capacité vitale de planification au sein des ministères techniques et d'élaborer des méthodes techniques sûres pour identifier et sélectionner les projets d'infrastructure. Un filtrage plus rigoureux des projets peut garantir que les investissements d'infrastructure soient sélectionnés en fonction des rendements attendus et correctement séquencés et synchronisés les uns avec les autres, ainsi qu'avec les plans de développement plus larges, de manière à maximiser les synergies et à éviter de coûteux goulets d'étranglement.

Les stratégies sectorielles constituent des réponses à cette problématique de cohérence des projets à réaliser, et le fait que les différents processus engagés pour leur élaboration (à l'exception de celui relatif au développement urbain) n'aient pas atteint le point final sanctionné par la publication d'une déclaration de politique, interpelle sur leurs contenus, leurs contraintes et implications, et les difficultés (techniques et financières) inhérentes auxdits processus.

### **= Rôle et pertinence des régulateurs =**

Avec la crise économique des années 80, l'État du Cameroun ne pouvant plus supporter les charges liées aux entreprises publiques qu'il avait dans son portefeuille, s'est désengagé de leur capital, en favorisant l'entrée du secteur privé. Dans le but toutefois d'améliorer l'efficacité de gestion et la qualité du service rendu, diverses réglementations ont alors été adoptées pour régir et réguler le fonctionnement du marché dans l'intérêt général.

Sont ainsi créées, des structures qui participent de l'option de régulation de certains domaines du secteur des infrastructures.

Sous l'appellation d'Autorités ou d'Agences de régulation, ces entités nouvelles viennent enrichir le paysage juridique et réglementaire. Il s'agit notamment des entités suivantes :

- ARSEL (Agence de Régulation du Secteur de l'Electricité) dans le sous-secteur ENERGIE,
- APN (Agence Portuaire Nationale) dans le sous-secteur TRANSPORTS, et plus précisément le domaine des PORTS,
- ART (Agence de Régulation des Télécommunications) pour le sous-secteur TIC,
- ARMP (Agence de Régulations des Marchés Publics),
- Etc.

85

En procédant à la réforme de ces secteurs, le gouvernement camerounais avait pour but de séparer les activités de production, de gestion et de réglementation dévolues aux opérateurs et aux agences de régulation, de celles de qui relèvent désormais du domaine de l'Etat, à savoir définir la politique générale. Il s'agissait également de libéraliser l'économie et de l'ouverture à la concurrence pour améliorer la qualité du service, et améliorer l'efficacité des entreprises.

Cependant, après plus d'une dizaine d'années d'existence, il subsiste certaines difficultés liées à la confusion des rôles dévolus aux différents acteurs par les différentes réformes, au déficit d'information et de partage de celle-ci, et aux lacunes réglementaires.

A ces difficultés fondamentales, se greffent des préoccupations en termes de ressources humaines et financières et de savoir-faire.

La qualité insuffisante des ressources humaines (qualification de base inappropriée, expérience insuffisante) chargées de la réglementation et de la régulation, l'absence ou l'insuffisance du contrôle et des moyens de contrôle entravent sérieusement les efforts entrepris pour améliorer la compétitivité des secteurs productifs.

### **= Capacités des acteurs et qualité des réalisations =**

La capacité des entreprises du secteur des infrastructures, tous domaines confondus, est marquée par de grandes disparités aux plans technique, matériel et financier. Cet état de fait impacte négativement sur le niveau de qualité des réalisations dans le secteur.

Quelques observations générales permettent de qualifier la capacité du secteur privé dans la réalisation des projets d'infrastructures :

- les PME connaissent encore certaines faiblesses tant dans leur management, que dans leurs ressources humaines, matérielles que financières ;
- les bureaux d'ingénierie se retrouvent bien souvent dans des situations ambiguës de juge et partie pour pallier aux déficiences des PME ;
- les moyens matériels sont globalement insuffisants, avec d'énormes difficultés pour la constitution d'un parc de matériels, la location de matériels de génie civil par exemple, et la maintenance des équipements des entreprises ;
- la faible capacité et le manque d'information des entreprises en matière de questions financières (approche globale du financement, recherche de financement) ;
- le manque de confiance et d'accompagnement des institutions bancaires ;
- la lourdeur des garanties et cautions exigées par les marchés publics (garantie de soumission, caution d'avance de démarrage ou de bonne fin) et des contre-garanties demandées par les banques ;
- la lenteur de paiement par l'Administration et même certains bailleurs de fonds (à l'instar de la BAD) des prestations et travaux réalisés, sans oublier le difficile remboursement de la TVA.

Globalement, on relève dans le secteur des infrastructures, une insuffisance qualitative et quantitative des ressources humaines qui provient d'un système de formation parfois déficient, d'un système de placement et de recrutement déficient, d'une faible représentativité de la gent féminine, ...

86

Dans l'Administration, cette situation est aggravée par de mauvaises conditions de travail, qui pourraient être à l'origine des retards enregistrés par celle-ci dans la prise de décisions ou la validation/sanction de certains faits portés à son attention, pénalisant par là-même la bonne réalisation des projets.

#### **= Disponibilité de l'information et cohérence des données =**

Une des grandes difficultés pour la bonne maîtrise du développement du secteur des infrastructures, a trait aux informations et données relatives aux différents projets engagés ou envisagés.

Dans bien des domaines, les informations sont biaisées ou inexistantes du fait de la multiplicité des donneurs d'ordre (divers maîtres d'ouvrages publics, sociétés privées et particuliers).

Concernant les différents indicateurs retenus dans les programmes et actions des Projets de Performance des Administrations 2013 (PPA 2013), les constats suivants ont été formulés :

- ⊗ La plupart des indicateurs ne sont pas caractérisés, c'est à dire que la compréhension de l'indicateur n'est pas univoque. Ainsi, d'une année à l'autre, les réalisations de l'indicateur pourraient changer du fait de cette compréhension non univoque ;
- ⊗ Les données produites dans certaines administrations sont incohérentes avec celles du système Statistique National. Le risque est alors que des indicateurs incohérents avec la Statistique Officielle soient soumis à la validation de la représentation nationale dans le cadre de la loi des règlements ;
- ⊗ Les enquêtes permettant de renseigner certains indicateurs ne sont pas annuelles ;

- ⊗ Certaines administrations n'associent pas leurs services statistiques au cadre d'évaluation de leurs performances ;
- ⊗ Beaucoup d'indicateurs ne sont pas SMART ;
- ⊗ La plupart des administrations n'ont pas mis en place des dispositifs statistiques à même de renseigner tous les indicateurs retenus dans les PPA ;
- ⊗ Les calendriers de production des données pour certains indicateurs ne sont pas cohérents avec celui du budget. Dans ces cas, bien que des dispositifs de production statistiques soient mis en place, ils ne profitent pas à l'évaluation de la performance dans le cadre du budget programme ; et
- ⊗ Certains indicateurs n'adressent pas toute la mesure de l'objectif du programme ou de l'action.

En fait, ces constats peuvent être directement adressés aux ministères sectoriels, avec certaines nuances comme suit :

- Concernant le MINTP, il s'est doté des dispositifs devant permettre de renseigner tous ses indicateurs même si son système d'évaluation base engagement peine à saisir les ressources logés à la CAA ou au Fonds Routier ; cependant les indicateurs adressent essentiellement la mise à disposition des infrastructures et n'interrogent pas le coût de revient, la qualité et l'utilisation qui en est faite ;
- Concernant le MINT, la nécessité de ne retenir qu'un indicateur par programme et action l'a conduit à retenir des indicateurs très génériques qui ne traduisent pas véritablement l'ensemble de la réalité des projets ; de nombreuses données existent dans les structures qui assurent les services de transports (CAMRAIL, ADC, CAMAIR-CO, PAD) mais ne sont pas remontées aux services centraux ; les données du trafic air (nombre de vol, nombre de passagers, volume fret), rail (nombre de passagers, volume fret) et voitures (nombre de voitures, nombre de nouvelles immatriculations) sont parcellaires ;
- Concernant le MINEE, le mécanisme de remontée des informations des producteurs et des distributeurs d'eau et d'électricité (AES-Sonel, CDE, CAMWATER) n'est pas suffisamment fluide ;
- Concernant le MINPOSTEL, et concernant le domaine des TIC, il n'y a pas d'indicateurs qui adressent l'utilisation des capacités installées et la qualité des services offerts ;
- Concernant le MINHDU, le dispositif de collecte et de remontée des données depuis les CTD n'est pas suffisamment efficace pour un bon renseignement des indicateurs ; et les indicateurs sur la construction des logements sociaux adressent uniquement ceux construits par l'Etat ou par ses partenaires identifiés.

## B. ANALYSE CRITIQUE DU SECTEUR

Avant de poser un regard critique sur les différents sous-secteurs, il est important de jeter un regard critique d'ensemble sur le secteur des infrastructures.

### Aperçu d'ordre général sur le secteur

D'un point de vue stratégique, les infrastructures sont d'une importance capitale, car :

- elles sont indispensables pour permettre au Cameroun et à l'Afrique de percer sur les marchés mondiaux ;
- elles sont essentielles pour le développement humain, y compris pour la prestation des services d'éducation et de santé aux populations pauvres ;
- elles sont décisives pour la croissance économique, l'aménagement des territoires, l'amélioration du cadre de vie et la réduction de la pauvreté.
- elles sont enfin décisives pour permettre de booster l'intégration sous-régionale en fluidifiant la circulation des biens et des personnes à travers les corridors transfrontaliers.

Quelques remarques d'ordre général, et concernant à la fois l'Afrique et le Cameroun, peuvent également être faites concernant le secteur des infrastructures :

- ⇒ L'Afrique consacre 43 milliards de dollars par an en termes de financements des infrastructures mais le déficit est encore de 50 milliards de dollars par an sur une longue période. En effet, l'Union Africaine à travers le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) sur la période 2011-2040, prévoit un investissement de l'ordre de 68 milliards de dollars US dans les domaines des transports, TIC, énergie, et eau.
- ⇒ Le Pool Energétique d'Afrique Centrale (PEAC) ambitionne de réaliser 14 Projets Intégrateurs Prioritaires (PIP) et 15 Projets Pilote d'Electrification Rurale (PPER).
- ⇒ Le Cameroun possède un réseau d'infrastructures très faible, et, par conséquent, les usagers payent parfois deux fois plus cher pour avoir accès aux services, à cause du renchérissement des coûts de transports.
- ⇒ De plus, les besoins en équipements publics et en infrastructures s'accroissent dans le pays, au niveau national comme au niveau local.
- ⇒ L'état des infrastructures au Cameroun et en Afrique sub-saharienne freine la croissance économique des pays de 2% chaque année et limite la productivité des entreprises jusqu'à 40% selon un rapport de la Banque Mondiale. De 2002 à 2009, le produit intérieur brut (PIB) du Cameroun a cru d'environ 3 % par an. Cette performance économique reste inférieure au seuil des 7% nécessaires pour avoir un impact significatif sur la réduction de la pauvreté, ainsi qu'au taux de croissance moyen de 6,2 % de l'Afrique subsaharienne.

Entre 2000 et 2005, la contribution globale des télécommunications, de l'électricité, et des routes à la croissance par habitant du Cameroun a été de 0,05 point de pourcentage. D'après le rapport **AFRICA INFRASTRUCTURE COUNTRY DIAGNOSIS 2011**, si le Cameroun améliore son infrastructure jusqu'au niveau de celle des pays à revenu intermédiaire de l'Afrique subsaharienne, sa croissance par habitant pourrait être accrue d'un maximum de 3,3 points de pourcentage.

- ⇒ Ce déficit en infrastructures pourrait être atténué par des gains en efficience dans le choix des projets et programmes à mettre en œuvre : de nombreux investissements semblent



inefficaces.

- ⇒ L'énergie est un des plus importants défis à relever. Au Cameroun, la demande d'électricité du secteur public (clients basse tension et moyenne tension), qui augmente en moyenne de 6 % par an est estimée à 4.700 GWh (soit une puissance de l'ordre de 842 MW) en 2015 ; puis à 7.600 GWh (soit une puissance de 1.370 MW) en 2025.

La demande industrielle quant à elle, très fortement conditionnée par les besoins d'énergie de l'industrie d'aluminium, s'établit actuellement autour de 1.315 GWh (soit une puissance de 150 MW). Il s'agira à l'horizon 2020 de porter les capacités de production du pays à 3.000 MW. Le coût global de ce programme sur dix ans se chiffre à près de 5.853 milliards de francs CFA pour les ouvrages de production et de transport d'électricité par grands réseaux et 663 milliards de francs CFA pour le programme d'électrification rurale.

- ⇒ La bonne distribution spatiale de l'activité économique représente également un défi pour le développement des infrastructures :

Le besoin en infrastructures est devenu une demande sociale, or la réponse aux besoins d'ordre social est devenue une priorité pour les gouvernements en l'occurrence l'urbanisation des villes, l'adduction en eau potable, la fourniture d'énergie, etc.

- ⇒ Un rapport de la Banque Mondiale (2006) a démontré que pour atteindre le taux de croissance de 7% nécessaire pour réduire de moitié la pauvreté, l'Afrique devait investir 5% du PIB dans l'infrastructure et consacrer encore 4% supplémentaires aux activités d'exploitation et d'entretien de cette infrastructure.
- ⇒ Les besoins annuels pour la prochaine décennie en Afrique, s'élèvent à 15% du PIB (dont la moitié pour l'Énergie), soit un taux comparable à celui de la Chine au cours de la dernière décennie.
- ⇒ Le Cameroun lui s'est engagé dans une politique des grandes réalisations dans le secteur des infrastructures et pour ce faire à décider de relever progressivement de 20 à 30% (à l'horizon 2020) la part de l'investissement public dans les dépenses totales de l'État, d'affecter des ressources massives aux grands projets afin de trancher avec le saupoudrage généralisé de l'investissement public, de procéder à des allègements importants sur les procédures de passation des marchés et d'élargir les options de politique économique en activant notamment toutes les possibilités d'usage de la politique monétaire.
- ⇒ Naturellement, les investissements importants créent des tensions de trésorerie pour les États.

89

Le moteur pour la croissance économique est l'accès à des services infrastructurels de qualité. L'état médiocre de l'infrastructure est un obstacle majeur pour la croissance du Cameroun. Par exemple, entre 2000 et 2005, des avancées dans les technologies de l'information et de la communication ont contribué à hauteur de 1,26 point de pourcentage à la croissance par habitant du Cameroun, tandis que les carences de l'infrastructure énergétique lui coûtaient 0,28 point de pourcentage.

Si le Cameroun parvenait à porter son infrastructure au niveau des pays africains à revenu intermédiaire, l'impact sur la croissance pourrait être de l'ordre de 3,3 points de pourcentage.

## TRANSPORTS

Le Cameroun est un pays de transit pour les pays enclavés d'Afrique centrale que sont le Tchad et la RCA. Malheureusement, l'état de la qualité des routes et les performances de la logistique l'empêchent de jouer ce rôle avec efficacité, en gonflant les coûts et en allongeant les délais des

cargaisons destinées à l'intérieur des terres, à la République centrafricaine et au Tchad. Bien qu'il ait mis en place un solide système pour le financement de l'entretien des routes, avec une taxe sur le carburant voisine du niveau optimal, la conversion de ces ressources en un programme de maintenance efficace est assez difficile. Le financement de la réhabilitation des routes reste insuffisant.

En fait, les connexions entre les différents modes de transport (routier, portuaire, aéroportuaire, ferroviaire) ne fonctionnent pas efficacement au Cameroun et les services logistiques entament tout juste leur développement. Cette situation provoque des retards significatifs et des coûts élevés dans le trafic international de marchandises. Pour les pays enclavés, il s'agit d'un problème multinational dont les effets se font sentir au niveau régional le long des couloirs de transit.

Il est tout autant vrai que les modes de transport autres que la route sont assez peu développés. En effet, le relief très irrégulier du Cameroun se prête mal, par exemple, à la navigation fluviale ainsi qu'à une extension aisée du réseau ferroviaire. Ainsi :

- en matière d'infrastructures de transport fluvial, le seul port fluvial du pays reste celui de Garoua qui est en veilleuse depuis la désertion du trafic généré par la SODECOTON ;
- en matière de transport aérien, l'infrastructure existante bien que vieillissante connaît un début de réhabilitation et de mise aux normes OACI, du moins pour les sept aéroports concédés aux ADC. Toutefois, ce concessionnaire nécessite le concours de l'Etat et des bailleurs de fonds pour poursuivre ce vaste programme gouvernemental de réhabilitation et modernisation des aéroports du Cameroun, au regard des fonds importants à mobiliser.
- en matière d'infrastructure ferroviaire, son étendue se limite à une partie très restreinte du territoire national (0,27Km/100Km<sup>2</sup>), sur le seul axe Douala - Ngaoundéré.

C'est donc, par défaut, le transport routier qui est appelé à combler toutes les insuffisances infrastructurelles de l'ensemble des modes de transport. De plus, il les complète naturellement car la route constitue souvent le seul moyen d'accès dans certaines zones : par la route, on accède partout, les passagers et le fret déchargés au niveau des aéroports, des ports et des gares ferroviaires empruntent la route pour continuer leur trajet.

90

Mais le fait que le volet transport routier est opéré en grande partie par des opérateurs du secteur informel peu professionnalisés, il est relativement coûteux. Cela induit des surcharges, de l'insécurité routière et des dégradations précoces du réseau.

## **ENERGIE**

Des problèmes chroniques d'électricité affectent le Cameroun et pèsent lourdement sur sa croissance économique et sa productivité.

L'offre énergétique reste coûteuse et peu fiable. Le Cameroun doit accélérer le développement de certains de ses principaux projets de construction de barrages et de sites hydroélectriques, ce qui améliorerait grandement la situation énergétique intérieure et permettrait au Cameroun de jouer le rôle d'exportateur d'énergie électrique.

## **EAU ET ASSAINISSEMENT**

Le Cameroun possède des ressources en eau similaires à celles de bien des pays des autres continents, mais l'exploitation qu'il en fait pour son développement est beaucoup moins importante. Le potentiel hydrologique est faiblement exploité, et un pourcentage encore trop élevé de Camerounais n'ont pas accès à une source d'eau potable.

Sans un développement substantiel des infrastructures hydrauliques (pour stocker l'eau), l'économie camerounaise continuera à être vulnérable face aux sécheresses et aux inondations.

Certaines ressources en eau sont difficiles à gérer efficacement du fait que les cours d'eau

traversent les frontières des pays voisins, ce qui rend la coopération internationale dans le domaine de l'eau essentielle (CICOS).

Bon nombre de Camerounais se passent de tout type d'installation sanitaire et une bonne partie de la population utilise les latrines les plus élémentaires avec une protection sanitaire minimale.

La dépense actuelle en distribution d'eau et systèmes d'assainissement est bien trop insuffisante et le Cameroun n'atteindra pas l'Objectif du Millénaire pour le développement dans le domaine de l'accès à l'eau salubre.

### TIC

Grâce à la libéralisation des marchés qui a conduit à un investissement privé massif dans les nouveaux réseaux mobiles, le Cameroun a connu une révolution considérable dans le secteur TIC qui a favorisé la croissance économique. Le marché mobile n'a pas encore atteint tout son potentiel en raison des obstacles réglementaires encore en place.

Si le secteur de la téléphonie mobile devient donc concurrentiel par la présence de quatre opérateurs, il ne se traduit pas par une véritable amélioration qualitative du service. De plus, malgré que le Cameroun soit raccordé à deux câbles sous-marins, l'accès des populations au service internet reste faible.

Dans les autres filières, tels les services de lignes fixes et de large bande, il reste d'importants défis à relever.

## Difficultés liées au secteur

91

### = Retard dans le développement des infrastructures au Cameroun =

L'état des infrastructures est un handicap pour les affaires au Cameroun, de même que les lenteurs administratives et les problèmes de gouvernance. Ainsi, le Cameroun se classe 168<sup>e</sup> sur 189 au classement **DOING BUSINESS 2014** de la Banque mondiale (perdant six places par rapport à 2013).

Pour relever ses défis infrastructurels, le Cameroun devrait dépenser de manière soutenue 740 milliards de FCFA par an pendant la décennie à venir. Plus de deux tiers de la dépense requise (548 milliards de FCFA) concernent des investissements en capital, et le tiers restant l'exploitation et la maintenance. Près du tiers des besoins totaux de financement est relatif au secteur de l'énergie, suivi par l'alimentation en eau et l'assainissement. L'effort que devrait déployer le Cameroun pour répondre à ses besoins infrastructurels équivaut à 8,9 % de son produit intérieur brut (PIB), nettement moins que la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne (14,5 %) d'après le rapport **AFRICA INFRASTRUCTURE COUNTRY DIAGNOSTIC 2011**.

Le Cameroun dépense déjà environ 450 milliards FCFA (930 millions de dollars EU) dans son infrastructure en général, soit 5,6 % de son PIB. À peu près la moitié est destinée aux dépenses d'exploitation et maintenance (490 millions de dollars EU). Le secteur des transports bénéficie de la part de financement la plus élevée (273 millions de dollars EU par an), suivi de près par le secteur énergétique (258 millions de dollars EU).

Environ la moitié de la dépense camerounaise est financée par le secteur public. Environ 586 millions de dollars EU sont actuellement perdus à cause d'inefficacités de différentes natures. Le responsable le plus important est de loin le secteur de l'énergie, qui perd chaque année 487 millions de dollars EU à cause de la forte sous-tarifcation de l'énergie et de pertes massives dans la distribution. Selon, le rapport **AFRICA INFRASTRUCTURE COUNTRY DIAGNOSTIC (2009)**, le Cameroun pourrait atteindre ses objectifs de dépense en 13 ans, simplement en éliminant les inefficacités.

Et pourtant, le Cameroun de par sa position géographique favorable, pourrait être un hub pour le passage des personnes et des marchandises vers les pays de la sous-région de la CEMAC. Les carences dans l'entretien des routes et la faiblesse du linéaire bitumé, dans le fonctionnement des aéroports et aérodromes, de même que le chemin de fer trop peu développé, ne permettent pas de jouer pleinement ce rôle.

Outre les problèmes d'offre énergétiques abordés ci-après, dans certaines régions du Cameroun, comme l'Extrême-Nord, l'accès à l'eau potable est encore un luxe.

Pour ce qui est des TIC, elles rentrent progressivement dans le quotidien des camerounais, mais l'accès aux produits des TIC est encore onéreux pour la majorité d'entre eux.

L'absence de services de base au sein de nos villes favorise une urbanisation anarchique avec des conséquences sur leur aspect physique et au sein des populations.

Conséquence de tout cela, le Cameroun, pourrait ne pas être au rendez-vous des objectifs fixés pour 2035, et ceci à cause du **retard considérable pris dans le développement du secteur des infrastructures**.

### **= Impact négatif du retard de développement des infrastructures sur la productivité du secteur industriel =**

Les données des enquêtes auprès des entreprises indiquent que les contraintes infrastructurelles sont responsables d'environ 42 % de l'écart de productivité.

A titre d'exemple, l'offre énergétique au Cameroun est problématique. Les entreprises ont subi environ 128 coupures de courant de 4 heures chacune en 2009, soit près du double de la moyenne des pays à revenu intermédiaire. En moyenne, ces pannes représentent un total de 16 jours par an (Banque Mondiale 2009). Pour lutter contre l'irrégularité de l'approvisionnement, de nombreuses entreprises produisent leur propre courant. L'auto-génération représente pas moins de 31 % de la capacité installée du pays. La demande non satisfaite d'électricité avoisine 241 gigawattheures et devrait augmenter progressivement en raison de la croissance de la demande intérieure (Banque mondiale et SFI 2010).

Les enquêtes sur le climat de l'investissement de 2007 ont permis d'établir que le manque de fiabilité de l'approvisionnement électrique était une des cinq principales contraintes des activités économiques. Près de 67 % des entreprises ont signalé que l'électricité était une entrave majeure pour leurs affaires, un pourcentage semblable à celui des États fragiles mais pire que les moyennes observées dans les pays à revenu intermédiaire et les pays riches en ressources d'Afrique.

### **= Part d'investissement dans le budget public relativement faible =**

La réalisation de ses objectifs infrastructurels indicatifs coûterait au Cameroun environ 730 milliards FCFA (1,5 milliards de dollars EU) par an pendant dix ans. Les dépenses d'investissement représenteraient 74 % de ce montant. Les secteurs de l'eau et de l'électricité sont ceux ayant les plus grands besoins de dépense.

Le Cameroun consacre déjà des sommes non négligeables (450 milliards FCFA) à la satisfaction de ses besoins infrastructurels en général, sachant qu'environ 47 % de ce total est destiné aux dépenses d'investissements et 53 % aux dépenses d'exploitation. Ces dernières sont entièrement couvertes par les ressources budgétaires et les paiements des usagers. Pour ce qui est du budget 2014, se situant à 3.312 milliards FCFA, 1.000 milliards sont déjà consacrés notamment à l'énergie, l'agriculture, les infrastructures et les mines, sans oublier l'encadrement de la jeunesse et l'accompagnement des petites et moyennes entreprises. On note ainsi que les dépenses d'investissement enregistrent une augmentation de 43 milliards de francs par rapport au budget 2013.

Au Cameroun, les dépenses actuellement consacrées à l'infrastructure représentent environ 5,6 % du PIB, un peu moins que les dépenses moyennes consacrées par les autres pays riches en ressources naturelles. Par rapport à son groupe de pairs, le Cameroun dépend plus des dépenses publiques pour le financement du sous-secteur des TIC que pour les autres sous-secteurs.

En termes budgétaires, et prenant en compte les disponibilités budgétaires réellement accordées aux ministères sectoriels, les tableaux et graphes ci-après donnent un aperçu sur la répartition par sous-secteurs, de l'évolution du Budget de l'investissement Public du Cameroun.

**Tableau 7 :** Répartition par sous-secteurs de l'évolution du Budget d'Investissement Public alloué au Secteur des Infrastructures entre 2009 et 2013 (en milliards de FCFA)

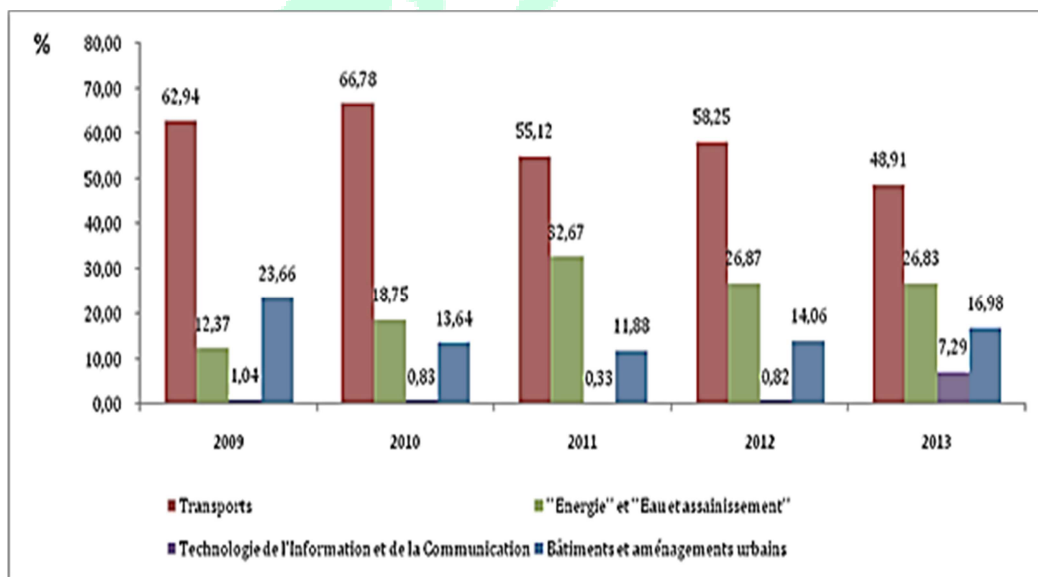
Sous-secteur	2009	2010	2011 <sup>(1)</sup>	2012	2013 <sup>(2)</sup>
Transports	121 108	140 081	149 262	171 500	186 500
Energie	23 800	39 339	88 450	79 125	102 300
Eau et assainissement <sup>(3)</sup>					
Technologie de l'Information et de la Communication	2 000	1 737	900	2 400	27 800
Bâtiments et aménagements urbains	45 522	28 609	32 164	41 400	64 749
<b>Ensemble Secteur</b>	<b>192 430</b>	<b>209 766</b>	<b>270 776</b>	<b>294 425</b>	<b>381 349</b>

<sup>(1)</sup> Au 30 septembre 2011 ;

<sup>(2)</sup> Données non validées ;

<sup>(3)</sup> Seuls les financements portant sur l'assainissement liquide y sont pris en compte. Les financements relevant de l'assainissement solide sont inclus dans ceux du sous-secteur Bâtiments et aménagements urbains.

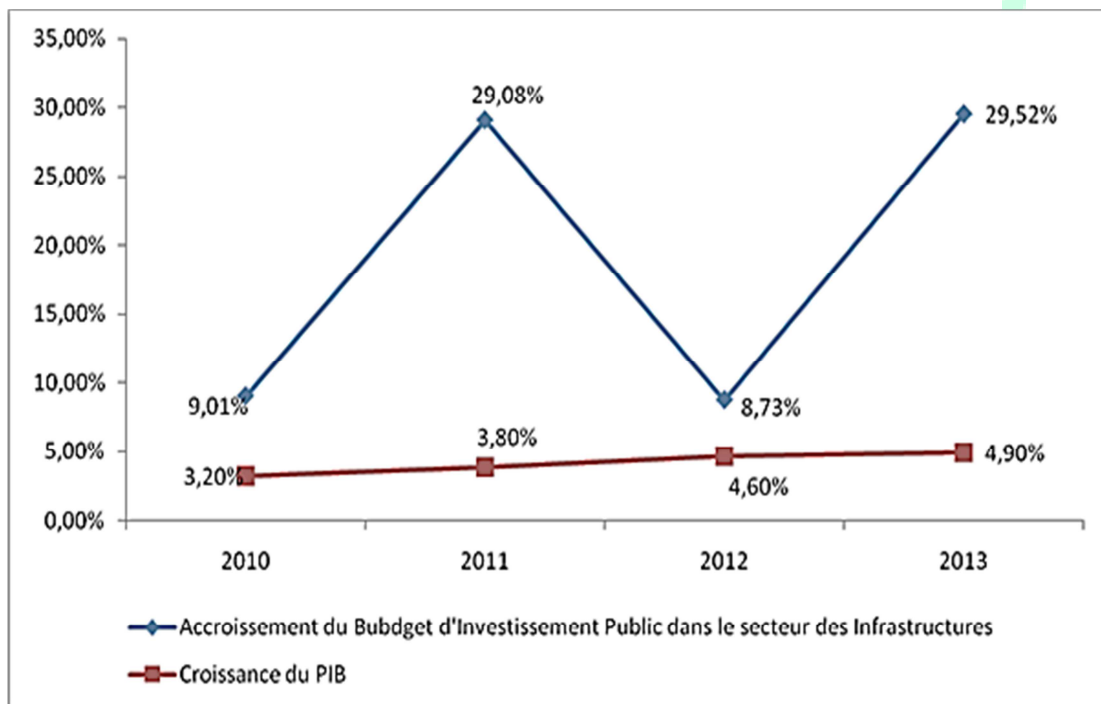
**Graphique 1 :** Part (en %) de financement public par sous-secteur alloué au secteur des infrastructures sur la période 2009-2013



Source : MINEPAT/DPIP

Les projets d'infrastructures constituent une part importante du niveau du BIP compte tenu du montant enregistré chaque année pour la réalisation des différents travaux (une moyenne annuelle de 270 milliards de FCFA sur la période 2009-2013). Par ailleurs, la réalisation des infrastructures de transports constitue l'essentiel des travaux d'infrastructures (en moyenne 58,4 %) tandis que ceux relevant des TIC sont restés modestes sur la même période (2,06 %). Des raisons peuvent être attribuées au fait que le sous-secteur des TIC n'a pas un impact très significatif sur la croissance économique par rapport aux autres sous-secteurs, du fait de la trop forte influence des entreprises privées opérant dans le sous-secteur TIC.

**Graphique 2 :** Evolution comparée de la croissance des financements publics alloués au Secteur des Infrastructures et la croissance du PIB entre 2010 et 2013



Source : MINEPAT/DPIP

Au vu notamment des éléments indiqués ci-dessus, l'on pourrait établir le tableau ci-après :

FORCES	FAIBLESSES
1- Code des investissements 2- Loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 portant nouveau Régime Financier de l'Etat	1- Insuffisance des financements 2- Problème de production et de fourniture d'énergie 3- Part des Infrastructures dans le budget d'investissement global insuffisant 4- Faible climat des affaires 5- Qualité des réalisations
OPPORTUNITES	MENACES
1- Programmes d'intégration régionale de développement des infrastructures 2- Organisation de la CAN 2019 3- Position géographique du Cameroun (zone de passage pour certains pays de la CEMAC)	1- Insécurité transfrontalière 2- Forte poussée démographique 3- Accord de partenariat économique 4- Déficit du compte courant 5- Mauvaise coordination entre les acteurs 6- Lourdeur des procédures

S'il fallait faire ressortir un principal et unique problème pour le secteur des infrastructures, ce pourrait être :

**FAIBLESSE DES INVESTISSEMENTS DANS LE SECTEUR DES INFRASTRUCTURES**

*Pour traduire la faiblesse des investissements en exemple concret, le MINTP, dans son Rapport Annuel de Performance pour l'année 2013, mentionne que « l'objectif de développement du réseau routier mentionné dans le DSCE partait de l'hypothèse budgétaire que la part du budget alloué au MINTP passerait de 8% de l'enveloppe globale en 2009, à plus de 12% en 2013. Malheureusement cette enveloppe reste stable autour de 8,1%. La cible fixée par le DSCE ne peut donc être atteinte ! »*

Dans une déclinaison « arbre à problèmes », cela donnerait le graphe ci-après.

## SECTEUR INFRASTRUCTURES

Atteinte hypothétique des objectifs de la vision 2035





## C. ANALYSE CRITIQUE PAR SOUS-SECTEUR

### TRANSPORTS

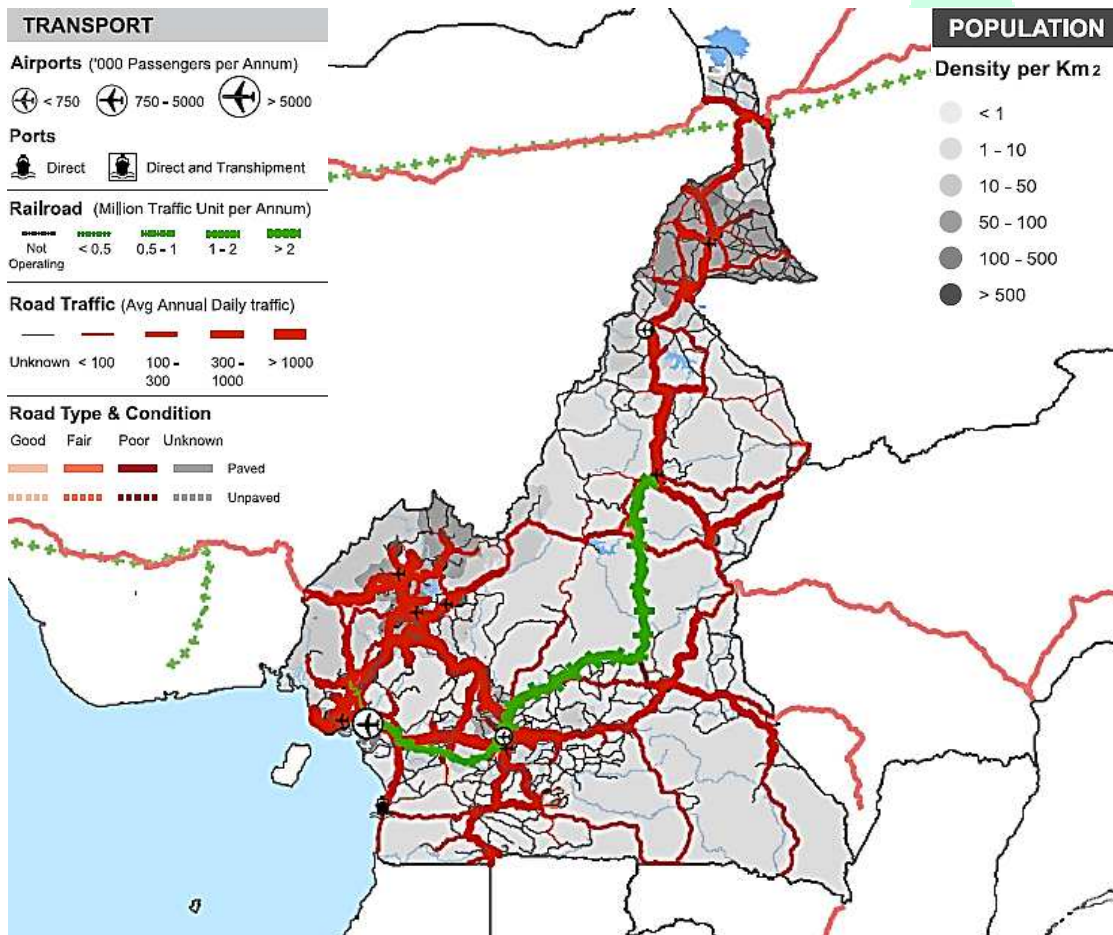


Figure 1 (source AICD, 2009)

#### = Identification des problèmes =

Le sous-secteur des transports est un des secteurs essentiels de l'économie nationale, capable de générer d'énormes flux financiers. Il devrait également entraîner de nombreux investissements permettant d'améliorer l'état des infrastructures existantes.

A la réalité, peu d'investissements d'envergure ont été réalisés dans le secteur. D'énormes problèmes subsistent pour le transport des biens et des personnes. Ceci conduit à de nouvelles formes de transport se substituant au mode conventionnel, avec pour seul but de répondre au déficit de l'offre de transport : ainsi en est-il du transport à moto et des bus dits « cargo », objets de multiples accidents.

L'amélioration de l'état des corridors routiers faciliterait et accroîtrait les échanges avec les pays voisins, dynamisant ainsi la croissance économique non seulement au Cameroun mais aussi dans les pays enclavés tels que le Tchad et la République centrafricaine.

Le système des transports ne joue donc plus véritablement le rôle que l'on attend de lui à savoir, un des moteurs de l'économie nationale.

Et pourtant, grâce à sa position stratégique au cœur du Golfe de Guinée, le Cameroun est une plaque tournante naturelle et incontournable de la région. Mais à l'analyse, il ne tire pas pleinement avantage de cette situation. Bien des raisons peuvent expliquer cet état de fait, et parmi celles-ci, se retrouvent le faible réseau de transport, le mauvais entretien du réseau de transport et la faible intégration multimodale des transports.

## 1- Faible réseau de transport

Le Cameroun dans son ensemble a un réseau de transport de faible densité, que ce soit pour le terrestre, l'aérien que le portuaire.

### *Infrastructures du réseau de transport insuffisantes*

a) Pour ce qui est du transport terrestre et notamment du réseau routier, le Cameroun compte à peu près 72 kilomètres de routes pour 1.000 km<sup>2</sup>, avec une superficie globale du pays de 475.442 km<sup>2</sup>. Cette densité est inférieure à celle des pays à revenus intermédiaires du continent, qui se situe à 318 kilomètres pour 1.000 km<sup>2</sup>.

Les routes secondaires ou principales sont utilisées de façon permanente, mais pour la plupart la circulation n'est facilitée qu'en saison sèche. Ces dernières années, le réseau routier a été considérablement développé. 34.000 km de routes, dont environ 5.000 km bitumés qui font partie du réseau prioritaire bitumée et sont dégradées par les intempéries ou les surcharges des poids lourds. La caractéristique globale de ce réseau est qu'il est assez disparate suivant les régions qui comptent également 10.000 km de routes en terre faisant partie du réseau prioritaire non bitumé. Sur les axes principaux se greffent des voies linéaires, ou encore des circuits à valeur économique ou stratégique (Ring road, régions cacaoyères, pays Bamiléké). De grands axes relient le Cameroun à certains pays voisins. Notamment les quatre corridors : Douala-Bangui, Douala-Ndjamen, Pointe Noire-Brazzaville-Bangui et Nouakchott-Ndjamen.

Le réseau rural prioritaire compte quant à lui près de 97.000 km de routes.

Le réseau routier interurbain du Cameroun qui est de la compétence du MINTP compte 97.121 Km de routes. Il est réparti en quatre principales catégories administratives à savoir : les routes nationales (environ 7.013 km), les routes provinciales (5.443 km), les routes départementales (environ 7.265 km), les routes rurales (environ 72.526 km, dont 12.338 km prioritaires et le reste classé non prioritaire), et environ 5.000 km de routes en terre non classées.

b) Pour ce qui est du réseau du chemin de fer, il se résume essentiellement à la ligne de chemin de fer Douala-Yaoundé-Ngaoundéré longue de 1.104 km. Le chemin de fer est le moyen le plus utilisé pour le transport des personnes entre le nord et le sud du pays. Il est également fortement utilisé pour l'acheminement des marchandises entre ces deux pôles, ainsi que vers le Port de Douala. Le trafic ferroviaire représente à peu près 1.830.000 tonnes de marchandises en 2003. Le trafic de passagers lui était de 1.108.000 la même année. (CAMRAIL)

c) Pour ce qui est du transport aérien, Le Cameroun dispose de 15 aéroports ouverts à la navigation aérienne publique dont quatre aéroports ouverts au trafic international à Douala, Yaoundé-Nsimalen, Garoua et Maroua et qui sont effectivement fonctionnels. Les autres sont complètement à l'abandon. Le transport aérien camerounais réalise en 2002 un trafic de passagers total de 944.484 passagers dont 55% sur l'international et 18% en transit. Le transport aérien camerounais réalise en 2002 un trafic marchandise total de 19.758 tonnes dont 93% sur l'international (Source ADC).

d) Pour ce qui est du transport maritime, le Cameroun compte 03 ports maritimes (Douala, Limbe, Kribi) et un port fluvial (Garoua). Quatre-vingt-quinze pour cent (95%) des marchandises à destination ou en provenance du Cameroun transitent par le port de Douala.

#### Le mauvais état du réseau de transport

a) En dépit de financements disponibles pour la construction des routes, les activités de maintenance sont peu ou mal planifiées et ne parviennent pas à optimiser le cycle de vie des actifs routiers.

Plusieurs audits sur les contrats d'entretien routier financés par le Fonds Routier, révèlent qu'à peine la moitié d'entre eux sont jugés d'une qualité technique satisfaisante ou acceptable (Banque mondiale).

Ces carences dans l'entretien ont contribué à l'état relativement mauvais du réseau routier du Cameroun. L'état du réseau routier classé revêtu du pays est inférieur à celui des pays pairs, avec seulement 52% dans un bon état ou acceptable, contre 68% dans les pays africains riches en ressources et 82% dans les pays à revenus intermédiaires.

La qualité des routes constitue une entrave pour le secteur privé. Environ une entreprise camerounaise sur trois a identifié les routes comme un obstacle majeur pour la conduite des affaires, un peu plus que la moyenne des pays riches en ressources (30%), mais presque le double du niveau enregistré dans les pays à revenus intermédiaires (18%).

La qualité des tronçons des corridors régionaux essentiels laisse également à désirer, surtout comparée à celle des sections des pays voisins. Cette déficience empêche le transport efficace des personnes et des biens vers les pays enclavés. Les sections camerounaises des corridors Douala-Bangui, Pointe Noire-Brazzaville-Bangui et Douala-Ndjamen ne sont pas encore entièrement revêtues. Bien que certains tronçons du corridor Douala-Bangui soient en cours d'amélioration dans le cadre du programme de facilitation du transport et du transit de la CEMAC, environ 250 kilomètres sont traités avec un revêtement de surface au Cameroun (et une section de 210 kilomètres en République centrafricaine). La totalité de la section camerounaise du corridor Pointe Noire-Brazzaville-Bangui (308 km) n'est pas revêtue (tout comme les 1.000 kilomètres de la partie congolaise). Seuls 67% du corridor Douala-Ndjamen est revêtu. Cela signifie que ni la République Centrafricaine ni le Tchad ne peuvent avoir recours à ces corridors en toutes saisons pour leur accès à la mer.

De plus, seuls 48% du corridor Douala-Bangui, 21% du corridor Pointe Noire-Brazzaville-Bangui et 52% du corridor Douala-Ndjamen sont en bon état. Dans chacun de ces cas, le problème semble résider dans la négligence du Cameroun vis-à-vis de la qualité de ses routes. Seuls 30% du tronçon camerounais du corridor Douala-Bangui sont en bon état, contre 100% pour la section centrafricaine. De même, sur le corridor Pointe Noire-Brazzaville-Bangui, seuls 56% de la section camerounaise sont en bon état (et l'entièreté du tronçon congolais n'est pas en bon état), alors que 100% de la section centrafricaine sont en bon état. La totalité du corridor Douala-Ndjamen est située au Cameroun.

b) Pour ce qui est du chemin de fer, CAMRAIL, la société concessionnaire, a acquis de nouvelles locomotives pour faciliter le transport des personnes à destination de Douala et a commencé la réhabilitation des 175 kilomètres de la section la plus détériorée (Batchenga – Ka'a) sur une ligne longue de 1.104 kilomètres allant de Douala à Ngaoundéré.

c) Le Cameroun compte une quinzaine d'aéroports et aérodromes. Il est l'un des rares pays africains qui a réussi à attirer la participation du secteur privé dans son infrastructure de transport aérien. Entre 1993 et 2008, 7 des 14 aéroports du Cameroun ont été intégrés dans un contrat de gestion conjointe de 15 ans, prévoyant un partage des risques entre le secteur public et le secteur

privé. Le contrat était géré conjointement par Aéroports de Paris (34 %), l'État du Cameroun (24 %) et d'autres compagnies aériennes (42 %). Les vols sont pourtant assujettis au prélèvement de taxes diverses sur le prix payé par les voyageurs. Ainsi chaque passager international paye par voyage une taxe dont la partie constante est en moyenne de 45.500 FCFA à laquelle s'ajoute la TVA au taux de 19,25%. Et malgré cela, la plupart des aéroports camerounais sont dans un très mauvais de fonctionnement.

d) Le Port de Douala est la principale porte d'entrée et de sortie en termes de transport de marchandises pour le Cameroun et la plupart des pays enclavés de la sous-région. Et de ce fait, de nombreux problèmes logistiques se posent, notamment l'engorgement du terminal à conteneurs qui est devenu trop petit et nécessite un agrandissement de ses installations pour la gestion et l'exploitation des terminaux d'exportation spécialisés dans le vrac liquide.

Ensuite, il s'agit de désensabler le chenal du port de Douala, pour lui permettre d'accueillir de plus gros navires. A cet effet, le Cameroun s'est engagé dans un plan national directeur des ports pour la période 2008-2033. Ce plan est considéré comme une étape vers le développement du système portuaire du Cameroun, qui comprendra les installations portuaires existantes et un nouveau port en eau profonde (Kribi).

## 2- Mauvais entretien du réseau de transport

### *Insuffisance des ressources allouées à l'entretien du réseau de transport*

Les données des enquêtes auprès des ménages indiquent que 51% de la population rurale vit dans un rayon de deux kilomètres d'une route praticable en toutes saisons. Les dépenses du Cameroun sont nettement supérieures à la norme d'entretien, contrairement aux autres pays riches en ressources, comme le Tchad et le Nigeria qui y consacrent notoirement trop peu de fonds. Par ailleurs, les niveaux actuels des dépenses d'investissement se situent bien au-dessous des niveaux requis pour combler les retards de réhabilitation dans un délai raisonnable.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la situation est pratiquement la même que celle du domaine routier, avec un seul tronçon en activité (Douala-Yaoundé-Ngaoundéré), le reste du chemin de fer étant complétement délaissé (Douala-Mbanga-Nkongsamba, Ngoumou-Mbalmayo).

Pour ce qui est du transport aérien, la situation est presque la même que celle du domaine du chemin de fer, en dehors des aéroports fonctionnels trop peu nombreux (Douala, Yaoundé, Garoua, Maroua), le reste des aérodromes est abandonné ou en très mauvais état (Bafoussam, Bertoua); certains ont fait l'objet d'une réhabilitation a minima ponctuelle à la faveur de certains évènements de portée nationale (Tiko, Bamenda).

## 3- Faible intégration multimodale des transports

Grâce à sa position stratégique au cœur du Golfe de Guinée, le Cameroun est une plaque tournante naturelle de la région, avec le port de Douala comme entrée principale. De même que le chemin de fer, qui s'étend sur 1.100 kilomètres du Sud au Nord du Cameroun. Les corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamenas sont essentiels pour les pays enclavés et permettent une plus grande intégration commerciale au sein de la sous-région (CEMAC). Néanmoins, le secteur du transport au Cameroun souffre de l'absence d'une approche coordonnée du transport multimodal. Il consiste à agir sur l'ensemble de la chaîne de transport en l'améliorant par une mise en œuvre d'une simplification des procédures existantes, et une interconnexion physique. Le but étant de réduire les coûts et les délais en visant ainsi une amélioration de la qualité de la prestation de transport dans son ensemble.

Beaucoup des mouvements de passagers et de fret impliquent plus d'un mode de transport, avec pas mal de difficultés aux points d'interconnexion, souvent causés par une administration douanière corrompue ou des restrictions à l'entrée sur le marché du transport. Ce qui a pour conséquence de retarder les expéditions, et d'augmenter les coûts tout en freinant le développement des systèmes logistiques essentiels sur les marchés mondiaux actuels.

Les faiblesses sont dues en partie à une absence de connexion physique entre les modes de transport et d'infrastructure de transbordement, tant du point de vue institutionnel où la responsabilité des interconnexions n'est pas clairement attribuée à une agence en particulier, que du point de vue opérationnel, où son personnel exige des pots-de-vin, alors que l'Etat prélève déjà des taxes et des droits. Tout ceci ralentit les échanges et augmentent les coûts.

Les coûts élevés et les délais prolongés des échanges à destination et en provenance des pays enclavés sont dus à divers obstacles le long des corridors internationaux. Les coûts du transport terrestre et les temps de déplacement sur le corridor reliant le Cameroun au Tchad et à la République centrafricaine (Douala-Ndjamen et Douala-Bangui) sont parmi les plus élevés de l'Afrique subsaharienne.

Le coût du transport intérieur sur les corridors Douala-Bangui, Douala-Ndjamen et Pointe Noire-Brazzaville-Bangui absorbe jusqu'à 65% du coût total d'importation. Le transport des marchandises le long des corridors en Afrique centrale est deux fois plus cher qu'en Afrique australe, où les distances sont substantiellement plus longues. Le transport d'une tonne de fret coûte entre 230 et 650 dollars US sur les corridors en Afrique centrale, contre 120 à 270 dollars US en Afrique australe. En fait, les coûts de transport en Afrique centrale restent parmi les plus élevés de l'Afrique subsaharienne, entre 0,11 et 0,26 dollar US par tonne-kilomètre, contre 0,06 à 0,08 dollar US en Afrique de l'Ouest (Lomé-Ouagadougou et Cotonou-Niamey) et en Afrique orientale (Mombasa-Kigali et Mombasa-Kampala), et 0,05 à 0,06 dollar US en Afrique australe (Durban-Lusaka et Durban-Ndola).

La longueur des temps de déplacement le long des corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamen est principalement due aux retards dans le port de Douala, qui est exploité au maximum de sa capacité. En 2010, il fallait entre quatre semaines et deux mois pour transporter un conteneur de 40 pieds et 18 tonnes entre Douala et N'Djamen (Banque mondiale 2011). Les procédures portuaires sont responsables de la moitié du temps d'importation en République centrafricaine et au Tchad. Les longues procédures réglementaires de dédouanement et de contrôle technique représentent, quant à elles, environ un tiers de la durée totale du dédouanement.

Cette durée comprend le délai de passage portuaire et le temps de transport de la sortie du port à la destination finale selon qu'il passe par la route ou par le transport combiné rail-route. Il faut noter la difficulté d'évaluation des temps de transports par voie terrestre qui varient selon la destination, l'itinéraire, le mode de transport (route ou rail) et même des saisons. Elle est de 28 jours entre Douala et Bangui et de 31 jours entre Douala et Ndjamen.

D'autres obstacles non physiques et les inefficacités logistiques jouent un rôle majeur dans la durée des transports. Des enquêtes menées en 2009 sur les activités des corridors ont révélé l'existence de 70 à 150 points de contrôle (légaux et illégaux) entre Douala et N'Djamen et 45 entre Douala et Bangui (Banque mondiale 2011). Sur un voyage aller-retour entre Douala et N'Djamen, les transporteurs paient en moyenne l'équivalent de 580 dollars US en frais légaux et pots de vin illégaux. Un autre obstacle majeur à la facilitation du commerce est la faiblesse institutionnelle au niveau national.

De même, la liaison port-rail constitue la première faiblesse majeure, quand bien même le transport ferroviaire est avantageux sur les longs trajets et pour les marchandises non périssables. Pour pouvoir être maintenu, ce trafic doit être relié de manière efficace à de bonnes connexions

ferroviaires, mais les conflits entre les juridictions du rail et de ports sur les segments ferroviaires dans les zones portuaires handicapent souvent ces liaisons. Le dépotage et l'emportage des containers dans les aires portuaires augmentent la congestion au niveau du port de Douala. Ce n'est pas un hasard si certaines lignes de chemin de fer les plus prospères de l'Afrique opèrent dans des corridors nationaux où les équipements ferroviaires et portuaires spécialisés s'intègrent verticalement (les lignes de charbon et de minerai Spoornet, ainsi que le minerai de manganèse au Gabon).

D'autres modes de transport peuvent aussi être intégrés. Le transport fluvial intérieur peut acheminer des marchandises en provenance des pays enclavés, notamment par le port fluvial de Garoua. Les voies navigables sont très peu utilisées et seraient importantes au sein d'un réseau multimodal, en abaissant leurs coûts, même elles sont plus lentes.

**= Analyse SWOT pour le sous-secteur TRANSPORTS =**

FORCES	FAIBLESSES
<p>1- Existence de projets structurants dans le domaine des transports</p> <p>2- Existence des missions d'aménagement dans certaines zones de production agricole (SOWEDA, MIDENO, SODECAO, MEADEN,...)</p> <p>3- Existence d'une structure dédiée à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier prioritaire (Fonds Routier)</p> <p>4- Réaménagement du parc en matériels de génie civil (MATGENIE, Génie Militaire)</p>	<p>1- Non application du plan directeur routier</p> <p>2- Faible capacité des PME et des BET locaux</p> <p>3- Faible niveau de développement du tissu industriel dans la production des matériaux de construction routière</p> <p>4- Insuffisance des structures d'embarquement et de débarquement dans le réseau portuaire</p> <p>5- Absence d'aires de repos et de stationnement le long des axes routiers</p> <p>6- Faiblesse du parc de matériels de génie civil des entreprises nationales du BTP</p> <p>7- Faible compétitivité des entreprises locales</p> <p>8- Engorgement dans les stations de péage</p> <p>9- Insuffisance du contrôle des prestations exécutées</p> <p>10- Difficultés de paiement des prestations réalisées</p> <p>11- Pas de véritable gestion du patrimoine ferroviaire</p>

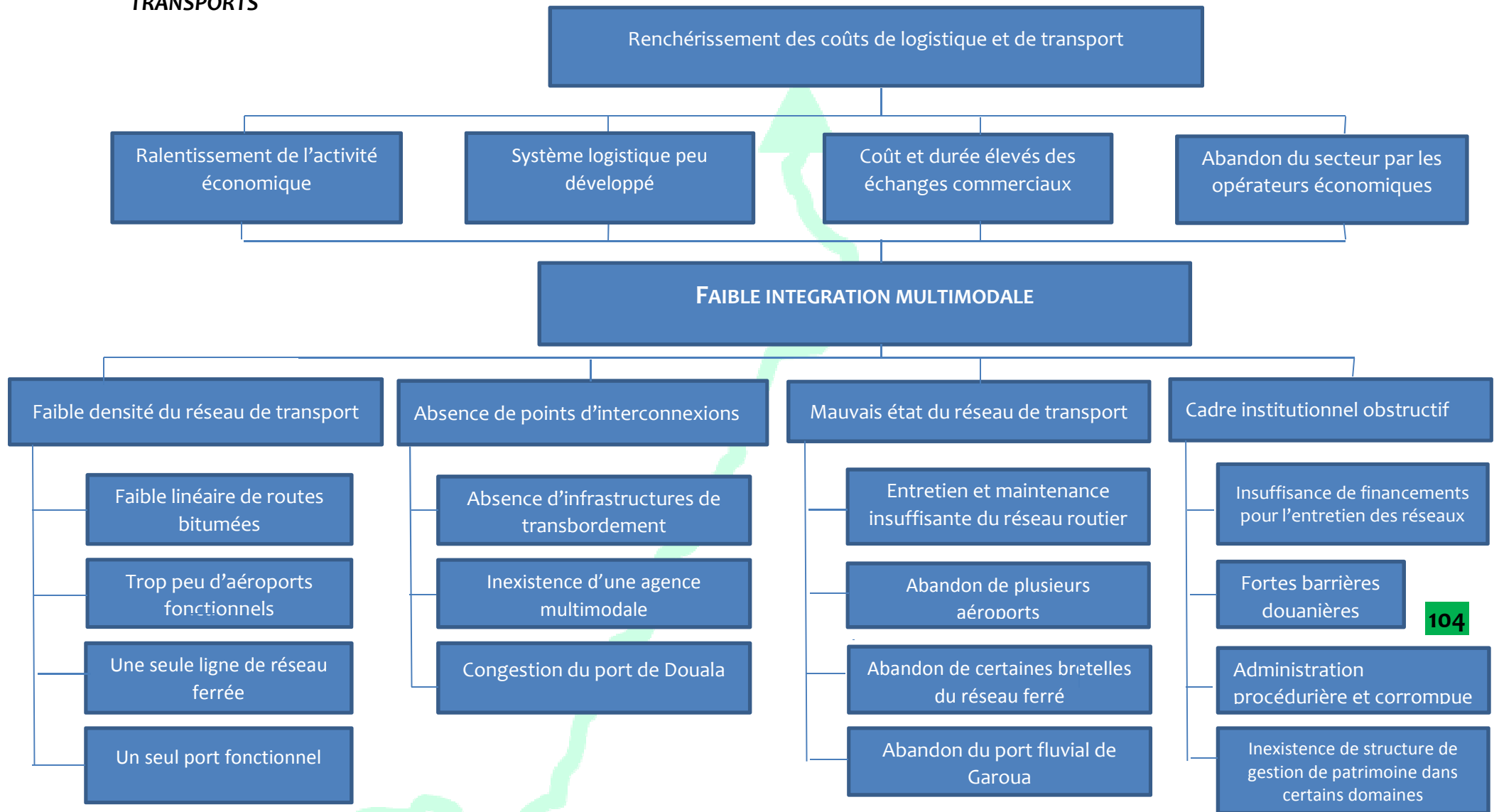
OPPORTUNITES	MENACES
1- Existence d'une société de régulation des marchés publics (ARMP) 2- Libéralisation de la commande publique 3- Partenariat Public Privé 4- Position géographique du Cameroun comme potentiel hub sur le plan économique (notamment dans le domaine du transit) 5- Coopération internationale 6- Construction du tronçon ferré Ngaoundéré – Ndjamená	1- Insécurité transfrontalière 2- Pratiques anormales le long des corridors (corruption, multiplication des points de contrôle,...) 3- Persistance des mauvaises pratiques dans le processus d'attribution, d'exécution et de suivi-évaluation des marchés publics dans le secteur 4- Mauvaise perception du Cameroun (DOING BUSINESS)

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur TRANSPORTS, ce pourrait être :

**FAIBLE INTEGRATION MULTIMODALE**

Dans une déclinaison « arbre à problèmes », cela donnerait le graphe ci-après.

## TRANSPORTS





**ENERGIE**

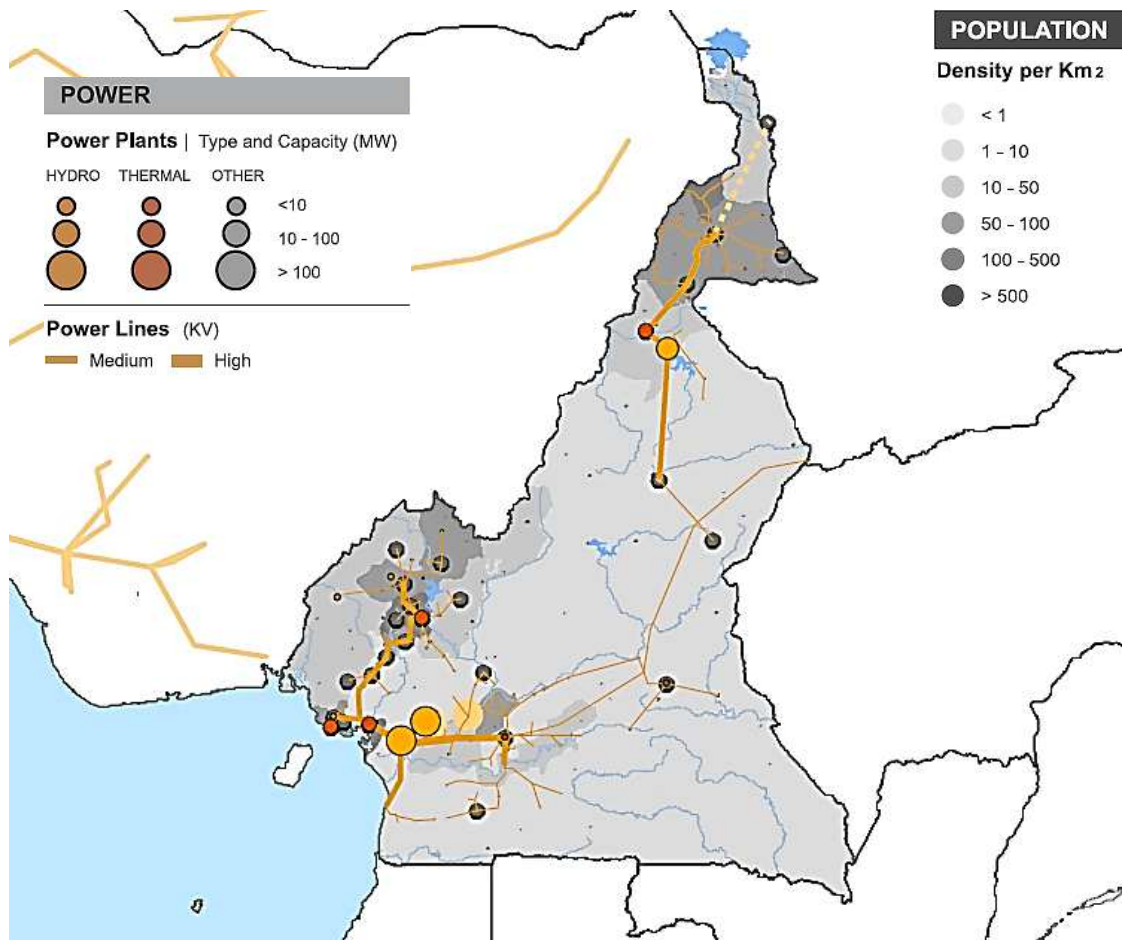


Figure 2. (source AICD, 2009)

**= Identification des problèmes =**

**1- Un potentiel énergétique faiblement exploité**

Le Cameroun dispose des ressources considérables en hydroélectricité, importantes en énergies renouvelables et modestes en hydrocarbures.

En dehors du pétrole (estimées à 30 millions de tonnes en 2008), le Cameroun possède des gisements de gaz naturel aujourd'hui estimés à 6,6 TCF soit environ 186 Milliards de m<sup>3</sup>.

En matière d'électricité, le Cameroun possède le second potentiel hydroélectrique en Afrique Sub-saharienne (19,7 GW de potentiel technique pour un productible de 115 TWH/an) aujourd'hui valorisé à moins de 5% (moins de 1000 MW de puissance installée en 2010).

En ce qui concerne l'énergie solaire, le Cameroun dispose d'un potentiel abondant et disponible surtout dans sa partie septentrionale. Mais son exploitation reste faible. L'insolation moyenne dans la partie nord du pays est de 5,8 kWh/m<sup>2</sup>/jour et dans la partie sud 4 kWh/m<sup>2</sup>/jour. Ainsi, on observe une insolation moyenne de 4,9 kWh/m<sup>2</sup>/j pour l'ensemble du pays.

Selon les dernières études, le potentiel éolien du Cameroun est non négligeable et économiquement exploitable dans les régions de l'Ouest et de l'Adamaoua.

## 2- Une offre énergétique insuffisante

La production d'énergie était en 2010 de l'ordre de 7204.8 ktep, dont 63% de biomasse, 32% de produits pétroliers et seulement 5% d'électricité. L'électricité produite par les centrales hydroélectriques représente 73% de la production totale d'électricité. Le parc hydroélectrique ayant assuré cette production ne représente que 45% de la capacité totale installée. Par contre, le parc thermique, qui n'a produit que 10% de l'électricité totale représente 18 % de la puissance totale installée.

La consommation d'énergie quant à elle, a été de 5.747 ktep en 2010, dont 70% consommée par le secteur résidentiel, 16% par celui des transports et seulement 6% par le secteur industries. Ce dernier consomme majoritairement l'électricité (72%), devant le fuel oil (26%) et le gasoil (2%), bien qu'il soit un secteur clé dans la croissance économique, il est pourtant pénalisé par les déficits en offre d'électricité.

Cet état de fait peut s'expliquer par :

### La vétusté de ses centrales de production en énergie

La production d'électricité est fortement dominée par les centrales hydroélectriques (73%) qui ne représentent que 45% de la capacité totale installée en 2010. Le poids de la production hydroélectrique s'est accru de 4 points par rapport à 2009, au détriment de l'autoproduction.

Par contre, le parc thermique qui représente 18% de la puissance totale ne fournit que 10% de production nationale d'énergie électrique (et il convient de rappeler qu'il s'agit en fait d'un dispositif transitoire).

En 2010, tout comme en 2009, l'énergie électrique a été produite avec un taux de disponibilité de 86% en hydroélectricité. Le taux de disponibilité de la centrale de Yassa s'est toujours situé à 97% tandis que celui des centrales thermiques du concessionnaire public d'électricité (ENEO Cameroun) est passé de 68% à 72%.

Force est de relever qu'entre 2009 et 2010, le rendement de production a chuté, indépendamment de la catégorie de centrales ou d'installation. Ainsi, cette baisse est de 14,30% pour les centrales diesel contre 15,51% pour les installations d'auto-producteurs. Pour les centrales fonctionnant au fioul 1500 et 3500, cette baisse est plus importante et se situe respectivement à 22,71% et 22,50%.

### Un principal producteur d'énergie électrique

Il s'agit de ENEO Cameroun à travers des centrales hydroélectriques et thermiques (pour une capacité totale de 938 MW). Un projet de conversion (du fuel au gaz) de la centrale de Limbe est en cours pour accroître la capacité totale de ENEO de 120 MW.

Outre ce principal producteur d'énergie électrique, il convient de mentionner :

- la centrale thermique à fuel lourd de DIBAMBA d'une capacité de 85 MW, exploitée par la société DPDC ;
- et la centrale thermique à gaz de KRIBI d'une capacité de 216 MW, exploitée par KPDC. Un projet d'extension est en cours pour porter la capacité de la centrale à 400MW ;
- des Auto-producteurs d'électricité (590 MW dont 362 MW fonctionnant au gasoil et 50 MW installés en mer fonctionnant au gaz).

### Une faible capacité de raffinage de la SONARA

Créée en 1973, cette société raffine le pétrole brut mais n'arrive pas à approvisionner en quantité le marché camerounais. Sa capacité de production est de 2,1 millions de tonnes par an de capacité,

(12% de la production pétrolière nationale) et sera portée à 3,5 millions de TM/an au terme de la modernisation en cours de la SONARA qui permettra d'alimenter le marché camerounais.

#### Une faible vulgarisation des sources alternatives d'énergie

L'énergie éolienne, le solaire, la micro hydroélectricité, le biogaz, l'énergie marémotrice et la géothermie mériteraient d'être davantage exploitées, notamment parce que le Cameroun est doté d'atouts naturels importants dans ce domaine.

Concernant l'énergie éolienne, les études ont démontré que le département des Bamboutos dans la région de l'Ouest possède un intéressant potentiel éolien avec une vitesse moyenne de vent de 6,65 m/s. Il semblerait que l'espace disponible dans la zone peut contenir trois champs éoliens de 14 MW chacun avec une production électrique estimée à 110,277 MW/an.

Concernant l'énergie solaire, elle varie de 4,5 kWh/m<sup>2</sup>/J dans la partie sud, à 5,74 kWh/m<sup>2</sup>/J dans les régions septentrionales.

### **3- Un faible accès des populations à l'énergie**

Face à une croissance démographique moyenne de 2,2% par an et une croissance moyenne annuelle du PIB de 2,9% entre 2001 et 2010, la consommation d'énergie qui a évolué au taux moyen de 2,4% est restée largement en dessous de la demande réelle. En outre, la situation actuelle demeure caractérisée par une faible proportion des ménages disposant d'une fourniture en énergie électrique (49%) ou utilisant le gaz domestique (17%).

Les raisons fondamentales sont :

#### La faible densité du réseau

Pour ce qui est de l'énergie électrique, le seul transporteur (ENEO Cameroun) a un réseau de transport de 43.236 km de lignes dont 2.031 km de lignes HT (220kV, 110kV ou 90kV), 12 845 km de lignes MT (33 kV, 17,32kV, 15kV, 10kV ou 5,5kV) et 28.720 km de lignes BT (380V ou 220V). Le réseau de transport et de distribution électrique demeure insuffisant pour couvrir toute l'étendue du territoire national.

Sept (7) dépôts pétroliers seulement sont implantés dans certaines localités (Douala, Yaoundé, Bafoussam, Bélabo, Ngaoundéré, Garoua et Maroua). Le dépôt de Maroua concerne uniquement le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Pour ce qui est des marketeurs, ils n'ont pas maillé l'ensemble du pays avec les stations-service. On ne dénombrait que 526 au 31 Décembre 2011.

#### Les coupures fréquentes d'électricité

Elles entraînent de nombreuses perturbations au sein des ménages dans la fourniture en énergie électrique. Ceci étant dû entre autres (i) au rationnement de la consommation suite à une insuffisance de l'offre aux heures de pointes, (ii) à la vétusté des équipements constituant le réseau de transport et de distribution, (iii) ou aux raccordements frauduleux et autres actes d'incivisme constatés sur le réseau.

#### Le coût de l'énergie

Il semble encore onéreux pour le pouvoir d'achat des ménages. Pour ce qui est de l'électricité, la décision n° 0096/ARSEL/DG du 28 mai 2012 a fixé à nouvelle grille tarifaire qui se présente comme l'indique le tableau ci-après.

**Tableau 8**

Usage domestique ou résidentiels

	Plages de consommations mensuelles	Tarifs
1.	Consommations inférieures ou égales à 110 kWh	50 FCFA/kWh
2.	Consommations comprises entre 111 kWh et 400 kWh	79 FCFA/kWh
3.	Consommations comprises entre 401 et 800 kWh	94 FCFA/kWh
4.	Consommations comprises entre 801 et 2000 kWh	99 FCFA/kWh

Autres usages ou non résidentiels

	Plages de consommations mensuelles	Tarifs
1.	Consommations inférieures ou égales à 110 kWh	84 FCFA/kWh
2.	Consommations comprises entre 111 kWh et 400 kWh	92 FCFA/kWh
3.	Consommations comprises entre 401 et 1000 kWh	99 FCFA/kWh

La production d'électricité continue d'être chère au Cameroun. À 84 FCFA/kWh le kilowattheure, les coûts de l'énergie au Cameroun sont parmi les plus élevés d'Afrique, comparables à ceux des petits systèmes thermiques. Deux facteurs expliquent l'importance de ces coûts. D'abord, les ressources hydroélectriques sont saisonnières et sujettes à des fluctuations. Ensuite, le diesel dont le pays dépend pour la production d'appoint en saison sèche est cher.

108

Pour ce qui est des produits pétroliers, depuis 2003, les produits pétroliers coûtent de plus en plus chers, l'augmentation des prix à la pompe étant essentiellement liée à l'augmentation des cours internationaux moyens des prix du pétrole Brut dont le Brent est l'une des références les plus utilisées. Ainsi, la dernière augmentation du 1er juillet 2014, fixe le prix du litre de super à 650 francs CFA (soit une hausse de 81 francs CFA), tandis que le litre de gasoil, lui est de 600 francs CFA en augmentation de 80 francs CFA). Dans le même temps, la bouteille de gaz domestique de 12 Kg (la dernière hausse des prix de ce produit est intervenue en 2006), est désormais cédée à 6500 francs CFA. Seul le pétrole lampant, considéré comme la chasse gardée des masses les plus pauvres, n'est pas concerné par cette hausse. Le prix du litre reste donc bloqué à 350 francs CFA.

La fraude dans le domaine

ENEO Cameroun estime les pertes techniques à 12% des émissions. Ainsi, l'évolution de ces pertes présente une hausse de 8% entre 2009 et 2010. Pour ce qui est des pertes non techniques, elles demeurent très élevées en 2010 et valent 13% des émissions, soit un point de plus par rapport à la précédente année. Force est donc de constater que la fraude sévit davantage et que les actions en matière de lutte contre ce fléau se trouvent relâchées ou inefficaces.

Il est également constaté la persistance de la fraude des produits pétroliers et du gaz (mauvaise manipulation dans les encablures des dépôts pétroliers ou dans les points de vente des bouteilles de gaz, commerce des carburants frelatés d'origine douteuse).

= Analyse SWOT pour le Sous-secteur ENERGIE =

FORCES	FAIBLESSES
1- Nombreux opérateurs dans la distribution des produits pétroliers et du gaz 2- Cadre légal et institutionnel mis en place dans le domaine de l'énergie 3- Existence d'une agence dédiée à l'électrification rurale (AER) 4- Existence d'une agence de régulation dans le domaine de l'énergie (ARSEL) 5- Existence de projets structurants dans le domaine de l'énergie	1- Sous-exploitation des capacités installées (Song-Loulou, Edéa, SONARA) 2- Offre énergétique insuffisante 3- Faiblesse du réseau de distribution de l'énergie électrique 4- Faible taux de couverture en énergie électrique du territoire national 5- Déséquilibre de la balance énergétique du pays 6- Monopole dans la distribution de l'énergie électrique 7- Insuffisance des réseaux de transport par pipeline des hydrocarbures et du gaz 8- Mauvaise utilisation du bois-énergie
OPPORTUNITES	MENACES
1- Fort potentiel hydroélectrique du Cameroun 2- Fort potentiel en gaz naturel 3- Fort ensoleillement du pays 4- Existence d'un cadre incitatif pour l'investissement privé dans la production électrique (Loi du 18/04/2013) 5- Forte demande d'électricité dans la sous-région (Nigéria) 6- Partenariat Public Privé	1- Tarissement des réserves en hydrocarbures 2- Insécurité transfrontalière 3- Branchements électriques frauduleux 4- Dégradation de la biomasse 5- Persistance de la fraude en matière de distribution des produits pétroliers (carburant frelaté) 6- Accord de partenariat économique

En somme, malgré les récents accroissements, la production d'électricité continue d'être insuffisante au Cameroun.

Ceci a pour effet de renchérir son coût à 75 FCFA le kilowattheure : les coûts de l'énergie au Cameroun sont parmi les plus élevés d'Afrique, comparables à ceux des petits systèmes thermiques. Deux facteurs expliquent l'importance de ces coûts. D'abord, les ressources hydroélectriques qui sont saisonnières et sujettes à des fluctuations. Ensuite, le diesel dont le pays dépend pour la production d'appoint en saison sèche est cher.

Malgré ses ressources pétrolières, le Cameroun n'a pas de capacité de raffinage en adéquation avec ses besoins, et les prix s'en ressentent. Les coûts du transport du carburant le long des corridors de l'Afrique centrale sont élevés (65 FCFA par tonne-kilomètre).

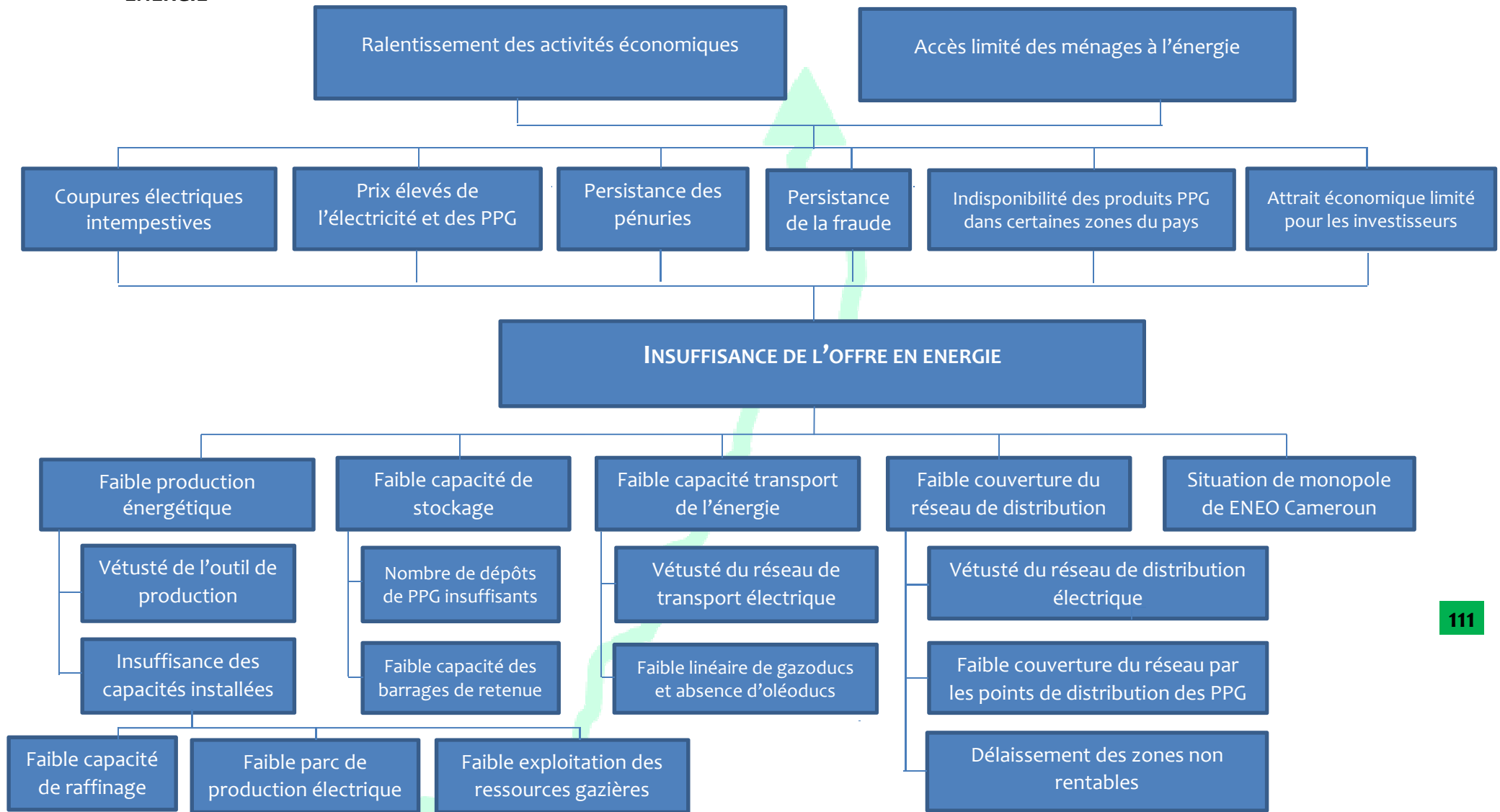
Conséquence pour le domaine électricité : **l'insuffisance de l'offre en énergie** et pour le domaine des produits pétroliers et gaziers : **insuffisance de l'offre en produits pétroliers et gaziers**.

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur ENERGIE pourrait être :

### INSUFFISANCE DE L'OFFRE EN ENERGIE

Dans une déclinaison « arbre à problèmes », cela donnerait le graphe ci-après.

**ENERGIE**



## EAU ET ASSAINISSEMENT



112

Figure 3 (source CAMWATER, 2014)

### = Identification des problèmes =

Le Cameroun est doté d'un fort potentiel hydrologique :

- dans les régions du Littoral, du Centre et de l'Est, avec des fleuves (Wouri, Sanaga, Nyong et So'o, Ntem) qui s'écoulent en direction du sud et de l'ouest, directement dans le golfe de Guinée.
- des rivières Dja et Kadeï dans la région de l'Est qui se jettent dans le fleuve Congo.



- dans le nord du pays, le Benoué coule jusqu'au Niger, et le Chari et le Logone rejoignent au nord le lac Tchad.

Les ressources en eau renouvelables par habitant sont estimées à environ 17.520 mètres cubes par an, plus de deux fois la moyenne de l'Afrique subsaharienne de 7.000 mètres cubes par an. La moyenne des précipitations est de 1.604 millimètres par an, mais leur niveau varie suivant les régions et au cours de l'année.

La gestion de cette ressource est un défi majeur pour le Cameroun, où se posent des problèmes de disponibilités quantitative (et principalement dans les régions septentrionales) et qualitative. En effet, l'eau est une ressource naturelle de base essentielle à la vie, au développement social et économique de la communauté nationale. La consommation a progressivement augmenté, même si l'accès à une eau saine reste un grand défi pour la population.

Ceci pourrait s'expliquer par plusieurs facteurs :

#### 1- **Une production insuffisante en eau potable**

Si aujourd'hui le Cameroun a une population de plus de 20 millions d'habitants dont la moitié vit en ville, au rythme actuel de la croissance urbaine (estimé à 6% par an alors que la population totale croît de 2,9%), plus de 12 millions d'habitants vivront en ville en 2020, soit plus des 2/3 de la population. Le rythme actuel correspond à un doublement de la population urbaine tous les 18 ans. Comme dans la plupart des cas en Afrique au Sud du Sahara, cette urbanisation résulte déjà de l'accroissement naturel en ville plus que de l'exode des campagnes vers les villes, avec des villes comme Douala (la capitale économique et portuaire) et Yaoundé (la capitale administrative), où les besoins sont plus importants.

##### Les infrastructures de production d'eau potable sont vétustes et insuffisantes

D'après les données de la SNEC diffusées dans la lettre de la politique sectorielle, en 2005, la capacité totale de production s'élevait à 177 millions m<sup>3</sup>/an et la production totale d'eau potable de la SNEC à 102 millions de m<sup>3</sup> pour l'année. Cependant, l'état actuel des compteurs de production ne permet pas de fournir avec une plus grande précision les volumes de production et de distribution d'eau potable dans les centres urbains.

À Yaoundé, des travaux de réhabilitation ont été entrepris concernant le volet production, à savoir la réhabilitation du complexe Mefou-Messa qui doit produire 50.000 mètres cubes d'eau par jour, le renforcement des stations de pompage de Tsinga, Ekoudou-Bastos, Cité-verte et Eman; le renouvellement d'environ 59 Km de conduite de distribution et la pose de 354 Km de canalisation.

À Douala, plusieurs travaux sont en cours, tels que la pose d'une canalisation en fonte de diamètre nominal 800 mm de l'usine jusqu'à Bonabéri, où elle a été raccordée au château d'eau existant, la construction de cinq forages dans les quartiers de Déido, Bassa TP, Cité des palmiers, Génie militaire et Kotto, pour une capacité de 15.000 m<sup>3</sup>/ jour, la construction de trois forages et la réhabilitation de deux autres dans le champ captant de Massoumbou, la construction d'une station de pompage à Bonabéri.

#### 2- **Faible accès des populations à l'eau potable**

Ainsi, avec 250.000 abonnés en milieu urbain, le taux d'accès par branchement individuel ou partagé n'est que de 26%, contre 78% au Sénégal ou 62% en Côte-d'Ivoire. Le maillon faible est celui de la production, largement insuffisante. Ceci est dû en partie à :

##### La faible densité du réseau de distribution

En 2008, la CDE a hérité de quelques 270.000 abonnés (à peu près 1 abonné pour 7 habitants), et la couverture de la population en milieu urbain assurée par la CDE était de moins de deux millions contre une population urbaine estimée à juste un peu plus de 10 millions. En 2013, la proportion des

ménages ayant accès à l'eau potable (eau fournie par la société de distribution CDE ou issue d'un point d'eau fonctionnel se trouvant à moins de 200 m de leur domicile) était de 43% en milieu urbain et 45% en milieu rural. Pour une ville comme Douala, le déficit était estimé à 250.000 m<sup>3</sup>/jour. Il s'agissait de réaliser environ 40.000 nouveaux branchements pendant 5 ans d'après le contrat-plan. Il s'agit aussi de réhabiliter une centaine de stations en approvisionnement en eau potable.

Le contrat plan entre l'Etat et la CAMWATER prévoyait une augmentation de la production pour répondre à la demande d'eau. L'objectif de production était de passer ainsi à 160 millions de m<sup>3</sup> en 2012. En 2006, l'inventaire disponible dans le contrat d'affermage évaluait le transport de l'eau et la distribution à une longueur totale de 2.800 km pour servir un peu plus de 220.000 abonnés, le total de branchements privés était de 220.836. La capacité de stockage était estimée à 169.701 m<sup>3</sup>, toutes infrastructures confondues.

La desserte en milieu urbain est très faible et la CAMWATER estimait à 30% le taux de desserte en 2008, la couverture était un peu moins de 2 millions d'habitants pour une population rurale estimée à 11 millions en 2015. Cet état de choses conduit à de nombreuses coupures dans l'approvisionnement en eau potable sur l'ensemble du pays.

Il y a une grande disparité entre les populations rurales et urbaines en matière d'accès aux sources d'eau potable. Avec une couverture de la population de 69%, l'accès des ménages urbains à l'eau courante et aux bornes fontaines publiques est 6 fois plus élevé qu'en milieu rural ; avec un taux de 28%, l'utilisation des puits et forages en milieu urbain atteint un tiers de celle des zones rurales. En 2006, 72% de la population rurale s'approvisionnait en eau à partir de forages équipés de pompes à main, contre 34% en 1998. (Source CAMWATER)

En 2013, la proportion des ménages ayant accès à l'eau potable (eau fournie par la société de distribution CDE ou issue d'un point d'eau fonctionnel se trouvant à moins de 200 mètres de leur domicile) était de 43% en milieu urbain et 45% en milieu rural. (Source MINEE)

#### Le coût du branchement au réseau est assez élevé

Le coût du branchement représente le plus gros investissement pour les ménages voulant accéder au service en eau potable. Le tarif moyen se situe autour de 100.000 francs CFA HT mais le coût réel peut aller au-delà. La différence entre le coût et le tarif à l'utilisateur est financé par la CAMWATER et par le GPOBA (Global Partnership on Output Based Aid), si les branchements remplissent les conditions sociotechniques attachées à l'utilisateur. Les règles de subvention fixe à 90% le pourcentage maximum de subvention pour couvrir les coûts de branchement pour un ménage avec un plafond à 44.000 FCFA.

Cependant le coût de branchement peut facilement augmenter et atteindre rapidement les 150.000 francs CFA HT suivant la distance du réseau secondaire et les conditions du terrain.

### **3- Faible prise en compte de l'assainissement dans l'habitat**

D'une manière générale l'assainissement pâtit d'une faiblesse de la communication dans le domaine. L'information en matière d'assainissement est très pauvre, à titre d'exemple, il n'existe pas de données de coûts d'ouvrages réalisés au Cameroun, et du fait que les investissements sont encore supportés en grande partie par les ménages (toilettes individuelles) et les CTD (stations de dépôtage et de traitement des boues de vidange).

#### Dans les villes, il n'existe pas de réseaux collectifs d'évacuation des eaux usées

Il n'y a pas toujours de système généralisé de drainage des eaux pluviales. La situation des eaux industrielles est problématique car il n'y a actuellement aucune installation de traitement de ces eaux qui sont généralement déversées, à l'état brut, dans les rivières ou dans les ruisseaux.

Les égouts sont quasi inexistantes au Cameroun, et aucun investissement majeur n'a été consenti en leur faveur ces dernières années. À Douala, un petit réseau d'égout de 5 kilomètres remonte à avant l'indépendance et n'est plus fonctionnel. Depuis lors, la SIC, a construit des petits systèmes

d'égouts dans le cadre de projets de construction de logements pour les fonctionnaires. En théorie, les systèmes de la SIC desservent 60.000 personnes (soit 0,6 % de la population urbaine), mais en pratique, beaucoup de ces systèmes ne sont plus fonctionnels. Certains projets pilotes à petite échelle ont été lancés récemment. Le secteur privé a investi dans environ 70 collecteurs de boues à Douala et Yaoundé, et des bailleurs de fonds ont financé de petits réseaux d'égouts condominaux à Douala, Bertoua et Edéa, ainsi que dans le cadre de la campagne d'assainissement total mené par les communautés, dans certaines zones rurales.

#### Les mauvaises pratiques d'hygiène

La défécation à l'air libre, bien qu'ayant diminué avec l'expansion des latrines traditionnelles continue toujours d'avoir cours. La pratique a chuté de 9% à 7% entre 1998 et 2006. Au cours de cette période, l'utilisation des latrines traditionnelles a augmenté de 33% en 1998 à 35% en 2006.

Toutefois, comme le niveau global de l'accès à un assainissement amélioré se situe autour de 26% (2013), le Cameroun est loin d'atteindre la cible de l'objectif du Millénaire pour le développement, à savoir un accès de 74% de la population à un assainissement amélioré.

La majorité des ménages (64%) ne disposent pas de toilettes adéquates, puisque 57% utilisent des installations sanitaires très sommaires et 7% ne disposent d'aucune forme de toilette. Par ailleurs, 28% des ménages utilisent des latrines améliorées et seulement 8% disposent de toilettes avec chasse d'eau.

Les différences entre les milieux de résidence sont très marquées : 73% des ménages ruraux ne disposent que de latrines rudimentaires et 13% n'en disposent pas du tout, tandis que 42 % de ménages urbains ont des latrines améliorées et 14% ont des toilettes avec chasse d'eau.

#### **4- Pollution de la nappe phréatique**

Le traitement des eaux de surface dans les deux principales villes du Cameroun, Yaoundé et Douala devient de plus en plus difficile compte tenu du rejet non contrôlé des eaux usées par les industries et les ménages. A court terme, le coût de traitement pour rendre l'eau potable pourrait augmenter, augmentant ainsi le risque d'une augmentation de tarifs pour assurer le recouvrement du service. A moyen et long terme, la pollution de l'eau peut être problématique car l'utilisation de cette ressource peut représenter un danger pour la santé publique et l'environnement. L'absence de mesures additionnelles à celles de l'hydraulique urbaine impact négativement sur la nécessité de rendre la ressource en eau de meilleure qualité et réduire et contrôler de manière générale les rejets.

A ce sujet, le principe pollueur-payeur, quand bien même il serait appliqué, ne constitue pas un frein pour des entreprises qui s'accommodent des amendes à payer, au vu de leurs montants jugés dérisoires.

= Analyse SWOT pour le sous-secteur EAU & ASSAINISSEMENT =

FORCES	FAIBLESSES
<p>1- Existence d'un cadre légal dans la gestion des déchets solides et des eaux pluviales</p> <p>2- Existence d'une société de gestion de patrimoine (CAMWATER) et d'une société privée de distribution de l'eau potable en milieu urbain (CDE)</p> <p>3- Mise en œuvre de la gestion intégrée des ressources en eau (PANGIRE)</p> <p>4- Existence des acteurs dans le secteur privé dans la distribution de l'eau potable (eau minérale)</p> <p>5- Existence de nombreux projets structurants dans le domaine de l'eau</p>	<p>1- Faible connaissance des ressources en eau</p> <p>2- Mauvais entretien du réseau de distribution d'eau potable en milieu urbain</p> <p>3- Mauvais entretien des ouvrages d'alimentation en eau potable en milieu rural</p> <p>4- Disparité dans la distribution de l'eau potable</p> <p>5- Mauvais entretien des stations d'épuration</p> <p>6- Faible application de la réglementation en matière d'hygiène et salubrité</p> <p>7- Existence d'un monopole dans la distribution de l'eau potable en milieu urbain</p> <p>8- Faible capacité des acteurs (ONG, CTD) dans la distribution de l'eau potable et l'assainissement liquide</p> <p>9- Non application du principe pollueur-payeur</p> <p>10- Offre insuffisante dans la collecte, le transport et le traitement des déchets solides</p> <p>11- Inexistence d'ouvrages de dépotage et de boue de vidange</p> <p>12- Offre de ramassage insuffisante dans le ramassage des déchets solides</p>
OPPORTUNITES	MENACES
<p>1- Fort potentiel hydrographique</p> <p>2- Situation géographique du Cameroun</p> <p>3- Forte pluviométrie</p> <p>4- Décentralisation</p> <p>5- Coopération internationale dans le domaine eau et assainissement (ABN, CBLT, CICOS)</p>	<p>1- Inégalité dans la répartition spatiale des ressources en eau</p> <p>2- Changements climatiques</p> <p>3- Développement anarchique des villes</p>

En somme, l'analyse de ce sous-secteur se présente comme suit :

*Domaine Installations hydrauliques* : La dépendance forte et croissante aux puits et forages ne garantit pas toujours la qualité de l'eau potable, puisque de nombreux puits et forages ne sont pas protégés et ne fournissent donc pas d'eau potable. Conséquence de cette situation : **les populations ont un faible accès à l'eau potable.**

*Domaine Assainissement* : L'incapacité des autorités locales à gérer les services d'assainissement comme stipulé dans les lois sur la décentralisation est visible. Le secteur de l'assainissement est très mal organisé et manque d'objectifs, d'une stratégie spécifique, et d'un organe institutionnel spécialisé. Et ceci se fait ressentir dans de nombre domaines, y compris dans l'urbanisation des villes. Conséquence, **l'assainissement est peu pris en compte dans l'habitat.**

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur EAU (volet installations hydrauliques), ce pourrait être :

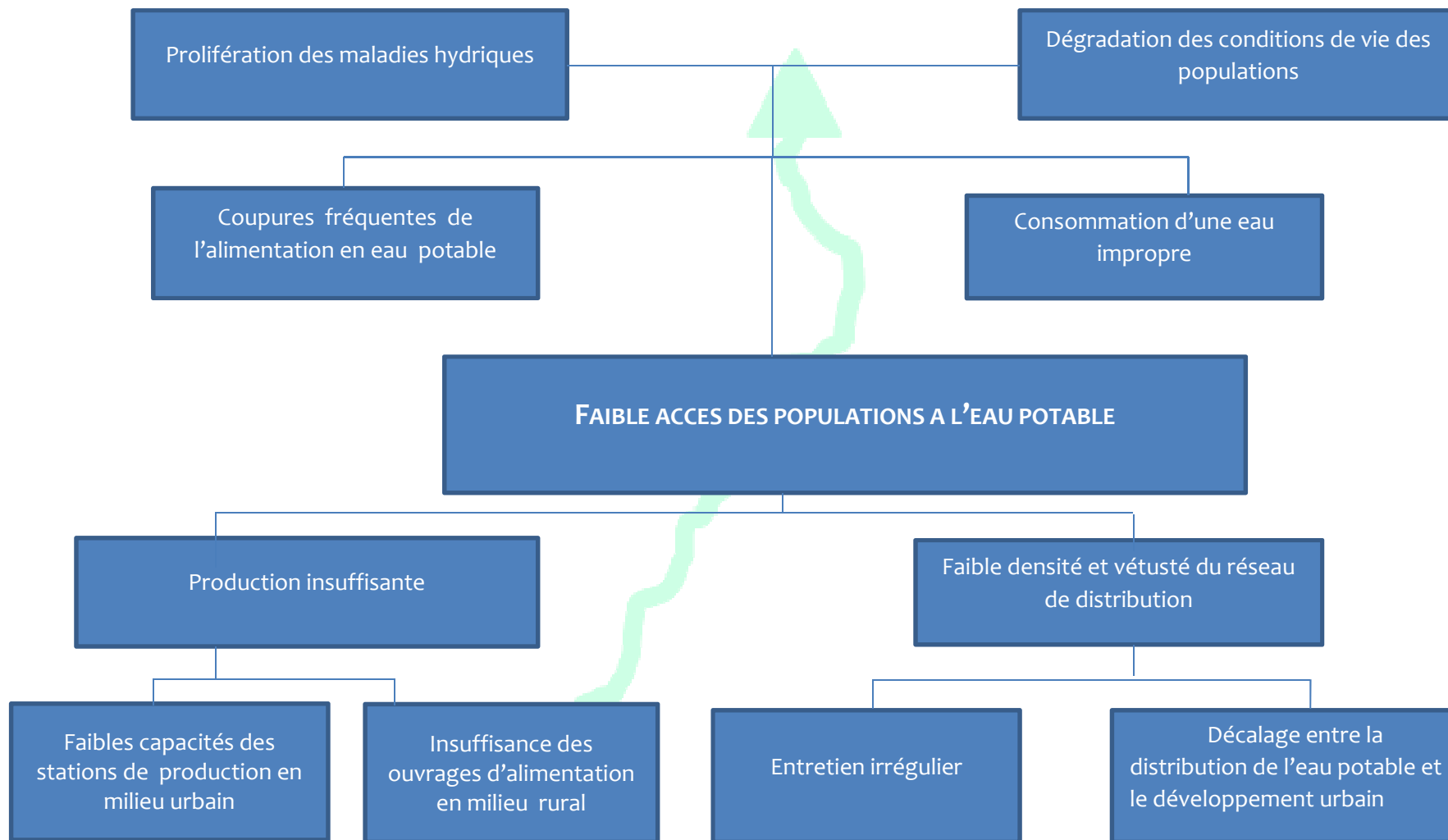
**FAIBLE ACCES DES POPULATIONS A L'EAU POTABLE**

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur EAU (volet assainissement), ce pourrait être :

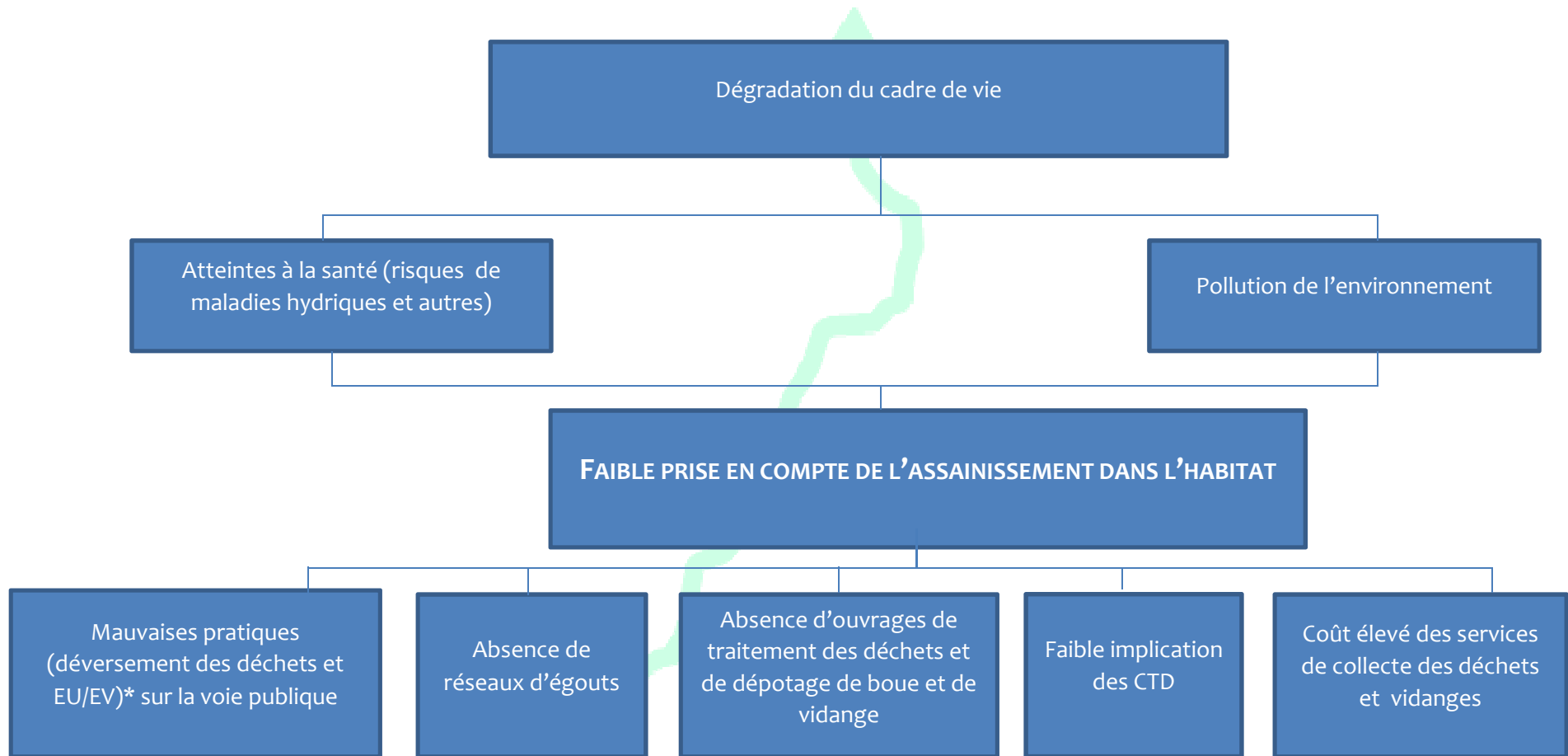
**FAIBLE PRISE EN COMPTE DE L'ASSAINISSEMENT DANS L'HABITAT**

Dans des déclinaisons « arbre à problèmes », cela donnerait les graphes ci-après.

### EAU (installations hydrauliques)

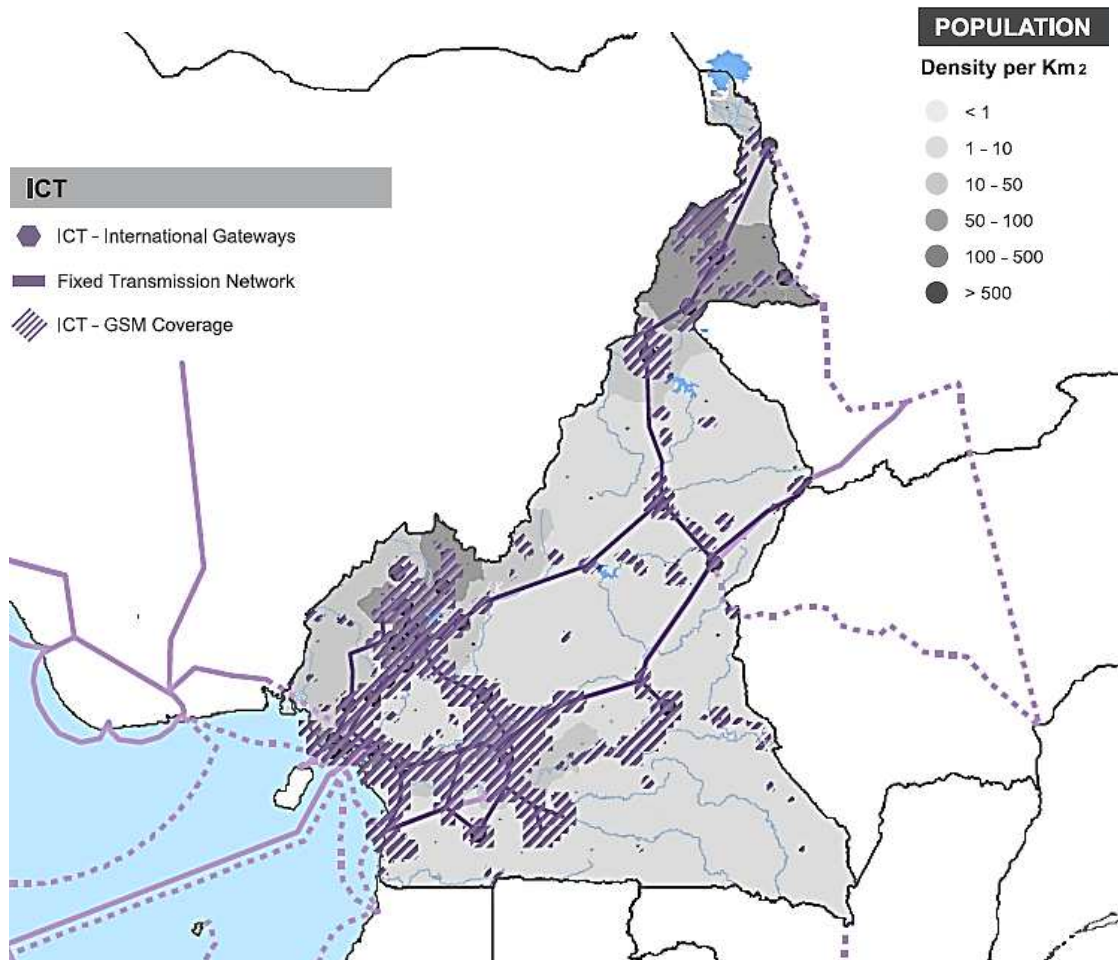


## ASSINISSEMENT



\*EU/EV (Eaux usées/Eaux vannes)

## TIC



120

Figure 4 (Source AICD, 2009)

### = Identification des problèmes =

Les télécommunications constituent l'un des secteurs les plus importants de l'économie du Cameroun, avec une contribution au PIB de 5%, soit un chiffre d'affaires réalisé de plus de 500 milliards de FCFA au cours de l'année 2013 par les opérateurs titulaires d'une concession de services publics uniquement. Depuis 2000, ce secteur contribue positivement à la croissance avec une contribution moyenne de 0,4 point par an entre 2000 et 2013. De plus, Les TIC contribuent également à hauteur de 1,26 point de pourcentage à la croissance par habitant.

La téléphonie mobile a été le principal moteur de l'accès aux TIC au Cameroun, comme dans la plupart des pays africains. Malgré cela, les TIC ont véritablement du mal à se démocratiser dans notre pays. Quelques raisons à cela peuvent être évoquées.

#### 1- Couverture insuffisante du réseau

En 2008, le Cameroun et la République Démocratique du Congo étaient les deux premiers marchés de la téléphonie mobile de l'Afrique centrale, avec environ 4,5 millions d'abonnés dans chaque pays, suivis par le Tchad avec 1,1 million et le Gabon avec 1 million d'abonnés. Depuis 2006, la



pénétration de la téléphonie fixe a rapidement augmenté avec l'expansion des téléphones portables à mobilité limitée offerts par l'opérateur traditionnel CAMTEL. Ces téléphones fixes avaient une portée de 40 kilomètres maximum, avec des combinés à la fois fixes et portables. En 2008, deux ans après le lancement, le nombre d'utilisateurs a augmenté de 28.000 à 150.000, dépassant le nombre de lignes fixes traditionnelles dans le pays. Le nombre d'abonnements fixes pour 100 habitants a grimpé de 0,6 en 2000 à 2,2 en 2009. Au Cameroun, CAMTEL contrôlait, en décembre 2009, un parc d'environ 469.658 lignes (fixe et CTPhone). Actuellement, près de 790.000 abonnés (filaire et fixe sans fil) constituent le parc de CAMTEL.

Malgré cela, l'accès des populations aux TIC est assez faible.

Les deux opérateurs disposaient de près de 2.600 stations de base déployées, soit 1.070 stations de base pour MTN et 1.530 pour Orange au 31 décembre 2012. Ces deux réseaux desservait près de 65% de la population avec une couverture moyenne de 8.820 habitants par station de base majoritairement en milieu urbain au détriment du milieu rural.

En ce qui concerne la couverture des axes routiers par les opérateurs de téléphonie mobile en 2010, aucun axe n'était couvert conformément aux prescriptions des cahiers de charges qui exigent un taux de couverture de 95%. La plupart des axes ont un taux de couverture inférieur à 50%.

## 2- Qualité du service

La qualité de service n'était pas conforme aux exigences des cahiers de charges dans presque toutes les villes, car elles présentaient un taux d'appels réussis inférieur à 92,5%, hormis les villes d'Ebolowa, Meiganga, Ngaoundéré, Garoua (réseau MTN) et Bertoua (réseau Orange) qui avaient un taux d'appels réussis supérieur à 92,5%. 24 villes sur 28 ont une qualité de service non-conforme dans le réseau de MTN Cameroun avec un taux d'appels réussis inférieur à 92,5% et 27 villes sur 28 avaient une qualité de service non-conforme dans le réseau d'Orange Cameroun avec un taux d'appels réussis inférieur à 92,5%.

En 2009, il n'y avait qu'environ 8.000 abonnements haut débit fixe au Cameroun. Les opérateurs de téléphonie mobile ont été lents à lancer les réseaux mobiles sans fil à haute vitesse, ils ont préféré déployer des solutions basées sur la technologie WiMAX.

Viettel Cameroun qui vient de démarrer ses activités, proposait de couvrir 81% de la population avec la 2G et 32% de la population avec la 3G à la date de lancement, qui était estimée à 12 mois à compter de la date de signature de la convention de concession. Cette couverture passerait à 92% pour la 2G et à 46% pour la 3G, après la deuxième année. En 5 ans, la couverture des réseaux 2G et 3G de Viettel est prévue d'atteindre respectivement, 95% et 61% de la population.

La présence d'un nouvel et quatrième opérateur (CAMTEL) dans le domaine devrait booster le nombre d'abonnés dans ce secteur, et surtout œuvrer à l'amélioration de la qualité du service offert.

## 3- Coût élevé des communications

Pour ce qui concerne l'ensemble des offres proposées au « grand public » par l'opérateur MTN, on note l'absence d'une offre de base à savoir celle à laquelle on accède sans code. A fin 2014, sept (07) propositions sont offertes dont deux (02) nouvelles : il s'agit de : MTN One, MTN Zone, MTN Talk On, MTN Trace, MTN 1,5, MTN Best et MTN Elite, toutes accessibles à travers des codes.

Il y a eu également des aménagements concernant les offres « entreprises ».

En ce qui concerne Orange Cameroun pour les offres « grand public », deux (02) nouvelles offres ont été introduites depuis juillet 2011 ; il s'agit de : Orange S'cool et Bonus zone. Cependant, l'offre de base le Joker Classique, sans abonnement ni code ni facture pour la facturation à la minute est restée stable.

En dehors des Illimités de Orange, d'autres offres forfaitaires ont été ajoutées au niveau des offres « entreprises ».

Mais d'une manière générale, on observe l'émergence des offres forfaitaires chez les deux opérateurs que sont MTN et ORANGE. Ces dernières s'adressent surtout aux entreprises ; ces forfaits adoptent des formes hybrides alliant les avantages du prépaiement à ceux des abonnements.

S'il convient de relever la tendance à la baisse des tarifs des appels intra réseau au détriment des tarifs des appels inter réseaux qui devraient également connaître des baisses substantielles étant donnée la diminution conséquente du tarif d'interconnexion, il n'en demeure pas moins que globalement les tarifs de la téléphonie mobile restent particulièrement élevés au Cameroun, en comparaison à ceux pratiqués dans des pays voisins comme le Congo.

Deux principales explications peuvent être données à cet état de fait, à savoir :

- La situation de duopole (MTN, ORANGE) qui existait ces dernières années, et
- La non mutualisation des infrastructures (chaque opérateur a son infrastructure) et en corollaire, le nécessaire retour sur investissement réalisé par les opérateurs, à travers la facturation.

#### 4- Insuffisance de la bande passante internationale

Pour ce qui est de l'Internet, le pays doit encore tirer pleinement profit de sa connexion aux câbles sous-marins SAT3 en fibre optique. Cette connexion a entraîné un accroissement de la connectivité Internet de 0,2 à 13 bits par personne entre 2000 et 2009, mais ce taux est faible par rapport à celui des pays pairs de l'Afrique subsaharienne.

Les avantages de la connexion au câble sous-marin ont été dilués par le monopole de CAMTEL sur la passerelle. Bien que les prix soient bas lorsqu'il existe un accès au câble sous-marin, ils le sont encore davantage quand la passerelle internationale est ouverte à la concurrence. Il existe encore quelques rares fournisseurs de services Internet du Cameroun qui, pour cette raison, continuent à avoir recours à l'onéreuse infrastructure VSAT.

Bien qu'au Cameroun, les prix d'Internet et des appels internationaux soient dans la moyenne de l'Afrique subsaharienne, ils pourraient être considérablement réduits avec le rachat par l'Etat du Cameroun à MTN du câble sous-marin à fibre optique WACS (de capacité 40 Giga). À titre d'exemple, le lancement d'offres sans fil concurrentes par les opérateurs de téléphonie mobile a fait chuter les prix du haut débit fixe de 52.000 FCFA à peu près en 2009 à 30.500 en 2010.

122

#### = Analyse SWOT pour le Sous-secteur TIC =

FORCES	FAIBLESSES
1- Existence de plusieurs opérateurs privés dans le domaine postal	1-Régulateur dans le domaine postal inexistant
2- Existence d'une autorité de régulation des télécommunications (ART)	2- Vétusté des équipements postaux
3- Existence d'une agence de sécurité dans le domaine des TIC (ANTIC)	3- Traitement manuel dans la gestion des opérations postales
	4- Insuffisance dans le service postal de

4- Mise en œuvre du projet e-post 5- Existence de plusieurs fournisseurs d'accès INTERNET 6- Existence d'une société publique de gestion de patrimoine de l'Etat (CAMTEL)	proximité 5- Banque postale inexistante 6- Coût d'accès élevé à la bande passante 7- Manque de synergie des acteurs dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures
OPPORTUNITES	MENACES
1- Mise en œuvre de la politique des Grandes Réalisations avec l'exécution en cours des projets structurants (e-government, projet backbone, boucles optiques urbaines, National Broadband Network,..) 2- Position stratégique du Cameroun dans le Golfe de Guinée 3- Arrivée d'un nouvel opérateur (VIETTEL) dans le domaine des télécommunications 4- 4 <sup>ème</sup> licence d'opérateur mobile accordée à CAMTEL 5- Projet de construction de deux points d'échange internet par l'ANTIC	1- Insécurité transfrontalières 2- Cybercriminalité 3- Faible accès à l'énergie électrique 6- Insuffisance des points d'atterrissement de fibre optique (Limbe, Kribi)

Contrairement à l'accès élargi aux services de téléphonie mobile, les taux d'accès à l'internet sont faibles et ne progressent que très lentement au Cameroun.

Les prix élevés et la disponibilité limitée en sont les principales causes, accrues en cela par l'accès limité au spectre des radiofréquences à large bande, la médiocrité des réseaux intérieurs d'interconnexion, et l'utilisation encore limitée des ordinateurs.

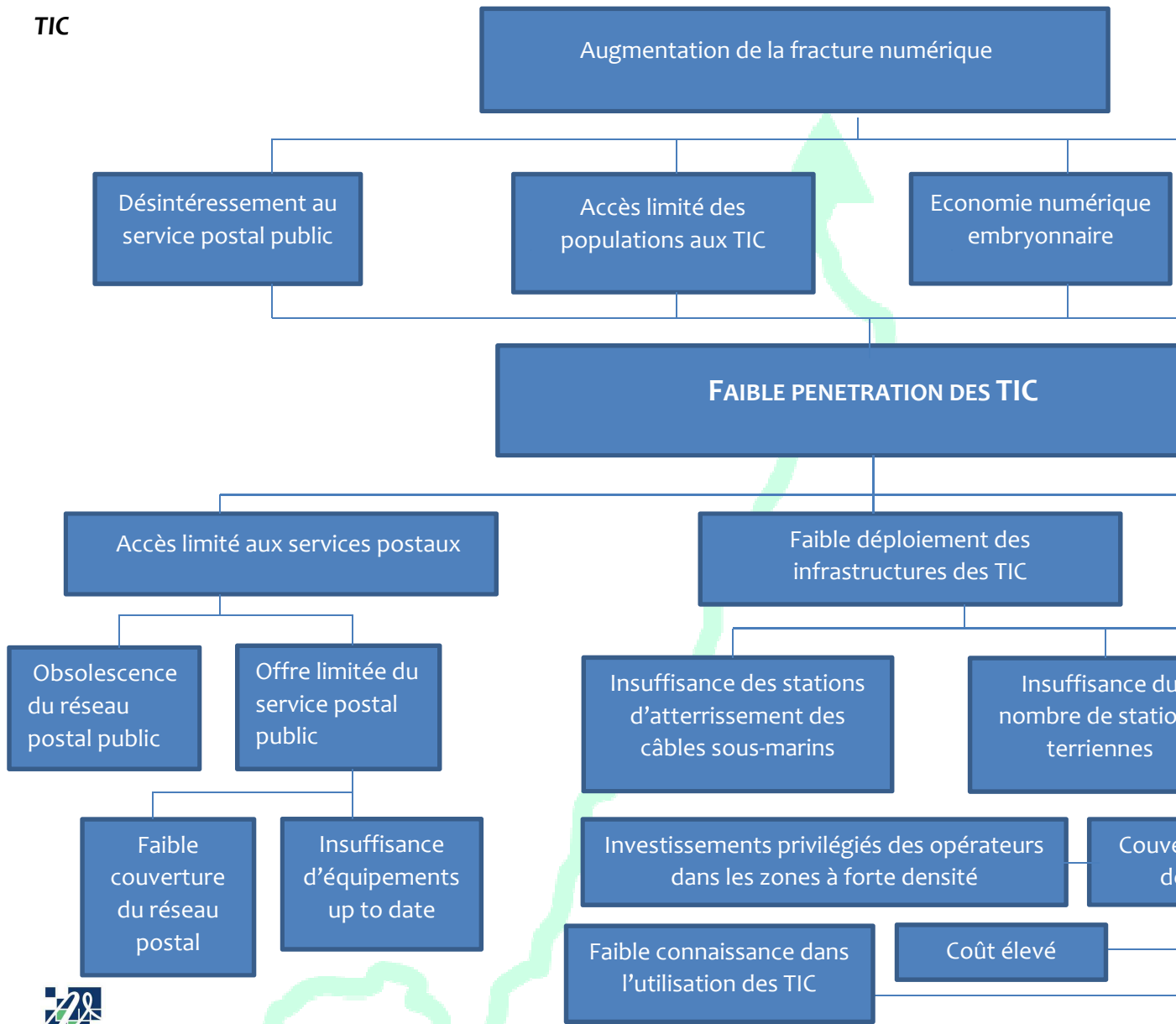
Conséquence de tout cela, **le taux de pénétration des TIC est faible**, tandis que l'internet à haut débit est cher et accessible à seulement une petite partie de la population.

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur des TIC, ce pourrait être :

### FAIBLE PENETRATION DES TIC

Dans une déclinaison « arbre à problèmes », cela donnerait le graphe ci-après.

TIC



## BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS

### = Identification des problèmes =

Au cours des dernières années, la croissance de la population urbaine a entraîné une extension des logements pauvres aux abords des villes, avec une densité croissante dans les quartiers à faible revenu proches des centres urbains. L'essentiel de l'extension urbaine s'est produite sans lien avec l'infrastructure et avec un médiocre accès aux services essentiels. La base actuelle de l'infrastructure urbaine est presque identique à celle de la fin des années 80, alors que la population a plus que doublé. Une très grande partie de la population urbaine, constituée de personnes à revenus modestes, a un accès très limité aux services de base que sont le logement, la voirie, l'eau potable, l'électricité et l'assainissement.

A cela plusieurs causes peuvent être avancées.

#### 1- Développement anarchique des villes

Le taux d'urbanisation est passé de 37% en 1987, soit 3 millions d'habitants à plus de 9 millions d'habitants en 2012, représentant environ 55% de la population totale.

Cela suppose qu'en 25 ans, la population urbaine a plus que doublé avec un taux de croissance urbaine qui oscille entre 6 et 7% par an. Cette pression sur toutes les villes a des conséquences sur le développement spatial et le cadre de vie des cités notamment, le déficit chronique des investissements et l'absence de conditions d'accueil viables.

De plus en plus, l'exode rural favorise la multiplication des quartiers spontanés et la destruction progressive des quartiers planifiés.

#### La prolifération de l'habitat spontané

Elle est consécutive à l'absence de nouveaux investissements. La forte croissance démographique est absorbée par l'extension anarchique des villes et la densification des quartiers populaires urbains. Aujourd'hui, près de 67% de la population urbaine vit dans des bidonvilles, dépourvus d'équipements et de services de base où elle s'expose à des conditions de précarité et d'insalubrité, ainsi qu'à l'insécurité. La dégradation de la voirie urbaine s'est généralisée, exacerbant les coûts d'exploitation des véhicules et prolongeant le temps d'accès aux services de transports urbains. La pauvreté en milieu urbain est chronique au point où il est admis que l'urbanisation est indissociable à la pauvreté. Dans beaucoup de cas, les habitats informels sont dispersés dans les villes, où ils côtoient des résidences luxueuses. Ceci, est dû à la tolérance administrative dans l'application de la Loi sur l'Urbanisation et des plans d'urbanisation des villes. Cet état de choses ne permet pas un accès suffisant aux services de base et a des conséquences pour la santé et le développement humain.

L'absence d'adressage des rues dans nos villes, ne permet pas de recenser aisément le nombre de personnes résidant dans une zone donnée, et, de ce fait ne facilite pas l'identification des personnes et le recouvrement efficace des taxes fiscales et des factures. Dans d'autres pays africains, comme le Burkina Faso, le Togo, l'adressage a permis de faire passer le taux de recouvrement de 50% à 90%.

#### L'insuffisance des services de base en milieu urbain

Le réseau viaire est dans un mauvais état et l'inexistence de réservations pour réseaux divers (zones de parking et autres) sont à l'origine de nombreux problèmes de mobilité urbaine dans nos villes. De facto, cela les empêchent d'être véritablement compétitives sur le plan de la production économique.

A cela, il convient d'y ajouter les lignes de transport d'énergie qui ne desservent pas tous les quartiers des villes, les réseaux d'alimentation en eau potable qui sont insuffisants, les réseaux de

drainage des eaux pluviales quasi-inexistants, de même que les réseaux d'égouts pour l'évacuation des déchets liquides et l'insuffisance des décharges publiques pour les déchets solides.

## 2- Difficultés d'accès aux assiettes foncières

Au Cameroun, l'accès à la propriété foncière est rendu difficile par des procédures en apparence simplifiées, mais qui à l'épreuve se révèlent semées d'embûches.

En dépit des prix officiels, les coûts réels d'obtention d'un titre de propriété sont élevés, et il se pose un problème sérieux d'épuisement des réserves foncières de l'Etat, auquel s'ajoute la confiscation des terres par les particuliers.

La coexistence du droit foncier traditionnel et celui relevant du droit privé compliquent la tenue du cadastre national et rend difficile l'application du droit foncier.

La disponibilité limitée des terres et les prix élevés affectent le choix des lieux et excluent la plupart des ménages à bas revenus du marché foncier. La taille limitée du marché et le monopole des propriétaires traditionnels entraînent une offre insuffisante de terrains urbains et font monter les prix.

## 3- Offre insuffisante en logements

Les villes camerounaises sont confrontées au manque de logements. Le marché de l'immobilier et les agences satisfont au plus un quart de la demande annuelle de logements, les trois quarts de demandeurs restants, se tournent vers le marché de l'informel et la construction de leur propre logement (phénomène d'auto-construction très répandu).

On peut justifier cela par :

### L'accès au foncier et le coût élevé des constructions

Comme relevé au point 2- ci-dessus, la disponibilité du foncier est problématique au Cameroun.

C'est dans ce contexte, que les habitats spontanés se sont développés. Les coûts de la construction sont assez élevés, le ciment, le fer et d'autres matériaux sont souvent importés, ce qui met les logements à des prix inabordables. L'Etat a essayé d'aider les revenus modestes par une politique qui se veut volontariste, en subventionnant la construction, en construisant des logements sociaux, mais les effets de ces mesures sont mitigés.

Concernant ces logements sociaux, un programme initial de 10.000 appartements a été lancé, avec dans sa première phase la production d'un peu plus d'un millier d'entre eux. Après bien des péripéties, avec des entreprises dans l'incapacité de réaliser les travaux au vu des prix unitaires à eux imposés, et les difficultés d'aménagements connexes, les premiers logements commencent à être mis à la vente. Mais les tarifs proposés ne correspondent en rien aux revenus des personnes ciblées (à savoir à revenus modestes).

Aujourd'hui, alors que l'on serait plutôt en droit d'attendre la production de centaines de milliers de logements, ce sont donc péniblement un millier d'entre eux qui sont réellement disponibles.

De plus, les programmes chinois de construction de 1.500 logements sociaux sont prévus dans six localités (Yaoundé, Douala, Bafoussam, Bamenda, Limbe, Sangmélina). Ce programme est en cours de finalisation à Yaoundé et Douala et s'étendra sur 04 autres localités en 2015.

Il y a aussi en perspective du programme gouvernemental, la firme italienne COFFOR CEMAC, pour la construction de 640 logements à Yaoundé avec un taux actuel d'exécution de 25%.

Malgré une production somme toute marginale et peu maîtrisée, l'offre en logements par les sociétés privées nationales de promotion immobilière, estimée à 20 000 unités à ce jour, a redécollé ces dernières années grâce à la batterie de mesures incitatives mises en place par l'Etat

notamment aux plans réglementaires (promulgation d'une loi et de décrets sur les avantages fiscaux accordés aux projets structurants dont ceux relevant du logement social) et financier.

Quant aux firmes internationales privées, de nombreux mémorandums d'entente ont été signés entre l'Etat/MINDUH et des promoteurs de tous horizons (USA, Canada, Espagne, Turquie, Qatar, Afrique du Sud, Maroc, etc.). C'est ainsi qu'une firme marocaine (ADOHA) est à pied d'œuvre à Yaoundé/Ekouounou pour la construction de 1.500 logements sociaux.

Enfin, les Collectivités Territoriales Décentralisées ont été mobilisées pour accepter leur concours. Dans ce registre on peut signaler des conventions de financement entre SHELTER Afrique et les communautés urbaines de Yaoundé et Douala pour la construction des « cités des cinquantenaires » respectives de 800 logements de moyen standing dans ces deux métropoles, ainsi que la signature d'une convention entre le Crédit Foncier du Cameroun et le FEICOM pour la construction des cités municipales de nombreuses communes.

#### L'efficacité relative des sociétés publiques en charge de l'habitat social (MAETUR, SIC, CFC)

L'offre en aménagement foncier a résulté des lotissements domaniaux et communaux, de ceux de la MAETUR, et de la filière privée qui représente 70 à 80% de la production.

Les lotissements domaniaux (réalisés par le MINDCAF) et communaux, se caractérisent par un niveau d'équipement des plus sommaires au départ (voiries, eau et électricité) car la viabilisation s'est faite progressivement au gré de la disponibilité des crédits.

Ces parcelles produites sont vendues à bas prix, à des prix inférieurs aux prix de revient du bornage, à des prix en dessous de ceux du marché, et sont même souvent attribuées gratuitement.

D'une manière quasi générale, les lotissements domaniaux ne prennent pas vraiment en compte les documents d'urbanisme et même le lotissement est parfois fait sans respect des règles minimales de l'art.

127

La SIC quant à elle, a pour vocation de construire et de commercialiser les logements. A sa création, la société visait la réalisation de logements pour les ménages à revenus intermédiaires. Les plans quinquennaux fixaient à la SIC, pour des raisons sociopolitiques, la satisfaction des besoins des ménages disposant d'un revenu mensuel compris entre 200.000 et 500.000 FCFA. Il s'agissait alors de créer un habitat intermédiaire entre le « quartier » et les zones résidentielles.

Aujourd'hui, force est de constater que les logements des "camps SIC" sont devenus l'objet de transactions immobilières illégales avec les premiers occupants qui conservent ad vitam eternam les lieux, pour en faire une sous-location à de potentiels locataires.

Pour ce qui est des nouvelles résidences construites par la SIC, les prix de vente ou de location pratiqués sont tellement prohibitifs qu'ils ne sont pas à la portée du fonctionnaire moyen.

Fort de ce qui précède, il apparaît que la SIC ne répond plus aujourd'hui à sa mission première.

Pour ce qui est du Crédit Foncier du Cameroun (CFC), l'absence de terrains titrés au profit des promoteurs ou des propriétaires ne leur permet pas l'obtention de prêts. Cette situation relativise l'efficacité du CFC, qui se retrouve en surliquidités, et s'oblige donc à lancer tous types de partenariat avec les communes et le FEICOM.

De manière plus générale, et pour ce qui concerne les **Bâtiments et Edifices publics**, les problèmes à résoudre ont été clairement identifiés lors de récentes concertations entre les acteurs de la construction :

- Gérer la multiplicité de maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- Limiter les auto-constructions sans référence aux spécialistes du métier ;
- Faire respecter les procédures et les règles de l'art ;
- Appliquer la réglementation et les normes en matière de sécurité ;
- Limiter la récurrence des effondrements d'immeubles ;
- Eviter les constructions anarchiques et disparates dans les établissements scolaires, secondaires et universitaires ;
- Faire respecter les délais d'exécution des constructions publiques ;
- Construire des bâtiments solides, durables et résistants aux sollicitations diverses ;
- Installer des équipements électriques et sanitaires de qualité et durables pour une saine exploitation ;
- Contribuer à la définition de la qualité des matériaux en tenant compte des aspects de solidité, confort et résistance au feu ;
- Assurer la formation des acteurs de la chaîne de construction ;
- Exiger les permis de bâtir pour engager toute opération de construction.

= Analyse SWOT pour le Sous-secteur **BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS** =

FORCES	FAIBLESSES
1- Existence d'un cadre légal et institutionnel en matière d'urbanisme 2- Existence des sociétés étatiques en charge de l'habitat (MAETUR, SIC, CFC, MIPROMALO) 3- Existence d'une société étatique en charge de l'aménagement des zones industrielles (MAGZI) 4- Programme gouvernemental de construction de 10.000 logements et d'aménagements de 50.000 parcelles 5- Existence d'une société de normalisation (ANOR)	1- Non-respect de la réglementation en matière d'urbanisme et de construction 2- Efficacité relative de la MAGZI 3- Faible capacité des PME dans la construction des logements 4- Manque de synergie des acteurs 5- Forte extension spatiale des villes 6- Difficulté d'accès aux assiettes foncières 7- Absence d'infrastructures de loisirs 8- Inexistence de classification de voirie 9- Faiblesse utilisation de matériaux locaux de construction



OPPORTUNITES	MENACES
1- La décentralisation 2- La coopération décentralisée 3- Le Partenariat Public-Privé 4- Intérêt croissant des investisseurs pour le logement social 5- Existence d'une structure dédiée à la promotion de matériaux locaux dans la construction des bâtiments (MIPROMALO)	1- Forte poussée démographique urbaine 2- Incivisme des populations 3- Pollution de l'environnement urbain 4- Confiscation des terres par les particuliers

Les villes du Cameroun grandissent vite et mal, **entraînant un développement anarchique de celles-ci** avec comme corollaire, une insuffisance en infrastructures.

La plupart des nouveaux habitants se logent généralement de manière précaire et manquent de service de base. Cette situation a de graves conséquences pour la santé, et le développement humain.

Une combinaison de réformes institutionnelles, politiques, foncières, du logement et des prestations de services de base est nécessaire pour que l'expansion urbaine se fasse de façon plus équitable et inclusive.

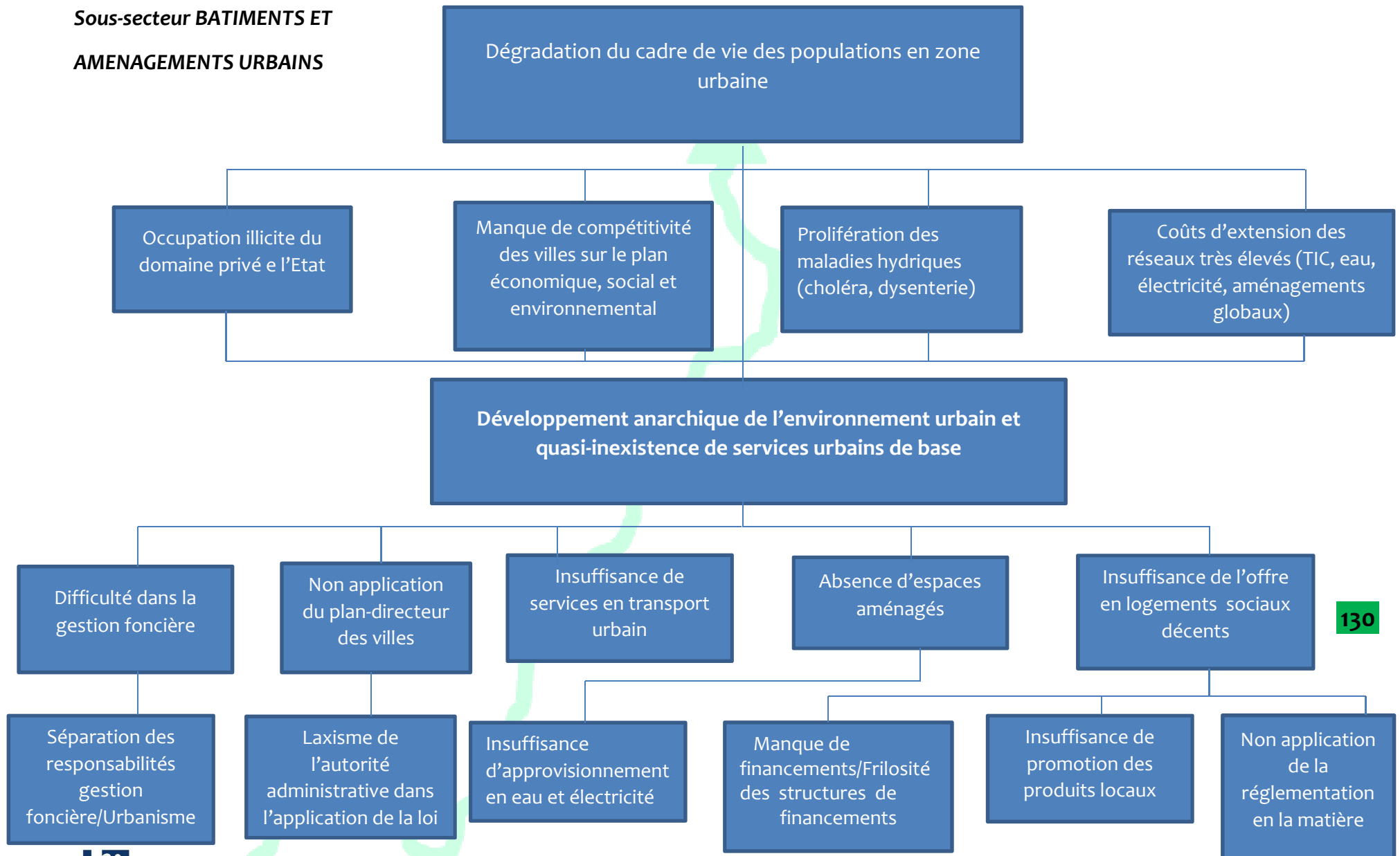
129

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur des BATIMENTS ET AMENAGEMENTS URBAINS, ce pourrait être :

### DEVELOPPEMENT ANARCHIQUE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN ET QUASI-INEXISTENCE DE SERVICES URBAINS DE BASE

Dans une déclinaison « arbre à problèmes », cela donnerait le graphe ci-après.

**Sous-secteur BATIMENTS ET  
AMENAGEMENTS URBAINS**



## D. ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DE L'ENVIRONNEMENT EXTERNE

Parmi les grandes tendances pouvant influencer positivement ou négativement l'évolution du secteur des infrastructures, voire susceptibles d'avoir un impact significatif, il est permis de citer un certain nombre de points, sans pour autant que cette liste ne soit exhaustive.

### En termes de menaces

#### - **Insécurité transfrontalière**

Les problèmes de sécurité intérieure que connaît actuellement le Nigéria, ainsi que la RCA, pays voisins et limitrophes du Cameroun, ont des conséquences sur l'ensemble de la sous-région Afrique Centrale et notamment, sur le Cameroun.

De nombreux projets dans le secteur des infrastructures basés dans la région septentrionale peuvent en souffrir à cause de l'incursion des rebelles apparentés au groupe terroriste BOKO HARAM. Ainsi, en mai 2014 des travailleurs chinois ont été enlevés (et séquestré pendant plusieurs mois) alors qu'ils travaillaient sur la construction de la route Mora-Kousseri (RN1).

Tout ceci, peut être de nature à décourager tous les investisseurs étrangers.

#### - **Forte poussée démographique**

Certains facteurs de cet aspect démographique, s'ils sont mal maîtrisés peuvent pousser à une corrélation négative, notamment :

L'augmentation de la population de façon exponentielle, sans une croissance soutenue à des taux supérieur à 5 à 6 points, accroît la pression sur des ressources naturelles limitées (terre, espace) au Cameroun ; dans le domaine de l'aménagement du territoire en particulier, elle a pour conséquence de voir certaines zones rurales abandonnées au profit d'autres.

Le maintien d'une forte fécondité contraint la majorité de la population adulte à consacrer son temps et ses efforts à élever des enfants ; l'activité productive extra-domestique s'en trouve singulièrement réduite, notamment chez les femmes.

L'importance des investissements nécessaires pour garantir aux habitants supplémentaires le même niveau de vie est telle que le potentiel de formation de capital productif privé et public est sérieusement entamé (avec un coefficient marginal de capital de 3 ou 4, un taux d'accroissement démographique de 3%, par exemple, absorbe de 9 à 12% du revenu national). Il en résulte une dégradation de l'équipement par travailleur qui, à son tour, retentit sur les gains de productivité.

#### - **La faible croissance économique**

Malgré un contexte international difficile marqué notamment par la baisse des cours des matières premières et la dégradation des termes de l'échange, l'activité économique nationale est restée soutenue. La demande intérieure s'est maintenue en hausse, induite par la poursuite des grands projets d'infrastructures d'une part, et par des actions de relance de la production dans plusieurs branches marchandes d'autre part.

La croissance observée en 2013 était en baisse par rapport aux prévisions. Elle découlait principalement de la contribution du secteur tertiaire qui représente 47,8% du PIB (produit intérieur brut) en hausse d'un point par rapport à 2012.

Afin de répondre à cette préoccupation, le Cameroun s'est doté en 2013 d'un cadre budgétaire à moyen terme conforme à la directive de la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (CEMAC) sur les budgets programmes.

Pour faire face aux financements de ces nombreux programmes inscrits au budget, et notamment ceux ayant trait aux infrastructures qui nécessitent la mobilisation de nombreux capitaux, il est primordial de maintenir le cap au-dessus de 6 à 7%. Sinon, le Cameroun aura de nombreuses difficultés pour financer ses projets. Dans ce cas de figure, la problématique est de trouver des ressources alternatives pour pallier à la faible disponibilité des moyens financiers. On pourrait évoquer ici, le partenariat public-privé, la mobilisation de l'épargne publique, l'emprunt obligataire, etc.

Les taux de croissance économique prévisionnels pour les prochaines années sont particulièrement préoccupants en ceci qu'ils ne peuvent permettre au Cameroun de réaliser les objectifs visés pour 2035.

D'après certaines études le taux de croissance annuel moyen devrait se situer autour de 7,7% sur une décennie pour y parvenir.

Ce sont notamment ces chiffres sur la croissance au Cameroun à la fin de l'année 2013, bien en deçà des prévisions, qui ont poussé le Président de la République, à demander la mise en place d'un plan d'urgence pour relancer la croissance.

#### - Le déficit des comptes courant et budgétaire

Le tableau qui suit démontre qu'à l'horizon du DSCE, les prévisions des PIB réel et PIB réel par habitant sont appréciables pour le Cameroun, car en croissance sur la période 2012-2020.

Toutefois, et comme relevé précédemment, cette croissance reste faible et constitue ainsi une interrogation forte quant à l'atteinte des objectifs de croissance tels que définis par le DSCE en matière de développement des infrastructures.

**Tableau 9:** Evolution des indicateurs macroéconomiques sur la période 2012-2020

	2012	2013	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
<b>TCPIB</b>	4,4	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6
<b>TCPIB/H</b>	1,9	2,4	2,5	2,7	2,9	3,0	3,2	3,4	3,6
<b>I</b>	2,4	2,3	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7
<b>SB (%PIB)</b>	-1,9	-3,7	-4,1	-4,6	-5,1	-5,7	-6,4	-7,1	-7,9
<b>CC (%PIB)</b>	-3,3	-3,3	-3,4	-3,6	-3,8	-4,0	-4,3	-4,5	-4,8

**Source :** Données des administrations nationales et nos calculs pour les prévisions (\*).

Avec TCPIB, le taux de croissance du PIB réel ; TCPIB/H, le taux de croissance du PIB réel par habitant ; I, l'inflation ; SB, le solde budgétaire et CC, le compte courant.

Sur toute la période prise en compte dans le tableau, les soldes Budgétaire et du Compte courant croissent et sont négatifs, ce qui est ne manque pas d'inquiéter dans la mesure où, ces valeurs traduisent :

- (i) le besoin de financement de l'économie camerounaise, parce que le pays s'endette puisque incapable de régler ses importations par des devises (CC < 0) ;

- (ii) l'insuffisance des recettes de l'Etat (hors remboursement d'emprunt) pour équilibrer ses dépenses (hors emprunt).

Ces menaces sont d'autant plus importantes que le flux du déficit budgétaire vient alimenter l'encours de dette, qui en retour, agit sur le niveau de déficit par l'augmentation des intérêts versés. Ces intérêts deviennent une charge (dépense) budgétaire et impactent négativement sur le budget alloué au financement des projets d'infrastructures.

- **Le retrait de RIO TINTO ALCAN du capital d'ALUCAM**

En octobre 2014, RIO TINTO ALCAN (branche aluminium) a annoncé son retrait du capital de la société ALUCAM à compter du 31 décembre 2014. L'inquiétude ici, vient du fait que celle-ci est l'un des partenaires stratégiques impliqués dans le projet de construction du barrage hydroélectrique de Nachtigal (420 mégawatts) dans La région du Centre évalué à 400 milliards FCFA. Un accord y relatif a été signé en novembre 2013 entre l'Etat du Cameroun, Electricité de France (EDF), la Société Financière Internationale (SFI), et justement RIO TINTO ALCAN.

### **En termes d'opportunités**

- **La remise de la dette dans le cadre de l'initiative PPTE et du C2D**

L'atteinte du point de décision à l'initiative PPTE a permis un allègement de la dette du Cameroun. De nouvelles stratégies de relance économique ont été mises en œuvre, lesquelles sont consignées en grande partie dans le DSCE ; ceci a permis de marquer dans la structuration du budget, les priorités économiques qui vont vers les projets d'investissement.

Il faut y adjoindre également l'annulation de toutes les créances issues de l'aide publique au développement accordée par la France, lesquelles créances ont été injectées dans le C2D (Contrat Désendettement- Développement). Lors de la 8<sup>e</sup> session du Comité d'orientation stratégique du Contrat de désendettement et de développement (COS-C2D) tenue le 10 Juillet 2014, il a été décidé de donner une nouvelle orientation à l'affectation d'une partie de ces ressources. Notamment 11,8 milliards de FCFA à des programmes ciblés inscrits au budget de l'Etat pour l'exercice 2014, ou l'allocation d'un maximum de 20 milliards de FCFA au développement des capitales régionales. Le C2D de deuxième génération qui a été signé en juillet 2011, porte sur 213,8 milliards de FCFA. Ainsi, il a fait l'objet d'un engagement juridique de 70%, avec 9 conventions d'affectation signées sur les 14 prévues.

133

- **Les programmes régionaux de développement des infrastructures**

Pour ce qui est du Programme Economique de la CEMAC, concernant les infrastructures économiques et l'aménagement du territoire, l'axe 3 comprend six (06) programmes déclinés en trente-trois (33) projets dont l'objet est de booster les leviers critiques de compétitivité des économies de la zone CEMAC. Ces programmes concernent les infrastructures de base, de l'électricité, des transports et des télécommunications.

S'agissant des infrastructures routières, il est à noter que les projets d'aménagement de 8 corridors routiers sont en voie d'achèvement. Les autres projets sont pour la plupart en phase de démarrage, avec des études disponibles et/ou des procédures de passation de marchés en cours. Certains programmes régionaux méritent d'être signalés ici : le Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique centrale (PDCT-AC) ; le Programme Prioritaire issu de l'étude d'interconnexion des réseaux électriques des pays d'Afrique Centrale; Plan d'Action Régionale pour la Gestion intégrée des ressources en eau en cours d'élaboration (PARGIRE). Tous ces projets en cours ou en voie de réalisation seront de nature à améliorer la qualité des infrastructures dans la sous-région avec pour corollaire de booster les échanges économiques entre les pays voisins.

#### - Le transfert par MTN du câble sous-marin à fibre optique WACS à l'état Cameroun

L'acte de cession paraphé en juillet 2014 à Yaoundé, entre MTN et le Gouvernement Camerounais, est l'aboutissement de fructueuses négociations depuis 2012. L'investissement réalisé par le Groupe MTN (aujourd'hui supporté par l'Etat qui a versé à l'opérateur près de 14 milliards FCFA) va accélérer le développement des télécommunications au Cameroun.

Long de près de 14.500 km, le câble sous-marin WACS relie l'Europe à l'Afrique du Sud à travers l'Océan Atlantique. Il représente globalement un investissement de près de 400 milliards de francs CFA supporté en grande partie par l'Etat sud-africain et de grandes entreprises sud-africaines telles que le Groupe MTN, Vodacom, Telkom SA, Broadband Infraco et Neotel. Il a été construit pour fournir l'accès large bande aux universités sud-africaines et rendre la fibre optique accessible à d'autres pays africains. 15 pays de la côte ouest africaine sont ainsi connectés au WACS. Le Cameroun en fait partie sur proposition du Groupe MTN.

Le Cameroun est connecté au câble sous-marin WACS par le point d'atterrissage installé par le Groupe MTN à Limbe. Le WACS de Limbe est ainsi le deuxième point d'atterrissage déployé sur les côtes camerounaises, après le point d'atterrissage de Douala qui connecte le Cameroun au câble sous-marin SAT-3 mis en service en 2002 et pourrait bientôt arriver à saturation selon les experts.

Le point d'atterrissage WACS de Limbe, est d'une importance stratégique pour le Cameroun. Son exploitation permettra de diversifier les voies d'acheminement du trafic international à des conditions sécurisées. Il produira des capacités de transmission suffisantes pour offrir aux entreprises et aux particuliers la connexion nationale stable, redondante et à haut débit dont ils ont besoin pour mener leurs activités à bien. Il facilitera également le développement et la démocratisation de l'Internet ; et devrait entraîner à terme une baisse sensible des coûts de communication électronique.

#### - L'intérêt des investisseurs pour le Cameroun

Principale économie de la CEMAC (28,1% du PIB en 2012), le Cameroun connaît depuis le début des années 2000, une relative embellie de son activité. Entre 2000 et 2012, le pays enregistre une croissance régulière des investissements étrangers. La reprise de l'activité économique dès le début des années 2000 a permis au Cameroun de bénéficier d'investissements étrangers. Ces investissements relativement diversifiés aussi bien dans leur nature que leur destination, proviennent de pays industrialisés comme la France, les Etats-Unis et aussi la Chine.

Les investissements directs étrangers (IDE) au Cameroun en 2013 s'élèvent à 342,2 milliards de francs CFA 2012 contre 413 milliards de francs CFA l'année précédente, soit une diminution de 65 milliards de francs CFA selon les chiffres révélés par le Comité technique national de la balance des paiements du Cameroun.

Selon une classification par catégorie, le premier pays pourvoyeur d'IDE au Cameroun en 2013 est la France avec près de 123 milliards de francs CFA, contre 62,9 milliards de francs CFA pour les Etats-Unis et 6,6 milliards de francs CFA pour le Nigéria.

Le secteur des services s'en tire avec la plus grosse enveloppe de ces IDE, avec 169,9 milliards de francs CFA, contre 99,8 milliards CFA pour le secteur financier en 2012.

Les autres secteurs ayant bénéficié des financements des IDE sont, entre autres, le commerce avec 53 milliards de francs CFA, les télécommunications avec 10 milliards de francs CFA, les transports 3,5 milliards de FCFA.

Par ailleurs, l'industrie pétrolière a bénéficié de 69,7 milliards de francs CFA d'IDE, contre 42, 6 milliards de francs CFA pour le secteur industriel hors pétrole.

Les principaux secteurs d'exportation (pétrolier et agricole) sont historiquement les principaux bénéficiaires des investissements directs étrangers au Cameroun. Toutefois, depuis 2000, l'on

assiste à une diversification de ces investissements qui s'étendent désormais à d'autres secteurs d'activité. La France, premier investisseur au Cameroun, participe à ce nouvel élan, en privilégiant les services en plein essor. Les perspectives sont rassurantes notamment dans la filière gaz avec le projet de construction d'une usine de liquéfaction par GDF Suez pour un coût d'environ 5 Mds USD.

En 2002, l'aboutissement du projet du pipeline Tchad – Cameroun a entraîné un « boom » des entrées d'IDE. En effet, Les entreprises EXXONMOBIL, CHEVRON (Etats-Unis) et PETRONAS (Malaisie) ont créé la COTCO (Cameroon Oil Transportation Corporation), entité chargée de gérer avec la TOTCO (équivalente tchadienne), le transit du brut tchadien sur le territoire camerounais, dont elles détiennent 80% des actions<sup>2</sup>. Le niveau record de 740 M USD d'entrées d'IDE observé en 2009 est dû à la comptabilisation de bénéfices en attente d'affectation tirés principalement de l'embellie de l'activité dans le secteur pétrolier (cours élevés de 2008) et d'importants montants de crédits commerciaux entre entreprises affiliées.

Le secteur privé est le plus gros financier externe de l'infrastructure du pays, avec des investissements presque équivalents à ceux du secteur public et nettement supérieurs à l'aide publique au développement reçue des membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Il est intéressant de noter que le Cameroun est parvenu à attirer des investissements privés non seulement vers le secteur des TIC, mais aussi vers l'énergie et l'eau.

#### - L'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations 2019

Cet évènement devrait booster certains projets d'infrastructures, notamment pour ce qui concerne l'aménagement des voiries dans les villes hôtes de la compétition, l'adduction en eau potable, l'augmentation du débit de la bande passante, ...

En général, l'organisation d'une grande compétition sportive internationale entraîne des retombées conséquentes pour le pays hôte. Effectivement, cette organisation nécessite la construction d'infrastructures qui renforcent in fine le patrimoine infrastructurel du pays après l'évènement.

La grande fête du football africain, c'est aussi l'occasion pour les dirigeants, de donner de la visibilité à leurs pays du fait de l'exceptionnelle mobilisation médiatique autour de l'évènement.

Des sources ont annoncé le chiffre pharaonique d'1 milliard de téléspectateurs pour la CAN 2012! Les annonceurs et investisseurs ne sauraient donc être indifférents à ce qui s'apparente à un grand marché fructueux.

## E. ENJEUX ET DEFIS DU SECTEUR DES INFRASTRUCTURES

Le tableau ci-après met en exergue les enjeux et défis du secteur des infrastructures qui jusque-là, n'avait pas de stratégie propre. Il prend en compte tous les sous-secteurs identifiés qui sont :

- TRANSPORTS
- ENERGIE
- EAU et ASSAINISSEMENT
- TIC
- BATIMENTS et AMENAGEMENTS URBAINS

L'utilisation du terme « enjeu », est relative à l'attente des populations par rapport à un besoin qui se pose à eux. Et « défi » s'entend comme la notion d'entreprise ardue mettant à l'épreuve les capacités de l'Etat à répondre à ces besoins.

Enjeux	Défis
1- Améliorer le taux d'accès des populations aux infrastructures	<ul style="list-style-type: none"><li>- Réhabiliter le patrimoine infrastructurel existant</li><li>- Entretien et maintenir les infrastructures avec des projets et programmes matures et cohérents</li><li>- Développer des projets structurants (à travers des travaux neufs et autres grands programmes de développement des infrastructures)</li></ul>
2- Augmenter le taux d'accès des populations aux infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"><li>- Privilégier l'approche multimodale des transports</li><li>- Bâtir un réseau de transport intégré, performant à moindre coût quadrillant le territoire national et ouvert vers les pays voisins</li><li>- Augmenter le linéaire routier en faisant passer le nombre de km de routes bitumées pour 1000 habitants de 0,27 à 0,34 à l'horizon 2020</li></ul>

136



Enjeux	Défis
3- Augmenter le taux de pénétration des TIC auprès des populations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porter la télédensité fixe à 45% et la télédensité mobile à 65%</li> <li>- Faire passer le nombre de lignes téléphoniques pour 1.000 habitants de 6,7 pour la période à 15 à l’horizon 2020</li> <li>- Mettre à la disposition du public une offre d’accès à Internet de 2 Mb/s minimum dans toutes les villes ayant un central numérique</li> <li>- Multiplier par 50 le nombre d’emplois directs et indirects</li> </ul>
4- Favoriser la mise en place d’infrastructures et d’applications de réseau d’information et de communication suffisamment développées, adaptées aux conditions régionales, nationales et locales, facilement accessibles et financièrement abordables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Intensifier l’intégration régionale pour stimuler et relancer les télécommunications et TIC.</li> </ul>
5- Permettre à l’économie numérique d’être au cœur de la transformation des entreprises et de faciliter l’accès aux zones rurales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir un accès universel, ubiquitaire, équitable et financièrement abordable aux infrastructures et aux services TIC</li> </ul>
6- Augmenter l’offre en logements décents et en parcelles constructibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construire à l’horizon 2025, 17.000 logements</li> <li>- Créer 5.000 parcelles aménagées à l’horizon 2025</li> <li>- Créer 10.000 parcelles à l’horizon 2025</li> </ul>
7- Améliorer le taux d’accès à l’eau potable et aux infrastructures d’assainissement de base en milieux urbain et rural	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porter le taux d’accès à l’eau potable en 2025 à 75%</li> <li>- Réhabiliter les infrastructures et réseaux existants qui n’ont pas suivi le rythme d’expansion urbain et démographique</li> <li>- Favoriser la réalisation des programmes de branchements à grande échelle</li> </ul>

Enjeux	Défis
8- Améliorer le taux d'entretien, de réhabilitation et de développement de la capacité énergétique	<ul style="list-style-type: none"><li>- Résorber définitivement le déficit structurel</li><li>- Accompagner les besoins énergétiques pour l'atteinte des objectifs de croissance escomptés en doublant la consommation, soit une évolution par unité de PIB de 27,7 % actuellement à 45 % à l'horizon 2020, soit une cible de 37 %</li><li>- Devenir un pays exportateur d'électricité</li></ul>

# ANNEXE

139

## BIBLIOGRAPHIE

- Cameroun VISION 2035 (MINEPAT, 2009)
- Document de Stratégie pour la Croissance et l'emploi (MINEPAT, 2009)
- Guide méthodologique de planification stratégique au Cameroun (MINEPAT, 2011)
- Rapport sur l'état global de maturité des projets d'investissement public des ministères sectoriels (MINEPAT, août 2014)
- Guide de maturation des projets d'investissement public (MINEPAT, avril 2014)
- Rapport sur la Chaîne des résultats ministériels (MINEPAT/INS, 2014)
- Plan d'urgence pour le Cameroun (MINEPAT, février 2014)
- 1982 – 2012 : LE TRENTENAIRE DU RENOUVEAU, ACQUIS ECONOMIQUES ET INFRASTRUCTURELS POUR UN CAMEROUN EMERGENT (MINEPAT, 2012)
- Plans d'actions prioritaires 2012-2015 – secteur PRODUCTION (MINEPAT, mai 2011)
- Rapport sur l'élaboration des cadres de dépenses à moyen terme 2014-2016 (MINEPAT, août 2013)
- Lois des Finances 2014 et 2015
- Recensement général des entreprises (INS, 2011)
- 2<sup>e</sup> Enquête sur l'Emploi et le secteur informel au Cameroun (INS, 2010)
- DOING BUSINESS 2013, 2014 and 2015 - CAMEROON (World Bank)
- Infrastructures africaines : une transformation impérative, de Foster Vivien et Cecilia Briceño-Garmendia (AFD et BM, 2009)
- ECCAS's Infrastructure: a Regional Perspective (Rapport AICD, BM, 2011)
- Répondre au déficit d'investissement dans les infrastructures de Mme Aminata Niane (avril 2011)
- Stratégie sectorielle du BTP /Synthèse (MINTP, 2006)
- Annuaire statistique du secteur du BTP, édition 2012 (MINTP)
- Elaboration de la Stratégie Sectorielle des Transports du Cameroun (EGIS / BCEOM, 2010)
- Programme gouvernemental de réhabilitation, de modernisation et de développement des aéroports au Cameroun (MINT, 2014)

Rapports sur l'état du secteur portuaire national pour les années 2013, 2012, 2011, 2010 (APN)

Cahier des statistiques 2011 du secteur portuaire au Cameroun (APN)

Elaboration du diagnostic du secteur eau et énergie (IED-HYDROCONSEIL-EED, 2008)

Elaboration de la Stratégie sectorielle Eau et Energie (EED-IED-HYDROCONSEIL, 2011 et 2012)

Situation énergétique du Cameroun - SIE-Cameroun (MINEE, 2011)

Projet de stratégie sectorielle (MINPOSTEL)

Stratégie Nationale de Développement des Technologies de l'Information et de la Communication (ANTIC, septembre 2007)

Stratégie de développement du sous-secteur urbain (MINHDU, août 2011)

## LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET FIGURES

### TABLEAUX

**Tableau 1** : Linéaire par catégorie

**Tableau 2** : Longueur de réseaux de voirie

**Tableau 3** : Trafic de passagers par compagnie aérienne (2012)

**Tableau 4** : Trafic de passagers par compagnie aérienne (2013)

**Tableau 5** : Linéaire du réseau de transport et de distribution électrique

**Tableau 6** : Maturité de projets

**Tableau 7** : Répartition par sous-secteurs de l'évolution du BIP

**Tableau 8** : Grille tarifaire de l'électricité au Cameroun

**Tableau 9** : Evolution des indicateurs macro-économiques sur la période 2012-2020

142

### GRAPHIQUES

**Graphique 1** : Part de financement public par sous-secteur alloué au secteur des infrastructures

**Graphique 2** : Evolution comparée de la croissance des financements publics alloués au secteur des infrastructures

### FIGURES

**Figure 1** : Carte du sous-secteur Transport au Cameroun

**Figure 2** : Carte du sous-secteur Energie

**Figure 3** : Carte du sous-secteur Eau et Assainissement

**Figure 4** : Carte du sous-secteur TIC