

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
Paix - Travail - Patrie  
\*\*\*\*\*



REPUBLIC OF CAMEROON  
Peace - Work - Fatherland  
\*\*\*\*\*



# STRATÉGIE SECTORIELLE DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES 2020 - 2030



EMERGENT CAMEROON



**STRATEGIE  
SECTORIELLE  
DE  
DEVELOPPEMENT  
DES  
INFRASTRUCTURES**

**2020 - 2030**



## TABLE DES MATIERES

Table des Matières.....	i
Sigles et Abréviations .....	v
Avant-propos .....	viii
Résumé Exécutif .....	ix
Contexte.....	1
Vision du Cameroun en 2035 .....	1
Objectifs globaux de la SND 30.....	1
Objectifs spécifiques de la SND 30.....	1
Régime Financier de l'Etat .....	3
A.    Définitions.....	5
B.    Spécifications.....	7
Fonctions primaires du secteur des infrastructures.....	7
Fonctions secondaires du secteur des infrastructures.....	7
Délimitation du secteur .....	7
Segmentation du secteur .....	8
Acteurs du secteur .....	8
Acteurs étatiques.....	8
Partenaires techniques et financiers .....	9
Universités et Ecoles de formation .....	9
Société civile .....	9
Représentations professionnelles.....	9
Secteur privé (entreprises, bureaux d'études, ... ).....	9
Caractérisation du secteur .....	9
Situation générale des bénéficiaires.....	11
A.    Sous-secteur TRANSPORTS.....	14
Cadre institutionnel, législatif et réglementaire.....	14
= Cadre institutionnel du sous-secteur transports =.....	14
= Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des transports = .....	14
Offre pour le sous-secteur TRANSPORTS.....	15
= Domaine des ROUTES = .....	15
= Domaine des PORTS =.....	16
= Domaine des AEROPORTS = .....	17
= Domaine du CHEMIN DE FER = .....	17
Situation des bénéficiaires.....	17
Points critiques du sous-secteur .....	20
B.    Sous-secteur ENERGIE .....	21
Cadre institutionnel, législatif et réglementaire .....	21

## ii Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

= Cadre institutionnel du sous-secteur énergie = .....	21
= Cadre réglementaire du sous-secteur de l'énergie = .....	23
Offre pour le sous-secteur ENERGIE.....	24
= Domaine des EQUIPEMENTS DE PRODUCTION = .....	24
= Domaine des RESEAUX ENERGETIQUES = .....	25
Situation des bénéficiaires.....	26
Points critiques du sous-secteur .....	30
C. Sous-secteur EAU et ASSAINISSEMENT.....	31
Cadre institutionnel, législatif et réglementaire .....	31
= Cadre institutionnel du sous-secteur eau et assainissement = .....	31
= Cadre réglementaire du sous-secteur de l'eau et de l'assainissement = .....	32
Offre pour le sous-secteur EAU et ASSAINISSEMENT .....	34
= Domaine des INSTALLATIONS HYDRAULIQUES = .....	34
= Domaine des SYSTEMES D'ASSAINISSEMENT = .....	35
Situation des bénéficiaires.....	37
Points critiques du sous-secteur .....	38
D. Sous-secteur TECHNOLOGIES de l'INFORMATION et de la COMMUNICATION .....	39
Cadre institutionnel, législatif et réglementaire .....	39
= Cadre institutionnel du sous-secteur TIC = .....	39
= Cadre juridique et réglementaire du sous-secteur TIC = .....	39
Offre du sous-secteur TIC.....	41
= Domaine des RESEAUX DE TELEPHONIE = .....	41
= Domaine des RESEAUX de TRANSPORTS = .....	42
Situation des bénéficiaires.....	45
Points critiques du sous-secteur .....	46
E. Sous-secteur AMENAGEMENTS URBAINS et HABITAT .....	47
Cadre institutionnel, législatif et réglementaire .....	47
= Cadre institutionnel du sous-secteur aménagements urbains et habitat = .....	47
= Cadre législatif et réglementaire du sous-secteur des aménagements urbains et habitat = .....	48
Offre du sous-secteur Aménagements urbains ET HABITAT.....	49
= Domaine des AMENAGEMENTS URBAINS = .....	49
= Domaine de l'HABITAT = .....	50
Situation des bénéficiaires.....	52
Points critiques du sous-secteur .....	54
F. Description des facteurs externes significatifs.....	55
A. Revue des politiques passées et en cours.....	60
Politiques et actions antérieures .....	60
= Plans quinquennaux (des années 1960 à 1986) = .....	61
= Programmes d'ajustement structurel = .....	62
= Plans de relance et retour de la planification = .....	64
Mise en œuvre du DSCE.....	64

### iii Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Evaluation des politiques de développement des infrastructures .....	67
= Financement des plans quinquennaux et des stratégies = .....	67
= Maturation des programmes et projets = .....	70
= Passation des marchés et absorption des crédits = .....	71
= Cohérence des projets engagés = .....	71
= Rôle et pertinence des régulateurs = .....	74
= Capacités des acteurs et qualité des réalisations = .....	74
= Disponibilité de l'information et cohérence des données = .....	75
B. Analyse critique du secteur .....	77
Aperçu d'ordre général sur le secteur .....	77
Difficultés liées au secteur .....	80
= Retard dans le développement des infrastructures au Cameroun = .....	80
= Impact négatif sur la productivité du secteur industriel = .....	80
= Part d'investissement dans le budget public relativement faible = .....	80
C. Analyse critique par Sous-secteur .....	85
TRANSPORTS .....	85
= Identification des problèmes = .....	85
= Analyse SWOT pour le sous-secteur TRANSPORTS = .....	91
ENERGIE .....	94
= Identification des problèmes = .....	94
= Analyse SWOT pour le Sous-secteur ENERGIE = .....	98
EAU ET ASSAINISSEMENT .....	101
= Identification des problèmes = .....	101
= Analyse SWOT pour le sous-secteur EAU & ASSAINISSEMENT = .....	106
TIC .....	110
= Identification des problèmes = .....	110
= Analyse SWOT pour le Sous-secteur TIC = .....	115
AMENAGEMENTS URBAINS et HABITAT .....	118
= Identification des problèmes = .....	118
= Analyse SWOT pour le Sous-secteur AMENAGEMENTS URBAINS ET HABITAT = .....	122
D. Analyse des effets potentiels de l'environnement externe .....	124
E. Enjeux et défis du secteur des infrastructures .....	129
A. Vision d'avenir et ses caractéristiques .....	134
Cadre de la vision d'avenir du secteur des infrastructures .....	134
Vision consensuelle adoptée .....	134
= Enoncé de la Vision = .....	134
= Caractéristiques de la Vision = .....	135
Principes de politique .....	136
Scénario de développement .....	136
= Justification du scénario de base "Accompagnement de l'Agro-industrie" = .....	136
B. Axes stratégiques .....	139

#### iv Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

= Axe 1 : Développement du mix-énergétique = .....	139
= Axe 2 : Développement des TIC = .....	141
= Axe 3 : Développement intégré des infrastructures de transport multimodal = .....	143
= Axe 4 : Développement des infrastructures hydrauliques et d'assainissement = .....	145
= Axe 5 : Modernisation de la gestion foncière et domaniale = .....	146
= Axe 6 : Modernisation urbaine et de l'habitat = .....	146
C. Programme de Modernisation Urbaine .....	149
= Messages principaux = .....	149
= Mobilité urbaine et connectivité = .....	153
= Habitat et logement = .....	154
= Caractéristiques du PMU = .....	154
D. Mise en œuvre .....	156
Grandes lignes .....	156
Financement et sélection des projets .....	157
= Mécanismes de financement = .....	157
= Méthodologie de sélection des projets = .....	159
Réformes nécessaires .....	160
= Processus de décentralisation = .....	160
= Accès au foncier = .....	161
= Cadre juridique = .....	163
= Simplification des procédures et formalités administratives = .....	165
Pilotage, coordination et gestion des risques .....	166
= Pilotage et coordination de la mise en œuvre = .....	166
= Gestion des risques infrastructurels = .....	168
Grands projets phares du Cameroun .....	171
Répartition des rôles entre l'Etat, les CTD et le secteur privé .....	175
Axes stratégiques .....	179
Bibliographie .....	181

## SIGLES ET ABBREVIATIONS

<b>AFD</b>	: Agence Française de Développement
<b>ALUCAM</b>	: Aluminium du Cameroun
<b>ANEER-TP</b>	: Association Nationale des Entreprises de l'Entretien Routier et des Travaux Publics
<b>ANOR</b>	: Agence des Normes et de la Qualité
<b>ANTIC</b>	: Agence Nationale des Technologies, de l'Information et de la Communication
<b>API</b>	: Agence de Promotion des Investissements
<b>APICCAM</b>	: Association Professionnelle des Ingénieurs Conseils et Sociétés d'Ingénierie au Cameroun
<b>ARMP</b>	: Agence de Régulation des Marchés Publics
<b>ARSEL</b>	: Agence de régulation du Secteur de l'électricité
<b>ASPERB</b>	: Assistance au Secteur Privé dans la privatisation des Routes Bitumées
<b>BAD</b>	: Banque Africaine de Développement
<b>BEAC</b>	: Banque des Etats de l'Afrique Centrale
<b>BET</b>	: Bureau d'Etudes Techniques
<b>BM</b>	: Banque Mondiale
<b>BOT</b>	: Built Operate and Transfer
<b>BTP</b>	: Bâtiment et Travaux Publics
<b>C2D</b>	: Contrat de Désendettement et Développement
<b>CAB</b>	: Cabinet
<b>CAMAIR</b>	: Cameroon Airlines
<b>CAMWATER</b>	: Cameroon Water Utilities Corporation
<b>CARPA</b>	: Conseil d'Appui à la Réalisation des Contrats de Partenariat
<b>CDC</b>	: Cameroon Development Corporation
<b>CDE</b>	: Camerounaise Des Eaux
<b>CDMT</b>	: Cadre de Dépenses à Moyen Terme
<b>CEBAT</b>	: Cercle des Entrepreneurs du Bâtiment
<b>CEEAC</b>	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
<b>CEMAC</b>	: Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
<b>CFC</b>	: Crédit Foncier Du Cameroun
<b>CICOS</b>	: Commission Internationale du Bassin du Congo
<b>CMTP</b>	: Centre des Métiers des Travaux Publics
<b>CNPS</b>	: Caisse Nationale de la Prévoyance Sociale

## vi Stratégie Sectorielle de Développement des Infracteurs 2020-2030

<b>CTD</b>	: Collectivité Territoriale Décentralisée
<b>DAO</b>	: Dossier d'Appel d'Offres
<b>DSCE</b>	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
<b>DSRP</b>	: Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
<b>DSTAT</b>	: Direction de la Statistique
<b>ECAM</b>	: Enquête Camerounaise auprès des Ménages
<b>ENEO</b>	: Energy Of Cameroon
<b>ENSTP</b>	: Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics
<b>FECAP-TP</b>	: Fédération Camerounaise des PME en Bâtiments et Travaux Publics
<b>FEICOM</b>	: Fonds Spécial d'Équipement et Intervention Intercommunale
<b>FMI</b>	: Fonds Monétaire International
<b>FR</b>	: Fonds Routier
<b>FST</b>	: Fonds Spécial des Télécommunications
<b>GICAM</b>	: Groupement Inter patronal du Cameroun
<b>GIZ</b>	: Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Coopération Technique Allemande)
<b>HIEQ</b>	: Haute Intensité d'Équipement
<b>HIMO</b>	: Haute Intensité de Main d'Œuvre
<b>IGR</b>	: Initiative pour la Gestion Routière
<b>LABOGENIE</b>	: Laboratoire National de Génie Civil
<b>MAETUR</b>	: Mission d'Aménagement et d'Équipements des Terrains Urbains et Ruraux
<b>MAGZI</b>	: Mission d'Aménagement et des Zones Industrielles
<b>MATGENIE</b>	: Parc National de Matériels de Génie Civil
<b>MINAT</b>	: Ministère de l'Administration Territoriale
<b>MINDCAF</b>	: Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières
<b>MINDDEVEL</b>	: Ministère de la Décentralisation et du Développement Local
<b>MINHDU</b>	: Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
<b>MINEE</b>	: Ministère de l'Eau et de l'Énergie
<b>MINEFI</b>	: Ministère de l'Économie et des Finances
<b>MINFI</b>	: Ministère des Finances
<b>MINEFOP</b>	: Ministère de l'emploi et de la Formation Professionnelle
<b>MINEPAT</b>	: Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
<b>MINEPDEP</b>	: Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable



## vii Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

<b>MINPMEESA</b>	:	Ministère des Petites et Moyennes Entreprises, de l'Economie Sociale et de l'Artisanat
<b>MINMIDT</b>	:	Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique
<b>MINRESI</b>	:	Ministère de la Recherche Scientifique et Technique
<b>MIPROMALO</b>	:	Mission de Promotion des Matériaux Locaux
<b>MINTP</b>	:	Ministère des Travaux Publics
<b>MINTSS</b>	:	Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale
<b>MPA</b>	:	Manuel de Procédures Administratives
<b>NBN</b>	:	National Broadband Network
<b>NEPAD</b>	:	Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
<b>OD</b>	:	Origine-Destination
<b>OMC</b>	:	Organisation Mondiale du Commerce
<b>ONAC</b>	:	Ordre National des Architectes
<b>ONG</b>	:	Organisation Non Gouvernementale
<b>ONIGC</b>	:	Ordre National des Ingénieurs de Génie Civil
<b>ONIGM</b>	:	Ordre National des Ingénieurs du Génie Mécanique
<b>ONU</b>	:	Organisation des Nations Unies
<b>ONUC</b>	:	Ordre National des Urbanistes du Cameroun
<b>PAS</b>	:	Programmes d'Ajustement Structurel
<b>PDCT-AC</b>	:	Plan Directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale
<b>PDR</b>	:	Plan Directeur Routier
<b>PDSE</b>	:	Projet de Développement du Secteur de l'Energie
<b>PEAC</b>	:	Pool Energétique de l'Afrique Centrale
<b>PERFED II</b>	:	Programme d'Entretien Routier du Deuxième FED
<b>PIB</b>	:	Produit Intérieur Brut
<b>PME</b>	:	Petites et Moyennes Entreprises
<b>PNG</b>	:	Programme National de Gouvernance
<b>POE</b>	:	Plan d'Organisation des effectifs
<b>PPP</b>	:	Partenariat Public-Privé
<b>PPTE</b>	:	Pays Pauvres Très Endettés
<b>PST</b>	:	Programme Sectoriel des Transports
<b>PTMR</b>	:	Programme de Transport en Milieu Rural
<b>PUD</b>	:	Plan d'Urbanisme Directeur
<b>RCA</b>	:	République Centrafricaine

## viii Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

<b>RNx</b>	: Route Nationale N° x
<b>SCDP</b>	: Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers
<b>SDAU</b>	: Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme
<b>SEDA</b>	: Société d'Etudes pour le Développement de l'Afrique
<b>SIC</b>	: Société Immobilière du Cameroun
<b>SIGIPES</b>	: Système Informatique de Gestion Intégré du Personnel de l'Etat et de la Solde
<b>SFI</b>	: Société Financière Internationale
<b>SMIG</b>	: Salaire Minimal Interprofessionnel Garanti
<b>SOCATRAL</b>	: Société Camerounaise de Transformation de l'Aluminium
<b>SODECAO</b>	: Société de Développement du Cacao
<b>SODECOTON</b>	: Société de Développement du Coton
<b>SONATREL</b>	: Société Nationale de Transport de l'Electricité
<b>SOSUCAM</b>	: Société du Sucre du Cameroun
<b>SOWEDA</b>	: South West Development Agency
<b>TDR</b>	: Termes de référence
<b>TPE</b>	: Très Petites Entreprises
<b>UE</b>	: 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) dont la mise en œuvre a couvert la période 2010-2019.

Ce DSCE s'inscrivait dans la Vision 2035 comme la première phase de planification devant permettre au Cameroun de disposer à terme d'une économie prospère et dotée d'infrastructures performantes.

Arrivé au terme de la période de mise en œuvre du DSCE, il était important de dégager les principaux constats ainsi que les recommandations devant guider l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie nationale d'opérationnalisation de la deuxième phase de la vision 2035, la Stratégie Nationale de Développement du Cameroun 2020-2030 (SND 30).

La SND 30 suivant une approche « bottom up » est une consolidation des stratégies sectorielles dont le processus de relecture a été conduit parallèlement à l'élaboration de la stratégie nationale, qui constituera donc le centre des

priorités nationales. De même, suivant une approche « up down », elle est une déclinaison des priorités nationales de développement en axes stratégiques sectoriels pour le développement des secteurs.

Le présent document découle principalement de la relecture de la stratégie de développement du secteur des infrastructures élaborée en 2015, à laquelle y sont intégrées les réflexions et recommandations fortes pour une SND 30 permettant réellement au Cameroun de disposer de lignes directrices pour catalyser, canaliser et coordonner les efforts de développement vers les objectifs de développement durable et d'émergence à l'horizon 2035.

## RESUME EXECUTIF

Un accès plus étendu à des services infrastructurels améliorés constitue un moteur important pour la croissance économique. L'état médiocre de l'infrastructure est un obstacle majeur pour la croissance des pays africains, et le Cameroun ne fait pas exception. A titre d'exemple, si des avancées dans les technologies de l'information et de la communication ont contribué positivement à la croissance du Cameroun, à l'inverse, les carences de l'infrastructure énergétique lui ont coûté des points de croissance.

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 points de pourcentage.

Dans l'avenir, le Cameroun devra affronter d'importants défis infrastructurels. Les problèmes majeurs identifiés dans le secteur des infrastructures, sont :

- la faiblesse des investissements dans le secteur des infrastructures ;
- la faible intégration multimodale ;
- l'insuffisance de l'offre en énergie ;
- le faible accès des populations à l'eau potable ;
- le développement anarchique de l'environnement urbain ;
- la faible prise en compte de l'assainissement dans l'habitat ;
- le faible développement des systèmes d'irrigation ;
- la faible pénétration des TIC.

Le traitement de ces problèmes constitue le point de départ de l'élaboration d'une stratégie de développement des infrastructures à moyen et long termes, auquel s'ajoute la prise

en compte de préalables qui sont autant d'hypothèses pour la réussite de sa mise en œuvre, à savoir :

- des priorités dans les investissements des infrastructures à arrêter ;
- des coûts de production et construction à baisser considérablement ;
- des mécanismes pérennes d'entretien et maintenance à définir ;
- des mécanismes d'accès facile au foncier à mettre en place ;
- des mécanismes innovants de financement des infrastructures à développer ;
- des fonds spécifiques pour l'investissement stratégique et l'amorçage des projets ;
- des priorités dans l'utilisation des budgets publics à définir ;
- un cadre institutionnel cohérent à établir.

En fait, au moment où le Cameroun est engagé dans le développement d'infrastructures productives, les principes de politique retenus sont : l'achèvement de tous les projets en cours et finalisation de toutes les modalités de mise en service complet des infrastructures issues des grands projets de première génération, la préférence à la réalisation des grands projets suivant les approches « Projet-Finance » et partenariat public-privé, la finalisation de la réforme foncière, la priorité à la maintenance des équipements et infrastructures existants, la recherche continue d'efficacité opérationnelles et financières des infrastructures camerounaises ; la prise en compte des opérations d'entretien et maintenance dans tous les projets d'infrastructure ; le respect des normes existantes et des prescriptions environnementales par tous les acteurs du secteur ; la priorisation du développement des infrastructures sous un angle spatial ; la promotion de l'intégration régionale pour réduire les coûts d'infrastructure ; un plus grand

## x Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

accès aux services d'infrastructures ; un lien renforcé entre politique sociale et infrastructures ; et un esprit de collaboration, de communication entre les ministères impliqués dans le secteur des infrastructures et les autres parties prenantes : secteur privé, organisations professionnelles, société civile, et partenaires techniques et financiers.

Ainsi, et avant toute autre action, des choix stratégiques forts sont déclinés à travers la stratégie de développement du secteur des infrastructures. Ils concernent les axes et sous-axes stratégiques suivants :

Axe 1 : Développement du mix énergétique

Sous-axe 1.1 : Réhabilitation des infrastructures de production d'énergie

Sous-axe 1.2 : Réhabilitation du réseau de distribution électrique

Sous-axe 1.3 : Construction de nouvelles infrastructures de production d'énergie

Sous-axe 1.4 : Modernisation du réseau de stockage et de distribution des produits d'hydrocarbures

Axe 2 : Développement des TIC

Sous-axe 2.1 : Développement des infrastructures large bande

Sous-axe 2.2 : Généralisation de l'utilisation des TIC dans la société et favorisation de l'économie numérique dans les secteurs productifs

Sous-axe 2.3 : Encouragement de l'innovation et de la recherche par le développement d'une industrie locale

Axe 3 : Développement intégré des infrastructures de transport multimodal

Sous-axe 3.1 : Modernisation des infrastructures de transport

Sous-axe 3.2 : Reconfiguration de l'offre multimodale de transport

Axe 4 : Développement des infrastructures hydrauliques et d'assainissement

Sous-axe 4.1 : Réhabilitation du réseau de distribution d'eau potable

Sous-axe 4.2 : Construction de nouveaux ouvrages d'alimentation en eau potable et d'assainissement

Axe 5 : Modernisation de la gestion foncière et domaniale

Sous-axe 5.1 : Constitution des réserves foncières

Sous-axe 5.2 : Aménagements de nouvelles parcelles constructibles et VRD

Axe 6 : Modernisation urbaine et de l'habitat

Sous-axe 6.1 : Développement des infrastructures urbaines

Sous-axe 6.2 : Modernisation de l'habitat

Des projets prioritaires ou phares sont également présentés. Il s'agit :

Grands projets en cours (à terminer)

Projets PLANUT & CAN (à terminer)

Pénétrante de Yaoundé Ouest et raccordement à l'autoroute YDE-NSIMALEN

Pénétrante de Douala Est

Boucles périphériques de Douala et Yaoundé

Autoroute Port de Kribi - Edéa

Triangle routier (YDE-BAF-DLA)

Liaisons entre bassins de production (agricole) et zones de consommation / exportation

Zones industrielles en périphérie des communautés urbaines

Extension du Port de Kribi et construction du Port de Limbe

Liaison ferroviaire entre Douala et Yaoundé

Transport urbain de masse à Douala et Yaoundé

Lotissements et facilités foncières

Déguepissement et recasement des populations en habitat insalubre en centre-ville de Yaoundé

Connexion haut débit Internet

Offre et mix énergétiques

AEP des grandes agglomérations

## **xi** Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Enfin, des réformes et aménagements institutionnels sont identifiés et ils concernent la réforme foncière, la mise en place d'un observatoire économique des infrastructures de réseaux et d'un centre de ressources documentaires, la création d'un fonds d'investissement stratégique et d'un fonds d'amorçage de projets.

## 1 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### Contexte

La mise en œuvre de la stratégie nationale de développement des infrastructures dès 2020 est marquée par la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Développement du pays 2020-2030, la SND 30, cadre de référence de l'action gouvernementale sur la période indiquée consacrée à la deuxième phase de la Vision 2035.

Cette stratégie sectorielle est l'aboutissement d'un processus participatif qui va de l'actualisation de la stratégie de développement du secteur des infrastructures 2015 et de son alignement et son arrimage à la SND 30 élaborée parallèlement audit processus.

### Vision du Cameroun en 2035

A l'horizon 2035, le Gouvernement entend faire du Cameroun, un pays émergent, démocratique et uni dans sa diversité. Cette vision vise de faire du Cameroun une économie prospère et dotée d'infrastructures performantes. Elle s'implémente 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 de la SND 30

La Stratégie Nationale de Développement 2020-2030, boussole du Gouvernement dans la mise en œuvre de la deuxième phase de la Vision 2035, a pour but de faire du Cameroun un Nouveau Pays Industrialisé via une transformation structurelle de l'économie. A ce titre, elle poursuit les objectifs globaux suivants :

Porter le taux de croissance annuel de 4,6% à 8,1% en moyenne annuelle dans la période 2020-2030 ;

Porter la croissance du secteur secondaire (hors pétrole) à plus de 8% en moyenne ;

Ramener le déficit de la balance commerciale de 8,8% du PIB en 2018 à moins de 3% en 2030 ;

Ramener le taux de pauvreté de 37,5% en 2014 à moins de 25% en 2030 ;

Ramener le taux de sous-emploi de 77% en 2014 à moins de 50% en 2030 ;

Porter l'indice du capital humain de 0,39 en 2018 à ,55 en 2030 ;

Porter l'indice de Développement Humain de 0,52 en 2016 à 0,70 en 2030 ;

Renforcer les mesures d'adaptation et d'atténuation des effets des changements climatiques et la gestion environnementale afin de réaliser les objectifs de développement durable (ODD) 13, 14 et 15 ;

Améliorer la gouvernance pour renforcer la performance de l'action publique afin de réaliser les ODD 16 et 17.

### Objectifs spécifiques de la SND 30

Pour le secteur des infrastructures, les objectifs spécifiques de la SND30 sont les suivants :

☒ 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, l'objectif est de porter la densité du réseau bitumé de 0,32 à 0,48 km pour 1000 habitants, ce qui implique de bitumer au moins 6000 km de routes avec

## 2 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

une priorité pour les 4800 km de routes nationales encore en terre ;

☒ Pour ce qui est de l'énergie, il sera question de porter à 5000 Mw la capacité d'énergie installée, avec le développement d'un mix énergétique basé sur (i) l'énergie hydroélectrique, (ii) l'énergie photovoltaïque, (iii) l'énergie thermique à base du gaz et (iv) l'énergie issue de la biomasse ;

☒ L'accès à l'eau potable et aux infrastructures d'assainissement de base en milieu rural est limité. Le Gouvernement entend par conséquent, porter à 90% le taux d'accès à l'eau potable et à 60% le taux d'assainissement en 2030 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, (iv) créer un cadre favorable à l'installation des sociétés privées de production et de distribution d'eau potable dans les localités non couvertes par le réseau public et (v) mettre en place un programme d'investissement pour améliorer l'accès à l'eau potable en milieu rural ;

☒ Les objectifs stratégiques du domaine des Télécommunications/TIC à l'horizon 2030 seront notamment de : (i) porter l'indice d'accès au numérique à 0,4 ; (ii) porter le taux de pénétration de l'internet à 80% ; (iii) améliorer le débit de transfert de données de 3800 Mb/s en 2015 à 1,4 Tb/s en 2030 ; et (iv) réduire le taux de fracture du numérique de 71,81% en 2015 à 50% en 2030 ;

☒ En matière d'infrastructures urbaines, le Gouvernement entend mettre sur pied un Programme de Modernisation urbaine afin de porter à 70% la proportion de la population

vivant dans un logement décent en 2030. Le défi dans le domaine des infrastructures de développement urbain et de l'habitat étant 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 poursuivre la modernisation de la gestion domaniale, cadastrale et foncière à travers la mise en place d'un vaste programme de digitalisation du cadastre, la sécurisation du domaine public et des documents fonciers. Il sera ainsi question de numériser tous les documents fonciers et de mettre en place un réseau informatisé entre les conservations foncières. La SND30 ambitionne ainsi de (i) finaliser la réforme foncière domaniale, (ii) poursuivre la mise en œuvre du programme de constitution des réserves foncières, de création et d'aménagement des lotissements domaniaux, (iii) alléger la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et les modalités d'indemnisation à travers la réduction du nombre d'étapes conduisant à la signature du Décret d'indemnisation ; (iv) faciliter les procédures d'acquisition foncière et d'indemnisation pour les projets d'investissements publics et (v) mettre en place une base de données fiables, cohérentes et pertinentes de la situation réelle du patrimoine de l'Etat, notamment des terrains bâtis et non bâtis.



### 3 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

#### Régime Financier de l'Etat

La loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'Etat a 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 doivent 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 étant 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 :

de la Stratégie Nationale de Développement ;  
des cadres stratégiques de performance 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).

Depuis l'année 2018, le Cameroun s'est doté d'un nouveau cadre financier qui est la Loi N° 2018/012 du 11 juillet 2018, portant régime financier de l'Etat, tout en conservant le fait que les politiques publiques doivent se décliner en actions visant des objectifs précis, assortis

d'indicateurs de performance, des cadres stratégiques de performance des administrations, 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).

Il lève le verrou sur la limitation des autorisations d'engagement, qui était jusqu'alors scellée à trois (03) ans, de manière à favoriser une meilleure budgétisation et conclure des contrats de partenariats publics-privés. Il vise également à apporter plus de flexibilité dans la gestion des moyens alloués à un responsable de programme et protéger les objectifs de développement par le maintien de l'investissement en instituant la fongibilité totale et asymétrique des crédits d'un programme.

De plus, chaque responsable de programme des différents départements ministériels est ordonnateur et dispose désormais d'un contrôleur financier qui devient un acteur budgétaire avec des pouvoirs élargis et bien définis en veillant à la sincérité de la dépense publique tout en l'adaptant en fonction du niveau de risques budgétaires.

Par ailleurs, la Chambre des Comptes de la Cour Suprême peut dorénavant juger les ordonnateurs, les contrôleurs financiers et les comptables publics, sur la légalité financière et la conformité budgétaire de toutes les opérations de dépenses et de recettes de l'Etat et évaluer l'économie, l'efficacité et l'efficience de l'emploi des fonds publics.

## **SECTION I**

# **DELIMITATION ET SEGMENTATION DU SECTEUR DES INFRASTRUCTURES AU CAMEROUN**

## 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 <b>circulation</b> 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 <b>littoral</b> maritime, sur les berges d'un <b>lac</b> ou sur un <b>cours d'eau</b> , et destinée à accueillir des <b>bateaux</b> et <b>navires</b> . 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 <b>aérodrome</b> . 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>	<b>Système de transport guidé</b> servant au déplacement de personnes et de marchandises. Il se compose d'une installation spécialisée, de <b>matériel roulant</b> 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' <b>environnement</b> dans ses différents sous-secteurs. Il comprend la collecte, le traitement et l'évacuation des déchets liquides, des déchets solides et des <b>excréments</b> .
<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 <b>chaleur</b> , un mouvement, de la lumière, à changer la température ou à transformer la matière. elle peut se décliner en <b>énergies fossiles</b> (le <b>gaz naturel</b> , le <b>charbon</b> , le <b>pétrole</b> ), <b>énergie hydroélectrique</b> , <b>énergie éolienne</b> , <b>énergie nucléaire</b> , <b>énergie solaire</b> , <b>énergie géothermique</b> .
<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

## 6 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

	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 ( <b>énergies fossiles, l'énergie hydroélectrique, l'énergie éolienne, l'énergie nucléaire, l'énergie solaire, l'énergie géothermique</b> ).
<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 <b>immobilière</b> , réalisée par intervention humaine, destinée d'une part à servir d'abri, c'est-à-dire à protéger des <b>intempéries</b> des personnes, des biens et des activités, d'autre part à manifester leur permanence comme <b>fonction</b> 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 <b>éthiques</b> , 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 des infrastructures

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 de consommation du Cameroun.

FP2 : Réduction des coûts de transaction économiques

Avec pour effets :

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

Fonctions secondaires du secteur des infrastructures

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

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 ;

Elaborer une véritable politique de l'emploi au Cameroun.

FS2 : Favoriser l'intégration sous-régionale

Avec pour impacts :

Améliorer la mobilité 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, et au titre de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030, cadre de référence de la deuxième phase de la planification de la Vision, le développement du Cameroun est axé autour de quatre piliers essentiels : (i) la transformation structurelle de l'économie nationale, (ii) le développement du capital humain, (iii) la promotion de l'emploi et insertion économique, et (iv) la gouvernance, décentralisation et gestion stratégique de l'Etat. Le développement des infrastructures productives figure comme élément central dans la déclinaison du premier pilier de la SND 30.

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 pôles industriels et bassins de production, 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 des stratégies sectorielles de développement correspondantes.

## 8 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

Infrastructures de transports (routes, chemins de fer, ports, aéroports) ;

Infrastructures énergétiques ;

Infrastructures hydrauliques et d'assainissement ;

Infrastructures de télécommunications ;

Infrastructures urbaine et de l'habitat.

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 composantes ou 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 AMENAGEMENTS URBAINS ET HABITAT**

- Domaines : aménagements urbains, bâtiments

## **Acteurs du secteur des infrastructures**

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,

## 9 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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, PDSEN) ;

les programmes internationaux (NEPAD, Initiative pour la Gestion Routière (IGR), Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR), Énergie CEMAC,...).

Universités et Ecoles de formation

ENSTP, SUPP'TIC, 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, APICCAM, 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 poursuivre les investissements dans les infrastructures au cours de la seconde 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 économique 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

## 10 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 Sangmélina-Ouessou.

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.



## 11 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### 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> (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.

Cependant, les données plus récentes montrent avec les projections du BUCREP que la population du Cameroun est estimée à 21,6 millions d'habitants en 2014, dont 51% de femmes et 49% d'hommes. Selon les données de l'ECAM 4, cette population est extrêmement jeune, avec 44% de moins de 15 ans. Par ailleurs, un camerounais sur deux a moins de 20 ans. En outre, 3,7% de la population est âgée de 65 ans ou plus.

#### 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%.

## 12 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### 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.

En 2014, la pauvreté a légèrement baissé à 37,5%, mais demeure élevée, le seuil de pauvreté étant de 339 715 FCFA par équivalent adulte et par an, soit 28 310 FCFA par mois. Ceci correspond à 8,1 millions de personnes pauvres sur une population estimée à près de 21,6 millions d'habitants en 2014. La tendance observée entre 2001 et 2007 reste la même, puisque l'incidence de pauvreté est plus importante dans les ménages dirigés par les hommes (38,9%) que dans ceux dirigés par les femmes (32,8%).

### Une pauvreté en zone rurale

En milieu rural, l'incidence de la pauvreté s'est aggravée de près de 3 points entre 2001 et 2007, 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. En 2014, le taux de pauvreté a augmenté en milieu rural, passant de 55,7% en 2007 à 56,8% en 2014. En outre, les zones rurales concentrent toujours l'essentiel des populations pauvres (90,4%). A l'opposé, en milieu urbain le phénomène de pauvreté semble connaître une atténuation, puisqu'il est de 8,9% en 2014 contre 12,2% en 2007.

### 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 DES**

**INFRASTRUCTURES AU CAMEROUN**

## 14 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 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 (MINHDU) 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 (MINAT) ;
- le Ministère de la Décentralisation et du Développement Local (MINDDEVEL) ;
- le Ministère des Finances est chargé des financements des projets publics inscrits au BIP (MINFI) ;
- ...

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 aéroportuaire (CCAA) ;
- l'Autorité Portuaire Nationale (APN) ;
- le Port Autonome de Douala (PAD) ;
- le Port Autonome de Kribi (PAK) ;
- 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°2018/12 du 11 juillet 2018 portant Régime Financier de l'Etat et des autres entités publiques ;
- ✓ Loi n°2013-010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- ✓ 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.

## 15 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- ✓ Loi n° 98/021 du 24 Décembre 1998 portant organisation du secteur portuaire ;
- Décret n°2019/201 du 23 avril 2019 portant réorganisation du Parc National de Matériel de Génie Civil
- Décret n°2018/461 du 07 août 2018 portant organisation du Ministère des Travaux Publics ;
- Décret n° 2017/144 du 20 avril 2017 du Président de la République portant nomenclature routière ;
- Décret n°2017/145 du 20 avril 2017 du Président de la République portant inventaire des routes nationales et régionales ;
- Décret n°2017/8389/ PM du 05 septembre 2017 signé du Premier Ministre, Chef du Gouvernement portant numérotation et inventaire des routes régionales ;
- Décret n°2016/426 du 26 octobre 2016 portant réorganisation de l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) ;
- Décret n°2016/267 du 29 juin 2016 portant réorganisation du port autonome de Kribi ;
- 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°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°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

## 16 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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-secteur ROUTES peut se décliner en réseau routier interurbain qui est de la compétence du MINTP, et en réseau routier urbain géré par le MINHDU, les Communautés Urbaines et les CTD.

Selon la nouvelle nomenclature en vigueur, le réseau routier interurbain du Cameroun est réparti en quatre principales catégories administratives à savoir:

- a. les autoroutes ;
- b. les routes nationales (N) ;
- c. les routes régionales (R) ;
- d. les routes communales.

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 2.700 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.

En somme, le Cameroun possède en 2019, à peu près 122.000 kms de routes bitumées et non bitumées. 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 1.000 km<sup>2</sup>.

### Listes des routes nationales

N1 : Yaoundé à Kousséri en passant par Bertoua - Ngaoundéré - Garoua - Maroua - Frontière avec le Tchad 1.385 km ;

N2 : Yaoundé à Ambam - Frontière du Gabon et Frontière avec la Guinée équatoriale en passant par Mbalmayo - Ebolowa 294 km ;

N3 : Yaoundé à Idenau en passant par Edéa - Douala - Limbé 397 km ;

N4 : Obala à Bafoussam en passant par Bafia 257 km ;

N5 : Bekoko à Bandjoun en passant par le Pont du Nkam - Bafang 219 km ;

N6 : Ekok (frontière avec le Nigeria) à Meiganga en passant par Mamfé - Bamenda - Mbouda - Foumban - Bafoussam - Tibati 967 km ;

N7 : Edéa à Campo en passant par Kribi 186 km ;

N8 : Mutengene à Bachuo Akagbe en passant par Kumba 240 km ;

N9 : Mbalmayo à la frontière avec la République du Congo en passant par Sangmélima - Djoum 301,5 km ;

N10 : Yaoundé à la frontière avec la République centrafricaine en passant par Ayos - Bonis 328,5 km ;

N11 : Bamenda à Wum en passant par Bambui - Bafut 430 km ;

N12 : Magba à la frontière avec le Tchad en passant par Yagoua 144 km ;

N13 : Guidjiba à la frontière avec le Tchad en passant par Tcholliré - Touboro 323 km ;

N14 : Mora à Kerawa (frontière avec le Nigeria) 35 km ;

N15 : Sangbe à Ngaoundéré en passant par Tibati - Mambal - Lewa - Beka 557 km ;

N16 : Loum à - Ekondo Titi en passant par - Kumba - Mbok 153 km ;

N17 : Sangmélima à la frontière avec le Gabon en passant par Mengong 182 km ;

N18 : Belabo à Bouam 57 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 comporte 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.

## 17 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

✓ 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 de 350 mètres linéaire ;
- un port maritime à 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 aux déchargements 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 et Douala -Mbanga. Le service de transport ferroviaire est concédé depuis 1998 à des partenaires privés.

Aujourd'hui, seule une principale ligne est réellement 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

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.

## 18 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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 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.

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) gère 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 aéroportuaire (CAA) parmi lesquels Tiko, Batouri, Bafoussam...

En 2016 (derniers chiffres connus), le trafic de passagers a enregistré une augmentation générale de 4% par rapport à 2015, atteignant 1.326.800 passagers en 2016, contre 1.275.040 passagers transportés l'année précédente.



## 19 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Pour les vols commerciaux réguliers, le nombre de passagers au départ a connu une croissance annuelle de 26% passant de 635.559 passagers en 2015 à 801.402 passagers payants et non-payants en 2016.

Au total, 262.239 passagers ont transité par les aéroports du Cameroun pour tous les types de vols.

Le nombre de passagers transportés sur le réseau domestique a chuté de -31%, tandis qu'on relève une croissance de 13% sur les passagers des réseaux régionaux et internationaux, soit une augmentation de 129.902 passagers en termes absolus. On est ainsi passé de 1.023.800 passagers internationaux transportés en 2015 à 1.153.702 en 2016. Il en ressort un taux de croissance annuel en augmentation de l'ordre de 4%.

Il convient de noter que les statistiques des vols arrivés restent largement sous-estimés, car la plupart des opérateurs, en particulier le transporteur national, CAMAIR-CO, hésitent encore à déclarer le nombre de passagers à l'arrivée.

Toujours en 2016, le trafic du fret et du courrier de/vers le Cameroun a enregistré un taux de croissance exponentiel de 76%, passant d'environ 15.000 tonnes de fret transportées en 2015 à 25.505 tonnes en 2016. La tendance ainsi observée est principalement due aux activités des transporteurs de fret entrant dans ledit marché, tel Air Cargo Global qui continue d'intensifier ses activités au Cameroun et subsidiairement, par l'amélioration continue du processus de compilation des données du fret, notamment l'inclusion des chiffres de la compagnie DHL qui n'étaient pas disponibles en 2015.

Environ 17 compagnies aériennes commerciales régulières fournissent des services de transports aériens internationaux, en plus des 5 opérateurs non réguliers et les compagnies de transport de fret comme DHL, Air cargo Global et Air Atlanta Icelandic.

L'activité de transport aérien international est largement dominée par les compagnies européennes qui desservent la destination camerounaise, avec Air France en tête de liste (environ 20% de part du marché), suivi de Brussels Airlines et Turkish Airlines.

Les compagnies aériennes régionales dominantes telles qu'Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Royal Air Maroc, Asky Airlines et Air

Côte d'Ivoire continuent de resserrer leur emprise sur le marché des services aériens au Cameroun. La compagnie nationale Camair-Co quant à elle, espère des lendemains meilleurs avec la mise en œuvre en cours, du plan de relance de ses activités.

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

La Société CAMRAIL est concessionnaire des chemins de fer du Cameroun depuis le 1er 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 avaient 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 avait 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.

Mais un grave accident ferroviaire survenu le 21 octobre 2016, près de la gare d'Éséka sur la ligne de Douala à Yaoundé a fait plus de 79 morts et 550 blessés.

Ce jour-là, le trafic routier entre Yaoundé et Douala était coupé dans la matinée au niveau de Manyā dans la commune de Matomb sur la route nationale 3 en raison de la rupture d'une buse. Cette route étant très fréquentée, de nombreuses personnes étaient à la recherche

## 20 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

d'une alternative. C'est ainsi que la Camrail et que la Camair-Co ont été mobilisées.

La Camrail — société de Bolloré Transport & Logistics et concessionnaire de l'État du Cameroun pour le transport ferroviaire — devant faire face au fort afflux de voyageurs, avait décidé d'ajouter huit voitures au train 152 reliant Yaoundé à Douala qui en comptait habituellement neuf, augmentant la capacité du train jusqu'à 1.300 passagers<sup>3</sup>.

Depuis cette date, le trafic voyageurs entre Yaoundé et Douala est quasi-nul, obligeant les

Camerounais à se rabattre principalement sur la route pour effectuer leurs déplacements entre ces deux villes névralgiques du Cameroun.

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 :

- Un peu plus de 120.000 km de routes seulement pour une superficie de 475.442 km<sup>2</sup> (6.760 km environs de routes bitumées en 2017) ;
- Un réseau prioritaire de 30.000 km environ mal entretenu, avec de surcroît, de grandes difficultés du Fonds Routier pour le financement de l'entretien de ce réseau ;
- Un réseau non prioritaire mal entretenu ;
- Des voiries urbaines en linéaire insuffisant et parfois mal entretenues pénalisant fortement la mobilité urbaine ;
- Une offre en transport urbain relevant essentiellement du secteur informel ;
- Deux lignes de chemin de fer dont une seule (le TRANSCAM reliant Douala à Ngaoundéré via Yaoundé) est fonctionnelle en totalité pour le trafic Frêt mais limitée pour le trafic Voyageurs ; 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) ;
- Un début des activités timide pour le port autonome de Kribi qui n'exploite pas encore pleinement ses capacités ;
- La saturation du port de Douala engendrant un temps d'attente élevé des navires, et un temps de séjour élevé des marchandises ;

## 21 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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

### 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'Énergie 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 :

d'accès aux installations portuaires ;

- Une offre insuffisante en matériels et équipements de génie civil.

l'Agence de Régulation du Secteur de l'Électricité (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'Électrification 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'État, du patrimoine public dans le secteur de l'électricité ;

la Société Nationale d'Électricité dont la gestion a d'abord été attribuée en 2001 à AES SONEL, puis en 2014 à ACTIS, prenant le nom d'exploitation ENEO Cameroun ;

la Société Nationale de Transport d'Électricité (SONATREL) qui est responsable de l'exploitation, de la maintenance, du développement des réseaux publics de transport de l'électricité sur l'ensemble du territoire camerounais, ainsi que de la gestion des flux d'énergie qui y transitent ;

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.

## 22 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

la Société Nationale de Raffinage (SONARA) qui raffine le pétrole brut et assurait l'approvisionnement de 80% du marché local, 20% du marché étant libéralisé ; en mai 2019, un important incendie a détruit une partie des installations de la SONARA, créant de fait, un déséquilibre dans l'approvisionnement en carburant du pays ;

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, 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

## 23 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 des 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

## 24 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement ;

Loi n°90/031 du 10 août 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.

Offre pour le sous-secteur ENERGIE

= 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 933 MW en 2009 à 1.517 MW en 2017. Le parc de production d'électricité se présente ainsi qu'il suit :

Hydroélectricité

Barrages hydroélectriques : Song Loulou (384 MW), Edéa (267 MW), Lagdo (72 MW), trois (03) nouveaux barrages d'une capacité cumulée de 256 MW construits à Lom pangar, Mekin et Memve'ele ;

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>).

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 la capacité de production installée.

Énergie thermique

## 25 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 de 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, mais actuellement non fonctionnelle suite à l'incendie d'une partie de ses installations en mai 2019 ;

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, géré désormais par la SONATREL, 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 et est 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 et 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.

## 26 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

Réseaux	Niveau de tension (kV)	Linéaire (km)
	225	483
Transport HT	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. Le taux d'accès à l'énergie dans les zones urbaines a progressé et est passé à 63,2 % en 2016. En revanche, l'on observe depuis le début des années 2000 une crise énergétique qui s'est traduite par des délestages réguliers. D'où, un réel besoin à satisfaire la demande en énergie des industries, des PME 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



## 27 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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. Les capacités de production électrique installées ont permis de passer de 933 MW en 2009 à 1339 MW en 2015

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 réhabilitation et 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 remontait légèrement en 2010 pour s'arrêter depuis mai 2019.

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

## 28 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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).

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 1er 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

## 29 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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.

## 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 de la fourniture d'électricité en zones urbaines et rurales.

## 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 la Décentralisation et du Développement Local, tutelle administrative des collectivités locales, est chargé de la maîtrise d'ouvrage et de l'élaboration des schémas directeurs d'adduction d'eau et d'assainissement (MINDDEVEL) ;
- 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

### 32 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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, figuraient jusqu'en 2018 :

- Cameroon Water Utilities Corporation (CAMWATER), 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), chargée de la distribution de l'eau potable et de l'entretien de son réseau distribution ;
- Des acteurs privés à l'instar de HYSACAM ;

Mais depuis le 30 avril 2018, le contrat d'affermage de la Camerounaise des Eaux (CDE) est arrivé à son terme et n'a pas été renouvelé. Désormais, c'est CAMWATER qui a la mission de satisfaire les populations en matière d'eau potable.

= 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 maritimes 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°2018/144 du 20 février 2018 portant réorganisation de la CAMWATER

- 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,

### 33 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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.
  - 
  - 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.
    -

### 34 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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 :

- 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, avait 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 avait 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 avait 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.



### 35 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Le contrat d'affermage passé avec CDE est arrivé à terme en 2018 et n'a pas été renouvelé.

Aujourd'hui, CAMWATER assure la totalité de la chaîne de production et distribution de l'eau potable au Cameroun.

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 excréments (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 ;

### 36 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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.

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

### 37 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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.

#### 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, 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 urbaine 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) était de 61 % en 2016.

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, lesquelles 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 ne sont pas encore dotées de l'ensemble des ressources ni de 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.

## 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 insuffisant 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 ;
- De 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'École nationale supérieure des Postes, des Télécommunications et des Technologies de l'Information et de la Communication (SUP'PTIC).

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

MTN ;

ORANGE ;

NEXTEL.

= 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 ;

#### 40 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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°2012/512 du 12 novembre 2012 portant organisation du Ministère des Postes et Télécommunications ;

## 41 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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°2012/1641/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°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 01 à Bambili ;

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 :

## 42 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

MTN, en février 2017, comptait plus de 3.700 stations de base et 05 centres techniques ultra-moderne qui couvrent près de 93% de la population du Cameroun. Orange, pour sa part compte à peu près 2.500 stations, pour une couverture de 85 à 90% du triangle national. Quant à NEXXTEL, il revendique 2.000 stations et 8.000 km de fibre optique en 2018, avec une couverture de plus 90% de la population.

Réseaux mobile terrestres haut débit

Seul l'opérateur NEXXTEL Cameroun fournissait les services relatifs à la technologie 3G du fait, qu'il avait 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 ont quant à eux obtenu ces licences lors du renouvellement de leurs licences 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) ;

Le Cameroun dispose actuellement d'un linéaire total d'environ 12.000 km de fibre optique interurbaine (contre 2.150 km avant 2012), soit 209 sur 360 arrondissements et 52 départements sur 58 desservis par la fibre optique, avec des bretelles vers les pays voisins, notamment le Tchad, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la RCA et le Nigeria.

= 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 terrestres).

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



### 43 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

Entre 2011 et 2016, le Cameroun compte à travers son backbone national en fibre optique :

- un linéaire total de 6.000 Km avec 64 sites de transmission, une boucle WDM entre Yaoundé- Douala-Bafoussam et des liaisons SDH STM-4 à STM-16 composé de :
- 1.000 km de fibre optique le long du pipeline Tchad-Cameroun ;

- 5.000 km posés dans le cadre du projet backbone national à fibre optique phases I et II.

En 2017, la 3ème phase de ce projet a permis de construire 4.000 kilomètres de fibre optique supplémentaires.

Ce qui a porté le linéaire total à 10.000 km du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, avec des bretelles vers les pays voisins, notamment le Tchad, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la RCA et le Nigeria.

Ce linéaire est constitué de 86 sites de transmission, 143 équipements de transmission optique en SDH et WDM et 07 boucles pour la sécurisation du trafic dont 01 de 100 Gbps, 4 de 20 Gbps et 02 de 10 Gbps.

A cela, s'ajoute les 800 Km de fibre optique posée par ENEO et rétrocédée à l'Etat.

Depuis 2015, à travers le programme de Financement Spécial des Télécommunications (FST) et dans le cadre du développement des infrastructures large bande, les activités ci-après ont été exécutées :

- la construction effective de la boucle optique urbaine de Yaoundé, longue de 67,7 Km ;
- le déploiement des boucles optiques urbaines dans les villes de Bertoua (13,5 km), N'gaoundéré (25,2 km), Bafoussam (16,4 km), Ebolowa (12,0 km), Bamenda (26,2 km) et Garoua (17,4 km);
- la construction de la boucle optique urbaine de Buea (29,2 km) exécutée à 5% , la construction de la boucle optique de Limbe (35,2 km) exécutée à 16% , la construction de la boucle optique de Maroua (39,4 km) exécutée à 60% ;
- la réalisation de la première phase du projet de construction du Centre Sous-Régional de développement de l'Economie numérique (Technopole) de Yaoundé.

#### 44 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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) ;

De façon concrète, il se matérialise de la manière suivante :

de la mise en exploitation effective du câble sous-marin à fibre optique West Africa Cable System (WACS) d'une capacité de transmission de 5,2 Térabits ;

le déploiement du point d'atterrissage NCSCS (Nigeria to Cameroon Submarine Cable System) d'une capacité de 1,92 Tbps sur la côte camerounaise avec un taux de réalisation de 90% ;

l'interconnexion transfrontalière du Cameroun avec les pays de la sous-région Afrique

Centrale (Congo, RCA, Guinée Equatorial et Gabon) ;

la poursuite de la mise en place d'infrastructures pour la couverture en services de télécommunications et TIC des Coupes d'Afrique des Nations 2016 et 2019.

la construction du backbone national (Phase III) à fibre optique long de 4 000 km exécutée à 10%, qui a permis de porter le linéaire de fibre optique de 10600 km à 12000 km.

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.

S'agissant de la mise en œuvre de la stratégie d'accès et du service universel, les activités suivantes ont été réalisées :

- la construction et équipement de 26 Télécentres Communautaires Polyvalents (TCP) ;
- les travaux de desserte du site abritant le complexe industrialo-portuaire de Kribi.

Il convient de noter que les activités ci-après sont en cours d'exécution :

- les travaux de construction des infrastructures passives de télécommunications dans les quatre localités de la péninsule de Bakassi dont Jabane<sup>2</sup>, PC-Rio, Akwa et Bamouso.
- l'achèvement de la deuxième phase de construction du centre d'émulation technologique ;
- construction de deux points d'échanges Internet (IXP) à Douala et à Yaoundé.

L'on peut également citer sur financement FST, la contribution de l'État pour le financement des Points d'atterrissage des câbles sous-marins en fibre optique, notamment le paiement de l'avenant au marché NBN relatif à la construction de la liaison Kribi-Lagos payé à hauteur 4,415 milliards pour les deux (02)

## 45 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

premières phases et le paiement de l'investissement de 12,3 milliards FCFA sur le câble ACE représentant les droits d'affiliation au Consortium ACE.

Il y a lieu de préciser que le déploiement de la fibre optique a permis de mettre en œuvre le Projet e-Post dont l'objectif est d'améliorer l'outil de production de la CAMPOST par l'interconnexion de 250 bureaux de poste par fibre optique et VSAT.

### Situation des bénéficiaires

Situation des bénéficiaires pour la téléphonie fixe

Concernant le réseau de l'opérateur fixe CAMTEL, son nombre d'abonnés recule en 2016 de 18,77% et s'établit à 165.850 abonnés (dont 130.055 abonnés CDMA et 67.133 abonnés filaires). Cette baisse est principalement le fait du parc CDMA qui régresse de 5,7% alors que les abonnés filaires connaissent une légère hausse de l'ordre de 1,37%. Paradoxalement, le trafic voix émis sur le réseau fixe en 2016 connaît une hausse sensible de 10,27% et s'établit à 204 millions de minutes émises.

Situation des bénéficiaires pour la téléphonie mobile

En septembre 2014, le Cameroun a vu le début des activités d'un troisième opérateur de téléphonie mobile, VIETTEL CAMEROUN, aux côtés de MTN et ORANGE.

D'une manière générale, on observe l'émergence des offres forfaitaires chez les 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. En 2015, il se situerait autour de 80% . Cependant, si l'on prend en compte le fait que cet indicateur se réfère davantage au nombre de puces vendues, et en estimant que 30% du parc détient plus d'une puce, le taux réel de pénétration se situerait autour de 50%.

Situation des bénéficiaires pour la connexion INTERNET

Le Cameroun a fait des efforts notamment dans le développement des infrastructures de télécommunications. Néanmoins beaucoup reste à faire en raison du fait que l'économie numérique est un véritable levier de développement à travers toutes les applications liées au commerce, la santé, à l'éducation, etc.

Le nombre d'abonnés à Internet par le biais de CAMTEL et des opérateurs de téléphonie mobile a connu un accroissement. Cependant, un nombre important d'utilisateurs qui accèdent à l'Internet dans leur lieu de service ou à domicile via l'application e-gov, les clés internet ou les abonnements ADSL. Mais également par le biais de plus de cinquante (50) entreprises fournissent l'Internet au Cameroun. Plus d'un million de clients ont souscrit un abonnement Internet auprès desdites entreprises dont les plus en vue entre autres sont : AIRBITS, Matrix, CFAO Technologies .....

## 46 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

D'après le rapport d'Internet World Stats du 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%.

Avec une valeur de 3 sur une échelle de 1 à 7 du Networked Readiness Index 2015 , le

Cameroun occupe le 126e rang mondial sur les 143 pays évalués. Il est considéré comme un pays moyen-bas. Le faible classement du Cameroun est dû notamment, au faible développement des infrastructures dont la valeur est de 1.2, au faible usage individuel avec une valeur de 1.9 et aux coûts peu abordables.

### 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 :

- Faible niveau de développement des infrastructures large bande ;
- Une faible couverture des réseaux mobiles 3G et 4G ;
- Un coût de service élevé ;

## E. SOUS-SECTEUR AMENAGEMENTS URBAINS ET HABITAT

Cadre institutionnel, législatif et réglementaire

= Cadre institutionnel du sous-secteur aménagements urbains et habitat =

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 de la coordination des études d'aménagement du Territoire (MINEPAT) ;
- le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINH DU), 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 la Décentralisation et du Développement Local (MINDDEVEL) ;
- 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 Sûreté Nationale (DGSN) ;
- le Ministère des Finances est chargé des financements des projets publics inscrits au BIP (MINFI).

#### 48 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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'Équipements 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 aménagements urbains et habitat =

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°2018/9704 /PM DU 10 décembre 2018 instituant des guichets uniques de facilitation de la délivrance des actes administratifs relatifs à l'utilisation

## 49 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- du sol et à la construction auprès des Communautés Urbaines
- Décret n°2016/358/PM du 28 juillet 2016 fixant les règles d'utilisation du sol et de la construction
  - 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 Aménagements urbains ET HABITAT

= 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

## 50 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 Mbang 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 Mbang-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.

= Domaine de l'HABITAT =

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 décents 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).



## 51 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

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

## 52 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 capitales 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.

### 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, avec une baisse très légère de la moyenne nationale (40,2% en 2001, 39,9% en 2007 et 37,5% en 2014), l'incidence de la pauvreté a augmenté en milieu rural (passant de 55,7% en 2007 à 56,8% en 2014), tandis qu'elle a baissé en milieu urbain (passant de 12,2% en 2007 à 8,9% en 2014).

### 53 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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. L'Institut National de la Statistique a cependant estimé selon la quatrième enquête auprès des ménages (ECAM 4), un taux de pauvreté de 37,5 % en 2014 au niveau national, avec 56,8 % en milieu rural et 8,9% en milieu urbain en 2014.

Plusieurs capitales régionales ont bénéficié de nouvelles infrastructures, voire du renouvellement des anciennes infrastructures, à l'occasion de grands événements, tels que les comices agro-pastoraux, 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

## 54 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 AMENAGEMENTS URBAINS et HABITAT, 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 Aménagements Urbains et Habitat : 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.

## 56 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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) 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'offrent 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 réduisent les recettes, mais la signature de l'accord expose 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 :

## 57 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 2020 de la Banque mondiale, où il occupe le 169e rang, sur 190 pays classés.



Doing Business 2020, Cameroon, World Bank

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.

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 ;

## 58 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 d'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**

## A. REVUE DES POLITIQUES PASSEES 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'État. 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'État, 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.

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 agropastoraux, 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

## 61 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 :

### 1er 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).

### 2ème 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).

### 3ème PLAN QUINQUENNAL (1972-1976)

Le 2ème plan n'ayant pas atteint ses objectifs, ceux-ci seront reversés dans le 3ème 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.

## 62 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

4ème 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.

5ème 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 6ème 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.

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

## 63 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 PPTTE, 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

## 64 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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.

Son premier bilan permet de faire remarquer que malgré l'accroissement massif des investissements publics, l'on n'a pas eu l'incidence escomptée sur la croissance économique.

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, avait 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. Mais en 2018, le gouvernement camerounais est revenu sur cette option en confiant à CAMWATER la totalité du processus de production et distribution de l'eau. 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.

Mise en œuvre du DSCE

Description de la politique de développement des infrastructures

Au sortir de la période d'ajustement structurel, le parc infrastructurel du Cameroun est vieillissant et insuffisant. Pour remédier à cette situation, le Gouvernement a choisi d'impulser le développement du pays en mettant un accent particulier sur le renouvellement des infrastructures (ports, routes, barrages etc). Cette ambition du Gouvernement d'impulser la croissance par la construction massive des infrastructures s'est matérialisée dans le DSCE

## 65 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

qui a fait de la modernisation de l'appareil de production son deuxième axe stratégique.

Cette volonté du Gouvernement a une fois de plus été manifestée dans la politique infrastructurelle mise sur pied pour conduire le pays à son émergence à l'horizon 2035, en choisissant de consentir des investissements massifs dans ce secteur. Cette politique infrastructurelle est axée sur la réalisation des grands projets qui pourront par la suite stimuler des investissements privés et par conséquent accélérer la croissance du pays.

Le secteur des infrastructures est subdivisé en cinq (05) domaines qui sont : Transport (routes, ports, aéroports, chemin de fer) ; Energie (équipements de production, réseaux énergétiques) ; Eau et Assainissement (installations hydrauliques urbaines, équipements d'hydraulique rurale, systèmes d'assainissement) ; Technologies de l'Information et de la Communication (liaisons postales, réseaux de téléphonie, réseaux internet) ; Bâtiments et aménagements urbain.

La vision d'avenir de ce secteur s'énonce comme suit : « Le secteur des infrastructures comme moteur d'une économie forte et compétitive dans un environnement durable ». Les objectifs stratégiques sont :

Accroître la capacité de la production d'énergie ;

Améliorer l'accès à l'eau potable ;

Développer l'économie numérique ;

Maîtriser le développement des villes ;

Développer les infrastructures de transport.

Pour la réalisation de cette vision, trois (03) axes stratégiques ont été définis. Il s'agit de : (i) la réhabilitation, la maintenance des infrastructures existantes ; (ii) la réalisation des grands travaux neufs d'infrastructures ; (iii) la promotion de la gouvernance et l'amélioration du cadre institutionnel et juridique.

En somme, pour parvenir à améliorer la qualité de ses infrastructures tout en s'inscrivant dans un bon rapport qualité/coût, le Gouvernement a choisi certaines orientations à savoir :

Utiliser des approches alternatives pour la construction de certaines infrastructures : il s'agit de réduire le coût de la réalisation des routes grâce à l'utilisation des approches technologies alternatives et des techniques de mise en œuvre telles que l'approche HIMO (Haute intensité de Main d'œuvre) ;

La promotion des matériaux locaux qui est de plus en plus envisagée en ce qui concerne les projets de construction de bâtiments, et plus précisément pour des immeubles d'usage courant.

Évaluation de la pertinence de la politique de développement des infrastructures

Les objectifs assignés à cette politique se justifiaient dans la mesure où pour amorcer un véritable décollage économique, il était important de se doter d'un certain nombre d'infrastructures importantes devant permettre : une plus grande mobilité des facteurs de production (personnes, équipements et capitaux pour faciliter le déploiement du secteur privé), d'attirer les investissements directs étrangers ; de préparer la phase d'industrialisation qui demande une offre suffisante en infrastructures énergétiques, de transport et de communication.

Ainsi en matière d'énergie, l'action du Gouvernement s'est davantage tournée vers l'énergie hydroélectrique en vue de résorber le déficit auquel les ménages et les entreprises étaient confrontés. À ce titre, les actions principales envisagées consistaient en la construction des centrales thermiques, à gaz, et des barrages hydroélectriques. Néanmoins, on

## 66 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

observe que toutes ces actions ont été faites au détriment des autres volets énergétiques à savoir, les énergies renouvelables (solaire, éolienne, biogaz, etc.).

En ce qui concerne le volet bâtiment et aménagement urbain, le Gouvernement a veillé à rendre disponible les intrants (ciment, fer à béton, etc.) de façon à ce que des réponses adéquates soient fournies à la demande, concrètement les interventions ont essentiellement porté sur l'entretien, la réhabilitation et le bitumage du réseau routier, au regard de l'état de dégradation avancée du linéaire bitumé, cependant pour la composante aménagement urbain, la prise en compte des problèmes liées à l'urbanisation galopante et anarchique de nos villes n'a pas été prise en compte dans sa totalité. En effet, en réduisant les problèmes urbains au problème de la production des infrastructures et des logements, cela n'aura pas permis l'atteinte des résultats escomptés.

On relève l'accompagnement des autres acteurs par le ministère des travaux publics dans la mise en œuvre des projets de leur ressort en tant qu'ingénieur de l'Etat.

S'agissant du volet transport, à travers sa volonté exprimée de faire du Cameroun un carrefour des échanges en Afrique Centrale, le Gouvernement a assuré l'entretien et la réhabilitation des infrastructures de transport autres que routières, avec un accent sur l'aménagement de nouvelles infrastructures portuaires (le port en eau profonde de Kribi) et ferroviaires (aménagement de nouvelles voies ferrées) qui accompagneront les projets prioritaires porteurs de croissance.

Dans le volet des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), il a été question pour le Gouvernement de densifier la mise en place des infrastructures en vue de disposer

d'infrastructures fiables en nombre suffisant, de faciliter le développement des TIC dans le but de permettre à tous les citoyens de pouvoir en faire usage, d'améliorer la gestion du spectre des fréquences et assurer l'utilisation rationnelle de cette ressource rare, mettre en œuvre le programme de desserte des zones rurales ou défavorisées et réduire ainsi la fracture numérique entre zones rurales et zones urbaines.

Quant au volet eau et assainissement, il s'est principalement agi de réhabiliter les infrastructures existantes qui dans leur grande majorité sont vétustes, réaliser des extensions des réseaux existants pour les adapter au rythme de l'expansion urbaine et démographique. Cependant, en dehors de quelques actions visant à réaliser les réseaux d'évacuation des eaux pluviales à Yaoundé et à Douala, on constate une quasi inexistence des réseaux de collecte et d'évacuation des eaux usées.

Au regard de ce qui précède, on relève que la politique de développement des infrastructures est pertinente, au regard des besoins des administrations, des entreprises et des ménages dans les différents domaines.

### Évaluation de l'efficacité de la politique de développement des infrastructures

L'efficacité est analysée sur la base des indicateurs suivants : (i) le taux d'accès à l'énergie électrique, (ii) les capacités de production électrique, (iii) le taux d'accès à l'eau potable, (iv) la capacité de production en eau installée, (v) la densité routière (pourcentage des routes bitumées), (vi) le taux et la qualité d'accès au numérique, (vii) le taux d'accès des populations aux services de base, (viii) le nombre de logements collectifs et/ou sociaux construits .



## 67 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

On note que plusieurs actions et réalisations ont été menées dans ce secteur, cependant la politique de développement des infrastructures semble avoir été peu efficace au regard des résultats obtenus.

### Évaluation de l'efficacité de la politique de développement des infrastructures

Selon la Banque Mondiale (2018), en comparant entre 2011-2015 le Cameroun à certains pays présentant des caractéristiques semblables, le pays affiche une moins bonne performance dans la qualité des infrastructures. En effet, malgré un ratio investissement par rapport au PIB deux fois plus élevé que le Kenya et l'Indonésie en 2011-2015, la qualité perçue de l'infrastructure du Cameroun est nettement moindre, indiquant de sérieuses préoccupations quant à l'efficacité et à l'efficacité des dépenses publiques en capital au Cameroun.

En effet, parmi ses pairs structurels et régionaux (Nigéria, Kenya, Indonésie, Sénégal, Côte d'Ivoire, Ghana, Tanzanie, etc.), le Cameroun a le score le plus bas pour la qualité perçue de l'infrastructure globale de transport, et les scores pour la qualité de ses infrastructures de transport ferroviaire, aérien et de ses routes sont très faibles (respectivement de 2.3; 2.8 et 2.6 sur une échelle de 1 à 7 dans le rapport sur la compétitivité mondiale 2017 du Forum Economique Mondial (FEM).

Le Cameroun dispose globalement des infrastructures de qualité moindre par rapport à d'autres pays présentant les mêmes caractéristiques économiques. On remarque donc que malgré les interventions menées, les politiques menées dans ce secteur semblent avoir été faiblement efficaces.

### 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 une fois de plus 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

## 68 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 FCFA.

S'agissant de l'Aide Publique au Développement, le Gouvernement mobilise également plusieurs milliards de FCFA 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 années de mise en œuvre de la stratégie DSCE, le Gouvernement a mobilisé plusieurs milliers de 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 n'ont pas été exécutés, ou ne sont budgétisés que très partiellement. Certains d'entre eux, et parmi les plus significatifs, ne bénéficient même pas de financements budgétisés.

En 2019, pour le seul Ministère des Travaux Publics (MINTP), plusieurs contrats ont été passés avec des entreprises et BET, et ce sont plus de 1.550 milliards de FCFA d'engagements qui ne disposent d'aucune ligne budgétaire dans le budget du MINTP.

Demande budgétaire du Portefeuille MINTP sous contrat

## 69 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Type d'intervention	Coût (En milliers)	Linéaire (km, ml et autres)	Reste à Budgéter
Construction des autoroutes	661 838 000	98,5	137 204 960
Construction des routes	1 539 244 483	2713,4	657 150 297
Réhabilitation des routes	327 295 182	1476,4	321 994 995
Entretien des routes	251 813 370	9201,1	251 813 370
<b>SOUS-TOTAL LINEAIRE ROUTES</b>	<b>2 780 191 035</b>	<b>13 489</b>	<b>1 368 163 621</b>
Construction des ouvrages d'art	75 543 286	2963	78 268 256
Construction des dalots	1 600 000		855 688
Réhabilitation des ouvrages d'art	8 546 305	2161,4	6 177 827
Réhabilitation des bacs	750 000		750 000
<b>SOUS-TOTAL METTRE LINEAIRE OUVRAGES D'ART</b>	<b>86 439 591</b>	<b>5 124</b>	<b>86 051 771</b>
Etudes Techniques de construction des autoroutes	3 619 625	2278	1 384 152
Etudes Techniques de construction des voies express	463 890	149	263 372
Etudes Techniques de construction des routes	15 301 754	2705	10 215 119
Etudes Techniques de réhabilitation des routes	3 860 967	961,2	1 993 879
<b>SOUS-TOTAL LINEAIRE ROUTES EN ETUDE</b>	<b>23 246 236</b>	<b>6 093</b>	<b>13 856 523</b>
Etudes Techniques des ouvrages d'art	4 811 754	1250,1	2 261 902
<b>SOUS-TOTAL METTRE LINEAIRE OUVRAGES D'ART EN ETUDE</b>	<b>4 811 754</b>	<b>1 250</b>	<b>2 261 902</b>
Etudes Techniques des Infrastructures ferroviaires	5 170 917	1192	3 772 774
<b>SOUS-TOTAL METTRE LINEAIRE FERROVIAIRE EN ETUDE</b>	<b>5 170 917</b>	<b>1 192</b>	<b>3 772 774</b>
Construction des bâtiments edifices publics	16 806 425		8 336 182
Construction des stations de pesages	2 817 000		1 984 063
Etudes Techniques des infrastructures portuaires et fluviales	619 484		197 344
Acquisitions stratégiques des équipements de planification et de programmation	173 672		173 672
Coordination et Pilotage			11 966 756
Suivi Administratif des projets	14 967 646		14 967 646
Fonctionnement des Services	45 000 000		45 000 000
<b>TOTAL GENERAL (DEMANDE BUDGETAIRE DU PORTEFEUILLE SOUS CONTRAT)</b>	<b>2 980 243 760</b>		<b>1 556 732 252</b>

En fait, et les très faibles taux de réalisation des programmes pour ces dernières années 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. De ce point de vue, le MINEPAT a entrepris de mettre sur pied dorénavant un panier commun pour ces fonds, qui sera abondé progressivement et ne devrait plus créer des immobilisations excessives de certains fonds

## 70 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

pour lesquels les projets ne s'exécutent pas normalement.

Car il convient de signaler que beaucoup de 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.

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.

## 71 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

= 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'était 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 plusieurs 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.

Par ailleurs, le problème du financement et du paiement des travaux et prestations constitue un souci permanent pour les acteurs du secteur privé, qui accumulent plusieurs milliards de FCFA de décomptes non payés et parfois même non budgétisés. Cette situation entraîne un arrêt de fait des contrats, avec des procédures contentieuses qui se multiplient bien souvent au détriment de l'Etat.

In fine, le problème de simplification des procédures et de catégorisation des entreprises reste posé pour que le système de passation et gestion des marchés publics soit véritablement au service du développement du pays.

**= 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

## 72 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

enlève non seulement de la visibilité aux actions réalisées, mais pose aussi le problème de la cohérence de ces interventions.

S'il est vrai que les acteurs du secteur des infrastructures sont clairement identifiés et que chacun connaît plus ou moins le rôle qui est le sien dans ce secteur, il convient néanmoins de relever que certaines incohérences dans les interventions ont été identifiées entre certains acteurs du secteur.

En effet, certains acteurs du secteur n'ont pas toujours correctement assumé leurs responsabilités pour diverses raisons (parfois indépendantes de leur volonté affichée) ; de plus, on observe des incohérences

institutionnelles causées par la multiplication des instances de gestion dans certains grands projets structurants mis en place, rendant ainsi confus le rôle de certains acteurs, toute chose qui a contribué à altérer la cohérence dans les interventions dans ce secteur.

On a relevé spécifiquement avec des structures ministérielles des chevauchements des compétences avec le MINTP tels que :

Chevauchements	Faits	Administrations
Libération des emprises due aux expropriations	Commission d'évaluation présidée par le Préfet ou le Gouverneur : longue période de mise place	MINDCAF / MINAT SPM
	Vétusté des textes relatifs aux biens à exproprier	MINDCAF / MINAT
	Païement des indemnités: longue période pour la mobilisation des fonds destinés aux paiements des indemnités des populations expropriées.	MINFI
Etude d'impact environnemental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtention des Certificats d'impact environnemental : longue période pour la validation des études d'impact environnemental e la délivrance par le Ministre en charge du certificat de l'environnement.</li> <li>• Absence dudit certificat qui met le projet en sursis ;</li> <li>• Les entreprises travaillent souvent sans ce certificat ce qui rend le suivi du projet difficile.</li> </ul>	MINEPDED
Exploitation des Carrières	Obtention des agréments : procédure très longue <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (à trois niveaux : Départemental, Régional et National) de la délivrance des agréments pour l'exploitation des carrières.</li> </ul>	MINMIDT
Provisions budgétaires et Mobilisation des fonds	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilisation à temps de toutes les ressources financières requise par le projet ;</li> <li>• Les choix et décisions budgétaires doivent être cohérents avec les orientations stratégiques définies dans la politique nationale de développement des infrastructures.</li> </ul>	MINFI
Déplacement des réseaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déplacement des réseaux effectué exclusivement par un sous-traitant agréé par CAMWATER ou ENEO, lequel requiert le paiement de la totalité des frais relatifs aux travaux de déplacement des réseaux avant de débiter ses prestations.</li> </ul>	CAMWATER ENEO

### 73 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problèmes de gestion des eaux en période d'étiage lors de la construction des ponts</li> </ul>	
Exonération des taxes et droits de douanes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtention des attestations de prise en charge : longue période po la délivrance de l'attestation de prise en charge sur les matériels importés destinés aux travaux ; Remboursement difficile lors du paiement desdits frais par l'entreprise.</li> <li>• Non-respect des délais de mise en œuvre des travaux compromet validité des attestations de prise en charge.</li> </ul>	MINEPAT MINFI/DGI
Attribution des marchés et Ordres de service de démarrage des prestations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diligence dans le traitement des dossiers d'avenants et de décomptes ;</li> <li>• Modification unilatérale de certains marchés et DAO ;</li> <li>• Longue période pour l'enregistrement des ordres de services de démarrage des prestations :</li> <li>• Retard dans le démarrage du projet ;</li> <li>• Surcouts ;</li> <li>• Absence de maîtrise de l'économie du projet (cout, délai etc...)</li> <li>• Non-respect du délai contractuel.</li> </ul>	MINMAP
Normes ou règles spécifiques en matière de conception des édifices publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chevauchement des attributions de l'Architecte et de l'Ingénieur de l'Etat ;</li> <li>• Mauvaise collaboration ;</li> <li>• Accaparement des attributions d'un corps de métier par l'autre.</li> </ul>	
Effondrements d'immeubles dans les constructions privées	Non-respect des procédures administratives et techniques essentiellement par le secteur privé.	MINH DU
Contrat de Partenariat Public Privé	Lenteur dans la finalisation des contrats de Partenariat Public Privé.	MINTP / MINEPAT MINFI / SPM CARPA

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 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.

## 74 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### **= 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.

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 qui relèvent désormais du domaine de l'État, 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 ;



## 75 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- 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, ...

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 (PPA), 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

## 76 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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, ancienne 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 MINH DU, 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.

## 77 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### 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.

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. Ce déficit en infrastructures pourrait être atténué par des gains en efficacité 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 était 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 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.

## 78 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Les besoins annuels pour la prochaine décennie en Afrique, s'élèvent à 15% du PIB (dont la moitié pour l'Energie), 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 a décidé de relever progressivement de 20 à 30% la part de l'investissement public dans les dépenses totales de l'Etat, 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 Etats.

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 de transport routier, le taux de bitumage du réseau routier national et régional est limité (26%), tandis que 11% seulement du linéaire est en bon état ;

en matière d'infrastructures de transport fluvial, le port fluvial de Garoua est en veilleuse depuis la désertion du trafic généré par la SODECOTON, tandis que les installations de Tiko et Bota sont désuètes et difficiles d'accès ;

en matière d'infrastructures portuaires maritimes, le port de Kribi est mal desservi par les infrastructures tandis que celui de Douala reste congestionné ;

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. En outre, l'absence de concurrence sur les lignes domestiques et la gestion des accords de trafic aérien ne favorisent pas les projets de développement dans ce mode. Toutefois, le concessionnaire ADC 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.

## 79 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

en matière d'infrastructure ferroviaire, l'infrastructure demeure vétuste et son étendue se limite à une partie très restreinte du territoire national (0,27Km/100Km<sup>2</sup>), sur le seul axe Douala – Ngaoundéré ;

En matière de multimodalité et de logistique, les performances restent moyennes mais déclinantes et peu adaptées aux nouvelles technologies.

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.

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 (à l'instar de ce qui est fait au niveau de la 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 de Développement Durable dans le domaine de l'accès à l'eau salubre.

### TIC

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.

Le montant global des investissements déclarés par les opérateurs de communications électroniques au cours de l'année 2016 s'élève à 398,63 milliards de FCFA, en progression de 34,04% par rapport à 2015. Ils sont essentiellement portés par les activités des opérateurs concessionnaires, dont les investissements culminent à plus de 97,51% du montant global des investissements réalisés dans le secteur au cours de l'année 2016.

On note que les investissements réalisés par les fournisseurs d'accès à internet enregistrent une forte croissance de 836,04% justifiée par le rebond d'activité de l'opérateur Northwave, dont l'investissement en 2016 est estimé à 9,3 milliards de FCFA. Par rapport à l'économie nationale, l'investissement déclaré dans le secteur en 2016 représente 13,84% de l'investissement national, affichant une progression annuelle de 5,32%.

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 plusieurs 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.

## 80 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### Difficultés liées au secteur

= 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 169<sup>e</sup> sur 190 au classement Doing Business 2020 de la Banque mondiale.

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 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 déjà évoqués, 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 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 subissent encore trop de coupures de courant en comparaison aux pays à revenu intermédiaire. 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 ont permis d'établir que le manque de fiabilité de l'approvisionnement électrique était une des cinq principales contraintes des activités économiques. Beaucoup d'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 =

Le Gouvernement comptait relever progressivement de 20 à 30% (à l'horizon 2020) la part de l'investissement public dans les dépenses totales de l'État et l'encadrement de celui-ci pour qu'il donne lieu en grande partie à la construction d'infrastructures visibles. Il s'agissait de fixer et de respecter des planchers en termes de pourcentage des crédits d'études, des crédits de travaux etc.

Dès la mise en œuvre du DSCE en 2010, le ratio du BIP dans les dépenses totales de l'État fluctue jusqu'en 2014 entre 24,1 % et 28,5 %, puis sous l'élan continu de la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures, il dépasse la cible de 30 % entre 2015-2017 avec un pic de 36,9 % en 2016. Mais, les prévisions montrent une tendance baissière de ce taux à 28,6 % en 2018 et 28,2 % en 2019. L'évolution du ratio montre que le Gouvernement a été sur la bonne marche entre 2015 et 2017.

## 81 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Afin de trancher avec le saupoudrage généralisé de l'investissement public, le DSCE a prévu d'affecter de manière massive les ressources aux grands projets. Les allocations budgétaires à ceux-ci ne suivent pas une tendance déterminée. Elles débutent par 191 milliards de FCFA en 2010, passent par un minimum de 113 milliards de FCFA en 2013 pour atteindre une valeur maximale de 278,41 milliards de FCFA en 2017.

Cependant, les valeurs des allocations ne permettant pas ainsi d'apprécier les efforts effectués ; on s'intéresse alors à la part de ces allocations dans le BIP et dans le budget de l'État.

Au début de la mise en œuvre de la SCE, la part du budget allouée aux grands projets représente jusqu'à 32 % du BIP et la tendance globale est à la baisse. Cette part a significativement baissé pendant les deux premières années (2011-2012) qui succèdent au lancement des premiers grands projets pour se situer environ à 15,5 % en moyenne annuelle. Avec le démarrage effectif de nouveaux projets structurants (Barrage de Memve'ele, deuxième pont sur le Wouri, l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, la route Kumba-Mamfe, etc.) sur la période 2013-2014 (MINEPAT, 2014), cette part a augmenté de nouveau pour se situer en moyenne autour de 23 %. Elle connaît par la suite une diminution progressive et représente respectivement 13,3 %, 11,5 % et 17,5 % du BIP en 2015, 2016 et 2017.

Au Cameroun, les dépenses actuellement consacrées à l'infrastructure représentent 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.

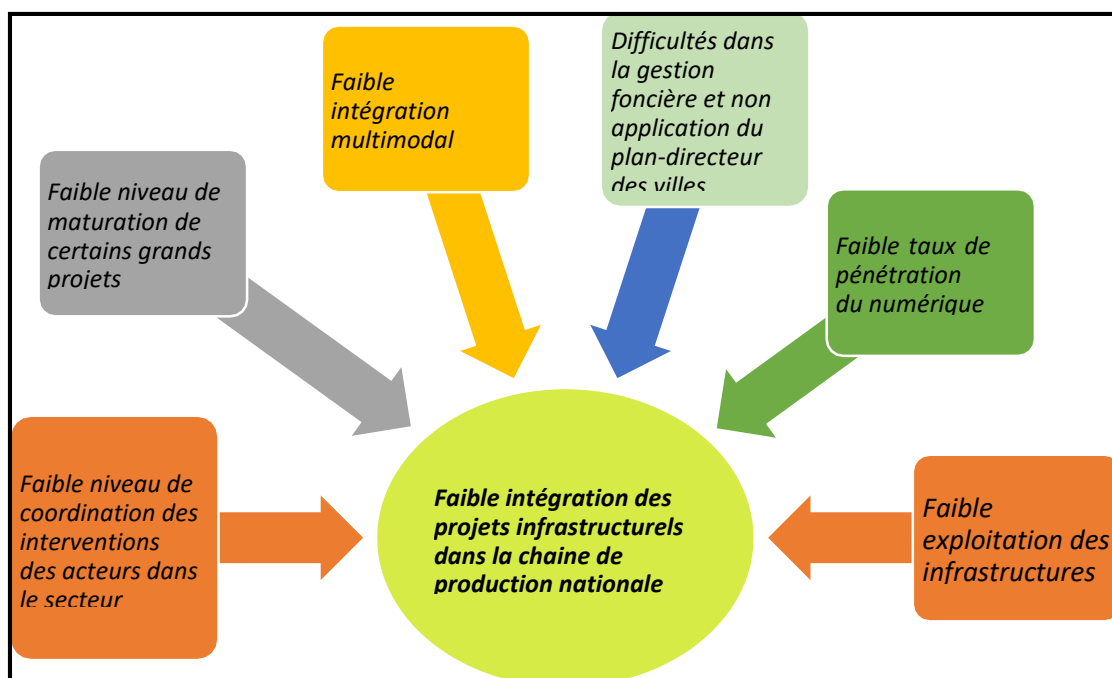
Les projets d'infrastructures constituent une part importante du niveau du BIP compte tenu du montant enregistré chaque année pour la

réalisation des différents travaux. Par ailleurs, la réalisation des infrastructures de transports constitue l'essentiel des travaux d'infrastructures (en moyenne 60 %) tandis que ceux relevant des TIC sont restés modestes sur la même période (2 %). 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.

Il est toutefois important de préciser que la mobilisation des ressources pour le financement des infrastructures est une contrainte majeure. Pour preuve, le Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance Économique (PLANUT), prescrit par le Chef de l'Etat en 2014, qui nécessite 925 milliards de FCFA, n'a reçu au 31 décembre 2018 que 565,528 milliards venant du secteur privé et des partenaires techniques financiers (Deutsche Bank et de Caixabank, BGFI, Banque Atlantique Cameroun, Ecobank Cameroun, Industrial and Commercial Bank of China), et du gouvernement, suite à une levée de fonds sur le marché international (eurobonds) à hauteur de 50 milliards.

Il est peut également être mentionné, qu'il n'existe pas une politique volontariste pour promouvoir les entrepreneurs locaux en champions nationaux. Or cela réduirait de façon significative les coûts de production, emploierait la main d'œuvre locale et relancerait la consommation intérieure.

Il est donc question d'impliquer de manière plus significative le secteur privé et les collectivités territoriales décentralisées en leur permettant d'avoir accès plus facilement au crédit, de réserver un pourcentage de la commande publique aux PME locales, de favoriser les joint-venture pour les marchés nécessitant l'échange d'expérience, d'encourager les regroupements par branche, de mettre sur pied des institutions de financement pour accompagner le secteur privé, de relancer la consommation intérieure par la mise sur pied d'un système financier propre à notre pays par le biais des bons de consommation des produits locaux, etc.



Dans le secteur des infrastructures, le principal problème qui a été identifié découle de l'agrégation des principaux problèmes relevés dans les cinq composantes de ce secteur qui sont : le transport, l'énergie, l'eau et assainissement, les TIC, les aménagements urbains et l'habitat.

Il ressort donc que le problème central que connaît ce secteur est relatif à « La faible contribution des infrastructures à la croissance ». Cette situation a plusieurs causes dont les plus importantes sont entre autres : le faible niveau de maturation de certains grands projets, les insuffisances relevées dans la gestion foncière et la non application du plan-directeur des villes, le faible taux de pénétration du numérique, la faible intégration multimodale, la faible exploitation des infrastructures existantes et enfin le faible niveau de coordination des interventions des acteurs du secteur. Ceci a pour conséquences l'effet d'éviction des dépenses

prévues et des politiques d'ajustement.

La représentation schématisée de ce problème central ainsi que ses causes se trouve ci-dessus. Au vu notamment des éléments indiqués, l'on pourrait établir le tableau ci-après :



### 83 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

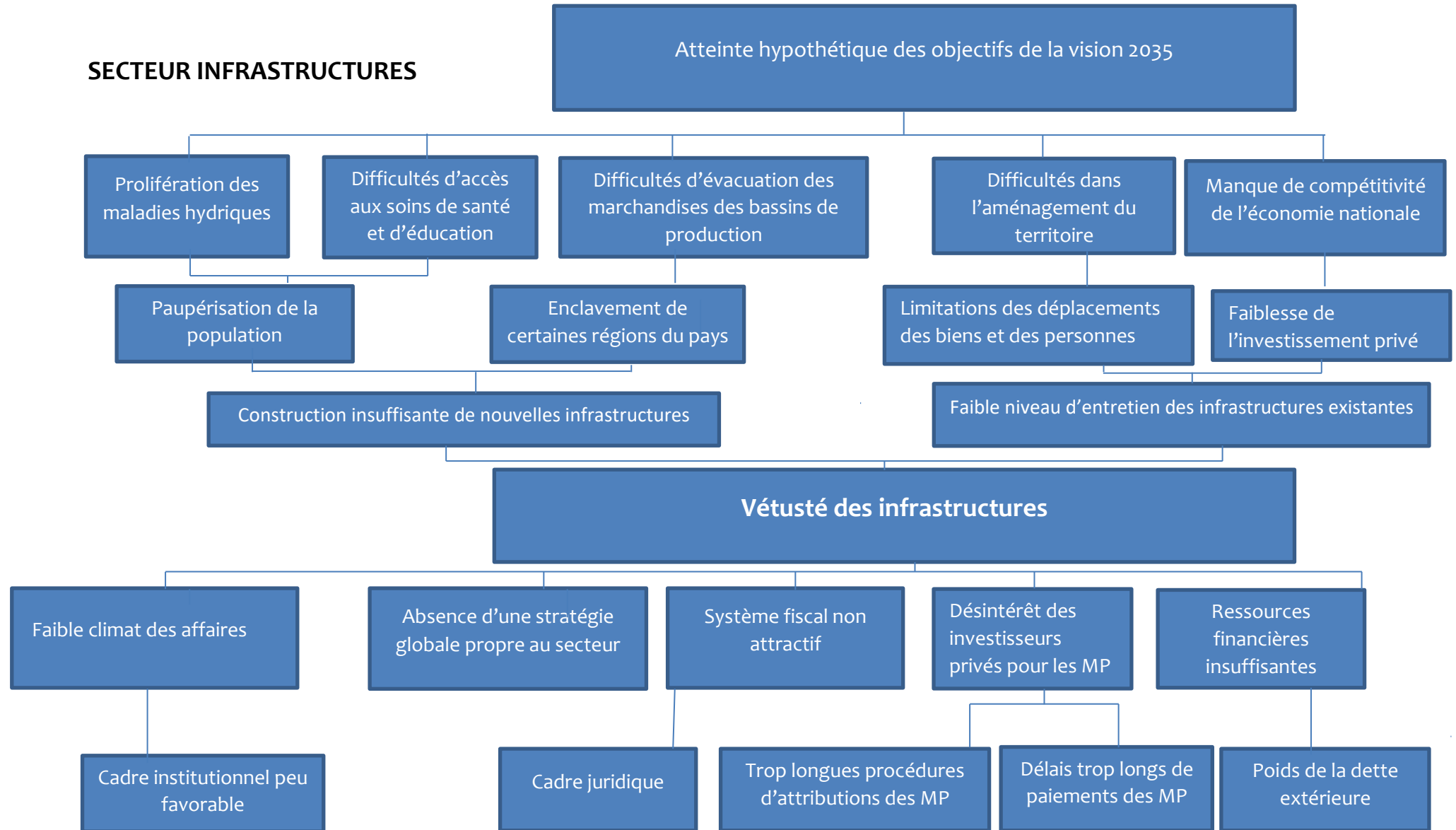
FORCES	FAIBLESSES
1- Code des investissements 2- Loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 portant nouveau Régime Financier de l'Etat 3- Loi n°2018/12 du 11 juillet 2018 portant Régime Financier de l'Etat et des autres entités publiques	1- Insuffisance des financements 2- Problème de production et de fourniture d'énergie 3- Part des Infrastructures dans le budget d'investissement global insuffisant 4- Faible climat des affaires 5- Qualité des réalisations 6- Absence de champions nationaux
OPPORTUNITES	MENACES
1- Programmes d'intégration régionale de développement des infrastructures 2- Organisation de la CAN 2021 3- Position géographique du Cameroun (zone de passage pour certains pays de la CEMAC) 4- Processus de décentralisation en cours	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 7- Persistance des crises sécuritaires dans les régions de l'Extrême-Nord, du Nord-Ouest et du Sud-Ouest

Il se dégage en guise de synthèse sur la base de ce qui précède, que le problème central pour l'ensemble du secteur des infrastructures, est :

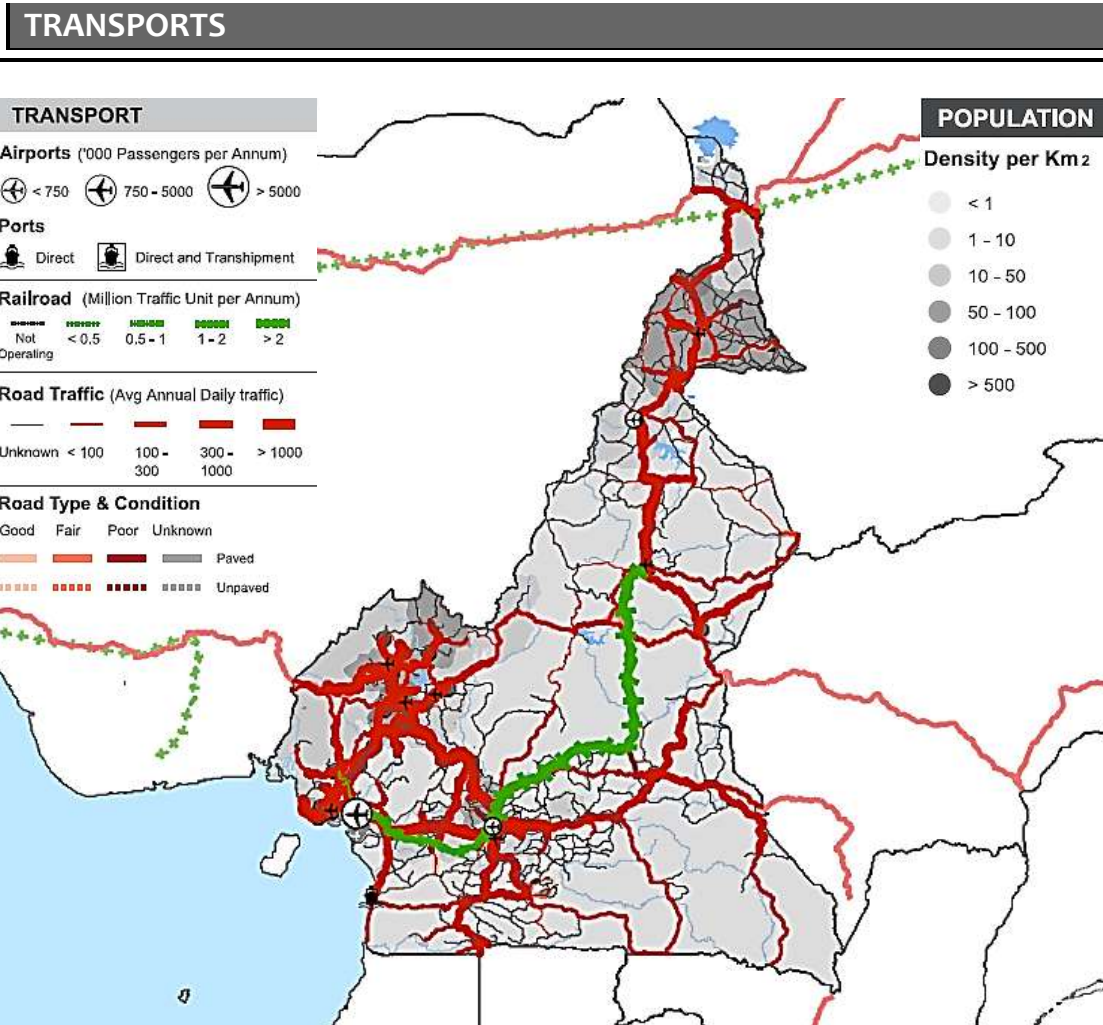
Vétusté des infrastructures

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

### SECTEUR INFRASTRUCTURES



## C. ANALYSE CRITIQUE PAR SOUS-SECTEUR



(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.

## 86 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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-Ndjamena, Pointe Noire-Brazzaville-Bangui et Nouakchott-Ndjamena.

Le Cameroun compte près de 51 350 km de routes principales dont 6 760 km de routes bitumées en 2016 (selon le ministère des travaux publics) et 47 242 non bitumées, classées en autoroutes, routes nationales, routes régionales, routes départementales et routes communales.

Eu égard à cette insuffisance du réseau de transport, le Président de la République a mis sur pied le Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de croissance Economique (PLANUT), censé permettre d'atténuer cette carence en favorisant le désenclavement des bassins de production agricole et d'amélioration de la mobilité des zones enclavées, faisant ressortir un problème de planification et le choix d'exécution des projets dans son volet routier, représentant un besoin de 2.000 milliards de francs CFA. Les tronçons ci-après ont ainsi fait l'objet d'attribution de marché de la commande publique :

- Région de l'Ouest, Fouban-Koupa-Matapit : 45 km ;
- Région du Centre, Soa-Esse-Awae, 72 km ;
- Région du Littoral, Douala-Yabassi, 95 km.

Ce programme porte sur l'exécution ferme des travaux sur 677 km pour dix tronçons. Il est piloté par le MINTP et le MINEPAT. Il faut préciser que rendu à ce jour, la plupart de ces travaux ne sont pas encore arrivés à terme en raison essentiellement du problème lié à la mobilisation des financements qui entraîne mécaniquement un retard considérable dans la

## 87 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

mise en œuvre et la réalisation des projets routiers.

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.

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 globalement à l'abandon à l'exception de deux ou trois d'entre eux qui ont fait l'objet de réhabilitation en vue de leur desserte par la compagnie aérienne nationale CAMAIR-CO. Ainsi en est-il de l'aéroport de Bertoua, qui a connu, pour plus de plusieurs centaines de millions de FCFA, un re-lifting en 2018, mais n'a toujours pas vu le moindre avion de CAMAIR-CO se poser.

d) Pour ce qui est du transport maritime, le Cameroun compte 03 ports maritimes (Douala, Limbe, Kribi) et un port fluvial (Garoua). Quatre-vingt-dix pour cent (90%) des marchandises à destination ou en provenance du Cameroun transitent encore par le port de Douala en dépit de la montée en régime progressive du port de Kribi.

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-Ndjamena 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-

## 88 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Brazzaville-Bangui (308 km) n'est pas revêtue (tout comme les 1.000 kilomètres de la partie congolaise). Seuls 67% du corridor Douala-Ndjamena 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-Ndjamena 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-Ndjamena est située au Cameroun.

b) Pour ce qui est du chemin de fer, CAMRAIL, la société concessionnaire, avait 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. Toutefois le trafic passagers entre Yaoundé et Douala est suspendu depuis la catastrophe d'Eséka survenue le 21 octobre 2016)

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 le nouveau port en eau profonde (Kribi).

## 89 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### 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 notablement 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 partielle (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).

### 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-Ndjamena 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-

## 90 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Ndjamena et Douala-Bangui) sont parmi les plus élevés de l'Afrique subsaharienne.

La longueur des temps de déplacement le long des corridors Douala-Bangui et Douala-Ndjamena est principalement due aux retards dans le port de Douala, qui est exploité au maximum de sa capacité.

D'autres obstacles non physiques et les inefficacités logistiques jouent un rôle majeur dans la durée des transports.

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'empotage 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> <p>12- Monopole de Camair-Co dans le secteur aérien intérieur</p>

## 92 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

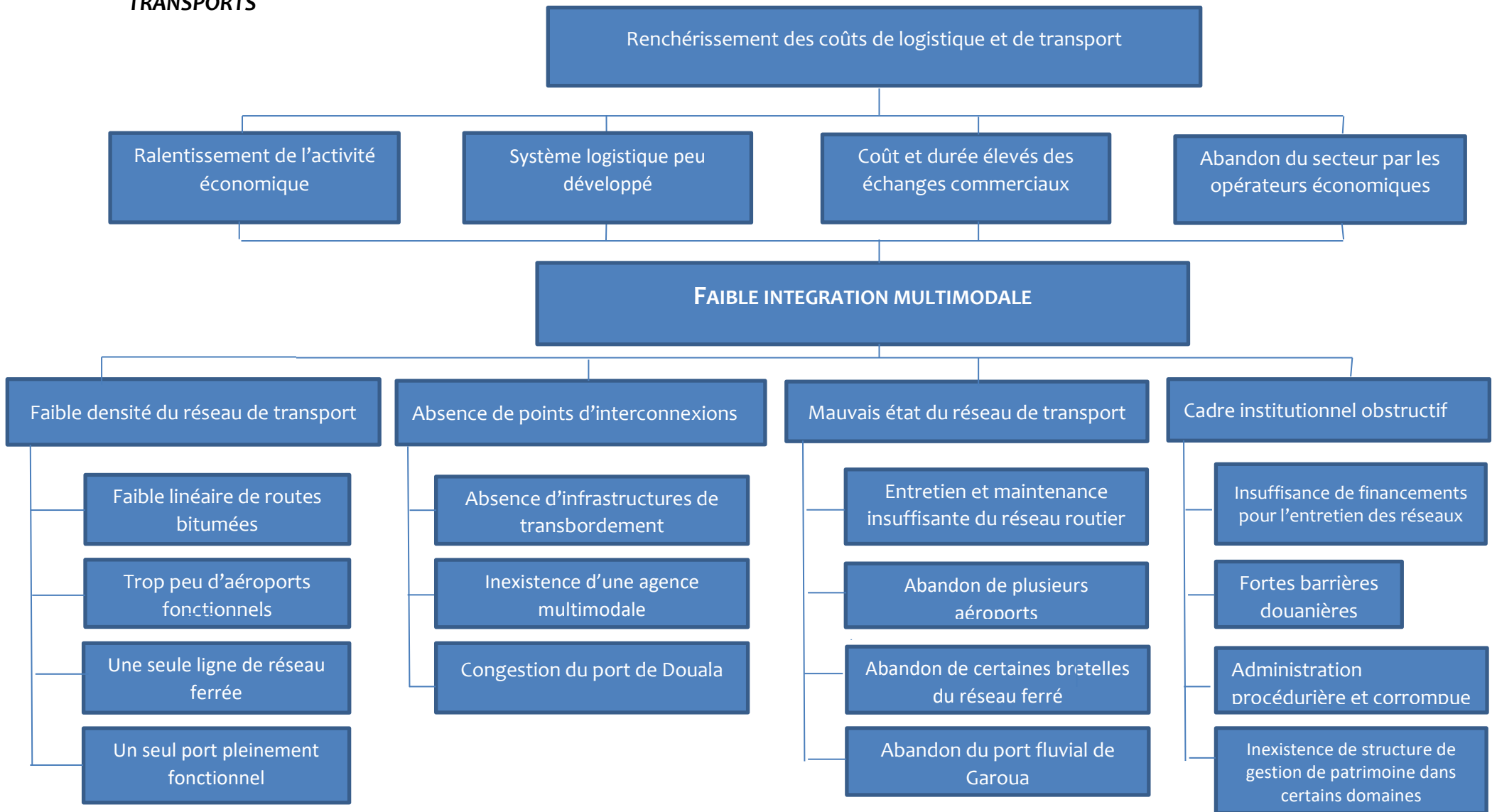
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"><li>1- Existence d'une société de régulation des marchés publics (ARMP)</li><li>2- Libéralisation de la commande publique</li><li>3- Partenariat Public Privé</li><li>4-Position géographique du Cameroun comme potentiel hub sur le plan économique (notamment dans le domaine du transit)</li><li>5- Coopération internationale</li><li>6- Construction du tronçon ferré Ngaoundéré – Ndjamena</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>1- Insécurité transfrontalière</li><li>2- Pratiques anormales le long des corridors (corruption, multiplication des points de contrôle,...)</li><li>3- Persistance des mauvaises pratiques dans le processus d'attribution, d'exécution et de suivi-évaluation des marchés publics dans le secteur</li><li>4- Mauvaise perception du Cameroun (DOING BUSINESS)</li><li>5- Persistance des crises sécuritaires dans les régions de l'Extrême-Nord, du Nord-Ouest et du Sud-Ouest</li></ul>

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur TRANSPORTS, ce pourrait être :

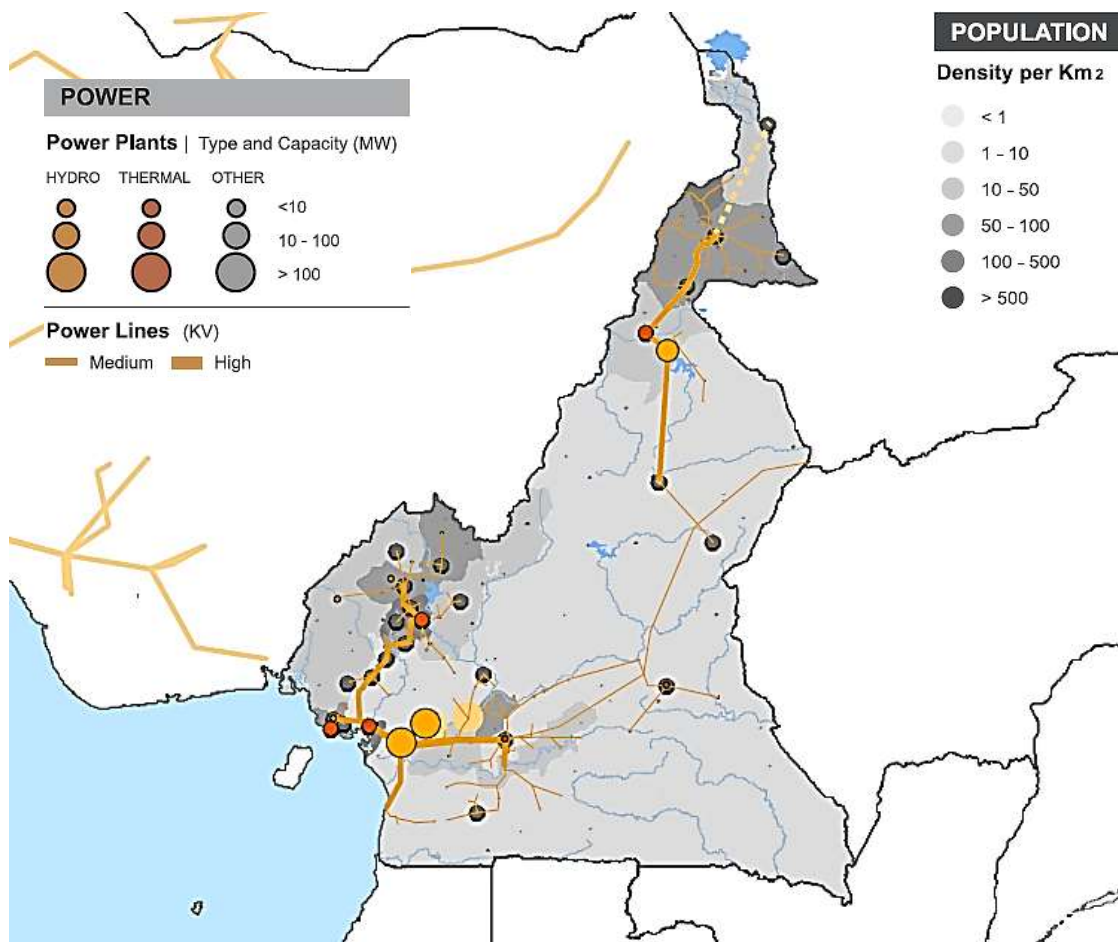
Faible intégration multimodale

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

**TRANSPORTS**



**ENERGIE**



(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 un peu plus de 5% (1517 MW de puissance installée en 2017).

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 est 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

## 95 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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

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 1517 MW en 2017). 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).

Des projets de construction ou extension de centrale à gaz sont en étude au MINEE avec des partenaires privés, mais leur montage financier se heurte pour l'instant à l'inflexibilité de la SNH sur le prix de vente du gaz.

Une faible capacité de raffinage de la SONARA

Créée en 1973, cette société raffine le pétrole brut mais n'arrivait pas à approvisionner en quantité le marché camerounais avant l'arrêt de ses activités en mai 2018. Sa capacité de production était 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

## 96 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

/ réhabilitation annoncée 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 Bamoutos 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

Tableau

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 3.526 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 la nouvelle grille tarifaire qui se présente comme l'indique le tableau ci-après.

## 97 Stratégie Sectorielle de Développement des Infracteurs 2020-2030

### 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.

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Nombreux opérateurs dans la distribution des produits pétroliers et du gaz</li> <li>2- Cadre légal et institutionnel mis en place dans le domaine de l'énergie</li> <li>3- Existence d'une agence dédiée à l'électrification rurale (AER)</li> <li>4- Existence d'une agence de régulation dans le domaine de l'énergie (ARSEL)</li> <li>5- Existence de projets structurants dans le domaine de l'énergie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Sous-exploitation des capacités installées (Song-Loulou, Edéa, SONARA)</li> <li>2- Offre énergétique insuffisante</li> <li>3- Faiblesse du réseau de distribution de l'énergie électrique</li> <li>4- Faible taux de couverture en énergie électrique du territoire national</li> <li>5- Déséquilibre de la balance énergétique du pays</li> <li>6- Monopole dans la distribution de l'énergie électrique</li> <li>7- Insuffisance des réseaux de transport par pipeline des hydrocarbures et du gaz</li> <li>8- Mauvaise utilisation du bois-énergie</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Fort potentiel hydroélectrique du Cameroun</li> <li>2- Fort potentiel en gaz naturel</li> <li>3- Fort ensoleillement du pays</li> <li>4- Existence d'un cadre incitatif pour l'investissement privé dans la production électrique (Loi du 18/04/2013)</li> <li>5- Forte demande d'électricité dans la sous-région (Nigéria)</li> <li>6- Partenariat Public Privé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Taxisement des réserves en hydrocarbures</li> <li>2- Insécurité transfrontalière</li> <li>3- Branchements électriques frauduleux</li> <li>4- Dégradation de la biomasse</li> <li>5- Persistance de la fraude en matière de distribution des produits pétroliers (carburant frelaté)</li> <li>6- Accord de partenariat économique</li> </ul>

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).



## 99 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 énergie

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

**ENERGIE**

Ralentissement des activités économiques

Accès limité des ménages à l'énergie

Coupures électriques intempestives

Prix élevés de l'électricité et des PPG

Persistance des pénuries

Persistance de la fraude

Indisponibilité des produits PPG dans certaines zones du pays

Attrait économique limité pour les investisseurs

**INSUFFISANCE DE L'OFFRE EN ENERGIE**

Faible production énergétique

Faible capacité de stockage

Faible capacité transport de l'énergie

Faible couverture du réseau de distribution

Situation de monopole de ENEO Cameroun

Vétusté de l'outil de production

Nombre de dépôts de PPG insuffisants

Vétusté du réseau de transport électrique

Vétusté du réseau de distribution électrique

Insuffisance des capacités installées

Faible capacité des barrages de retenue

Faible linéaire de gazoducs et absence d'oléoducs

Faible couverture du réseau par les points de distribution des PPG

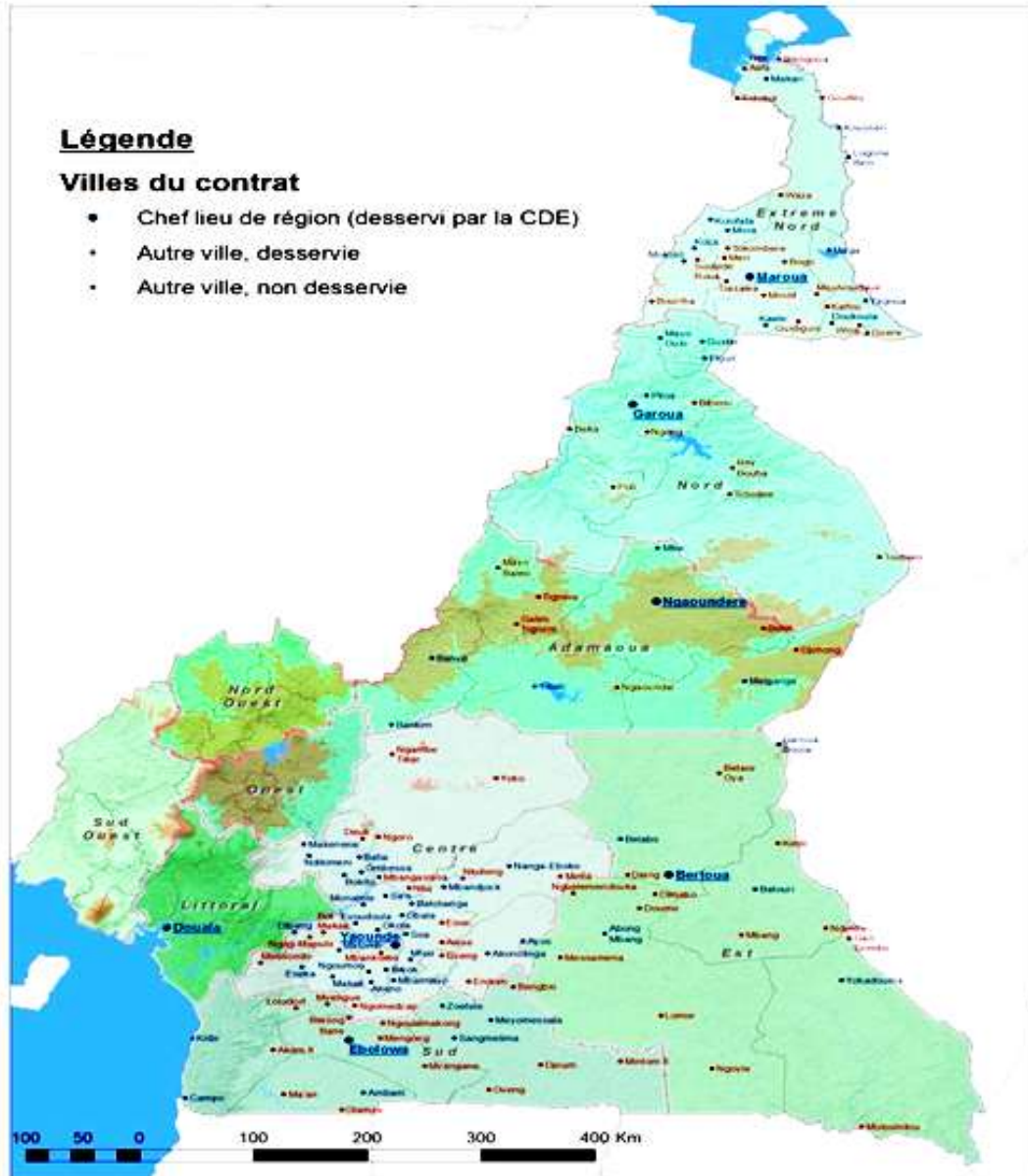
Faible capacité de raffinage

Faible parc de production électrique

Faible exploitation des ressources gazières

Délaissement des zones non rentables

**EAU ET ASSAINISSEMENT**



(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.

## 102 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

dans le nord du pays, la 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.

A 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 Emaná; le renouvellement d'environ 59 Km de conduite de distribution et la pose de 354 Km de canalisation.

A 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, en 2012, 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. Les interventions réalisées et les campagnes de

### 103 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

branchements sociaux ont permis de porter le nombre d'abonnés en milieu urbain à 446 976 en 2019. 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'État 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, selon le MINEE, 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. En 2016, l'on l'estime à 61%.

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

## 104 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 dépotage 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

condominiaux 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 situait autour de 52% (MICS 2014), le Cameroun n'a pas pu atteindre la cible de l'objectif du Millénaire pour le développement, à savoir un accès de 74% de la population à un assainissement amélioré en 2015.

Un peu moins de la moitié des ménages (48%) ne disposent pas de toilettes adéquates, puisque 41% utilisent des installations sanitaires très sommaires et 7% ne disposent d'aucune forme de toilette. Par ailleurs, 34,9% des ménages utilisent des latrines améliorées non partagées et seulement 11,8% disposent de toilettes avec chasse d'eau.

Les différences entre les milieux de résidence sont très marquées : 77% des ménages ruraux ne disposent que de latrines rudimentaires et 13% n'en disposent pas du tout, tandis que 84 % de ménages urbains ont des latrines améliorées et 24% 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

## 105 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 impacte 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- Mise en œuvre de la gestion intégrée des ressources en eau (PANGIRE)</p> <p>3- Existence des acteurs dans le secteur privé dans la distribution de l'eau potable (eau minérale)</p> <p>4- 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> <p>13- Monopole dans le service de ramassage des ordures ménagères</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.



## 107 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 nombreux 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 :**

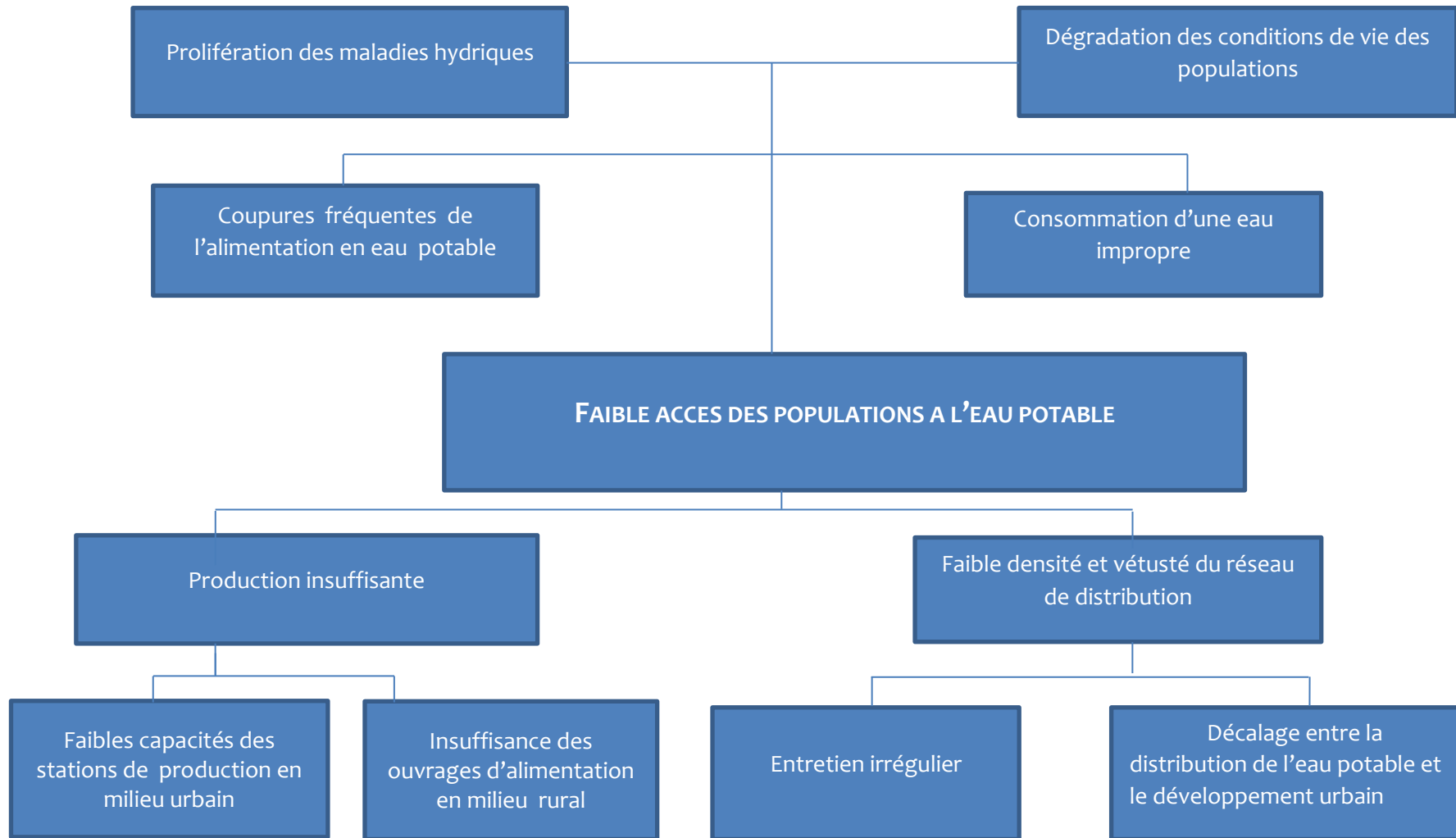
Faible accès des populations à l'eau potable

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur EAU (volet assainissement), ce pourrait être :

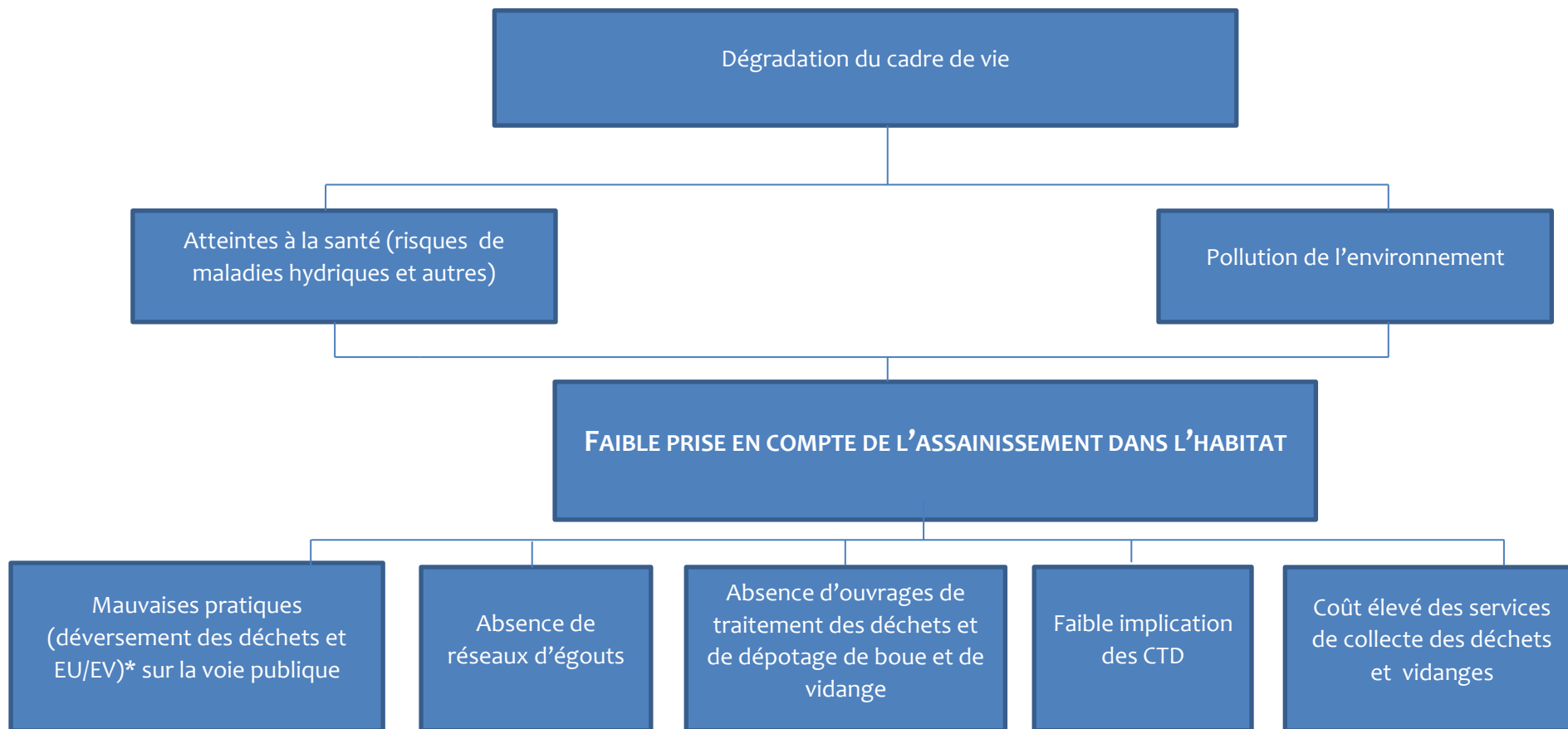
**Faible prise en compte de l'assainissement dans l'habitat**

Dans des déclinaisons « arbre à problèmes », cela donnerait les graphes ci-après.

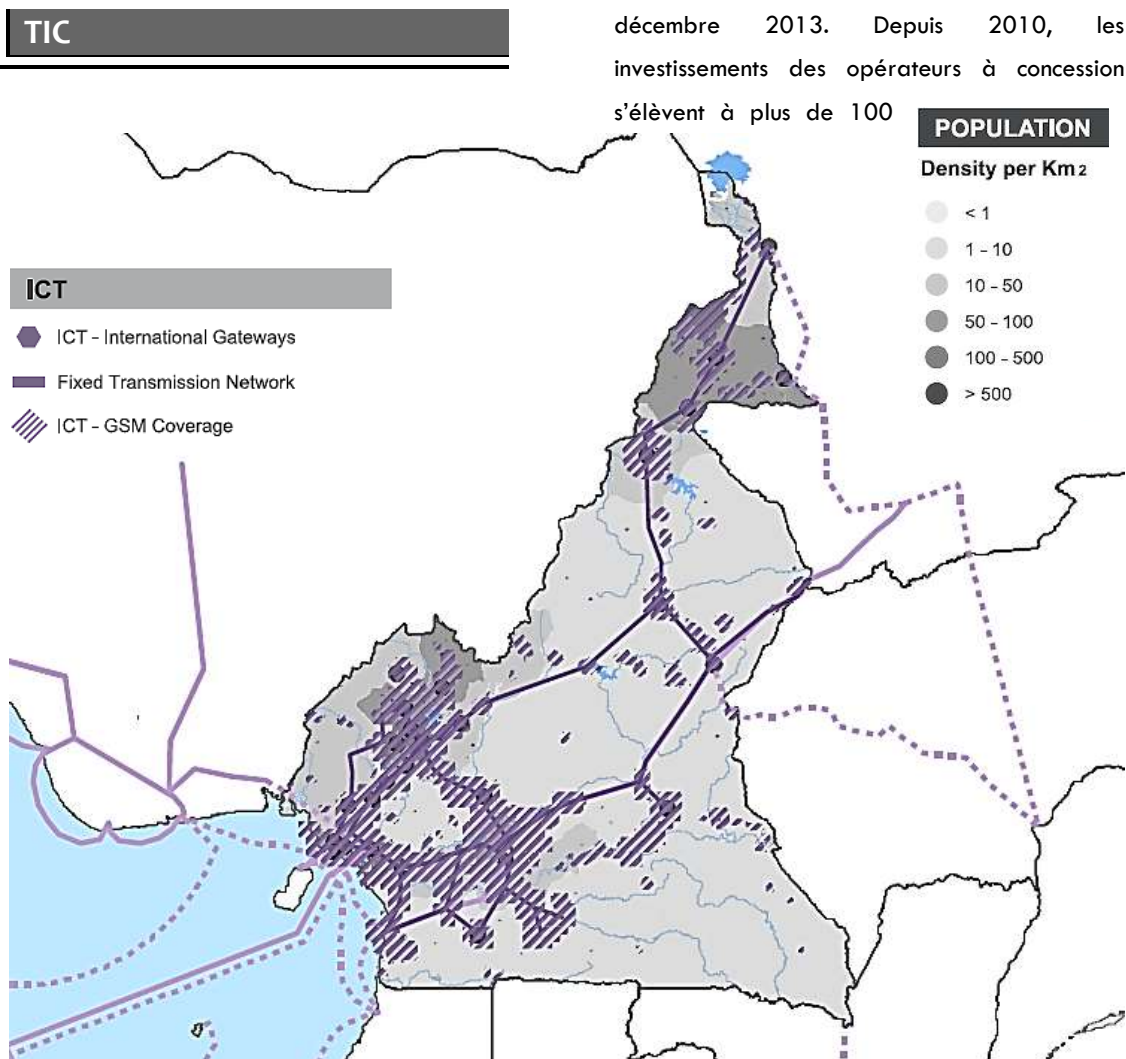
**EAU (installations hydrauliques)**



**ASSAINISSEMENT**



\*EU/EV (Eaux usées/Eaux vannes)



(Source AICD, 2009)

**= Identification des problèmes =**

La téléphonie mobile a été le principal moteur de l'accès aux TIC au Cameroun, comme dans la plupart des pays africains.

Les télécommunications constituent l'un des secteurs les plus importants de l'économie du Cameroun, avec une contribution au PIB de près de 5%, soit un chiffre d'affaires réalisé de plus de 538 milliards de FCFA au cours de l'année 2014 par les opérateurs titulaires d'une concession de services publics uniquement.

Le volume cumulé des investissements des opérateurs à concession est estimé à près de 1387,17 milliards de FCFA entre juin 1998 et

décembre 2013. Depuis 2010, les investissements des opérateurs à concession s'élèvent à plus de 100

milliards de FCFA par an, soit près de 6% du total des investissements annuels au Cameroun. A ce chiffre, il convient d'ajouter les investissements réalisés par les autres fournisseurs de services et autres prestataires dans le secteur, non soumis au régime de concession (Source MINPOSTEL).

Malgré cela, les TIC ont véritablement du mal à se démocratiser dans notre pays. Quelques raisons à cela peuvent être évoquées.

**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

## 111 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 tout, 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 desservaient 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.

Avec le début de lancement des activités du troisième opérateur NEXXTEL en 2015, qui revendique plus 2.000 stations et l'augmentation du nombre de stations des deux opérateurs, le parc des abonnés des réseaux des opérateurs mobiles a atteint 19,7 millions d'unités en 2017, engrangeant 889.556 nouveaux abonnés par rapport à 2016.

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%. A date, la plupart des axes ont un taux de couverture inférieur à 50%.

Pour y remédier depuis 2014, les pouvoirs publics ont permis la construction du point d'atterrissage du câble sous-marin NCSCS (Nigeria Cameroon Submarine Cable System) entre Kribi et Lagos, déployé des boucles optiques urbaines dans les villes de Bertoua, N'gaoundéré, Bafoussam, Ebolowa, Bamenda et Garoua, étendu le backbone national à fibre optique portant ainsi le linéaire de fibre optique de 10.600 km à 12.000 km, réalisé la connexion haut débit de 78 administrations publiques à fibre optique, 1ère phase, poursuivi les travaux de couverture en réseau des télécommunications de la péninsule de Bakassi, achevé la deuxième phase de construction du centre d'émulation technologique, construit deux points d'échanges Internet (IXP) à Douala et à Yaoundé.

### 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 réussi inférieur à 92,5%.

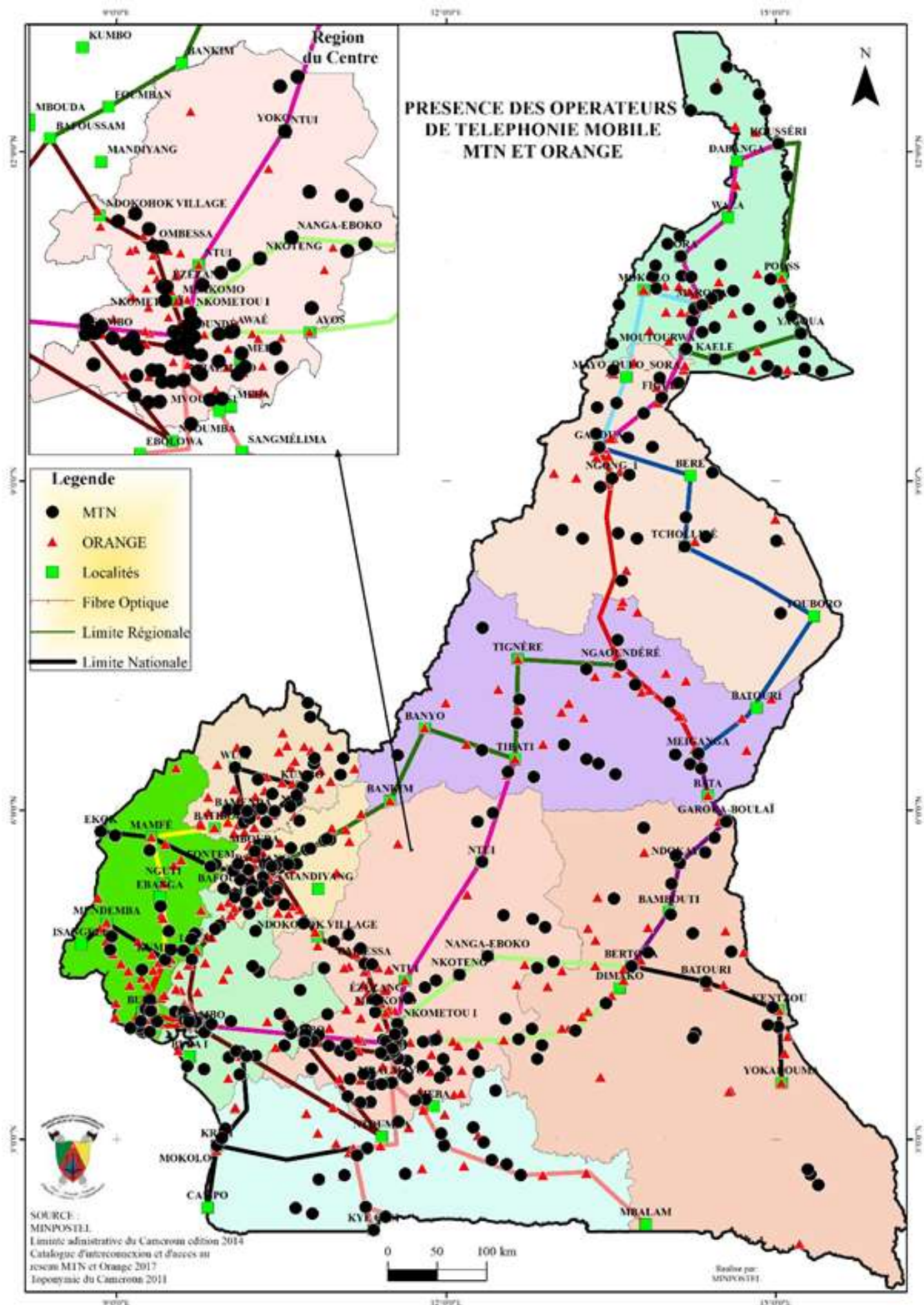
En 2009, il n'y avait qu'environ 8.000 abonnements haut débit fixe au Cameroun. Les opérateurs de téléphonie mobile ont été lents à

## 112 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

lancer les réseaux mobiles sans fil à haute vitesse, ils ont préféré déployer des solutions basées sur la technologie WiMAX.

Viettel Cameroun 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 Cameroun est prévue d'atteindre respectivement, 95% et 61% de la population.



La présence d'un quatrième opérateur (CAMTEL) dans le domaine n'a véritablement pas boosté le nombre d'abonnés dans ce

secteur, et surtout œuvré à l'amélioration de la qualité du service offert.

## 114 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Suite à la publication de l'audit sur la qualité de service des opérateurs de communications électroniques au Cameroun réalisé par l'entreprise suédoise CyberCom Group, en octobre 2017, les services voix 2G restent en dessous des exigences des cahiers des charges pour tous les opérateurs (Orange, Viettel/Nexttel, Camtel), excepté MTN.

Pour ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations qui avaient été faites pour améliorer par exemple les lacunes techniques au niveau du réglage des équipements, le taux de réussite des appels, le dimensionnement des réseaux, les bases de données..., l'ART a indiqué que MTN s'est conformé à un taux de 89%, Orange (98,9%), Viettel (61,7%) et l'opérateur historique Camtel (54,27%).

Il est donc impérieux de veiller de manière stricte aux prescriptions du cahier de charges des opérateurs, de renforcer les capacités d'action de l'ART afin de lui permettre de contrôler avec plus d'efficacité le marché des communications électroniques, l'ouverture du déploiement de la fibre optique aux opérateurs, afin de leur permettre aux éventuelles insuffisances de l'opérateur de transport, et augmenter ainsi le taux de pénétration de l'Internet haut débit dans les ménages.

### 1- Coût élevé des services à valeur ajoutée

Depuis 2015, et l'avènement du troisième opérateur privé, NEXXTEL, les consommateurs connaissent des offres variées de communication à travers les forfaits qui leurs sont proposés, mais aussi en direction des entreprises (prépaiement et abonnement).

La grande innovation vient principalement des services à valeur ajoutée (SVA) qui sont des services supplémentaires venant s'ajouter aux

services de communications électroniques de base (Appel, SMS, data) et dont les conditions de facturation sont propres. Ils sont produits par des interfaces entre les abonnés et les fournisseurs de SVA.

On distingue généralement les services à valeur ajoutée vocaux (service client, radio, jeux, messagerie vocale, conférence téléphonique,...), SMS, MMS et USSD (jeux, loterie, horoscope, mobile money, mobile banking,...) ou internet (vidéo-conférence, Mails, gestion à distance, e-Learning, e-Banking, e-Business, cloud Computing, sondages, Skype, Médias,...).

L'on a pu également observer l'émergence du transfert d'argent à travers le portefeuille électronique qui permet d'envoyer ou de recevoir de l'argent, payer les factures de certains prestataires (ENEO, CAMWATER, etc.), acheter du crédit de communication, payer les frais de scolarité, payer ses courses, entre autres. Ce service est pour le moment proposé par MTN via MoMo et Orange par Orange Money et a connu une progression exponentielle de l'ordre de 110,24% en 2017 pour atteindre 8 millions d'abonnés inscrits. Il réalise un gain net de 4,19 millions de nouveaux abonnés par rapport à 2016 et touche désormais 49,39% des abonnés des réseaux MTN Cameroon et Orange Cameroun. Il bénéficie de l'élargissement des transferts à l'international.

Il convient aussi 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, ceci en raison du fait que la situation de duopole (MTN, ORANGE) qui existait ces dernières années a été rompue avec l'avènement de NEXXTEL qui a



## 115 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

permis de dynamiser la concurrence et la mutualisation des infrastructures (chaque opérateur a son infrastructure).

Si les SAV sont de plus en plus usités par les consommateurs et notamment la connexion internet, les coûts restent assez élevés.

### 2- 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.

C'est ainsi qu'effectivement depuis 2014-2015, l'État a considérablement contribué pour le financement des points d'atterrissement des câbles sous-marins en fibre optique, notamment le paiement de l'avenant au marché NBN relatif à la construction de la liaison Kribi-Lagos payé à hauteur 4,415 milliards pour les deux (02) premières phases et le paiement de l'investissement de 12,3 milliards FCFA sur le câble ACE représentant les droits d'affiliation au Consortium ACE.

### = Analyse SWOT pour le Sous-secteur TIC =

FORCES	FAIBLESSES
<p>1- Existence de plusieurs opérateurs privés dans le domaine postal</p> <p>2- Existence d'une autorité de régulation des télécommunications (ART)</p> <p>3- Existence d'une agence de sécurité dans le domaine des TIC (ANTIC)</p> <p>4- Mise en œuvre du projet e-post</p> <p>5- Existence de plusieurs fournisseurs d'accès INTERNET</p> <p>6- Existence d'une société publique de gestion de patrimoine de l'Etat (CAMTEL)</p>	<p>1-Régulateur dans le domaine postal inexistant</p> <p>2- Vétusté des équipements postaux</p> <p>3- Traitement manuel dans la gestion des opérations postales</p> <p>4- Insuffisance dans le service postal de proximité</p> <p>5- Banque postale inexistante</p> <p>6- Coût d'accès élevé à la bande passante</p> <p>7- Manque de synergie des acteurs dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures</p>

## 116 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

OPPORTUNITES	MENACES
<p>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,..)</p> <p>2- Position stratégique du Cameroun dans le Golfe de Guinée</p> <p>3- 4<sup>ème</sup> licence d'opérateur mobile accordée à CAMTEL</p> <p>4- Projet de construction de deux points d'échange internet par l'ANTIC</p>	<p>1- Insécurités transfrontalières</p> <p>2- Dégradation du climat social dans le Nord-Ouest et Sud-Ouest</p> <p>3+ Cybercriminalité</p> <p>4- Faible accès à l'énergie électrique</p> <p>5- Insuffisance des points d'atterrissement de fibre optique (Limbe, Kribi)</p>

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.

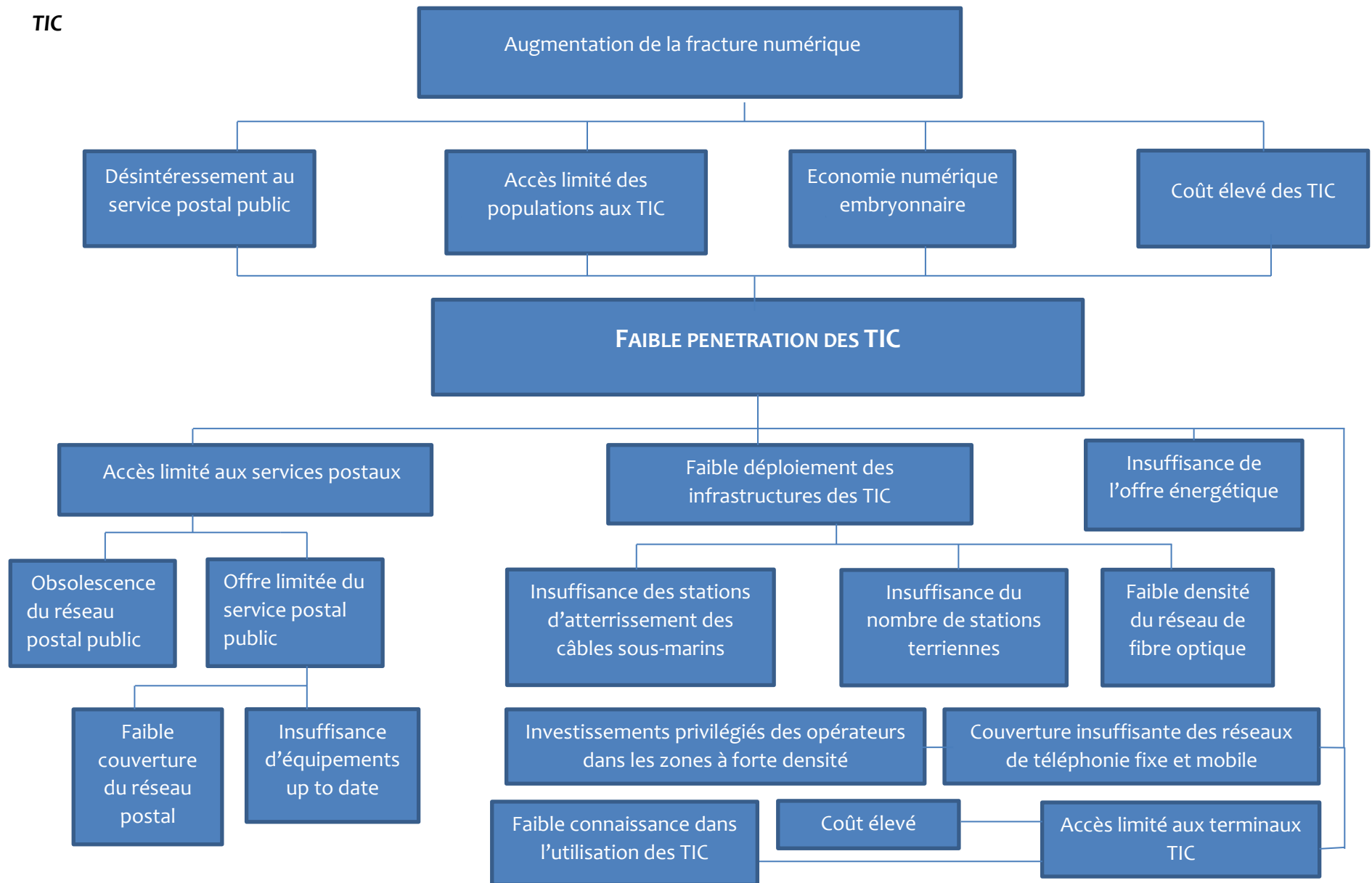
Conséquence de tout cela, le taux de pénétration des TIC est faible, tandis que l'internet à haut débit est cher et accessible à seulement une petite partie de la population.

**S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur des TIC, ce pourrait être :**

**Faible pénétration des TIC**

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

TIC



## AMENAGEMENTS URBAINS et HABITAT

### = 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 les 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

## 119 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

divers (zones de parking et autres) est à l'origine de nombreux problèmes de mobilité urbaine dans nos villes. De facto, cela les empêchent les villes camerounaises 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).

## 120 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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.

Certes des programmes chinois de construction de 1.500 logements sociaux en cours dans six localités (Yaoundé, Douala, Bafoussam, Bamenda, Limbe, Sangmélina), et ce programme devrait s'étendre à 04 autres localités.

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/Ekounou pour la construction de 1.500 logements sociaux.

Enfin, les Collectivités Territoriales Décentralisées ont été mobilisées pour apporter 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 », qui comprendra environ 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 dans 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 et de manière clientéliste.

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.

La SIC quant à elle, a pour vocation de construire et de commercialiser les logements. A

## 121 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 aeternam 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 appert 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.

## 122 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### = Analyse SWOT pour le Sous-secteur AMENAGEMENTS URBAINS ET HABITAT =

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.

S'il fallait faire ressortir un principal problème pour le sous-secteur des AMENAGEMENTS URBAINS et HABITAT, ce pourrait être :

Développement anarchique de l'environnement urbain

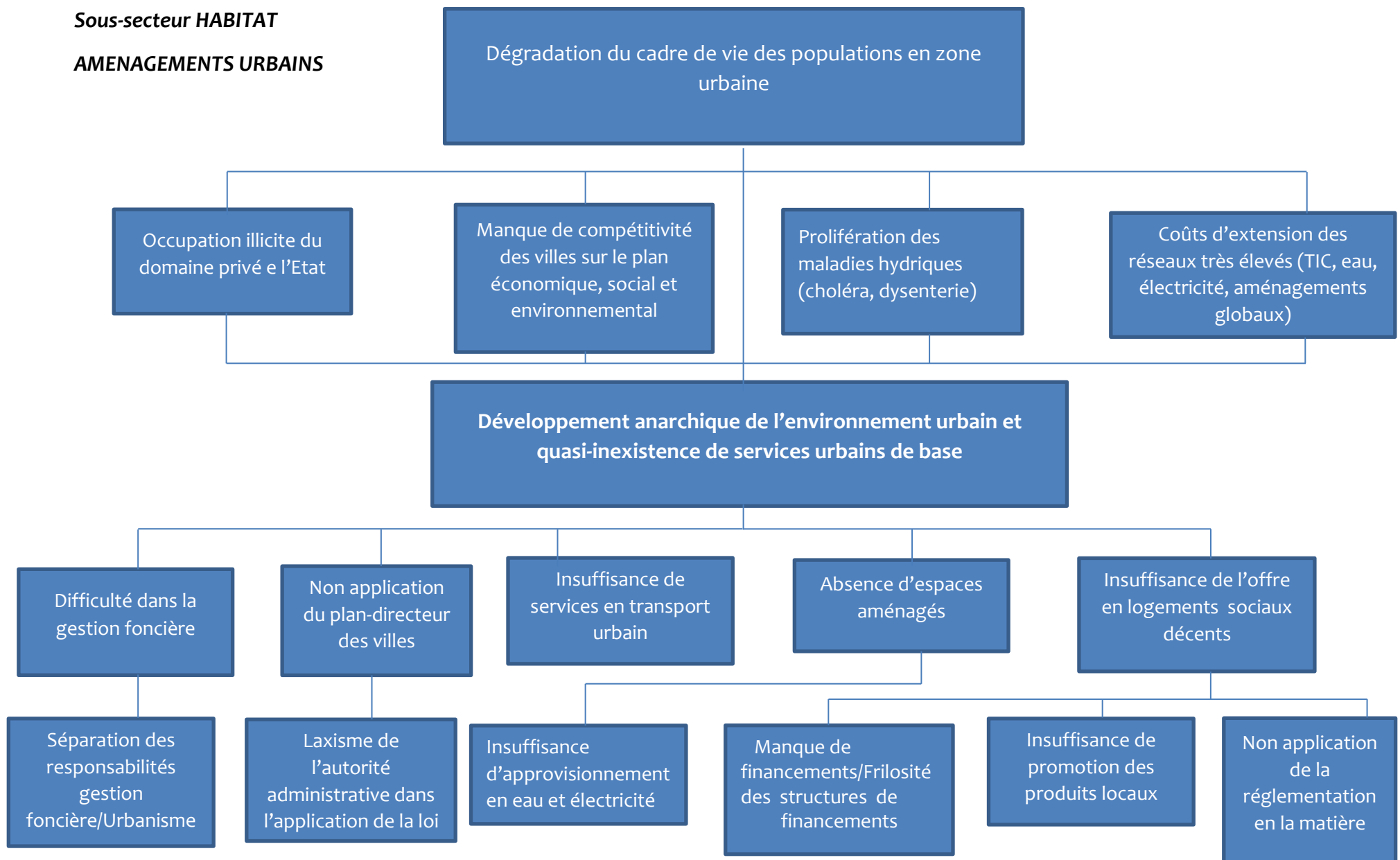
et quasi-inexistence de services urbains de base

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



**Sous-secteur HABITAT**

**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.

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.

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

## 125 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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.

Tableau: Evolution des indicateurs macroéconomiques sur la période 2012-2020

	2012	2013	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
TCPIB	4,4	4,9	5	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6
TCPIB/H	1,9	2,4	2,5	2,7	2,9	3,0	3,2	3,4	3,6
I	2,4	2,3	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7
SB (%PIB)	-1,9	-3,7	-4,1	-4,6	-5,1	-5,7	-6,4	-7,1	-7,9
CC (%PIB)	-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 :

le besoin de financement de l'économie camerounaise, parce que le pays s'endette

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.

puisque incapable de régler ses importations par des devises (CC <0) ;

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

## 126 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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.

La dégradation du climat social au Cameroun

A la suite des revendications corporatistes des syndicats d'enseignants et des avocats issus de la communauté anglophone qui a dérivé en revendications politiques sous formes fédéralistes pour les modérés et sécessionnistes pour les extrémistes, les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest connaissent des poussées de violence (menaces, enlèvements, rackets, assassinats, attaques ciblées contre les entreprises) qui ont un fort impact négatif sur l'économie camerounaise.

En 2018, le Groupement Inter-patronal du Cameroun (GICAM) a rendu public un rapport qui fait état de plus de plus de 269 milliards FCFA de CA envolés, 2.153 milliards partis en fumée à la suite de la destruction de biens immobiliers, de matériels roulants et meubles, 6.434 emplois perdus.

Sachant que le Sud-Ouest fournit 45% du cacao et le Nord-Ouest 70% de la production du pays du café arabica, la production du cacao a donc chuté de 32%, pour une perte de tonnage de 43.000 tonnes et 56 milliards de pertes d'exportation.

Il en va de même pour la Cameroon Development Corporation (CDC) qui a vu une partie de ses sites de production en arrêt complet, 6.134 emplois déjà perdus, plus d'un milliard de biens détruits et un manque à gagner de près de 12 milliards. PAMOL et les autres entreprises agro-alimentaires sont dans le même sillage, avec des pertes de chiffres d'affaires de l'ordre de 40 milliards. Le sous-secteur des TIC n'est pas en reste, avec la

suspension du signal internet par les pouvoirs publics en janvier 2017 pendant trois mois, puis la perte de certaines infrastructures causés par le vandalisme des extrémistes qui se chiffre à près de 300 millions et plus d'un milliard de manque à gagner par mois pour les entreprises. L'incendie de la Société Nationale de Raffinage (SONARA)

Dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2019, un incendie a ravagé quatre (04) des treize (13) circuits de raffinage de cette structure, dont la capacité venait de passer de 2,5 à 3,5 millions de tonnes pour un chiffre d'affaires de 1.090,6 millions de dollars en 2018. La SONARA couvrait traditionnellement 80 % des besoins du pays en produits pétroliers. La conséquence immédiate a été l'arrêt de production pour cas de force majeure.

Cette situation aura une répercussion soit sur les prix du gaz ou du carburant qui résulteraient de l'approvisionnement en augmentation de ces produits par les différents marketeurs nationaux qui couvraient jusque-là 20% de la production nationale ou alors par un soutien des pouvoirs publics pour stabiliser les prix à la pompe qui constituerait une poche de dépenses budgétaires en accroissement. Pour le mois d'avril, il se situait à près de 13 milliards de francs FCA.

Il est donc évident que tout cela pourrait avoir un fort impact négatif sur le développement projeté des infrastructures au Cameroun.

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 étaient consignées en grande partie dans le

## 127 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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).

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.

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.

## 128 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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 2021

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.

## 129 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### E. Enjeux et défis du secteur des infrastructures

Afin d'atteindre les objectifs définis dans les stratégies à venir, il est important de relever les défis ci-après.

Mettre en place un mécanisme de sélection et de priorisation des grands projets à financer ;

Développer des mécanismes innovants pour le financement des infrastructures afin d'améliorer l'efficacité et la qualité du programme d'investissement de l'État. Un accent particulier devant être mis sur les approches Project-Finance et Partenariats-Publics-Privés

Finaliser et mettre en œuvre les grands projets de première génération notamment, les barrages de Memvé'élé et Lom Pangar, les autoroutes Yaoundé-Nsimalen, Yaoundé-Douala, etc ;

Accélérer la préparation des grands projets de seconde génération dans le secteur infrastructure à l'instar du barrage de Nachtigal ;

Mettre en œuvre le plan Cameroun numérique 2020 ;

Disposer d'un code foncier favorable aux investissements publics ;

Doter le milieu rural d'infrastructures de base ;

Contribuer à faire des villes, des centres de production et de consommation pour l'essor du secteur industriel ;

Renforcer les mécanismes de suivi-évaluation en matière d'infrastructures (notamment les systèmes d'informations statistiques nationales, sectorielles et ministérielles) ;

Valoriser le stock des infrastructures mises en place ;

Contribuer à faire des villes, des centres de production et de consommation pour l'essor du secteur industriel et la croissance économique.

Le tableau ci-après met en exergue les enjeux et défis du secteur des infrastructures. Il prend en compte tous les sous-secteurs identifiés qui sont :

TRANSPORTS

ENERGIE

EAU et ASSAINISSEMENT

TIC

AMENAGEMENTS URBAINS et HABITAT

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.

## 130 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

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>
3- Augmenter le taux de pénétration des TIC auprès des populations	<p>En matière de transformation structurelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement des infrastructures de TIC</li> <li>- Généralisation de l'accès aux TIC</li> <li>- Développement du e-gouvernement (définition du périmètre numérique de sécurité pour l'Etat)</li> <li>- Mise en place d'un Haut commandement du numérique</li> <li>- Amélioration de l'accessibilité de l'internet haut débit par tous à moindre coûts</li> <li>- Développement d'un écosystème numérique de dernière génération</li> </ul> <p>En matière de gouvernance et gestion stratégique de l'Etat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité du service public (numérisation des services publics prioritaires)</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>



## 131 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

6- Augmenter l'offre en logements décentes 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>
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>
9- Améliorer le taux d'accès à l'énergie électrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porter le taux d'accès à l'énergie électrique à 80% à l'horizon 2025</li> </ul>

- Autrement dit, en matière de développement des infrastructures, les défis sectoriels à relever sont :
- Faire aboutir et mettre en exploitation les grands projets infrastructurels de première génération ;
- Mettre en place un mécanisme de sélection et de priorisation des grands projets à financer ;
- Accélérer la préparation des grands projets de seconde génération dans le secteur infrastructure ;
- Améliorer la coordination des interventions dans la mise en œuvre pour pouvoir mettre l'infrastructure en adéquation avec la demande et, assurer le développement et la compétitivité de l'économie ;
- Mettre en œuvre le plan Cameroun numérique ;
- Disposer d'un code foncier favorable aux investissements publics ;
- Développer un mécanisme fiable de financement des infrastructures pour améliorer l'efficacité et la qualité du programme d'investissement de l'État ;
- Accroître le linéaire de routes bitumées à un niveau compatible au développement des industries et services sur le territoire national ;
- Promouvoir l'émergence des agglomérations périphériques et 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 ;
- Mettre l'accent sur l'approche multimodale qui permet de bâtir à moindre coût un réseau de transport intégré, performant, quadrillant tout l'espace national et ouvert vers les pays voisins ;

### 132 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

➤ Repenser le programme de construction des logements sociaux afin que ceux-ci puissent réellement bénéficier aux ménages modestes et pauvres ;

➤ Parachever la densité du territoire par le réseau géodésique.

## **SECTION IV**

# **CHOIX STRATEGIQUES**

## A. VISION D'AVENIR ET SES CARACTERISTIQUES

### Cadre de la vision d'avenir du secteur des infrastructures

Une nouvelle vision d'avenir du secteur des infrastructures doit être à même de répondre aux enjeux et aux défis qui se posent au secteur, mais aussi être une vision consensuelle dans laquelle chaque partie prenante reconnaît sa propre stratégie et qu'elle s'engage à porter et, enfin, cette vision doit s'arrimer aux autres processus de planification en cours, notamment les autres stratégies sectorielles et sous-sectorielles.

La vision du secteur des infrastructures est basée à partir des attentes des populations, des objectifs de développement des politiques, des accords souscrits envers la Communauté internationale et des constats établis dans la partie (états des lieux et diagnostic). Elle présente également les objectifs généraux et sectoriels qui en découlent et un ensemble d'indicateurs avec des cibles.

### Vision consensuelle adoptée

Le secteur des infrastructures est vital pour l'économie camerounaise. Le Cameroun, ne pourra pas se développer ou prospérer sans des infrastructures de qualité.

La vision du Cameroun, en matière d'infrastructures est de mettre en place un réseau étendu sur l'ensemble du pays, qui

servira de tremplin à la croissance et à la compétitivité.

Il s'agira de multiplier par deux ou trois les fonds consacrés aux infrastructures pour la période 2020-2030. Il sera aussi question, d'éliminer les goulots d'étranglement, et de moderniser les infrastructures. Sa mise en œuvre devrait être accélérée par le Plan d'Urgence National Triennal pour la croissance économique et l'organisation de la CAN 2021. L'objectif est de garantir progressivement, d'ici à 2030, l'amélioration des conditions de vie de la grande majorité des citoyens camerounais.

Globalement, le nouveau réseau d'infrastructures offrira :

- ☺ des déplacements plus sûrs et moins encombrés,
- ☺ des trajets plus fluides et plus rapides,
- ☺ des conditions plus souples d'accès à la propriété foncière,
- ☺ une production suffisante d'énergie,
- ☺ de l'eau en quantité suffisante en zone urbaine et rurale,
- ☺ une diffusion et une accessibilité plus larges des TIC.

= Enoncé de la Vision =



**Le secteur des infrastructures comme moteur d'une économie forte et compétitive dans un environnement durable**

## 135 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### = Caractéristiques de la Vision =

Les infrastructures contribuent non seulement à la croissance économique mais aussi au développement humain.

Elles sont notamment un ingrédient clé de la réalisation des ODD :

- Les réseaux routiers permettent d'atteindre les marchés locaux et mondiaux.
- L'électricité facilite les services de santé et d'éducation et stimule la productivité des petites entreprises.
- Une alimentation aisée et sûre en eau permet de gagner du temps et de stopper la propagation de plusieurs maladies graves, dont la diarrhée, l'une des principales causes de mortalité et de malnutrition des petits enfants.
- Enfin, les TIC démocratisent l'accès à l'information et réduisent les coûts de transport en permettant aux gens de réaliser des transactions à distance.

De manière plus détaillée, les caractéristiques de la vision peuvent se décliner comme suit.

#### 1) Concernant les bénéficiaires :

- Disponibilité et accessibilité des infrastructures de qualité ;
- Meilleures conditions de vie et amélioration du cadre de vie, bien-être des populations en zone urbaine et rurale ;
- Augmentation du taux d'accès à l'eau potable ;
- Augmentation de la fraction du réseau bitumé ;
- Accroissement de l'utilisation des TIC ;
- Facilitation de l'accès aux assiettes et à la propriété foncière.

#### 2) Concernant la contribution à l'économie :

- Augmentation de la contribution du secteur des infrastructures au PIB ;
- Augmentation des investissements du secteur privé ;
- Augmentation de la consommation de l'énergie par unité de PIB.

#### 3) Concernant l'intégration sous-régionale :

- Effectivité du Cameroun, comme plate-forme d'échanges des activités économiques de la zone CEMAC ;
- Structuration des points d'interconnexion de transports.

Afin d'y parvenir, des problèmes majeurs devront être résolus pour matérialiser cette vision :

1) Pourvoir aux chaînons manquants, notamment aux tronçons transfrontaliers, qui constituent un obstacle majeur à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres. Les infrastructures de transport entre les différents modes restent fragmentées. En ce qui concerne les connexions multimodales, bon nombre de terminaux de fret, de gares de voyageurs, de ports maritimes, d'aéroports et de nœuds urbains ne sont pas encore prêts. Le manque de capacité multimodale empêche d'exploiter suffisamment le potentiel du transport multimodal et sa capacité à éliminer les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et à combler les chaînons manquants.

2) Améliorer la qualité et la disponibilité des infrastructures qui diffèrent de manière considérable au sein des différentes régions (goulots d'étranglement). En particulier, il s'agira de construire de nouvelles infrastructures, d'en assurer la maintenance, de les réhabiliter ou de les rénover.

3) Sécuriser les zones à risques dans le nord, l'est, le nord-ouest et le sud-ouest du Cameroun, relancer les échanges économiques notamment avec le Nigeria et continuer les investissements dans ces zones.

4) Garantir les investissements dans les infrastructures qui devront constituer une priorité de développement, et bénéficier de

## 136 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

moyens disponibles jusqu'à la période cible (2030).

5) Assurer un taux de croissance constant au-dessus de 7% jusqu'en 2030.

### Principes de politique

Les principes suivants peuvent être retenus :

- Recherche continue d'efficacités opérationnelles et financières des infrastructures camerounaises ;
- Prise en compte des opérations d'entretien et maintenance dans tous les projets d'infrastructure ;
- Respect des normes existantes et des prescriptions environnementales par tous les acteurs du secteur ;
- Priorisation du développement des infrastructures sous un angle spatial ;
- Promotion de l'intégration régionale pour réduire les coûts d'infrastructure ;
- Plus grand accès aux services d'infrastructures ;
- Lien renforcé entre politique sociale et infrastructures ;
- Esprit de collaboration, de communication entre les ministères impliqués dans le secteur des infrastructures et les parties prenantes : secteur privé, organisations professionnelles, société civile.

### Scénario de développement

Ce scénario a pour ancrage la vision Cameroun 2035 et les objectifs à atteindre pour la période 2020-2030, notamment la transformation industrielle et la mécanisation de l'agriculture d'une part, le Plan Directeur d'Industrialisation du Cameroun validé en 2019, d'autre part. Il apparait clairement que les infrastructures doivent être au cœur de la

transformation industrielle du Cameroun et de l'Agro-industrie, notamment.

Il faut tout de même préciser que deux préalables sont nécessaires pour réussir. Il s'agit de :

- De poursuivre de manière volontariste d'une part, le processus de décentralisation, le transfert de compétences et des ressources vers les collectivités territoriales et d'autre part, une attention particulière pour l'aménagement des villes de Yaoundé et Douala, qui représentent à elles 70% des exportations du pays ;
- D'encourager les entrepreneurs privés par un accompagnement institutionnel afin de faire d'eux de véritables champions économiques permettant de réduire les coûts de production.

### = Justification du scénario de base

#### "Accompagnement de l'Agro-industrie" =

Une grande partie de la population de l'Afrique subsaharienne vit en milieu rural et dépend largement de l'agriculture. La croissance agricole est clairement un élément clé pour la réduction de la pauvreté et la réalisation de l'objectif du Millénaire pour le développement visant à réduire la pauvreté de moitié d'ici 2015. La performance agricole s'est considérablement améliorée depuis 2000, mais la productivité reste la plus faible au monde.

Le changement climatique et la crise mondiale des prix alimentaires constituent des défis supplémentaires. Un vaste effort s'impose pour accroître l'investissement dans l'intensification de l'agriculture.

Au Cameroun, l'agro-industrie représente une part importante du tissu industriel national : en 2006 elle venait au premier rang des activités avec plus de 33% de la valeur de la production industrielle, 27,2% de la valeur

## 137 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

ajoutée industrielle et près de 6% des exportations. Les agro-industries et le secteur agricole apportent une contribution importante à l'emploi et constituent une source d'activité pour 70% de la population. De par la création de revenus, en numéraire et en nature qu'ils assurent, ils jouent un rôle de premier plan dans la lutte contre la pauvreté.

Toutes les analyses démontrent à l'évidence l'existence de nombreuses opportunités et potentialités de développement pour la composante agro-industrie, le Cameroun pouvant compter sur :

- Une grande disponibilité de superficies arables : elles représentent plus de 50% de l'espace territorial national auquel il faut associer 19 millions d'ha de pâturages, une façade maritime et des plans d'eau importants ;
- Une production agricole au potentiel riche et diversifié associée à un secteur agro-industriel relativement développé et structuré comparativement aux pays de la sous-région ;
- Une production et une transformation des produits agricoles qui ne couvre pas en totalité les besoins de consommation du marché local et qui dispose aussi d'un potentiel pour ravitailler les pays voisins ;
- Une population active constituée à 70% de main d'œuvre agricole ;
- Un noyau d'entreprises agro-industrielles dynamiques qui rayonnent sur le marché local et sous-régional ;
- La présence d'un vaste marché porteur en l'occurrence le marché de la CEMAC à l'intérieur duquel le Cameroun dispose d'un certain leadership au plan économique. Il s'agit d'un marché de 30 millions d'habitants avec un taux de croissance moyen annuel de 2,5% ;
- Une façade maritime qui sert de porte d'entrée au Tchad et à la République Centrafricaine ;

- L'existence de quelques associations qui peuvent constituer la base d'un partenariat public privé ;
- Pour certains produits, l'existence de surplus pouvant servir à des fins de transformation notamment pour ce qui est des fruits tropicaux ;
- La présence de plusieurs instituts de recherche de qualité qui peuvent servir d'appui au développement des produits agro-industriels ;
- La mise en œuvre de plusieurs programmes et projets de développement visant à accroître la production agricole et à dégager des surplus à des fins de transformation. Malgré la présence de ces nombreuses opportunités et potentialités, l'agro-industrie est en proie à de nombreuses difficultés structurelles notamment :
  - une faible productivité agricole qui réduit d'autant les surplus destinés à la transformation
  - une incapacité à pénétrer les marchés d'exportation ;
  - des difficultés à se conformer aux normes internationales ; et
  - des infrastructures physiques et d'appuis inadéquats.

En effet, la composante souffre de nombreuses contraintes structurelles autant en amont qu'en aval, l'empêchant de jouer plus significativement son rôle de fer de lance dans l'industrialisation du pays.

Concernant plus spécifiquement les contraintes en termes d'infrastructures, il convient de mentionner à tout le moins, l'insuffisance quantitative et qualitative des infrastructures terrestres, ferroviaires, aériennes et fluviales.

Ainsi le développement de la composante agro-industrie est étroitement lié à la croissance de la production agricole sans laquelle il ne sera pas possible de dégager les surplus disponibles à des fins de transformation. A cet égard, les orientations stratégiques devraient principalement viser à lever en amont les

## 138 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

contraintes qui bloquent la production c'est-à-dire :

- Mobiliser et attirer les jeunes vers l'agriculture
- Résoudre les problèmes fonciers qui peuvent limiter l'accès à la terre ;
- Arrimer davantage la recherche agronomique et la production agricole ;
- Former les agriculteurs et renforcer leurs capacités à maîtriser les techniques agricoles modernes ; et
- Mettre en place les infrastructures d'appui au développement du secteur rural (eau, irrigation, pistes, routes, infrastructures de stockage, abattoirs, chaînes de froids, etc.)

Les grands secteurs agricoles et les économies rurales restent primordiaux pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté en Afrique. Et pourtant, l'accès des populations rurales à l'infrastructure est extrêmement lent.

Les routes rurales et les systèmes d'irrigation sont sans doute les deux types d'infrastructures rurales dont le besoin est le plus pressant. Les deux vont de pair et leur développement devrait tenir compte de la valeur des terres agricoles et de la proximité des marchés urbains. L'accès aux TIC a largement progressé en zone rurale, un Africain sur deux étant maintenant à portée du signal d'un système mondial de téléphonie mobile (GSM). Cette plateforme peut contribuer à la productivité agricole grâce à des services simples de vulgarisation par texto, l'envoi de bulletins des prix sur les marchés agricoles ou de prévisions météorologiques, et en tant qu'outil de transmission pour les transactions financières. Les possibilités commencent tout juste à être explorées.

Les dirigeants africains ont identifié l'aménagement de l'eau à usage agricole comme un domaine clé d'investissement.

Le Programme détaillé de développement de l'agriculture africaine élaboré en 2002 dans le cadre du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) a fait de la gestion des terres et de l'eau le premier de ses quatre piliers d'investissement prioritaire. Il se proposait d'étendre, d'ici 2015, la superficie sous gestion durable des terres et équipée de systèmes fiables de maîtrise de l'eau à 20 millions d'hectares, soit plus du double de la zone actuellement sous gestion de l'eau en Afrique subsaharienne (NEPAD 2003). En réponse à cet appel à l'action, le Partenariat pour l'eau à usage agricole en Afrique a été lancé pour accroître l'échelle des investissements dans l'eau à usage agricole et harmoniser les programmes des bailleurs de fonds.

Concernant les transports, de manière générale, le cadre réglementaire et administratif des transports doit plus activement promouvoir l'intégration des réseaux de transport multimodal. Aucune chaîne de transport ne peut être plus forte que son maillon le plus faible, qui est d'habitude le passage d'un mode de transport à l'autre – comme de la route au rail ou du rail à la mer. Les faiblesses sont en partie matérielles, lorsqu'il n'existe pas de connexions physiques entre les modes ni d'équipement pour le transbordement. Mais elles sont aussi partiellement institutionnelles, la responsabilité des changements de mode n'incombant pas clairement à une agence modale ou à une autre. Enfin, elles sont également opérationnelles dans la mesure où la collecte des taxes et des droits par les pouvoirs publics ou le paiement de pots-de-vin au personnel ralentissent les mouvements et font grimper les



## 139 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

coûts. Même au niveau de la politique et de la planification du secteur, la responsabilité des modes de transport camerounais est répartie entre des ministères techniques différents, empêchant ainsi l'émergence d'un cadre cohérent pour le transport intermodal.

### B. Axes stratégiques

Ce scénario qui s'articule autour s'articule autour de six axes stratégiques, permettra aux unités agro-industrielles de disposer de parcelles exploitables à partir des réserves foncières constituées, d'avoir suffisamment d'énergie pour transformer la matière première agricole en produits semi-finis ou fins, d'évacuer leur production depuis les bassins agricoles jusque dans les villes, véritables poumons économiques, car disposant des commodités de base, par des voies de transport en bonne état, où ils couleraient leurs marchandises mais aussi à l'international à travers le e-commerce grâce à la bande passante de la fibre optique.

- ✓ Axe 1 : Développement du mix-énergétique ;
- ✓ Axe 2 : Développement des TIC ;
- ✓ Axe 3 : Développement intégré des infrastructures de transport multimodal ;
- ✓ Axe 4 : Développement des infrastructures hydrauliques et d'assainissement ;
- ✓ Axe 5 : Modernisation de la gestion foncière et domaniale ;
- ✓ Axe 6 : Modernisation urbaine et de l'habitat.

= Axe 1 : Développement du mix-énergétique  
=

Problème central :

Il existe une inadéquation globale entre l'offre et la demande de transport, couplée à une

vétusté des infrastructures de production, de transport et de distribution de l'énergie.

Objectif stratégique : améliorer l'accès des ménages et des entreprises à l'énergie.

Sous-axe 1.1 : Réhabilitation des infrastructures de production d'énergie

Problème identifié :

Ces dernières années, les populations Cameroun ont connu d'énormes problèmes en fourniture d'énergie électrique en raison de l'état vétuste ou en sous-capacité des ouvrages des infrastructures existantes.

Actions proposées :

- Révision du cadre légal et réglementaire sur le mix énergétique ;
- Modernisation des capacités de production des infrastructures d'énergie ;
- Renforcement des lignes moyenne-tension.

Objectifs visés

- Réduire les impacts négatifs de la production dans le domaine énergie ;
- Assurer partout et à tous les niveaux de consommation une fourniture énergétique suffisante ;
- Garantir l'accès individuel et collectif des populations aux services énergétiques modernes.

Sous-axe 1.2 : Réhabilitation du réseau de distribution électrique

Problèmes identifiés :

L'état du réseau de distribution, longtemps parent pauvre du système, laisse également à désirer malgré une amélioration récente de la qualité du service. L'état de l'éclairage public, souvent mis à mal par les populations est particulièrement dégradé. Le tout accentué par

## 140 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

des ressources financières insuffisantes consacrées à la distribution.

Actions proposées :

- Modernisation et renforcement des réseaux de transport
- Amélioration de la desserte et de la qualité de service du réseau de distribution ;
- Développement des ressources hydroélectriques sur des bassins hydrologiques diversifiés ;
- Planification et partage des grandes infrastructures de traitement et de transport des hydrocarbures au niveau sous-régional ;
- Développement de l'électrification rurale.

Objectifs visés

- Développer et rééquilibrer la distribution de l'électricité ;
- Augmenter la densité de desserte et la qualité de service du réseau de distribution d'électricité ;
- Augmenter la contribution des industries consommatrices d'énergie au développement des infrastructures du pays ;
- Développer la petite hydraulique en faveur de l'électrification rurale ;
- Remettre à niveau et développer l'éclairage public ;

### Sous-axe 1.3 : Construction de nouvelles infrastructures de production d'énergie

Problèmes identifiés :

Le secteur de l'énergie constitue un soutien majeur au développement de l'économie. Le Cameroun connaît un déficit en énergie dû au manque d'infrastructures de production d'énergie.

Actions proposées

- Développement du potentiel hydroélectrique ;
- Développement de l'énergie thermique ;
- Développement des énergies renouvelables ;
- Développement des ressources hydroélectriques sur des bassins diversifiés ;
- Renforcement des capacités de l'ARSEL, de l'AER, d'EDC, du MINEE ;
- Renforcement des synergies intra et intersectorielles ;
- Mobilisation des financements en partenariat public-privé au bénéfice du sous-secteur énergétique ;
- Création d'un fonds d'électrification rurale, alimenté notamment par les producteurs et grands consommateurs hydroélectriques.

Objectifs visés :

- Développer et garantir l'accès individuel et collectif de la population aux services énergétiques modernes sur le long terme ;
- Diversifier les sources de production d'électricité pour rééquilibrer le mix

## 141 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

énergétique avec le choix de développer la production basée sur du gaz, l'hydroélectricité, le solaire et l'éolien en impliquant les CTD ;

- Réduire les impacts négatifs du sous-secteur énergétique et la charge laborieuse des femmes et des hommes ;
- Consommation d'une fourniture énergétique suffisante, efficace, fiable et propre partout et à tous les niveaux ;
- Améliorer via l'export la balance énergétique extérieure du pays ;
- Optimiser l'efficacité du secteur énergétique du Cameroun dans l'utilisation du capital humain et des synergies intersectorielles ;
- Utiliser l'énergie comme atout de l'industrie camerounaise dans la compétition industrielle mondiale ;
- Réduire considérablement les coupures d'électricité dans les grandes villes du pays ;
- Réduire le cout de l'électricité et des produits pétroliers ;
  - Alimenter les zones frontalières ;
  - Faire de l'énergie un atout dans l'industrialisation du Cameroun ;
  - Promouvoir par les CTD des petites centrales de production d'énergie basées sur le solaire ou l'éolien.

Sous-axe 1.4 : Modernisation du réseau de stockage et de distribution des produits d'hydrocarbures

Problème identifié :

Le Cameroun connaît des pénuries d'approvisionnement en hydrocarbures et notamment en gaz naturel, couplé parfois à l'importation des produits pétroliers.

Actions proposées :

- Sécurisation des infrastructures de raffinage, de transport et de stockage de produits pétroliers ;
- Modernisation des capacités de production de la SONARA à 3,5millions de tonnes ;
- Amélioration du plateau technique de la SONARA en vue de raffiner le pétrole brut localement ;
- Développement des capacités de la SCDP pour disposer des points de stockage dans tout le pays ;
- Modernisation du réseau de distribution par gaz.

Objectifs visés

- Maximiser l'utilisation du pétrole brut produit au Cameroun ;
- Améliorer le taux d'utilisation de toutes les raffineries ;
- Incitation à la production des produits dont le marché camerounais et régional sont demandeurs, à savoir le gazole et le kérosène (jet fuel avions/lampant) ;
- Faciliter l'accès aux points de stockage des produits pétroliers dans tout le pays ;
- Approvisionner le maximum de populations et d'entreprises ;
- Réduire le coût des produits gaziers.

= Axe 2 : Développement des TIC =

Problème central :

L'offre en infrastructures des TIC au Cameroun et l'accès aux services liés connaissent un retard comparativement aux pays de même niveau ; il en résulte une faible pénétration des TIC. Il faut donc inverser la tendance en réalisant une véritable révolution numérique en permettant aux entreprises et à l'administration de s'en servir comme vecteur transactionnel des échanges économiques sur le plan national et international.

## 142 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Objectif stratégique : améliorer la connectivité et l'accès aux TIC.

### Sous-axe 2.1 : Développement des infrastructures large bande

Problèmes identifiés :

Le développement des télécommunications large bande est inégalement réparti sur l'étendue du territoire national. Il existe également une faible connectivité avec les pays de la sous-région d'Afrique Centrale. Beaucoup reste à faire, tant en ce qui concerne le déploiement que la modernisation des infrastructures.

Actions proposées :

- Développement des infrastructures de TIC (point d'atterrissage des câbles sous-marins ACE et CBSC, infrastructure satellitaire, fibre optique ;
- Développement du e-gouvernement (définition du périmètre numérique de sécurité pour l'État) ;
- Mise en place d'un Haut commandement du numérique ;
- Développement d'un écosystème numérique de dernière génération ;
- Amélioration de la qualité du service public (numérisation des services publics prioritaires) ;
- Densification du tissu industriel des entreprises TIC ;
- Amélioration de la sécurité des réseaux et des systèmes d'information ;

Objectifs visés :

- Optimiser l'exploitation des points d'atterrissage des câbles sous-marins.
- Améliorer la sécurité des réseaux et des systèmes d'information ;
- Migrer des réseaux du protocole Internet Version 4 vers Version 6 (IPv4/IPv6) ;

Sous-axe 2.2 : Généralisation de l'utilisation des TIC dans la société et favorisation de

l'économie numérique dans les secteurs productifs

Problèmes identifiés :

L'utilisation des TIC demeure faible et l'accès haut débit est insuffisant/inexistant pour certaines zones prioritaires où les échanges commerciaux sont importants.

Actions proposées :

- Généralisation de l'accès aux TIC ;
- Développement des e-services publics en étroite collaboration avec les CTD ;
- Mise en œuvre des services et projets e-gouvernement ;
- Promotion et mise en place des plateformes locales de e-commerce (livres, musique, films...) ;

Objectifs visés :

- Améliorer l'accessibilité de l'internet haut débit par tous à moindre coût ;
- Promouvoir le commerce en ligne ;
- Développer et promouvoir le Numérique dans l'administration ;
- Assurer l'accès gratuit aux contenus nationaux dans les espaces publics.

Sous-axe 2.3 : Encouragement de l'innovation et de la recherche par le développement d'une industrie locale

Problèmes identifiés :

Les actions entreprises par le Gouvernement à date n'ont pas permis de renforcer la compétitivité des produits locaux via la promotion de l'accès aux innovations technologiques. A cet effet, le pays est passé de la 103<sup>e</sup> place sur 125 en 2011 à la 117<sup>e</sup> sur 127 en 2017 en termes d'indice mondial de l'innovation, ce qui dénote le retard de plus en plus criard en termes de recherche.

Actions proposées :

- Mise en place d'un réseau national d'instituts de R&D dans le domaine du numérique ;

## 143 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- Appui à la mise en place d'une industrie locale de développement des applications « made in Cameroon » ;
- Mise en place des incubateurs et des laboratoires du numérique dans les universités ;
- Mise en place des zones franches industrielles de production des équipements du numérique ;
- Création des cadres/plateformes d'échanges entre le gouvernement et les groupements d'entreprises pour le développement de l'économie numérique ;
- Mise en place de facilités pour l'implantation des entreprises/investisseurs étrangers aux technopoles nationales ;
- Mise en place d'une stratégie de transfert de technologies entre entreprises et structures de recherche et d'innovation ;
- Mise en place des centres de recherche/développement en sécurité électronique.

### Objectifs visés :

- Privilégier les biens et services TIC produits localement dans les commandes publiques ;
- Promouvoir la culture de l'Innovation Numérique ;
- Renforcer la connexion haut débit des universités et moderniser des laboratoires du numérique ;
- Stimuler l'innovation au sein des administrations publiques ;
- Encourager et faciliter les PME et startups ;
- Mettre en place des zones franches industrielles de production.

= Axe 3 : Développement intégré des infrastructures de transport multimodal =

Problème central :

Le réseau de transport camerounais est mal entretenu, limité et inégalement réparti sur le territoire, ce qui engendre des coûts de réhabilitation importants. L'offre multimodale est insuffisante et il y a une faible connectivité intermodale.

Objectif stratégique : Accroître l'offre multimodale de transport intégré

Sous-axe 3.1 : Modernisation des infrastructures de transport

### Problèmes identifiés :

Le réseau de transport au Cameroun est dans un état critique. Cet aspect des choses n'est pas propice à faciliter la mobilité des populations ou à fluidifier les échanges commerciaux à l'intérieur du pays des bassins de production situés en zone rurale vers les zones d'écoulement en zone urbaine. Il est donc difficilement imaginable pour des entrepreneurs de mener à terme de façon durable un projet d'envergure.

### Actions proposées :

- Réhabilitation des ports ;
- Réhabilitation des routes (nationales, régionales et communales) ;
- Poursuite des chantiers d'autoroutes ;
- Réhabilitation, extension et mise aux normes du réseau ferroviaire ;
- Acquisition de nouvelles locomotives pour le transport ferroviaire ;
- Réhabilitation des voies navigables ;
- Extension des voies navigables ;
- Extension/modernisation des infrastructures aéroportuaires ;
- Libéralisation du marché national du transport aérien ;
- Mise en place d'infrastructures modernes pour le cabotage national, régional et international.

### Objectifs visés

- Renforcer l'intégration sous régionale ;
- Achever et opérationnaliser le port en eau profonde de Limbé et la phase II du port de Kribi ;

## 144 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- Améliorer la compétitivité des ports de Douala et Kribi et du futur port de Limbé vis-à-vis des ports concurrents de la sous-région ;
- Améliorer la connectivité entre les grandes villes du Cameroun ;
- Achever les chantiers d'autoroute à court terme (Douala-Yaoundé, Yaoundé-Nsimalen) ;
- Rouvrir la ligne de chemin de fer Douala-Yaoundé pour le transport de personnes et de marchandises ;
- Revaloriser les lignes de chemin de fer à l'abandon (Douala-Nkongsamba-Kumba-Tiko) ;
- Relancer le trafic aérien intérieur ;
- Ouvrir le transport aérien interne à la concurrence ;
- Moderniser les aéroports à l'abandon (Bertoua, Ebolowa, Ngaoundéré, Tiko, Bamenda) ;
- Faciliter l'évacuation des marchandises des zones de production ;
- Améliorer le cadre légal et institutionnel du sous-secteur des transports ;
- Assurer la connectivité maritime ou fluviale intérieure et régionale des petites installations (Garoua, Tiko, Bota) ;
- Améliorer les performances des embarcations utilisées en transport fluvial (confort, sécurité, coût).

### Sous-axe 3.2 : Reconfiguration de l'offre multimodale de transport

#### Problèmes identifiés :

Le secteur des transports est faiblement intégré et s'est fortement démobilisé et désorganisé. Il s'y est même installé un déséquilibre profond de l'offre globale et de la demande globale de transport. Les populations ont éprouvé d'énormes difficultés pour assurer convenablement leurs besoins en transports. Il est même apparu dans le système de transport camerounais, de nouveaux types et formes de transport non conventionnels et non compétitifs dans le seul but de répondre ou de palier au déficit de l'offre de transport face à une demande devenue assez pressante. Le système

des transports s'est considérablement désarticulé et n'a plus joué véritablement son rôle de moteur de l'économie nationale.

#### Actions proposées :

- Développement des plateformes intermodales et multimodales sur le territoire ;
- Promotion d'une « culture du transport multimodal » auprès des intervenants publics et privés du secteur ;
- Construction de nouvelles lignes de chemin de fer ;
- Construction de nouvelles routes (régionales et communales) ;
- Mise en place de facilités pour le développement du transport aérien privé ;
- Facilitation du commerce extérieur et du transit ;
- Amélioration du cadre légal et institutionnel.

#### Objectifs visés :

- Améliorer la connectivité entre les grandes villes ;
- Développer des gares routières et des plateformes multimodales intégrant le train et l'avion afin de fluidifier les ruptures de charge ;
- Inciter à proposer une offre de transport de masse aux populations ;
- Construire de nouvelles lignes de chemin de fer à l'intérieur du pays (Edéa-Kribi, Belabo-Mbalam, Douala-Limbé notamment) et vers les pays voisins (Congo en passant par la région de l'Est, Gabon en passant par la région du Sud, Nigeria et Tchad en passant par Maroua ou Garoua) ;
- Encourager la création des compagnies privées de transport aérien pour le marché intérieur ;
- Dématérialiser les documents de transit, faciliter les passages aux frontières et promouvoir le commerce transfrontalier ;
- Réviser les rôles des institutions/agences intervenant dans

## 145 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

les transports pour les adapter à un cadre libéralisé.

= Axe 4 : Développement des infrastructures hydrauliques et d'assainissement =

Problème central :

La situation des infrastructures hydrauliques et d'assainissement est marquée par l'insuffisance des capacités de production installées et la vétusté du réseau de distribution, qui ne permet pas de desservir convenablement les populations.

Objectif stratégique : Améliorer l'accès à l'eau potable et aux services d'assainissement

Sous-axe 4.1 : Réhabilitation du réseau de distribution d'eau potable

Problèmes identifiés :

La qualité du service de l'eau potable en milieu urbain comme en milieu rural est encore trop faible et ce malgré la mise en marche de l'affermage depuis mai 2008. La production de l'eau est déficitaire dans beaucoup de villes. Le taux d'accès à l'eau potable estimé à 30% en 2006 est certes passé à 61% en 2016, mais reste en-dessous de la cible de 70% prévu en 2015 par le DSCE, mais la situation est plus criarde en milieu rural. 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. Conséquence, les camerounais souffrent sévèrement du manque d'adduction d'eau.

Actions proposées :

- Amélioration de la production d'eau potable ;
- Réhabilitation des infrastructures d'assainissements existantes ;
- Développement intégré des bassins hydrographiques ;
- Renforcement des capacités d'intervention dans le domaine de l'eau et de l'assainissement des collectivités locales, du secteur privé et de la société civile ;
- Planification de l'extension des services de distribution d'eau et de l'assainissement selon l'évolution démographique.

Objectifs visés :

- Améliorer l'accès à l'eau potable ;
- Améliorer l'accès aux services d'assainissement pour les ménages ;
- Faciliter les interventions pour la résolution des problèmes d'eau et d'assainissement ;
- Anticiper sur la demande en eau et la mise en place des services d'assainissement au regard de la croissance démographique et de l'urbanisation.

Sous-axe 4.2 : Construction de nouveaux ouvrages d'alimentation en eau potable et d'assainissement

Problèmes identifiés :

La situation des populations en zones urbaine et rurale du Cameroun en matière d'approvisionnement en eau potable et d'assainissement n'est pas encore satisfaisante, fautes d'infrastructures suffisantes d'alimentation en eau. Celles existantes sont largement dépassées et en deca de la demande actuelle. Par ailleurs, il y a une faible prise en compte de l'assainissement dans l'habitat.

Actions proposées :

- Construction de nouvelles infrastructures d'assainissements ;
- Construction des points d'adduction d'eau potable ;
- Mise en œuvre de Partenariats Publics Privés pour l'hydraulique urbaine et rurale ainsi que l'assainissement ;
- Mobilisation et sécurisation des financements pour l'irrigation des zones agricoles ;
- Appui au secteur privé pour la construction de nouvelles infrastructures en mode partenariat public-privé ;
- Mise en place d'un mécanisme de prise en compte systématique de l'assainissement dans l'habitat.

Objectifs visés :

- Améliorer l'offre en infrastructures d'eau et d'assainissement ;
- Mettre en place des conditions d'attractivité du sous-secteur de l'eau

## 146 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- et assainissement pour les opérateurs privés ;
- Développer des solutions alternatives d'arrosage des cultures ;
- Intégrer la composante assainissement dans tous les projets de construction en matière d'habitat.

= Axe 5 : Modernisation de la gestion foncière et domaniale =

Problème central :

Les problèmes d'accès à la terre, notamment le déficit du foncier viabilisé et la faiblesse des réserves foncières, sont au centre des préoccupations tant pour les investisseurs et porteurs de projets, que pour les populations en vue de développer l'habitat

Objectif stratégique : Moderniser la gestion foncière et domaniale

Sous-axe 5.1 : Constitution des réserves foncières

Problèmes identifiés :

Le principal problème est le faible accès à des réserves foncières aménagées à des fins de propriété ou d'exploitation industrielle ou commerciale. Par ailleurs, la conservation des documents fonciers se fait principalement par des méthodes traditionnelles, à l'ère où les TIC prennent de plus en plus de l'ampleur.

Actions proposées :

- Finalisation de la réforme foncière ;
- Promotion de l'équité spatiale et des équilibres régionaux et locaux ;
- Modernisation du cadastre ;
- Développement et sécurisation du patrimoine de l'Etat ;
- Numérisation des documents fonciers.

Objectifs visés :

- Lever la contrainte foncière;
- Aménager de façon optimale les lotissements domaniaux en fonction des besoins des secteurs primaires et secondaires ;
- Attirer les investisseurs ;

- Stimuler la création des moyennes et grandes exploitations agricoles et/ou industrielles dans le secteur rural ;
- Constituer des réserves foncières afin de les mettre à disposition des projets d'intérêt général ;
- Mettre en place un réseau informatisé entre les conservations foncières.

Sous-axe 5.2 : Aménagements de nouvelles parcelles constructibles et VRD

Problèmes identifiés :

La plupart des agglomérations urbaines du Cameroun souffre cruellement de l'épuisement des réserves du domaine privé de l'Etat, avec comme corollaire l'absence d'aménagement des zones constructibles et propres aux zones industrielles. Il en va de même pour les voiries et réseaux divers.

Actions proposées :

- Création et aménagement des lotissements domaniaux selon les besoins futurs ;
- Mise en place de nouvelles parcelles constructibles par la MAETUR ;
- Mise en application des documents d'urbanisme et de la réglementation de l'occupation et de l'usage des sols ;
- Organisation de l'espace et des réserves foncières pour les équipements et les VRD ;
- Allègement des procédures d'expropriation et d'indemnisation.

Objectifs visés :

- Aménager les zones de stationnement ;
- Faire respecter la réglementation en matière d'occupation et d'usage des sols ;
- Faciliter la mise en place des infrastructures de développement urbain et d'habitat ;
- Réduire le nombre d'étapes conduisant à la signature du décret d'indemnisation pour les causes d'utilité publique.

= Axe 6 : Modernisation urbaine et de l'habitat =



## 147 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### Problème central :

Le Cameroun est confronté aux effets d'une urbanisation rapide et mal maîtrisée et les villes ne disposent pas d'infrastructures économiques favorisant les échanges commerciaux. On assiste au phénomène d'étalement urbain dû au développement anarchique des quartiers et d'une désarticulation du tissu urbain.

Objectif stratégique : Moderniser les grandes villes et les villes secondaires.

### Sous-axe 6.1 : Développement des infrastructures urbaines

#### Problèmes identifiés :

Globalement, les villes camerounaises souffrent de l'encombrement général des chaussées qui réduit les espaces disponibles pour la circulation routière, et sature les carrefours, augmentant ainsi les charges de trafic sur ce réseau. Ces charges sont particulièrement élevées pour le milieu urbain et pour des axes où la circulation se fait réellement sur une chaussée à une voie et demie par sens entraînant ainsi une dégradation accrue des voiries urbaines.

#### Actions proposées :

- Développement des infrastructures d'assainissement en milieu urbain ;
- Réhabilitation/entretien des voiries urbaines existantes ;
- Constructions des voiries urbaines ;
- Mise en place d'un service de transport urbain de masse par autobus et taxis de manière pérenne ;
- Mise en place d'une classification des voiries ;

-

#### Objectifs visés

- Améliorer la mobilité intra urbaine ;
- Augmenter le réseau des routes de dessertes ;
- Accroître l'offre en matière de collecte de transport et de traitement des déchets solides ;
- Assainir les villes de manière pérenne ;
- Lutter contre les maladies insalubres.

### Sous-axe 6.2 : Modernisation de l'habitat

#### Problèmes identifiés :

En matière d'habitat et de cadre de vie, le Cameroun reste confronté aux effets d'une urbanisation rapide et mal maîtrisée. Dans la plupart des villes, les zones insalubres et impropres à l'habitat représentent une proportion importante. Ainsi, l'occupation anarchique de l'espace, l'habitat précaire, les problèmes d'hygiène et de santé publique sont un ensemble de facteurs qui ont amplifié la vulnérabilité des populations et favorisé la dégradation du cadre de vie dans les quartiers populaires. L'accès au logement reste une forte préoccupation, du fait des difficultés d'accès au crédit pour les populations à faibles revenus, du déficit de foncier viabilisé, de la faiblesse des réserves foncières.

#### Actions proposées :

- Renforcement de la planification urbaine ;
- Construction de nouveaux logements ;
- Promotion de l'utilisation des matériaux locaux dans les constructions urbaines ;
- Mise en place de facilités pour l'incitation aux promoteurs immobiliers privés ;
- Développement d'une industrie performante et compétitive de la construction ;
- Elaboration des Stratégies d'Aménagement des Villes et de leurs aires métropolitaines ;

#### Objectifs visés

- Moderniser les grandes villes ;
- Développer les villes moyennes ou secondaires capables de structurer l'activité économique dans l'espace urbain et concourant au développement des zones rurales environnantes ;
- Promouvoir l'industrie locale via l'utilisation des matériaux locaux dans les constructions ;
- Améliorer l'accès des populations aux services urbains de base ;

## 148 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

- Mettre en œuvre des opérations de lotissement à équipements minimum ;
- Réduire de façon significative la proportion de l'habitat indécent en milieu urbain ;
- Intégrer dans la construction de l'habitat les services d'assainissement.

### C. Programme de Modernisation Urbaine

#### = Messages principaux =

Les pays les plus développés de la planète sont aussi les plus urbanisés, y compris ceux qui étaient initialement dépendants de leur agriculture. Deux prix Nobel d'économie, R. Lucas et P. Romer, ont ainsi décrit comment l'urbanisation est à l'origine de la révolution industrielle en Europe et aux États-Unis. Celle-ci a en effet favorisé des phénomènes d'agglomération qui ont encouragé le développement des compétences et l'innovation technologique. L'urbanisation rapide explique aussi dans une certaine mesure le succès des tigres et dragons d'Asie au cours des dernières décennies.

Le Cameroun s'inscrit à son tour dans cette trajectoire de développement économique et sociale. Déjà plus de la moitié de sa population vit dans un centre urbain, essentiellement à Yaoundé et Douala, et les deux tiers de ses habitants vivront en ville d'ici 2050. Il faut donc que le pays puisse saisir cette opportunité car si le lien entre l'urbanisation et le développement économique est réel, il est loin d'être automatique. En particulier, mais pas seulement, les villes doivent garantir une certaine mobilité aux ménages et aux entreprises. Le transport est déjà un enjeu majeur dans les villes de Yaoundé et Douala, où certains ménages dépensent plus de 30% de leur revenu sur ce poste. Les embouteillages, l'insécurité routière et la pollution de l'air affectent la vie quotidienne et la santé de plus de quatre millions de Doualais et trois millions de Yaoundéens.

Face au défi de générer une croissance de meilleure qualité et mieux partagée, le Cameroun peut compter sur un allié de poids : l'urbanisation. Celle-ci peut en effet aider les entreprises du pays à devenir plus productives

et ses ménages à mieux vivre, en leur offrant des opportunités d'emplois et d'éducation ainsi que de meilleurs soins de santé que dans les campagnes. Ces effets positifs sont à l'origine du succès économique de nombreux pays, comme le montre la théorie économique et l'expérience historique des pays industrialisés au XXe siècle et des pays émergents au cours des dernières décennies.

L'urbanisation rapide du Cameroun est donc une opportunité à saisir rapidement afin d'organiser l'espace et de maximiser les effets d'agglomération, alors que la densité de la population au sein des agglomérations de Yaoundé et Douala reste relativement faible en comparaison de la plupart des autres grandes villes africaines.

#### La contribution des villes et de la mobilité urbaine au développement

Une ville qui bouge est une ville qui gagne. Pour bénéficier d'économies d'échelle, les entreprises doivent pouvoir accéder aux marchés. Si les travailleurs, fournisseurs et clients se concentrent dans une agglomération urbaine, ces gains peuvent toutefois être annulés par les difficultés et la lenteur de leurs déplacements. Cela est déjà malheureusement le cas à Yaoundé et Douala, avec des ménages qui dépensent beaucoup d'argent et de temps chaque jour dans les transports ou, pour les plus pauvres qui ne peuvent se déplacer qu'à pied. Trois raisons principales expliquent les difficultés de mobilité dans les principales villes camerounaises. La première tient aux déficiences des infrastructures de transport. Si les routes y sont plus nombreuses que dans la majorité des grandes villes africaines, leur distribution est inégale sur le territoire et elles se dégradent rapidement. Les embouteillages se concentrent autour de quelques points

## 150 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

névralgiques, qui sont aggravés par les morphologies des villes et par une mauvaise gestion de la circulation.

La deuxième raison est la quasi-absence de transport public à Yaoundé et Douala.

Si aujourd'hui, environ 40 % des déplacements se font à pied, comme dans les principales villes européennes, la différence est qu'au Cameroun, il s'agit plus d'un choix forcé que d'une option, en raison de la contrainte financière qui pèse sur les ménages les plus pauvres. Pour leurs déplacements motorisés, les usagers ont recours au transport artisanal (non-conventionné) et les taxis collectifs ou individuels. Si ce système privé a le mérite de combler une carence de l'Etat et représente plusieurs milliers de postes de travail, il souffre d'inconvénients. D'abord, il contribue à l'encombrement des voies et donc aux embouteillages ainsi qu'à l'insécurité et à la pollution. Ensuite, il n'assure qu'une couverture géographique imparfaite car il privilégie les routes les plus rentables commercialement. Enfin, il reste relativement coûteux ou peu accessible pour de nombreux ménages pauvres. Enfin, la troisième raison des difficultés de mobilité urbaine tient au manque de respect des règles, avec un nombre élevé d'infractions au Code de la route, qui sont en outre rarement sanctionnées. De nombreux véhicules rejettent également plus d'huile que d'essence dans l'atmosphère malgré l'inspection annuelle imposée par les autorités. L'occupation des voies ne correspond pas à celle d'une ville moderne.

Cela étant, les difficultés de mobilité urbaine trouvent en partie leur origine dans des défaillances de gouvernance et une fragmentation des responsabilités. Une meilleure gestion de la ville permettrait de remédier à l'inadéquation de l'infrastructure

routière, à l'absence de transport collectif de masses et au manque de respect des règles.

Si plusieurs exemples sont donnés dans le texte principal, il suffit de rappeler ici que les coûts de construction élevés sont souvent le résultat de procédures de passation de marchés peu compétitives et transparentes. Il est aussi bien connu que le non-respect des règles par les usagers et les conducteurs est souvent lié à l'absence de sanctions.

### ODD 11 : Villes et Communautés Durables

L'extrême pauvreté se concentre souvent dans les espaces urbains, et les dirigeants des pays et des villes peinent à absorber la croissance démographique galopante dans ces zones. Rendre les villes sûres et durables implique de donner accès à des logements sûrs et abordables, et de réhabiliter les quartiers de taudis. Cela doit également se traduire par des investissements dans les transports publics, par la création d'espaces verts publics, ainsi que par une gestion et une planification de la ville améliorées, qui soient à la fois participatives et inclusives.

Les débats en matière de développement durable sont de plus en plus fréquents dans tous les plans de développement et une ville aujourd'hui ne peut être attractive que si elle met en avant des préoccupations environnementales. Les thèmes de la gouvernance, du réchauffement climatique, de l'énergie, des déchets et des transports, des milieux (eau, air, sol, foncier) ainsi que de la biodiversité (renaturation, trame verte, écologie urbaine) sont mis en avant. Il s'agit aussi de produire un habitat et des moyens de transports à des coûts accessibles à tous, en facilitant (la) richesse, mixité sociale et culturelle.

L'objectif du développement durable est de définir des schémas viables qui concilient les

## 151 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

trois aspects écologique, social et économique des activités humaines : « trois piliers » à prendre en compte par les collectivités comme par les entreprises et les individus. La finalité du développement durable est de trouver un équilibre cohérent et viable à long terme entre ces trois enjeux. À ces trois piliers s'ajoute un enjeu transversal, de plus en plus considéré comme « le quatrième pilier du développement durable », indispensable à la définition et à la mise en œuvre de politiques et d'actions relatives au développement durable : la gouvernance.

Pour atteindre les objectifs du développement durable, il faut notamment faire appel à des ressources naturelles, minérales et vivantes qu'on peut selon leur vulnérabilité classer en « pas, peu, difficilement, coûteusement ou lentement renouvelables ». Les aménageurs et gestionnaires peuvent alors chercher à les restaurer, les protéger et les économiser, et le cas échéant à compenser ses impacts.

Economie et aménagement du territoire

Dans une ville durable, différents objectifs économiques peuvent être recherchés : aménager le territoire urbain, rechercher une densité urbaine raisonnée et contrôlée, privilégier l'installation d'équipements marchands, favoriser un commerce équitable, etc.

En urbanisme et en architecture, le pilier économique du développement durable de la ville conduira à penser le projet en termes de coût global : diminuer les ressources (énergie, matériaux, eau, sol, etc.) nécessaires au projet pendant toute sa durée de vie, tout en optimisant le budget de façon à ce que les coûts ne deviennent pas excessifs et en conservant un objectif de haute qualité.

Les villes camerounaises sont confrontées à l'occupation anarchique et aux phénomènes de

fragmentation écologique et urbaine. L'aménagement du territoire doit être repensé dans les villes d'aujourd'hui et dans les éco villes nouvelles, ainsi que la mobilité, le logement et les loisirs.

Ce mode d'habitat montre très vite ses limites, tant au niveau économique qu'au niveau de la qualité de vie, et devient même contraire aux principes du développement durable. Ces zones anarchiquement occupées, pourtant très à la mode aujourd'hui (bidonvilles, quartiers sous-structurés) ont généralement une très faible densité et ne sont en aucun cas une réponse valable pour l'aménagement d'un quartier durable. La solution se trouve dans une densité plus élevée qui privilégie la verticalité (R+4).

Le modèle de "quartier durable" privilégie la densité urbaine dans un souci d'économie de l'espace et de limitation des déplacements. Cette conception s'appuie sur des notions de ville « courtes distances » ou « ville compacte ». Aucune densité urbaine « idéale » n'a aujourd'hui été définie, mais les chercheurs et les exemples de quartiers durables déjà réalisés, tablent pour une densité relativement élevée. Les constructions sont soit des immeubles d'une hauteur raisonnable (maximum 04 étages), soit des maisons petites, mitoyennes, avec un petit jardin.

Cette forte densité permet une plus grande mobilité ainsi qu'une meilleure accessibilité aux services. Une personne ne disposant pas de voiture dans une ville ou dans un quartier compact, pourra accéder à un nombre de services bien plus importants que dans une ville à faible densité.

Cette densité induit cependant une re-conception complète de l'aménagement des sols, de façon à les rendre plus efficaces qu'aujourd'hui. Il n'est plus question de « place perdue », tout endroit doit avoir un rôle

## 152 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

déterminé, et être utilisé de la façon la plus rentable possible. Cela ne veut pas dire non plus une surenchère de l'occupation des sols, qui se traduirait par une suppression des places communes ou des espaces relativement vastes, non construits, qui permettent de « respirer », de ne pas se sentir étouffé par les constructions. Au contraire, les lieux dits « publics », sont très présents et font aussi preuve d'une reconception pour les rendre plus agréables à vivre. Ces lieux publics, rues, zones piétonnières, jardins publics, places, jouent non seulement un rôle social favorisant les rencontres et le contact entre individus, mais ils permettent surtout aux personnes de pouvoir s'aérer, se changer les idées, en se promenant à l'extérieur. Ils compensent donc en partie les jardins individuels. Cette solution permet d'éviter l'étalement des villes, et donc la place prise par ces dernières sur la campagne, réduisant d'autant les surfaces artificielles.

Le coût engendré par la densification des transports en commun et la hausse de la qualité des infrastructures en général, est réduit par la quantité plus faible de ces dernières. On privilégie la qualité sur la quantité. Et cela permet de faire de nombreuses économies énergétiques, que ce soit pour les matériaux de construction, ou pour le fonctionnement.

L'installation des équipements marchands sera privilégiée car ils s'inscrivent dans un processus de développement durable. Ces équipements marchands respectent l'environnement ainsi que les objectifs sociaux qui se traduisent par la certification des structures et leur engagement dans la solidarité sociale.

### Qualité de vie et socialité

Les objectifs sociaux visés dans le développement d'une ville portent essentiellement sur la protection civile et sociale,

l'accroissement et la diversification de l'offre en infrastructures et équipements de proximité.

En cas de sinistre (inondation, incendie, éboulement, tremblement de terre, etc.), il sera nécessaire de protéger les populations en les regroupant à un endroit sûr. Cet endroit ne pourra être situé que sur des sites assez élevés et aisément accessibles. Ces sites de regroupement des populations en cas de sinistre sont donc accessibles tant à pied que par véhicule.

La ville durable vise une haute qualité de vie pour les populations. L'accès aux différents services (éducation, culture, loisirs, santé, vie associative, etc.) y occupe une place fondamentale. Un effort éthique et de solidarité devra être accompli par les responsables pour favoriser l'accès à la sécurité foncière, aux loisirs et à la culture des personnes à revenus modestes, aux handicapés ou aux personnes âgées.

La santé, l'enrichissement intellectuel et la qualité de vie devraient être améliorés par des infrastructures culturelles et sportives tels que des centres culturels incluant bibliothèques, médiathèques, accès à l'Internet et à une nature de proximité (trames vertes comme supports de découverte et d'éducation à l'environnement). Des lieux de spectacles et d'exposition contribueraient également à l'enrichissement de la culture des populations ainsi qu'à la promotion de talents locaux ou d'artistes indépendants. Des équipements sportifs complèteraient ces infrastructures.

Le projet inclusif : un nouveau « cap de production de la ville »

La « ville inclusive » constitue une nouvelle modalité de gestion du projet urbain, susceptible de mobiliser les acteurs opérationnels par différents procédés.

## 153 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Il s'agit ainsi d'apporter par le projet des réponses aux enjeux émergents, des « situations urbaines de plus en plus complexes ». L'emploi d'un terme présenté comme innovant est couplé à un discours sur les transformations inédites de l'urbain. Construire davantage, plus vite, pour moins cher, tout en respectant les objectifs écologiques et la qualité d'usage... La notion de « ville inclusive » représente donc une réponse prometteuse à cette diversité des enjeux urbains.

L'inclusion recherchée passe par un partage des stratégies urbaines entre les acteurs et une plus grande cohérence des projets menés dans le temps. Il est nécessaire de penser le projet urbain au-delà du temps de sa conception initiale, en anticipant les évolutions économiques, technologiques, sociales, sociétales qui peuvent remettre en cause sa conception ou sa gestion future.

Pour éviter les pesanteurs et les incohérences de l'action face aux mutations que connaissent les villes, tout comme la tendance à « segmenter l'intervention urbaine » ou le manque de transversalité qui détournerait les projets de leurs objectifs initiaux et les objectifs initiaux des projets, la construction de la « ville inclusive » s'appuie sur des démarches de projets partagées entre les acteurs, permettant de garantir cette cohésion sociale, spatiale ou encore temporelle recherchée. La nécessité pour les acteurs de s'accorder sur des objectifs et une méthode garante de l'inclusion du projet est mise en avant : « un sens général », « un cap de production de la ville ».

### = Mobilité urbaine et connectivité =

A travers ce programme, le Gouvernement camerounais appuie les actions des grandes villes dans la définition de leur vision de la mobilité urbaine et apporte des moyens pour

offrir de meilleures conditions de transport à ses citoyens.

De ce point de vue, les grandes orientations suivantes sont retenues.

1. Formuler une vision du transport urbain.

Celle-ci doit s'inscrire dans le plan d'aménagement global du territoire, au sein mais aussi autour des agglomérations urbaines. Cette vision a déjà été dessinée avec l'adoption de schémas directeurs pour les villes qui promeuvent des corridors principaux. Cette première étape doit être suivie par l'adoption de plans plus détaillés au niveau des quartiers pour en assurer la mise en œuvre.

L'expérience internationale, a aussi montré que cette vision doit s'appuyer sur un cadre institutionnel permettant une prise de décisions coordonnées et rationnelles des différents acteurs impliqués dans les problématiques d'organisation. Aujourd'hui, il reste difficile de délimiter les responsabilités des autorités centrales, régionales et municipales dans nos grandes villes et donc de bien coordonner les actions.

2. Mieux intégrer le système de transport.

Le fractionnement actuel est non seulement coûteux mais aussi inefficace. Les ménages comme les entreprises doivent pouvoir utiliser plusieurs moyens de transport en fonction de leur trajet, de leur budget, de la distance ou de l'urgence. Par exemple, un travailleur doit pouvoir rejoindre son lieu de travail en combinant la marche à pied, le bus ou le taxi. Dans nos grandes villes, deux carences majeures empêchent cette intégration des moyens de transport. D'une part, l'offre de transport de masses doit augmenter sur les principaux corridors afin de répondre à la demande croissante et de proposer des tarifs

## 154 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

raisonnables. D'autre part, même si ces moyens de transport collectif existaient, les usagers doivent pouvoir y accéder aisément depuis leur domicile, ce qui suppose des réseaux de transports de quartiers plus développés et mieux organisés. En effet, une personne décide de se déplacer ou non en fonction de l'accessibilité du premier kilomètre. La réorganisation et une meilleure coordination des systèmes de transport non conventionnés (taxi et bus rapides) ainsi que des bus sont ainsi prioritaires.

3. Encourager l'utilisation des nouvelles technologies.

Celles-ci donneront forme à la ville de demain. Le Cameroun ne doit pas manquer cette révolution dans ses choix de développement des moyens de transport, tant de masses qu'individuels. Cela permettra d'optimiser les déplacements au sein des grandes villes sans aggraver leur bilan carbone. La gestion des flux de personnes et de marchandises peut être améliorée en temps réel par l'usage de capteurs électroniques, qui permettraient aux autorités de gérer la circulation (et les feux) sur les voies et d'optimiser les emplacements stratégiques pour les parkings. Enfin, le système de transport peut devenir plus accessible aux usagers par le partage virtuel de l'information et par des moyens de paiements digitalisés. La vie des familles serait améliorée si elles pouvaient prendre leurs décisions en consultant leurs téléphones mobiles pour prévoir en avance l'horaire des transports disponibles, étudier les itinéraires et payer leurs tickets. L'arrivée récente de certains taxis connectés est un pas dans la bonne direction mais il faudrait faire plus, avec l'introduction de billetterie électronique pour les transports collectifs et de

permis à l'usage qui permettrait de sanctionner ou récompenser les conducteurs.

### = Habitat et logement =

A travers ce programme, le Gouvernement camerounais souhaite offrir aux nombreux habitants des villes des solutions pour un habitat décent et encourager les acteurs locaux de la construction à s'engager dans l'accession aidée à la propriété à travers un dispositif 3A, pour « Accession A prix Abordable ».

De ce point de vue, « habiter à moindre coût » est fondamental.

Dans le contexte d'une austérité généralisée, la rationalisation des coûts apparaît plus que jamais comme un objectif légitime et raisonnable, défendu par les acteurs à l'échelle du projet urbain. Or la baisse des coûts, dans une optique néolibérale, c'est la meilleure gestion des dysfonctionnements, du temps perdu et des intermédiaires qui alourdissent le projet. Il est donc question de redonner de l'initiative et de la liberté, pour faire des ajustements locaux qui permettront de faire baisser les prix.

Le jeu d'acteur doit être modifié pour le rendre suffisamment opérant afin de répondre aux attentes des habitants, ce qui se lit dans le coût des opérations. On retrouve un discours visant à éliminer les « contre-performances », soit tout ce qui vient entraver une réalisation optimale du marché. Il s'agit d'une vision de l'habiter qui se distingue avant tout par son coût et son « efficacité à loger ». Le niveau de vie des citoyens n'étant plus suffisant pour continuer à se loger aux conditions du marché, la rationalisation de la production doit pouvoir accompagner ce mouvement à la baisse. Il s'agit donc de s'en prendre à l'« incohérence » de l'action, mais aussi aux entraves que constituent les règles de la construction.

### = Caractéristiques du PMU =



## 155 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Dans son Programme de Modernisation Urbaine, le Gouvernement camerounais démontre sa volonté de développer des villes connectées et en fait une priorité non seulement pour les villes de Yaoundé et Douala mais aussi pour atteindre l'objectif de faire du Cameroun un pays émergent à l'horizon 2035. Assurer l'essor des entreprises et améliorer les conditions de vie des habitants qui sont de plus

en plus concentrés dans les centres urbains des 14 communautés urbaines du pays est une priorité.

Ce programme, issu de consultations participatives, doit mettre en évidence les caractéristiques, éléments d'identification et préalables d'action contenus dans le tableau suivant.

Caractéristiques	Composantes (répartition spatiale)	Supports
Inclusivité & Résilience Mobilité urbaine Connectivité Verticalité Recherche & Développement Développement durable	Zone industrielle Dispositif logistique Centre d'affaires et d'échanges Pôle universitaire & technologique Habitat / logement Voiries & Réseaux Divers	Réserves foncières Transport multimodal Energie & Eau TIC Assainissement Gestion urbaine

### D. Mise en œuvre

#### Grandes lignes

Les objectifs stratégiques pour le développement du secteur des infrastructures peuvent se résumer comme suit :

- ✓ Améliorer l'accès des ménages et des entreprises à l'énergie ;
- ✓ Améliorer la connectivité et l'accès aux TIC ;
- ✓ Accroître l'offre multimodale de transport intégré ;
- ✓ Améliorer à l'accès à l'eau potable et aux services d'assainissement ;
- ✓ Moderniser la gestion foncière et domaniale ;
- ✓ Moderniser les grandes villes et villes secondaires.

Parce que les infrastructures sont un catalyseur essentiel d'attractivité et de compétitivité des territoires, il est à redouter particulièrement la dégradation des réseaux (routier, ferrés, télécoms, électriques, d'eau...) et le retard pris dans le déploiement de nouvelles infrastructures (notamment numériques) par le Cameroun ces dernières années faute d'investissements. Or la qualité du réseau pas assez relevé pèse sur l'envolée d'une croissance économique véritable.

Sans disposer d'étude spécifique, il va de soi qu'augmenter le flux d'investissements publics sur la période 2020-2030 accroît l'activité potentielle au terme de ladite période.

Pour redresser la barre, le besoin en investissements dans les infrastructures de réseaux (celles historiquement gérées par la puissance publique) devrait donc être chiffré par an pour la période 2020-2030.

Ces besoins en financement devront être clairement définis par nature d'activité.

- Transports (Route, Ferroviaire, Fluvial, Ports, Aéroports, Transports en commun, Métropoles de Yaoundé et Douala) ;
- Transition énergétique (Distribution d'électricité, Transport d'électricité, ...)
- Eau et assainissement (Distribution d'eau, infrastructures d'assainissement, ...)
- Numérique (Plan fibre optique, ...)
- Gestion domaniale et cadastrale (accès au foncier, développement du cadastre, ...)
- Habitat et développement urbain (logement, VRD, planification urbaine, ...).

Par ailleurs, la répartition selon divers sources de financement devra être indiquée de manière claire :

- Administrations publiques
- Entreprises publiques
- Entreprises privées.

Pour trouver les ressources à l'heure où l'Etat et les Collectivités Territoriales Décentralisées sont freinés par de très lourdes contraintes budgétaires, une réponse semble se dégager : il faut mobiliser l'épargne privée. Cette épargne qui, en dépit d'une surliquidité des banques commerciales et de l'intérêt manifeste des investisseurs, n'est pas orientée aujourd'hui vers les projets d'infrastructures.

Pour ce faire, 17 propositions réparties en quatre champs d'action sont présentées comme étant les grandes lignes de la mise en œuvre de la stratégie :

⇒ **Créer un cadre adapté au développement et au financement des infrastructures**

## 157 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

1. Comptabiliser les investissements dans les infrastructures sur la base de leur coût complet ;

2. Tenir pleinement compte dans les normes comptables des spécificités des financements d'infrastructures.

⇒ Assurer la sécurité juridique et financière des parties prenantes (collectivités, investisseurs ou entreprises)

3. Recourir à des lois cadres ou des lois-programmes pour 5 ou 10 ans (projets nationaux) ;

4. Introduire systématiquement dans les contrats une clause garantissant à l'investisseur la stabilité des règles sur toute la durée de l'investissement ;

5. Relancer les marchés de partenariats / DSP / concessions ;

6. Adapter la fiscalité des investissements dans les infrastructures.

Une fois ces mesures prises, le mode de financement privilégié de

⇒ Créer un véritable marché des infrastructures avec la mise en place au niveau national d'une plateforme où peuvent se rencontrer l'offre et la demande

7. Mettre en place une base de données des projets d'infrastructures ;

8. Prendre en compte systématiquement les modalités d'intervention des investisseurs institutionnels et des gestionnaires de fonds d'infrastructures ;

9. Intégrer systématiquement pour les d'infrastructures, au cas où elles sont financées par les investisseurs, les dispositifs qui permettent d'assurer des flux de recettes à ces derniers.

⇒ Mettre en place une nouvelle gouvernance des infrastructures de réseaux au service d'une stratégie de développement économique

Il convient de s'intéresser à la connaissance des réseaux et à l'évaluation globale des besoins, qu'il s'agisse des besoins d'entretien, de rénovation ou d'infrastructures nouvelles.

10. Dans le cadre de la décentralisation, mettre en place une instance de coordination régionale ;

11. Créer une structure de pilotage interministérielle des infrastructures de réseaux ;

12. Regrouper dans une seule instance l'ensemble des recours juridiques liés aux projets d'infrastructures ;

13. Créer un observatoire économique des infrastructures de réseaux (OEIR) au niveau national ;

14. Confier la régulation des infrastructures de réseaux aux seuls régulateurs indépendants ;

15. Mettre réellement en application une séparation claire et effective entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs ;

16. Appuyer les décisions des pouvoirs publics sur des comparaisons internationales et confier à des prestataires extérieurs et indépendants les études et audits sur les réseaux ;

17. Systématiser le recours à l'analyse coûts/avantages ou ses équivalents.

vraiment lancer les contrats de partenariat public-privé (PPP), en les ouvrant à tous types d'entreprises et pour cela fixer les seuils le plus bas possible.

### Financement et sélection des projets

= Mécanismes de financement =

Le développement du Cameroun et de l'Afrique en général est en train de changer de manière définitive. Le pays fait d'énormes progrès dans le domaine des réformes politiques, suivant notamment les grandes orientations des Communautés Economiques Régionales (CEEAC et CEMAC) et de l'Union Africaine. La vision d'une Afrique intégrée, orientée vers l'avenir, dynamique et pacifique, se réalise progressivement à travers des initiatives dont l'Afrique a la maîtrise et la direction.

Dans cette optique, les dirigeants ont mis l'accent sur l'utilisation des ressources nationales et celles mobilisables depuis l'extérieur pour mener la transformation du pays.

## 158 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Mais il est aussi question de trouver des instruments financiers concrets pour assurer la mise en œuvre rapide des initiatives prioritaires. L'objectif est de stimuler les investissements dans les projets d'infrastructure au Cameroun, en renforçant les partenariats public-privé innovants avec le soutien complémentaire des partenaires au développement.

Compte tenu du manque d'infrastructures dans tous les secteurs et des besoins énormes en ressources qui en résultent, les milieux des affaires et de l'investissement au Cameroun et en Afrique ont un rôle essentiel à jouer dans la réalisation de la transformation de l'Afrique.

### AMÉLIORATION DE LA MOBILISATION DES RESSOURCES PUBLIQUES

Dans la continuité de son soutien financier considérable tout au long de la phase du DSCE, l'État devra poursuivre son rôle de catalyseur dans la seconde phase de planification de la Vision.

L'objectif sera d'accroître le rythme de mise à disposition des fonds nécessaires à la bonne tenue du plan de réalisation des projets, programmes et réformes. Il s'agira d'élargir la base fiscale, de renforcer et moderniser le système de recouvrement, d'améliorer la fiscalité locale, de forger une culture de civisme fiscal et d'optimiser les recettes issues des ressources naturelles.

La mobilisation de ressources devra s'accompagner d'une utilisation efficace des financements disponibles qui passera par une gestion optimale du système d'investissement des projets (maturation, sélection, exécution, reddition des comptes).

Aussi, pour assurer la soutenabilité de sa posture d'investisseur public, l'État devra veiller à une bonne performance et une équité dans sa

démarche de recouvrement. Cette approche lui permettra de maintenir son engagement financier tout en réduisant les emprunts non concessionnels afin de maintenir son risque de surendettement à un niveau faible.

### ACCROISSEMENT DE LA PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVÉ

Pour accompagner les efforts de financement du développement, l'État relèvera le pari de l'attraction des capitaux privés. Pour ce faire, un accent particulier sera mis sur les leviers que sont : le partenariat public-privé et les instruments de financement innovants.

En fait, l'intensité capitalistique de certains secteurs porteurs et projets stratégiques oblige à une ingéniosité et une proactivité pour capter des flux financiers additionnels, sous forme de participation accrue du secteur privé local et d'investissements directs étrangers (IDE).

La recherche d'effet de levier devra faire partie intégrante du plan de financement de la SND dans son volet infrastructures. Des efforts devront être consentis pour une structuration technique et financière systématique des projets, en vue d'en faciliter l'appropriation et d'attirer davantage de capitaux privés purs. Le secteur privé sera ainsi invité à prendre des participations majoritaires dans des créneaux porteurs tels que les infrastructures d'affaires thématiques. Dans cette perspective, l'État améliorera le cadre juridique et réglementaire des projets de type PPP, garantira l'accès à une information pertinente sur les opportunités d'investissements privés ainsi que la structuration et le portage des projets.

L'État renforcera également le dispositif d'appui technique et financier au secteur privé national lui permettant d'accéder aux services financiers adaptés en vue de participer davantage à la création de richesses et

## 159 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

d'emplois. Il faudra assurer une meilleure mobilisation de l'épargne nationale, renforcer et harmoniser les interventions des structures d'appui au secteur privé et diversifier les sûretés réelles.

### PROMOTION DES FINANCEMENTS INNOVANTS

Les acteurs de développement, principalement l'État, s'attèleront à promouvoir l'offre de produits financiers innovants relatifs notamment à la finance islamique, au financement vert, au financement participatif et aux obligations à impact social.

La mobilisation du financement vert permettra de contribuer à la prise en charge des projets d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Il pourra être mis en place un véhicule de sécurisation et de titrisation d'actifs mobiliers et immobiliers pouvant émettre des titres garantis et éligibles auprès des investisseurs de l'épargne publique et des banques.

La volonté de collaborer pleinement avec la diaspora pour la mobilisation de ressources en faveur des projets de développement constituerait un jalon substantiel. À cet égard, les bons de la diaspora pourraient constituer un outil appréciable.

La promotion des financements innovants passera par la mise en place d'un cadre

juridique et réglementaire incitatif y afférent et un renforcement des capacités des acteurs.

= Méthodologie de sélection des projets =

Avec l'élaboration des Plans d'Actions Sectoriels (PAS), il sera question d'opérationnaliser la stratégie à travers la mise en cohérence des axes et objectifs stratégiques, des effets attendus et des actions identifiées, avec les réformes, projets et programmes de développement à réaliser dans un cadre budgétaire transparent et soutenable.

Le PAS sera constitué de projets portés par les ministères sectoriels et d'autres structures de l'État. Les nouveaux projets, pour être retenus, devront être sélectionnés en utilisant la méthodologie ci-après décrite.

Le score attribué à chaque projet tient compte d'un certain nombre de critères dont l'objectif stratégique, le niveau de maturité et de contribution du projet à la croissance économique, à l'emploi, à la réduction des inégalités sociales, de genre et territoriales.

Ainsi, trois catégories de projets sont déterminées :

- catégorie 1 : les projets dont la note est supérieure à 65 points ;
- catégorie 2 : les projets dont la note est comprise entre 40 et 65 points ;
- catégorie 3 : les projets dont la note est strictement inférieure à 40 points.

## 160 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

CRITERE	SCORE	COMMENTAIRE
Cohérence avec l'action stratégique	10,00	Le projet répond au besoin identifié par la ligne d'action
Niveau de maturité du projet	12,00	Le projet est à l'étape d'idée de projet (0 pt) ou dispose d'une fiche de projet (3 pts), d'une étude de pré-faisabilité ou de faisabilité (3pts), d'une étude d'opportunité ou évaluation ex ante (6pts)
Potentialité ou opportunité du projet à être réalisé en PPP	8,00	Le projet a des caractéristiques techniques et financières pertinents pour le financement PPP
Contribution à la croissance économique ou la productivité	15,00	Le projet contribue à l'augmentation du PIB et/ou de la productivité des secteurs porteurs
Contribution à l'amélioration de l'environnement des affaires	10,00	Le projet favorise l'initiative privée en facilitant le développement de l'entreprise à chaque étape de son cycle de vie (démarches administratives, fiscalité, accès au crédit, les infrastructures...)
Capacité à créer ou consolider des emplois	10,00	Le projet favorise la création ou la consolidation d'emplois
Contribution à la réduction des inégalités sociales	7,00	Le projet renforce l'accès aux services sociaux de base et l'autonomisation financière des couches vulnérables
Contribution à la réduction des inégalités de genre	5,00	Le projet contribue à réduire les inégalités de genre
Contribution à l'adaptation et à la résilience aux changements climatiques	8,00	Le projet contribue à la protection de l'environnement et à la gestion des risques et catastrophes
Contribution à la bonne gouvernance sectorielle	7,00	Le projet concourt à une gestion efficace des finances publiques (efficacité de la chaîne de la dépense publique, allocation sectorielle de l'enveloppe budgétaire...) et renforce la culture et le système du suivi-évaluation
Contribution à l'équité territoriale	8,00	Le projet réduit la fracture territoriale en favorisant un développement équilibré des régions
Total maximal	100,00	

### Réformes nécessaires

Le maintien de la nouvelle dynamique de croissance économique s'accompagnera de réformes structurelles qui contribueront à élargir la base productive de l'économie et à améliorer la compétitivité et l'attractivité du Cameroun, afin de promouvoir un secteur privé créateur de richesses et d'emplois.

Afin de libérer le potentiel de croissance et d'attirer davantage d'investissements privés étrangers, notamment dans les secteurs du tourisme, de l'économie numérique, de l'énergie, de l'agriculture et de l'agro-industrie et des industries extractives, les principales réformes porteront sur l'environnement des affaires, la fiscalité, l'Administration publique, le système éducatif et l'économie numérique.

Mais avant tout, et en droite ligne des recommandations du Grand Dialogue National,

il sera question de poursuivre le processus de décentralisation.

= Processus de décentralisation =

Parachever définitivement le processus de décentralisation

Le Cameroun a entamé la mue de son système de gouvernance à travers le processus de décentralisation, entendue ici comme une politique de transfert de compétences aux collectivités territoriales par l'Etat en leur permettant de jouir d'une autonomie financière et d'une personnalité juridique autonome d'après la loi n° 017 de 2004, portant orientation de la décentralisation. Il faut dire que ce principe est inscrit dans la constitution du Cameroun depuis 1996.

Au crépuscule de l'application du DSCE, un premier bilan peut être établi, constatant le faible impact des politiques publiques sur les populations. Il est donc urgent, voire crucial

## 161 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

d'accélérer le transfert des compétences et des ressources de l'Etat vers les collectivités locales. Car, malgré l'accroissement massif des investissements publics, l'on note une faible incidence sur l'investissement privé et les populations ont du mal à en ressentir les effets bénéfiques.

L'Etat s'endette de façon massive mais ne peut plus à lui seul solutionner les besoins des populations, on note plutôt une persistance de la pauvreté, son aggravation en zone rurale en particulier.

La décentralisation a pour avantages d'améliorer la légitimité des décisions politiques en rapprochant les décideurs de ceux sur qui elles s'appliquent. Elle améliore aussi l'efficacité de l'administration, grâce à une meilleure connaissance du terrain par les pouvoirs locaux. Elle permet enfin de mieux responsabiliser les administrés, qui n'attendent pas tout d'un Etat central éloigné et peuvent plus facilement comprendre les contraintes qui orientent la prise de décision.

D'après l'article 3 de la loi portant orientation de la décentralisation, seules les communes et les régions sont reconnues comme collectivités territoriales de la république. Avec aujourd'hui 10 régions, 14 communautés urbaines et 360 communes, le Cameroun a tout intérêt de les impliquer plus fortement dans la mise en œuvre des politiques publiques relatives au développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel, et sportif comme le prévoit l'article 4, alinéa 1 de la loi n° 017 de 2004, en repensant leur rôle stratégique, comme chaînon essentiel de développement au niveau régional et local et d'alléger la charge de l'Etat.

Par ce processus, les populations locales participent de manière plus active aux affaires politiques, et leurs intérêts sont pris en compte

et mieux adaptés à leurs besoins par la production de biens publics locaux.

Le législateur permet aux collectivités territoriales d'entreprendre elles-mêmes leur développement à travers la signature des conventions des cadres de coopération décentralisée, et ceci se matérialise par le décret du 26 avril 2011 du Premier Ministre qui en donne un contenu. La coopération décentralisée renvoie à « toute relation de partenariat entre deux ou plusieurs collectivités territoriales ou leur regroupement en vue de réaliser des objectifs communs ». Ainsi, pour financer leurs projets, les communes et les régions peuvent aller au-delà de leurs frontières géographiques et même du territoire national comme le stipule l'article 2, alinéa 2 : « La coopération décentralisée peut s'opérer entre les collectivités territoriales camerounaises ou leur regroupement d'une part ou entre celles-ci et les collectivités territoriales étrangères d'autres part ».

Enfin, dans le souci de permettre un développement harmonieux de toutes les régions, en raison de l'inégale répartition des ressources naturelles et humaines, et de minimiser le risque de voir certaines régions s'appauvrir d'avantage, il y a nécessité de penser un système de péréquation.

Toutefois, une avancée majeure a été opérée dans l'accélération du processus de décentralisation, avec la loi N° 2019/024 du 24 décembre 2019 portant code général de la décentralisation.

= Accès au foncier =

De façon générale, il est impératif de poursuivre au cours de la période 2020-2030 la « modernisation de la gestion cadastrale, domaniale et foncière en vue de faciliter le développement de l'agro-industrie, des

## 162 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

infrastructures et de l'habitat social », avec un accent particulier sur la modernisation de la gestion de l'ensemble du patrimoine de l'Etat.

Ainsi, les ambitions, au cours des prochaines années, du sous-secteur domaine, cadastre et affaire foncière tournent autour d'un vaste programme de digitalisation du cadastre, de renforcement de la sécurisation du domaine public et des documents fonciers, par leur numérisation et la mise en place d'un réseau informatisé entre les conservations foncières, au niveau national, en vue de la sécurisation des transactions foncières et du développement des activités économiques.

En matière domaniale, de manière plus spécifique, il s'agira de poursuivre la mise en œuvre du Programme de Constitution des réserves foncières et de création et aménagement des lotissements domaniaux (PROCOREF). Ce Programme, qui a démarré en 2012, vise à disposer des réserves foncières dans l'optique de contribuer au développement de l'agro-industrie, des infrastructures et de l'habitat social. Il s'agit de la constitution des stocks d'assiettes foncières dans les dix (10) Régions du Cameroun, destinées à la réalisation des projets de développement de l'Etat, ainsi que des projets de développement initiés par des investissements publics, ou des autres personnes morales de droit public et des promoteurs privés. Il contribue aussi à la mise en place du plan national d'industrialisation, ainsi qu'à la création des zones économiques.

Aussi, il sera organisé des Conférences et arbitrages fonciers, à l'effet d'une allocation rationnelle des ressources foncières au profit des grands demandeurs des terres (départements ministériels, entreprises publiques et privées, ...), pour la réalisation des projets de développement.

De même, dans l'optique de lever les contraintes observées au cours des années précédentes en matière d'indemnisation, il sera envisagé des actions et mesures fortes :

Alléger la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et les modalités d'indemnisation à travers la réduction du nombre d'étapes conduisant à la signature du Décret d'indemnisation ;

Instituer (à court terme) un fonds d'indemnisation ;

Créer (à moyen terme) une Agence d'acquisition foncière et d'indemnisation pour les projets d'investissements publics ;

Implémenter des méthodes alternatives à l'indemnisation pécuniaire, par exemple : la relocalisation compensatrice des populations, tout en reconduisant, autant que possible, les écosystèmes socioculturels du lieu de départ.

Il sera aussi question dans l'optique d'une meilleure Gouvernance foncière, d'envisager des actions permettant de disposer d'une base de données fiables, cohérente, et pertinente de la situation réelle du patrimoine immobilier de l'Etat notamment des terrains bâtis et non bâtis du Domaine Privé de l'Etat et du Domaine Public artificiel.

En matière cadastrale, il s'agira de confectionner un véritable cadastre national numérique fiable, afin de maîtriser le territoire national, améliorer le cadre de vie des populations et l'environnement des affaires au Cameroun. Les extrants attendus sont les plans cadastraux numériques de chaque commune, l'état de section et les matrices cadastrales.

La mise en œuvre de cette activité passe par : la mise en place du réseau géodésique et la densification du réseau ; la confection de la cartographie ; les enquêtes cadastrales ; le



## 163 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

bornage des parcelles ; la confection des plans cadastraux numériques.

La pluralité des usages du cadastre et de ses applications multiples notamment aux plans juridique, fiscal, minier, forestier, maritime, topographique..., de divers travaux publics et privés ou autres, impose, à l'évidence, une coordination accrue et un renforcement de la concertation entre les différents acteurs concernés. Ainsi, il sera question de mettre sur pied un Conseil National du Cadastre ; instance devant permettre, à périodicité déterminée, de regrouper l'ensemble desdits acteurs, pour débattre et examiner les questions et préoccupations afférentes au cadastre et prendre les mesures appropriées pour sa mise en œuvre harmonieuse.

En matière de modernisation de la gestion des affaires foncières, la stratégie visera à une sécurisation des documents fonciers. Il s'agira notamment d'une sécurisation physique, juridique et numérique.

La sécurisation physique consistera : à désengorger davantage les services domaniaux en général, et en particulier, les conservations foncières ; faciliter l'accomplissement des transactions domaniales, cadastrales et foncières en leur sein et à assurer une conservation optimale des archives qui en résultent.

La sécurisation juridique visera à garantir la sécurité des documents (titres fonciers, titres de propriété, divers certificats et inscriptions dans les livres fonciers) délivrés aux usagers et à s'assurer de la sincérité entre les mentions consignées sur lesdits documents et livres de référence placés sous la surveillance du Conservateur foncier.

La sécurisation numérique englobe l'ensemble des actions et mesures qui seront engagées en vue de doter les conservations foncières d'un

circuit informatisé de traitement des dossiers et d'accès à distance à l'information foncière, gage d'une gestion efficace et fluide des données foncières.

= Cadre juridique =

Dans le souci de mener à bien une politique cohérente du développement des infrastructures, il serait souhaitable de mettre en application certaines lois et décrets prévues par le cadre juridique.

A contrario, certains textes pourraient faire l'objet de révision pour les rendre plus opérationnels et réellement au service du développement des infrastructures du Cameroun.

- Dans le cas spécifique des transports, il s'agira de mettre en place un encadrement des transports adapté et soutenu par des réformes institutionnelles.

Le cadre réglementaire du secteur des transports est insuffisamment développé. L'objectif poursuivi est ainsi de mettre en place un encadrement adapté à chaque sous-secteur de transport, afin d'assurer une équité entre opérateurs et aussi de les mettre en conformité avec un système de lois et de règlements rénové, complété et applicable dans le pays. Cet objectif sera atteint à travers, notamment, la mise en place de réglementations, l'application des normes, le renforcement des tutelles techniques des organismes et entreprises, la régulation de l'offre de transport et le développement des programmes de sensibilisation.

Il sera donc question de réaliser les actions suivantes :

Encadrer la pratique du transport côtier en termes de sécurité et d'accès à la profession avec comme mesures associées : 1. Mettre sur

## 164 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

ped un registre centralisé des opérateurs ; 2. Formaliser les compétences minimales pour l'accès à la profession ; 3. Formaliser les équipements minimaux pour pratiquer la profession.

Développer les réglementations du sous - secteur maritime en matière d'enregistrement, de sécurité, de compétences ainsi que d'intervention et de responsabilité environnementale avec comme mesures associées : 1. Légiférer en matière de compétences, de sécurité et de responsabilité environnementale ; 2. Établir des processus d'application de la réglementation

Renforcer la tutelle technique de la CCAA et assurer les moyens humains, techniques et financiers nécessaires à l'accomplissement de ses missions Priorité avec comme mesures associées : 1. Renforcer le rôle de tutelle technique de la CCAA auprès de tous les opérateurs de l'aérien, par la consolidation de sa mission, de son autorité et de son autonomie ; 2. Mettre en avant une politique du transport aérien claire, traduite par le MINT et de la CCAA par une influence dans les organes de gouvernance d'ADC et de Camair-Co

Mettre en œuvre une politique du transport aérien multi-opérateurs avec comme mesures associées : 1. Adapter la réglementation et mettre en œuvre effectivement les accords de Yamoussoukro ; 2. Favoriser l'ouverture du marché à d'autres compagnies aériennes étrangères pour faire du cabotage dans le cadre de la mise en œuvre des accords de Yamoussoukro ; 3. Augmenter la transparence dans les choix de licences ou dans l'exploitation aéroportuaire, et dans le financement de Camair-Co pour à terme structurer les règles de la libre concurrence et enfin favoriser l'émergence d'opérateurs privés de transport aérien au Cameroun.

Encadrer l'offre de transport collectif routier de personnes avec comme mesures associées : 1. Soutenir la création de coopératives et de GIE de transporteurs ; 2. Promouvoir les opérations de renouvellement des flottes de véhicules ; 3. Accentuer les contrôles techniques automobiles ; 4. Déterminer des mécanismes transparents d'adjudication des licences contingentées et les mettre en œuvre ; 5. Octroyer l'exploitation de lignes sur la base de procédures Appel d'offre transparente.

Faire appliquer les normes pour tous les modes de transport en matière de circulation et de transport routier avec comme mesures associées : 1. Former les agents d'application ; 2. Doter les agents des outils et des fonds nécessaires pour mettre en application les normes et réglementations.

Poursuivre l'harmonisation réglementaire régionale pour le sous-secteur du transport aérien avec comme mesure associée : 1. Maintenir ou renforcer la participation des autorités camerounaises et de la CCAA aux organes de coopération internationaux et régionaux.

Renforcer les conditions d'obtention des permis de conduire, de délivrance des certificats de visite technique automobile et d'importation des véhicules d'occasion avec comme mesures associées : 1. Poursuivre les réformes et actions engagées sur la réforme de l'obtention du permis de conduire et l'obtention des agréments des auto-écoles ; 2. Renforcer les normes en matière de certification des véhicules (visite technique) ; 3. Mettre en place des mesures favorisant l'importation de véhicules récents / neufs.

Mieux définir les normes d'aménagement des aéroports en fonction d'une classification hiérarchisée et les mettre en conformité avec comme mesures associées : 1. Établir une

## 165 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

typologie de plateformes selon plusieurs critères, notamment géographiques, techniques et des besoins de transport ; 2 - Définir une hiérarchie et des priorités en termes de financement public et de moyens ; 3 - Établir un ordre de mise en conformité pour la certification des aéroports principaux puis secondaires.

Mettre en place de nouvelles institutions dans le but de : 1. consolider certaines fonctions communes aux différents modes de transport ; 2. Mettre en place de observatoires/agences spécialisées dans les activités de chaque sous-secteur (routier, ferroviaire, aérien et portuaire/maritime) et ; 3. Décentraliser certaines fonctions. Lesdites agences/structures pourraient porter sur la régulation, la sécurité, les enquêtes sur les accidents, ou plus généralement une agence multimodale.

● Dans le cas spécifique du développement urbain et de l'habitat, les réformes suivantes majeures sont envisagées :

Au plan législatif et réglementaire : (i) la prise en compte des préoccupations liées à l'aménagement du territoire et au développement durable dans la loi régissant l'urbanisme au Cameroun et (ii) le renforcement et l'accélération du processus de décentralisation comme précédemment mentionné ;

Au plan institutionnel : (i) la mise en place d'un Conseil National de l'Habitat pour améliorer la coordination des acteurs au niveau national et local ; (ii) la restructuration de : SIC, MAETUR, CFC, MIPROMALO pour optimiser leurs capacités opérationnelles, managériales et financières ; (iii) la mise en place aux niveaux national et local des organes permettant la fluidité des procédures de délivrance des actes administratifs d'urbanisme et le renforcement des capacités des acteurs (guichets uniques) ;

(iv) la création d'une Agence Nationale de Restructuration/rénovation urbaine ; (v) la création des Agences d'Urbanisme et d'Habitat pour renforcer les capacités de maîtrise d'ouvrage urbaine locale ;

Au plan financier : (i) la mise en d'un Fonds Spécial de financement et de garantie hypothécaire en matière d'habitat social dont les ressources proviendraient de capitaux privés, de financements extérieurs et de taxes sur les matériaux de construction (ciment) ; (ii) la diversification des sources de financement et l'amélioration des mécanismes de garantie, avec notamment la mise en place des mécanisme de récupération de la plus-value foncière induite par les Grands projets urbains (iii) le développement et le renforcement des mécanismes de financement à travers les partenariats publics-privés et les coopératives d'habitat ; (iv) la mise en place d'une fiscalité spécifique adaptée pour les programmes d'habitat social.

● Dans le cas spécifique des TIC, il s'agira mettre à jour le cadre légal et réglementaire à l'effet de promouvoir un développement intégré et cohérent du numérique.

= Simplification des procédures et formalités administratives =

L'amélioration de la qualité des services publics reste une exigence des usagers de l'administration. Elle passe, principalement, par la simplification des procédures et des formalités administratives, soutenue par l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Les acquis encourageants obtenus en matière de dématérialisation des procédures et formalités seront renforcés pour asseoir une véritable administration électronique tant au niveau central que territorial. La simplification des procédures et

## 166 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

des formalités devra avoir une tonalité particulière au niveau de celles de la commande publique pour obtenir, à la fois, diligence et efficacité dans l'exécution de la dépense publique.

À cet effet, une nouvelle réforme des organes de la commande publique doit être opérée pour une rationalisation du dispositif actuel avec, en perspective, la réforme des organes actuels d'appui technique, de contrôle et de régulation des marchés publics et délégations de services publics ainsi que des contrats de partenariats.

Pilotage, coordination et gestion des risques

**= Pilotage et coordination de la mise en œuvre de la stratégie sectorielle =**

Identification des acteurs, de leurs responsabilités et des actions requises

La mise en œuvre de la stratégie sectorielle de développement des infrastructures exige une action coordonnée de tous les acteurs à tous les niveaux du processus de développement des infrastructures au Cameroun, dans la sous-région Afrique centrale et en Afrique subsaharienne.

Le processus de pilotage et de coordination de la SSDI 20-30 repose l'architecture institutionnelle de pilotage de la Stratégie Nationale de Développement SND 30. Les

instances ainsi constituées sont chargées du suivi et de la vulgarisation de la mise en œuvre de l'ensemble des actions au niveau national. Au niveau des projets, plus principalement certains des projets et programmes phares de la SND 30, les progrès de la mise en œuvre seront suivis par des structures dédiées en fonction des dispositions propres au secteur.

A l'image de toutes les stratégies sectorielles endossées à la SND 30, le cadre de pilotage et de coordination de la SSDI dispose du schéma ci-après :

Niveau 1 : Le conseil national de la planification, présidé par le Secrétaire Général des Services du Premier Ministre ;

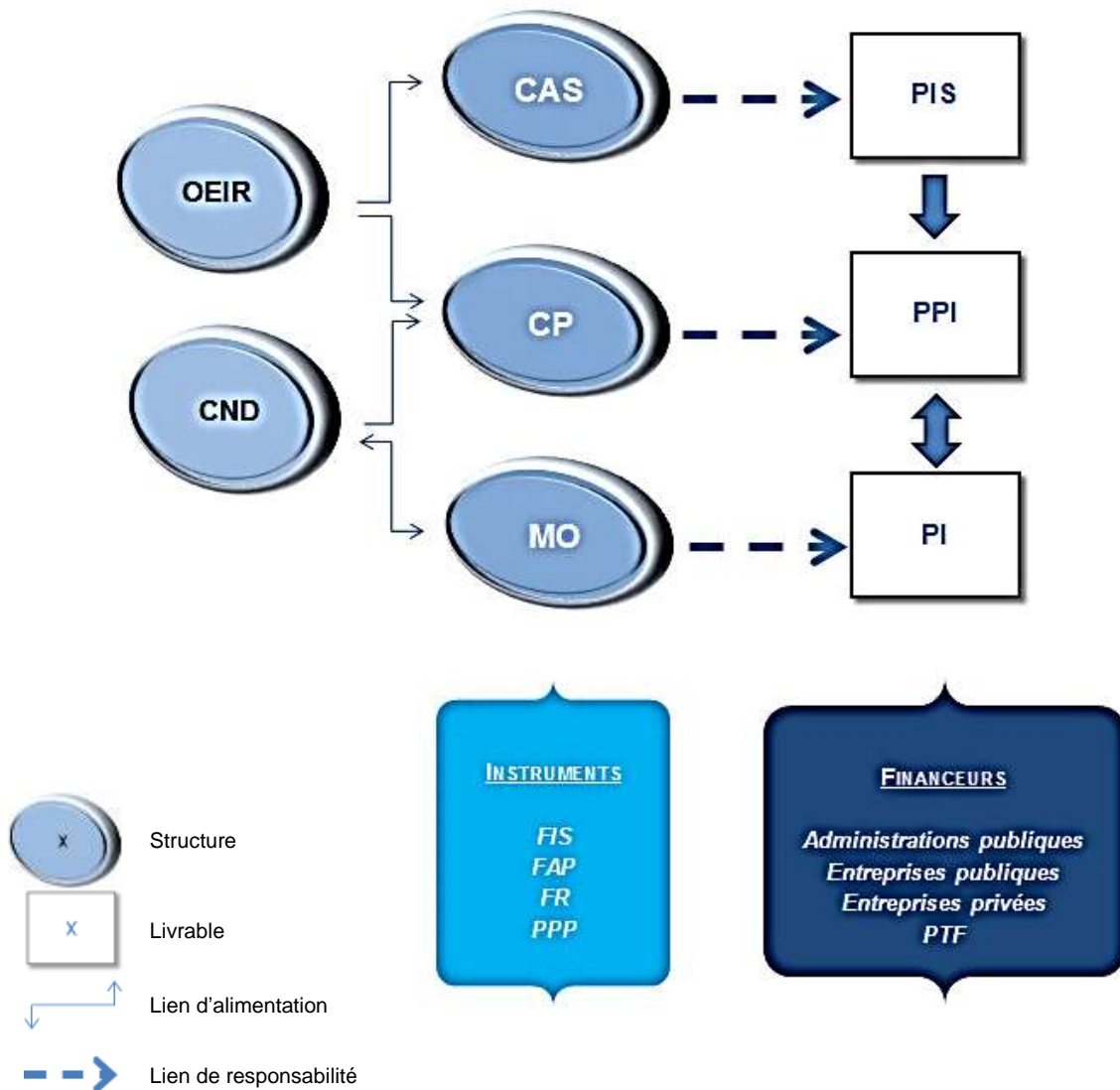
Niveau 2 : Le comité technique, présidé par le ministre en charge de la planification ;

Niveau 3 : L'unité centrale technique de coordination, présidée par le Directeur Général de la planification et de l'aménagement du territoire ;

Niveau 4 : Le secrétariat technique sectoriel ou thématique, présidé par le Chef de Division de la Prospective et de la Planification Stratégique du ministère en charge de la planification.

Le conseil national de la planification assure l'harmonisation des projets nationaux de développement avec ceux intégrateurs des niveaux sous-régional et régional.

**SCHEMA INSTITUTIONNEL DE LA SSDI**



CAS : Conseil d'Analyse Stratégique	FAP : Fonds d'Amorçage de Projet
CP : Comité de Pilotage	FR : Fonds Routier
MO : Maître d'Ouvrage	PPP : Partenariat Public Privé
OEIR : Observatoire Economique des Infrastructures de Réseaux	PTF : Partenaire Technique et Financier
CND : Centre National de Documentation	PIS : Programme d'Infrastructure Stratégique
FIS : Fonds d'Investissement Stratégique	PPI : Plateforme de Projets d'Infrastructure
	PI : Projet d'Infrastructure

Conseil d'Analyse Stratégique (CAS)  
 Pour aider à la formulation de politiques économiques cohérentes et établir des priorités en matière de développement des

infrastructures et les séquencer de façon appropriée, il conviendrait de mettre en place un cadre permanent de consultation entre les politiques, la communauté scientifique et le

## 168 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

secteur privé (un genre de Conseil Consultatif chapeauté par la Présidence). Ce Conseil aura la responsabilité de proposer les Programmes d'Infrastructure Stratégique à la sanction du Président de la République.

Comité de Pilotage (CP)

La présente stratégie qui est une déclinaison de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30) s'arrime également au dispositif institutionnel de suivi-évaluation de la mise en œuvre de la SND30.

En ce sens, la SND30 disposera d'un Conseil National de Planification présidé par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, et comprendra l'ensemble des membres du Gouvernement, des représentants du Secteur Privé et de la Société Civile. Le Conseil National de Planification sera chargé, entre autres, de superviser globalement la mise en œuvre de la Stratégie et veiller constamment à l'alignement et la cohérence de l'ensemble des plans d'actions sectoriels, ministériels, régionaux et communaux sur les priorités définies dans la Stratégie.

Pour la réalisation de ses missions, le Conseil National de Planification sera assisté par un Comité National de Suivi-Evaluation de la mise en œuvre de la Stratégie, placé sous l'autorité du Ministre en charge de la Planification, et dont les membres sont les Secrétaires Généraux de tous les départements ministériels, des représentants des autres administrations publiques et de certains organismes publics et des CTD, des Chambres Consulaires, du secteur privé, des organisations de la société civile et des partenaires techniques et financiers. Ce Conseil est chargé de réaliser l'ensemble des produits attendus du suivi et de l'évaluation des activités de la mise en œuvre de la Stratégie, comprenant des rapports trimestriels, semestriels et annuels de suivi, de l'organisation

des revues annuelles de la mise en œuvre de la SND30 et des stratégies sectorielles.

Le Comité National de Suivi-Evaluation dispose d'un Comité technique comprenant une Cellule de coordination, des Secrétariats sectoriels dédiés aux stratégies sectorielles et des secrétariats spécialisés. Il comprend des cadres issus des ministères en charge de la planification, des administrations sectorielles et des unités de coordination du Système National d'Information Statistique (SNIS). Il est chargé de réaliser les travaux de base du Comité, ainsi que les travaux techniques de suivi des stratégies sectorielles.

C'est ainsi qu'un Comité technique sectoriel sera mis en place pour le suivi de la stratégie du secteur des infrastructures.

Les membres sont les Secrétaires Généraux des départements ministériels concernés par les questions d'habitat, d'aménagements urbains, des transports, de l'eau, de l'énergie, des TIC, du cadastre et des affaires foncières, de la décentralisation et du développement local, du développement agro-industriel, du tourisme, ...

A ces membres s'ajoutent : un (1) représentant du GICAM, un (1) représentant des Communes et Villes Unies du Cameroun (CVUC), un (1) représentant du Syndicat National des Transporteurs routiers du Cameroun, un (1) représentant de l'Association des Professionnels des Ingénieurs Conseils du Cameroun (APPICAM) et un (1) représentant de l'Ordre National des Ingénieurs de Génie Civil (ONIGC).

Les partenaires extérieurs du Cameroun impliqués dans le développement et le financement des infrastructures peuvent participer aux travaux du Secrétariat sectoriel en qualité d'observateurs.

= Gestion des risques infrastructurels =

## 169 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Parce que le Business devient l'élément central de fonctionnement de la société, il convient ici de démarrer une sensibilisation des différents acteurs impliqués dans le développement des infrastructures au Cameroun, sur la nécessité de préserver les infrastructures et de prévoir les voies et moyens de ne pas entraver l'activité économique en cas de situations d'urgence.

Que ce soit pour les transports, l'énergie, l'eau ou les TIC, les pertes subies par le secteur privé en cas de rupture du trafic ou de la fourniture des services sont considérables, même si elles sont difficilement quantifiables en l'état.

Les coupures d'eau et électricité pénalisent fortement bon nombre d'entreprises, qui se retrouvent souvent dans l'obligation d'investir dans des alimentations de secours, ou s'abstiennent tout simplement d'investir dans certains secteurs d'activités.

Les instabilités des connexions Internet deviennent de plus en plus un obstacle pour un bon déroulement des transactions économiques et financières.

Autre exemple, le transport routier est essentiel à la vitalité économique d'un pays. Une gestion efficace des situations d'urgence et des risques, ainsi qu'une gestion des urgences pour les catastrophes combinées et de grande ampleur qui peuvent perturber le fonctionnement du réseau routier, appellent à des actions de coopération et de coordination entre les différents acteurs du secteur routier et non routier, à savoir, les organismes gouvernementaux, le secteur privé, les services de sauvetage et les usagers de la route.

L'anticipation/préparation, l'intervention et le rétablissement constituent les trois phases majeures de la planification et de l'action d'une situation d'urgence. Une consultation et une communication appropriées avec les parties prenantes de la route au préalable, pendant et après le déroulement d'une situation d'urgence, sont indispensables pour assurer que la planification et l'action prennent en considération et intègrent l'ensemble des préoccupations légitimes, enjeux et expériences de toutes les parties en présence.

Les progrès technologiques et l'intégration progressive des systèmes de transport intelligents (STI) dans l'exploitation et la surveillance de la route, ont radicalement changé les approches traditionnelles dans la préparation d'intervention et de rétablissement d'une situation d'urgence. Les avantages de l'utilisation des systèmes STI dans le risque et la gestion de la situation d'urgence, démontrent clairement la nécessité d'intégrer des pratiques de gestion du transport et d'opération d'urgence de sorte qu'une approche intégrée est sensée améliorer la prise de conscience situationnelle et aboutir aux bonnes décisions.

En fait, et parce que justement les moyens financiers du Cameroun sont limités, il convient dès maintenant de mettre en œuvre une véritable politique de gestion des risques infrastructurels, et cela passe d'abord par l'élaboration d'un BCP (Business Continuity Plan).

# ANNEXES



## Etat des lieux des grands projets phares du Cameroun en 2020

Infrastructures	Coût total (milliards FCFA)	Promoteurs	Etat d'avancée
1-Arrimage des Aéroports du CAMEROUN Aux normes ASECNA	Non déterminé		
2-Développement de l'infrastructure ferroviaire au Cameroun	12 348	Recherche de financement	En préparation
3-Réhabilitation Infrastructures ferroviaires	7,178		Entamé
4-Construction, exploitation et maintenance d'un chemin de fer Edéa-Kribi-Lolabe	468,71	Recherche de financements	En préparation
5-Dragage du Chenal du port de Douala	140	BAD; BID; Fmo/Oret et Ing Bank; BADEA; BDEAC.	
6- Tramway à Douala		PPP	
7-Tramway à Yaoundé		PPP	
8-Construction de l'Autoroute Yaoundé-Douala	500	EXIMBANK Chine	Démarré
9-Construction de la route Olama-Kribi	13	Banque Islamique de Développement	
10-Construction de la route Maroua-Bogo	17	Etat/Recherche de financements	
11-Construction de la route EBOLOWA—LOLODORF—KRIBI	73,2	Recherche de financements	
12-Construction de la route EBOLOWA—AKOM II—KRIBI	13	Recherche de financements	
13-Bitumage de la route Kumba-Mamfé	55	Etat du Cameroun/BAD/BEAC	
14-Construction de la route KRIBI-CAMPO	50,5	Recherche de financements	
15-Construction de la route BERTOUA-BATOURI-KENZOU-Frontière RCA	13	Recherche de financements	
16-Bitumage de la route MALTAM-FOTOKOL et de la Bretelle BODO-MAKARY-HILE ALIFAKARENA-KATEKIME	72,6	Recherche de financements	
17-Construction d'un pont sur le fleuve Ntem à NYABESSANG et de ses accès	11	Recherche de financements	
18- Construction et Réhabilitation des ouvrages de franchissement aux carrefours TROPICANA et TROIS STATUES à Yaoundé	41,7	Recherche de financements	
19- Construction de la RING ROAD	155	Etat du Cameroun/ Recherche de financements	
20- Corridor Douala- N'Djamena (tronçon Maroua-Kousséri)		Recherche de financement	La réhabilitation du tronçon Dabanga- Kousséri est en cours
21- Construction de la route Obala-Batchenga-Bouam road National 1	140	BAD, le Fonds Africain de Développement (FAD), la BDEAC et L'AFD	Démarré
22- Travaux de construction de la route Batchenga- Ntui- Yoko-	39,6	Recherche de financements	

## 172 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Infrastructures	Coût total (milliards FCFA)	Promoteurs	Etat d'avancée
N3aoundéré			
24- PAVING OF THE LOUM-AKPA ROAD			
25- CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE EDEA-KRIBI			
26- Construction d'un Second pont Sur La BENOUE à GAROUA			
27- construction du pont FRONTALIER A DEMSA sur le MAYO TIEL, TRONÇON GASHIGA– DEMSA (RD17)	14	Recherche de financements	
28- construction d'un pont sur le MAYO DEO et de ses accès	7,4	Recherche de financements	
29- Construction Route Zoétéélé – Nkolyop		Etat du Cameroun	Démarré
30- : Aménagement de la route d'accès au Port en Eau Profonde de Kribi	41,2 milliards FCFA		Démarré
31- Construction de la route Garoua Boulai-Nandéké-Mbéré Meiganga	39,6	Etat du Cameroun/BAD	Démarré
32- Programme gouvernemental de construction de 50 000 logements	907,1	10 000 logements en Partenaires Chine + Etats Unis (environ 181,4 milliards de FCFA)	
33- Construction de 10 000 logements sociaux	197,365 pour les dix mille logements sociaux & 150,5 milliards pour l'aménagement des cinquante mille parcelles	Société Civile Immobilières/CFC	
34- Construction de 1500 logements sociaux	40	Gouvernement camerounais/ Chine	
35- Sawa Beach	550	Recherche de financements	
36- Assainissement de la Région de l'Extrême Nord et de la ville de Douala			
37- Construction de 5000 logements sociaux à Yaoundé			
38- Construction de 5000 logements sociaux à Douala			
39- Autoroute Yaoundé - Aéroport Nsimalen	1,143	Etat du Cameroun; privé	Démarré
40- Construction et gestion du port en eaux profondes de Limbe	9 52	Etat du Cameroun; privé	
41- Construction du port en eaux profondes de Kribi	410	Etat du Cameroun; privé	Terminé
42- Deuxième Pont sur le Wouri	229	Etat du Cameroun	Terminé
43- Réhabilitation des accès ouest et est de Douala	152	Etat du Cameroun	Démarré
44- Construction de la route Bamenda-Enugu (Nigéria)	152	Etats du Cameroun & Nigéria	Non démarré
45- Construction du yard pétrolier de Limbe	103	MINFI; SNH; CSPH	
46-Rénovation de l'aéroport de Douala	101	Etat du Cameroun; ADC	

### 173 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Infrastructures	Coût total (milliards FCFA)	Promoteurs	Etat d'avancée
47-Construction de 1.000km supplémentaires de chemin de fer	67	Etat du Cameroun; privé	Non démarré
48-Construction de la route Sangmélima-Frontière Congo	TBD 93,74	Etat du Cameroun	Non démarré
49-Barrage de Mekin	62,571	Etat du Cameroun; privé	Démarré
50-Barrage hydroélectrique de Memve'ele	895	Etat du Cameroun; Sinohydro Corp.	
51-Barrage de retenue de Lom Pangar	335	Etat du Cameroun; EDC	Démarré
15-Centrale à gaz de Kribi	286	Etat du Cameroun; AES Corp.	Terminé
52- Barrage hydroélectrique de Memve'ele	420	Etat du Cameroun/Eximbank-Chine	
54- Interconnexion électrique Cameroun-Nigéria /Garoua-Yola	40	Recherche de financements	
55-Projet Electrification rurale par mini centrales hydroélectriques dans certaines localités du Cameroun	13,3	Etat du Cameroun/PTF	
56- : Electrification rurale par énergie solaire de 150 localités du Cameroun	10,3	Etat du Cameroun/PTF	
57- Aménagement hydroélectrique de Song Dong	184,2	Recherche de financements	
58- Electrification rurale dans quatorze communes du bassin agricole	7,4	Etat du Cameroun/PTF	
59- Aménagement hydroélectrique de Njock	180	Recherche de financements	
60- Réhabilitation & Renforcement des infrastructures Electriques et d'Electrification Rurale	68 ,705	Recherche de financements	
61- Centrale thermique de la DIBAMBA			
62- Aménagement hydroélectrique de Kikot(Littoral)	640	Recherche de financements	
63- Construction, exploitation et maintenance d'un barrage collinaire à Moudour Wang sur la Hina			
64- Construction d'une centrale éolienne sur les monts (Ouest)	80		
65- Ligne de transport d'énergie électrique Kribi-Yaoundé (Nyom II)			
66- Centrale éolienne des monts Bamboutos			
67- Aménagement hydroélectrique de Menchum			
68- Le projet GAZ du Cameroun (Rodéo Development Limited)			Terminé
69-Centrale hydroélectrique de Birni a Warak	162	Etat du Cameroun; privé	Non démarrée
70-Centrale à fuel de Dibamba	99	Etat du Cameroun; AES Corp	Terminé
71-L'aménagement hydroélectrique de Nachtigal	410	Etat du Cameroun, EDF	Non démarré
72- Le projet d'extension et de	720	Etat du Cameroun,	

## 174 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

Infrastructures	Coût total (milliards FCFA)	Promoteurs	Etat d'avancée
modernisation de la raffinerie SONARA		bailleurs de fonds	
73-Le projet de renforcement et d'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville de Douala - phase I (AYATO I)	11,7	EximBank (Chine)	Terminé
74-Le projet de renforcement et d'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville de Douala - phase II (AYATO II)	44,6	EximBank (Chine)	Démarré
75-Le Projet d'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé et trois villes secondaires (Edéa, Ngaoundéré, Bertoua)	53,6	AFD, BEI	Démarré
76-Usine d'Aluminium de Kribi (y compris centrale électrique)	8,381	Etat du Cameroun; Rio Tinto Alcan	Non démarrée
77-Mines de minerais de fer: Camlron	2,381	Etat du Cameroun; Sundance Resources	Non démarré
78-Extension de l'usine Alucam Edéa	1,238	Etat du Cameroun; Rio Tinto Alcan	Non démarré
79-Mines de diamants	9 52	Etat du Cameroun; Korea C&C Mining; Koko	
80-Mines de Cobalt, Manganese & Nickel: Geovic	333	SNI; Geovic Mining Corp	
81- Exploitation du cobalt, du nickel et du manganèse à Nkamoua (Est)	90		
82- Projet d'exploitation du fer à Djoum			
83- Projet d'exploitation de la bauxite à Fongo-Tongo			
84- Exploitation de l'or à Bétaré Oya et à Colomine			
85-Mines de bauxite de Mini-Martap (y compris chemin de fer)	TBD	Etat du Cameroun; Dubai Aluminium	Non démarré
86-Usines d'engrais chimiques	1,874	Etat du Cameroun; privé	Non démarré
87-Déploiement du réseau de fibre optique	810	MINPOSTEL; CAMTEL	Terminé
88-Développement d'hyperextensions agro-pastorales	381	Etat du Cameroun; privé	Non démarré
89-Usine de ciment de Limbe	38	AFKO Corporation; Caininvest	
90-Complexe Edeatech	TBD	Etat du Cameroun; privé	

N.B. : En vert, les projets à mettre en œuvre lors de la période 2020-2030, pouvant jouer un rôle certain de levier de la croissance économique.

## 175 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

### Répartition des rôles entre l'Etat, les CTD et le secteur privé

Tableau synoptique de la répartition des rôles entre l'Etat, les CTD et le secteur privé dans le processus de décentralisation

ENERGIE		
ETAT	CTD	PRIVE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moderniser les capacités de production des infrastructures d'énergie ;</li> <li>-Renforcer les lignes moyenne tension ;</li> <li>- Moderniser les capacités de production de la SONARA à 3,5millions de tonnes;</li> <li>-Doter la SONARA d'un plateau technique à même de raffiner le pétrole brut localement ;</li> <li>- Accroître les capacités de la SCDP en disposant de points de stockage dans tout le pays ;</li> <li>-Moderniser et renforcer les réseaux de transport ;</li> <li>-Augmenter la densité de desserte et la qualité de service du réseau de distribution ;</li> <li>-Développer des ressources hydroélectriques sur des bassins hydrologiques diversifiés ;</li> <li>-Augmenter la contribution des industries consommatrices d'énergie au développement des infrastructures du pays ;</li> <li>-Accélérer le développement de l'électrification rurale ;</li> <li>-Développer les ressources hydroélectriques sur des bassins diversifiés ;</li> <li>-Réadapter et sécuriser les infrastructures de raffinage, de transport et de stockage de produits pétroliers ;</li> <li>-Renforcer les capacités de l'ARSEL, de l'AER, d'EDC, du MINEE ;</li> <li>-Mettre en œuvre des synergies intra et intersectorielles ;</li> <li>-Mobiliser les financements publics au bénéfice du secteur énergétique ;</li> <li>-Créer un fonds d'électrification rurale, alimenté notamment par les producteurs et grands consommateurs hydroélectriques ;</li> <li>-Diversifier les sources de production d'électricité pour rééquilibrer le mix énergétique avec le choix de développer la production basée sur du gaz, l'hydroélectricité, le solaire et l'éolien en impliquant les CTD ;</li> <li>- Moderniser les capacités de production de la SONARA à 3,5millions de tonnes;</li> <li>-Doter la SONARA d'un plateau technique à même de raffiner le pétrole brut localement ;</li> <li>- Accroître les capacités de la SCDP en disposant de points de stockage dans tout</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mobiliser les financements publics au bénéfice du secteur énergétique ;</li> <li>- Diversifier les sources de production d'électricité pour rééquilibrer le mix énergétique avec le choix de développer la production basée sur du gaz, l'hydroélectricité, le solaire et l'éolien ;</li> <li>- Favorisation de la production d'une source alternative d'énergie ;</li> <li>-Approvisionnement du maximum de population et d'entreprises ;</li> <li>-Réduction du coût des produits gaziers ;</li> <li>- Accroissement des capacités de production des entreprises ;</li> <li>- Moderniser et renforcer les réseaux de transport ;</li> <li>- Augmenter la densité de desserte et la qualité de service du réseau de distribution ;</li> <li>- Développer des ressources hydroélectriques sur des bassins hydrologiques diversifiés ;</li> <li>- Augmenter la contribution des industries consommatrices d'énergie au développement des infrastructures du pays ;</li> <li>- Accélérer le développement de l'électrification rurale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mobilisation des financements publics au bénéfice du secteur énergétique ;</li> <li>-Favorisation de la production d'une source alternative d'énergie ;</li> <li>-Approvisionnement du maximum de population et d'entreprises ;</li> <li>-Réduction du coût des produits gaziers ;</li> <li>-Accroissement des capacités de production des entreprises ;</li> <li>-Moderniser et renforcer les réseaux de transport ;</li> <li>-Augmenter la densité de desserte et la qualité de service du réseau de distribution ;</li> <li>-Développer des ressources hydroélectriques sur des bassins hydrologiques diversifiés ;</li> <li>-Augmenter la contribution des industries consommatrices d'énergie au développement des infrastructures du pays ;</li> </ul>

## 176 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

ENERGIE		
ETAT	CTD	PRIVE
<p>le pays ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Favorisation de la production d'une source alternative d'énergie ;</li> <li>-Sécurisation du transport des produits gaziers ;</li> <li>-Maillage du triangle national tout en augmentant la capacité de transport du gaz ;</li> <li>-Approvisionnement du maximum de population et d'entreprises ;</li> <li>-Réduction du coût des produits gaziers ;</li> <li>-Accroissement des capacités de production des entreprises.</li> </ul>		

TRANSPORTS ET AMENAGEMENTS URBAINS		
ETAT	CTD	PRIVE
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aménager des lotissements domaniaux à usage d'habitat ;</li> <li>-Aménager de façon optimale les lotissements domaniaux en fonction des besoins des secteurs primaires et secondaires ;</li> <li>-Moderniser le cadastre ;</li> <li>-Constituer des réserves foncières afin de les mettre à disposition des projets d'intérêt général ;</li> <li>-Augmenter le nombre de parcelles constructibles produites par la MAETUR ;</li> <li>-Appliquer les documents d'urbanisme et de la réglementation de l'occupation et de l'usage des sols ;</li> <li>-Organiser l'espace et les réserves foncières pour les équipements et les VRD ;</li> <li>-Impliquer les CTD ;</li> <li>-Améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de matériel de génie civil ;</li> <li>-Achever de manière impérativement tous les chantiers d'autoroutes à court terme (Yaoundé-Douala, Nsimalen-Yaoundé) ;</li> <li>-Réhabiliter à court terme les routes nationales du triangle Yaoundé-Douala-Bafoussam ;</li> <li>-Réhabiliter tous les aéroports à l'abandon (Bertoua, Ebolowa, Ngaoundéré, Tiko, Bamenda) ;</li> <li>-Rouvrir la ligne de chemin de fer Douala-Yaoundé pour le transport de personnes ;</li> <li>-Réhabiliter les lignes de chemin de fer à l'abandon (Douala-Nkongsamba-Kumba-Tiko) ;</li> <li>-Construire de nouvelles lignes de chemin de fer intérieur (Edéa-Kribi, Belabo-Mbalam, Douala-Limbé notamment) ;</li> <li>-Construire de nouvelles lignes de chemin de fer vers les pays voisins (Congo en passant par la région de l'Est, Gabon en passant par la région du Sud, Nigeria et</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Constituer des réserves foncières afin de les mettre à disposition des projets d'intérêt général ;</li> <li>-Appliquer les documents d'urbanisme et de la réglementation de l'occupation et de l'usage des sols ;</li> <li>-Organiser l'espace et les réserves foncières pour les équipements et les VRD ;</li> <li>-Améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de matériel de génie civil ;</li> <li>-Réhabiliter tous les aéroports à l'abandon (Bertoua, Ebolowa, Ngaoundéré, Tiko, Bamenda) ;</li> <li>-Disposer des infrastructures nécessaires au développement du transport au cabotage national, régional et international ;</li> <li>-Développer des plateformes intermodales et multimodales sur le territoire ;</li> <li>-Promouvoir une « culture du transport multimodal » auprès des intervenants publics et privés du secteur ;</li> <li>-Améliorer les conditions de navigation sur les voies navigables ;</li> <li>-Terminer l'élaboration des Stratégies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Réhabiliter tous les aéroports à l'abandon (Bertoua, Ebolowa, Ngaoundéré, Tiko, Bamenda) ;</li> <li>-Disposer des infrastructures nécessaires au développement du transport au cabotage national, régional et international ;</li> <li>-Développer des plateformes intermodales et multimodales sur le territoire ;</li> </ul>

177 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

TRANSPORTS ET AMENAGEMENTS URBAINS		
ETAT	CTD	PRIVE
<p>Tchad en passant par Maroua ou Garoua) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Disposer des infrastructures nécessaires au développement du transport au cabotage national, régional et international ;</li> <li>-Développer des plateformes intermodales et multimodales sur le territoire ;</li> <li>-Promouvoir une « culture du transport multimodal » auprès des intervenants publics et privés du secteur ;</li> <li>-Simplifier les procédures pour fluidifier le transit international ;</li> <li>-Envisager une révision du rôle des bureaux de fret pour les adapter à un cadre libéralisé ;</li> <li>-Ouvrir le transport aérien interne à la concurrence ;</li> <li>-Améliorer les conditions de navigation sur les voies navigables ;</li> <li>-Terminer l'élaboration des Stratégies d'Aménagement des Villes et de leurs aires métropolitaines ;</li> <li>-Augmenter le réseau des routes de dessertes ;</li> <li>-Mettre en place une classification des voiries ;</li> <li>-Etablir des limites respectives des missions qui sont dévolues aux différents intervenants (Etat et communes) ;</li> <li>-Ouvrir le secteur d'enlèvement des ordures ménagères à la concurrence.</li> <li>-Impliquer les communes dans l'assainissement des zones urbaine et rurale.</li> <li>-Promouvoir les matériaux locaux ;</li> <li>-Engager l'Etat dans le soutien budgétaire à l'habitat planifié ;</li> <li>-Professionnaliser la promotion foncière et immobilière privée ;</li> <li>-Augmenter l'offre quantitative du secteur privé formel (promoteurs immobiliers) ;</li> <li>-Mettre en place un système de crédit et/ou de garanties d'emprunts adaptés aux besoins des promoteurs privés ;</li> <li>-Accroître l'offre de parcelles et de logements décents ;</li> <li>-Promouvoir les partenariats PPP ;</li> <li>-Impliquer les communes dans ce processus ;</li> <li>-Avoir une bonne connaissance des ressources en eau pour faciliter la Gestion Intégrée des Ressources en Eaux ;</li> <li>-Assurer un développement intégrée des bassins hydrographiques ;</li> <li>-Renforcer les capacités d'intervention dans le domaine de l'eau des collectivités locales, du secteur privé et de la société civile ;</li> <li>-Suivre la satisfaction du service et la</li> </ul>	<p>d'Aménagement des Villes et de leurs aires métropolitaines ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Augmenter le réseau des routes de dessertes ;</li> <li>-Mettre en place d'un service de transport urbain de masse par autobus et taxis de manière pérenne ;</li> <li>-Ouvrir le secteur d'enlèvement des ordures ménagères à la concurrence.</li> <li>-Faire l'assainissement des zones urbaine et rurale ;</li> <li>Promouvoir les matériaux locaux ;</li> <li>--Professionnaliser la promotion foncière et immobilière privée ;</li> <li>-Augmenter l'offre quantitative du secteur privé formel (promoteurs immobiliers) ;</li> <li>-Mettre en place un système de crédit et/ou de garanties d'emprunts adaptés aux besoins des promoteurs privés ;</li> <li>-Accroître l'offre de parcelles et de logements décents ;</li> <li>-Promouvoir les partenariats PPP ;</li> <li>-Avoir une bonne connaissance des ressources en eau pour faciliter la Gestion Intégrée des Ressources en Eaux ;</li> <li>-Assurer un développement intégrée des bassins hydrographiques ;</li> <li>-Poursuivre la mise en œuvre du Partenariat Public Privé pour l'hydraulique urbaine mais aussi pour les autres sous-secteurs (assainissement, hydraulique rurale) ;</li> <li>-Mobiliser et sécuriser les financements pour le développement du domaine de l'eau et d'irrigation des zones</li> </ul>	

178 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

TRANSPORTS ET AMENAGEMENTS URBAINS		
ETAT	CTD	PRIVE
<p>planification de son extension selon l'évolution démographique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Poursuivre la mise en œuvre du Partenariat Public Privé pour l'hydraulique urbaine mais aussi pour les autres sous-secteurs (assainissement, hydraulique rurale) ;</li> <li>-Mobiliser et sécuriser les financements pour le développement du domaine de l'eau et d'irrigation des zones agricoles ;</li> <li>-Soutenir le secteur privé pour l'amélioration du partenariat public-privé ;</li> <li>-Renforcer les capacités d'intervention et transfert de compétences auprès des CTD, du secteur privé et de la société civile.</li> </ul>	<p>agricoles ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Soutenir le secteur privé pour l'amélioration du partenariat public-privé.</li> </ul>	

TIC		
ETAT	CTD	PRIVE
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Construire les points d'atterrissage des câbles sous-marins ACE et CBSC, les activer et les rendre opérationnels ;</li> <li>-Doter le Cameroun d'une infrastructure satellitaire ;</li> <li>-Installer le Wifi partout dans les espaces publics des grandes villes ;</li> <li>-Raccordement de tous les Chefs-lieux des départements et les chefs-lieux d'arrondissement au backbone national à fibre optique ;</li> <li>-Construire des Datacenters pour l'administration et les entreprises et promouvoir les technologies du Cloud et la gestion rationnelle des métadonnées (Big data) ;</li> <li>-Intégrer dans les marchés des infrastructures routières et ferroviaires la pose des canalisations du réseau de transport ;</li> <li>-Faciliter l'acquisition des équipements terminaux et des accès ;</li> <li>-Développer des e-services publics ;</li> <li>-Promouvoir la baisse des coûts des services ;</li> <li>-Offrir à l'utilisateur un accès sécurisé aux services en ligne ;</li> <li>-Mettre en place une messagerie nationale en « .cm » ;</li> <li>-Mettre en œuvre l'ensemble des services et projets e-gouvernement ;</li> <li>-Faciliter les paiements en ligne ;</li> <li>-Promouvoir la mise en place de plateformes locales de e-commerce (livres, musique, films...)</li> <li>-Rendre obligatoire les transactions électroniques entre l'administration et les entreprises ;</li> <li>-Identifier et sécuriser les infrastructures critiques nationales ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Installer le Wifi partout dans les espaces publics des grandes villes ;</li> <li>-Raccordement de tous les Chefs-lieux des départements et les chefs-lieux d'arrondissement au backbone national à fibre optique ;</li> <li>-Intégrer dans les marchés des infrastructures routières et ferroviaires la pose des canalisations du réseau de transport ;</li> <li>-Développer des e-services publics ;</li> <li>-Mise en place des incubateurs du numérique ;</li> <li>-Appui à la mise en place d'une industrie locale de développement des applications « made in Cameroon » ;</li> <li>-Faciliter l'implantation des entreprises/investisseurs étrangers aux technopoles nationales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Installer le Wifi partout dans les espaces publics des grandes villes ;</li> <li>-Raccordement de tous les Chefs-lieux des départements et les chefs-lieux d'arrondissement au backbone national à fibre optique ;</li> <li>-Assurer la migration des réseaux du protocole Internet Version 4 vers Version 6 (IPv4/IPv6) ;</li> <li>-Etendre la construction des réseaux d'accès mobiles 3G/4G ;</li> <li>-Développer des e-services publics en travaillant en étroite collaboration avec l'Etat et les CTD ;</li> <li>-Promouvoir la baisse des coûts des services ;</li> <li>-Faciliter les paiements en ligne ;</li> <li>-Promouvoir la mise en place de plateformes locales de e-commerce (livres, musique, films...)</li> <li>Renforcer la connexion haut débit des universités et créer des laboratoires du numérique ;</li> <li>-Créer un cadre/plate-forme d'échanges entre le gouvernement et les groupements d'entreprises pour le développement de l'économie numérique.</li> </ul>



## 179 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

TIC		
ETAT	CTD	PRIVE
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mise en place d'un réseau national d'instituts de R&amp;D dans le domaine du numérique ;</li> <li>-Mise en place des incubateurs du numérique ;</li> <li>-Appui à la mise en place d'une industrie locale de développement des applications « made in Cameroon » ;</li> <li>-Mise en place des zones franches industrielles de production des équipements du numérique ;</li> <li>-Renforcer la connexion haut débit des universités et créer des laboratoires du numérique ;</li> <li>-Créer un cadre/plate-forme d'échanges entre le gouvernement et les groupements d'entreprises pour le développement de l'économie numérique ;</li> <li>-Faciliter l'implantation des entreprises/investisseurs étrangers aux technopoles nationales ;</li> <li>-Encourager la mise en place des centres de recherche/développement en sécurité électronique.</li> </ul>		

### Axes stratégiques

Axes stratégiques (AS)	Objectif stratégique	Sous-axes stratégiques
AS.1 - Développement du mix énergétique	Améliorer l'accès des ménages et des entreprises à l'énergie	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 – Réhabilitation des infrastructures de production d'énergie</li> <li>2- Réhabilitation du réseau de distribution d'énergie</li> <li>3 – Construction de nouvelles infrastructures de production d'énergie</li> <li>4- Modernisation du réseau de stockage des produits d'hydrocarbures</li> </ul>
AS.2 – Développement des TIC	Améliorer la connectivité et l'accès aux TIC	<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Développement des infrastructures large bande</li> <li>2- Généralisation de l'utilisation des TIC dans la société et favorisation de l'économie numérique dans les secteurs productifs</li> <li>3- Encouragement de l'innovation et de la recherche par le développement d'une industrie locale</li> </ul>
AS.3 – Développement intégré des infrastructures de transport multimodal	Accroître l'offre multimodale de transport intégré	<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Modernisation des infrastructures de transport</li> <li>2- Reconfiguration de l'offre multimodale de transport</li> </ul>
AS.4- Développement des infrastructures hydrauliques et d'assainissement	Améliorer l'accès à l'eau potable et aux services d'assainissement	<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Réhabilitation du réseau de distribution d'eau potable</li> <li>2- Construction de nouveaux ouvrages d'alimentation en eau potable et d'assainissement</li> </ul>
AS.5- Modernisation de	Moderniser la gestion foncière et	<ul style="list-style-type: none"> <li>1- Constitution des réserves foncières</li> </ul>

## 180 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030

la gestion foncière et domaniale	domaniale	2- Aménagements de nouvelles parcelles constructibles et VRD
AS.6- Modernisation urbaine et de l'habitat	Moderniser les grandes villes et les villes secondaires	1- Développement des infrastructures urbaines
		2- Modernisation de l'habitat

## 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 de REVUE DES POLITIQUES DE DEVELOPPEMENT 2010-2018 (MINEPAT, 2019)
- Document de Projets à Besoin de Financement (DPBF, MINEPAT, 2019)
- 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)
- Rapport sur l'élaboration des cadres de dépenses à moyen terme 2014-2016 (MINEPAT, août 2013)
- Lois des Finances 2016, 2017, 2018 et 2019
- Recensement général des entreprises (INS, 2011)
- 2e Enquête sur l'Emploi et le secteur informel au Cameroun (INS, 2010)
- DOING BUSINESS 2013, 2014, 2015 and 2020 - CAMEROON (World Bank)
- CAMEROUN Mémoire économique - Marchés, administration publique et croissance (Banque Mondiale, 2016)
- 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)
- Online Appendix - The State of African Cities 2018 (UN HABITAT)
- Ouvrir les Villes Africaines au Monde (World Bank, 2017)
- QUE LA ROUTE SOIT BONNE - Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan (Banque Mondiale, 2019)
- La gestion des infrastructures de réseaux (Conseil économique pour le développement durable, France, 2015)
- Guide d'évaluation socioéconomique des investissements publics (France STRATEGIE, 2017)
- Getting-infrastructure right - Challenges and policy options (OECD, 2017)
- Strategic Infrastructure Planning - International Best Practices (OECD, 2017)
- Guide méthodologique pour accompagner la mise en œuvre d'un marché de partenariat (Banque des Territoires, 2019)
- CDMT, PPA, RAP, et PAP des ministères sectoriels
- 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)

## **182 Stratégie Sectorielle de Développement des Infrastructures 2020-2030**

Élaboration de la Stratégie intégrée des Infrastructures de Transport multimodal au Cameroun - S2ITM (EGIS, 2019)

Document D'évaluation Du Projet De Développement Du Secteur Des Transports (PDST, MINTRANS)

Programme gouvernemental de réhabilitation, de modernisation et de développement des aéroports au Cameroun (MINT, 2014)

Bulletin Statistiques CCAA n°6 :Evolution du trafic aérien au Cameroun en 2016 (CCAA, 2017)

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)

Plan Stratégique Cameroun Numérique 2020 (MINPOSTEL, 2016)

Stratégie Nationale de Développement des Technologies de l'Information et de la Communication (ANTIC, septembre 2007)

Postes, télécommunications et TIC : les précieux acquis du Septennat (MINPOSTEL, 2018)

Plan intégral de réforme et de développement postal (UPU, 2017)

Key factors affecting the effective implementation of an ICT Master plan in Cameroon

Politique Nationale de l'Habitat (MINHDU, 2018)

Ebauche de la POLITIQUE URBAINE NATIONALE DU CAMEROUN (MINHDU, 2019)

Multiple Indicators and Cluster Survey (INS, 2014)