

RENCONTRE MINTP – GICAM

*L'apport du secteur privé dans le développement
et la durabilité des infrastructures routières.*

Mot de Bienvenue du Président du GICAM

Monsieur Célestin TAWAMBA

**_*_*_*_

Douala, 27 novembre 2020

Siège du GICAM

Excellence Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil d'administration, de l'ensemble des adhérents du GICAM et en mon nom propre, Il me plaît de vous souhaiter une chaleureuse bienvenue dans cette salle de Conférence « André SIAKA » de notre Groupement.

Il s'agit de votre première visite au Patronat en votre qualité de Ministre en charge des Travaux Publics, vous qui, à la tête du département en charge de l'économie, étiez un familier des lieux.

Quelle que soit la casquette que vous portez, je puis l'assurer, vous serez toujours le bienvenu au siège du Patronat.

Excellence Monsieur le Ministre,

Ils sont grands, l'intérêt et les enjeux, pour les entreprises, des politiques de développement des infrastructures que vous pilotez. De fait, pour les entreprises, l'existence, la qualité et le coût des infrastructures sont déterminants pour leur performance et, au-delà, pour le développement économique et social du pays.

Depuis quelques années, le lancement des grands projets d'infrastructures a propulsé le Bâtiment et les Travaux Publics (BTP) à la tête des secteurs de l'économie les plus dynamiques. Sa croissance moyenne sur la période 2013-2019 a été de 8,1%, pour une contribution du secteur au PIB réel de 5,4% en moyenne.

L'activité du secteur tient aux grands chantiers d'infrastructures (barrages, autoroutes, routes, ponts), pilier fondamental de la politique économique post Point d'achèvement de l'Initiative PPTTE. Et elle repose aussi sur le lancement du Programme d'urgence triennal pour l'accélération de la croissance (PLANUT), les préparatifs pour l'accueil des compétitions internationales de football (CHAN 2021 et CAN 2022), et la bonne tenue des constructions privées.

L'augmentation des capacités de production du ciment, désormais portées à plus de 7,2 millions de tonnes, est un indicateur des bonnes perspectives qui devraient se maintenir pour ce secteur stratégique.

Excellence Monsieur le Ministre,

Si l'on ne s'en tenait qu'à ces données macroéconomiques, l'on dirait que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes !

Oooh que non ! Ce n'est malheureusement pas le cas.

Le déficit des infrastructures continue d'être présenté comme l'une des contraintes majeures au développement des entreprises.

Si l'on ne se réfère qu'aux routes sur lesquelles est centrée la thématique de notre rencontre de ce jour, les statistiques issues de votre département ministériel indiquent que moins de 7% du réseau est revêtu sur un linéaire total de près de 77 600 km, très loin des objectifs du DSCE à 32%.

Dans le cadre du DSCE, l'Etat s'était fixé pour objectif de porter le nombre de km de routes bitumées pour 1000 habitants de 0,27 (en 2010) à 0,34 (2020), soit 3 500 km de routes à bitumer.

En termes de réalisations, les documents officiels indiquent que **2 274 km** de routes ont été bitumées en l'espace de 10 ans, soit un taux de réalisation de 65%.

Pour les dix prochaines années, l'ambition est désormais de bitumer, tenez-vous bien, **6 000 km** de routes ! Soit près de 3 fois ce qui a été réalisé durant la décennie précédente.

Si les taux de réalisation apparaissent déjà très faibles, ils sont encore plus préoccupants si l'on considère l'état de ce réseau en général, y compris celui des tronçons dits revêtus.

En plus des problèmes de dimensionnement, l'état actuel de certains de nos axes laisse interrogateur.

Parmi ceux-ci, les plus importants et vitaux à l'économie camerounaise :

- Les corridors Douala – Bangui et Douala – Ndjaména, prolongements naturels des ports de Douala et Kribi, sont loin de pouvoir soutenir la vision de plate-forme et de desserte régionale que nous proposons, à travers le Livre Blanc de l'économie camerounaise que nous venons de publier (vous en recevrez solennellement un exemplaire au cours de la présente cérémonie !), comme second pilier du nouveau modèle économique ;

- Le triangle Douala-Yaoundé-Bafoussam est célèbre pour son caractère accidentogène et l'état de la route y contribue en grande partie ;
- Si les aménagements des entrées Est et Ouest de la ville de Douala et la construction d'un second pont sur le Wouri ont permis de donner un nouveau visage à la capitale économique, des efforts sont encore indispensables dans l'entretien et l'extension de la voirie et particulièrement en ce qui concerne les voies de contournement. En outre, la construction d'un troisième pont sur le Wouri pourrait considérablement désengorger la circulation, faciliter la vie des usagers et permettre à la ville de jouer véritablement son rôle de locomotive économique de la sous-région. Une approche PPP mérite d'être envisagée à cet égard.
- Dans une perspective plus globale, le désenclavement des bassins agricoles et la connexion des zones industrielles devraient guider les priorités dans la planification du développement des infrastructures routières.

Excellence Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des chantiers routiers, plusieurs études et rapports relèvent, pour le déplorer, la problématique des coûts et des délais de réalisation au Cameroun.

Selon la Banque Mondiale, la construction des routes au Cameroun coûte deux à six fois plus cher que dans les pays africains de niveau de développement comparable comme la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Congo, le Maroc ou encore la Zambie.

L'autoroute Yaoundé-Douala, au sujet de laquelle vous allez sans doute éclairer notre lanterne, pourra coûter à terme 6,05 milliards par km. L'autoroute Yaoundé-Nsimalen coûterait 3,4 milliards le km. En Côte d'Ivoire et au Maroc, des projets similaires sont réalisés à 1,65 milliard le km ! C'est dire !

En plus des coûts plus élevés, la qualité des ouvrages ne répond pas toujours aux normes.

Par ailleurs, divers griefs sont portés au système des marchés publics :

- Qualité insuffisante des études préalables ;
- Manque de rigueur et d'objectivité dans les procédures de passation des marchés ;
- Non-respect des délais de paiement ;
- Accumulation des crédits de TVA ;
- Difficultés de débloqué des avances de démarrage ;
- Non-respect des critères de catégorisation des entreprises en fonction de la taille des travaux ;
- Non pérennisation des marchés ou l'insuffisance des contrats pluriannuels ;
- Faible développement des contrats PPP ;
- Etc....

A travers ces faiblesses, transparaissent des insuffisances globales de maturation des projets. C'est l'occasion de rappeler notre proposition de créer une **Agence générale de grands travaux** qui rassemblerait les expertises diverses pour conduire la préparation des projets structurants de seconde génération.

En plus des griefs portant sur le système des marchés publics, les entreprises du secteur des BTP font face à diverses autres contraintes dont :

- Les difficultés d'accès aux financements et aux facteurs de production (équipements, main d'œuvre qualifiée, carrières pour sable, moellon, pouzzolane, ...)
- Les contraintes de l'environnement physique (relief accidenté, éloignement des sites, aléas climatiques, ...)
- Les difficultés liées à la conjoncture économique et particulièrement l'impact des crises sécuritaires et sanitaire.

Excellence Monsieur le Ministre,

L'une des problématiques importantes du secteur des BTP porte également sur la participation des entreprises à capitaux majoritairement camerounais dans la réalisation des travaux routiers.

Le dispositif réglementaire brille notamment par la faible promotion de la préférence nationale dans les marchés publics d'infrastructures.

Autant vous le dire, les investisseurs nationaux n'ont pas le sentiment de recevoir la considération qui leur est due. A bien des égards, la croissance du secteur reste peu inclusive.

Excellence Monsieur le Ministre,

Sans préempter sur l'exposé spécifique qui va vous être fait par l'un de nos adhérents sur la problématique du « Cameroon First », s'agissant de la réalisation des travaux routiers, nous voulons souligner les enjeux d'une promotion spécifique des entreprises de travaux à capitaux nationaux.

Le secteur des BTP apparaît comme une niche par excellence de promotion de champions nationaux, axe majeur du nouveau modèle économique que nous préconisons.

Au regard de l'importance des ressources actuellement allouées au développement des infrastructures (près de 60% du budget d'investissement), nous estimons que l'Etat dispose d'une marge considérable pour faire de la commande publique un levier en la matière.

Si les CHAN 2021 et CAN 2022 seront à jamais des occasions ratées, le lancement des travaux structurants dits de seconde génération semble une ultime opportunité.

Il s'agit d'adopter une approche suffisamment volontariste pour susciter le transfert de technologie et faire en sorte que les entreprises à capitaux nationaux puissent acquérir le savoir-faire, les outils et la maturité nécessaires pour conduire les futurs chantiers et pourquoi pas, exporter cette expertise dans les pays de la sous-région et ailleurs.

Pour cela, la sous-traitance et la co-traitance méritent d'être mieux valorisés avec pour but de créer des champions nationaux.

Je ne doute pas, Excellence Monsieur le Ministre, que ces préoccupations sont aussi les vôtres. Et que, si vous avez insisté pour venir nous rencontrer, c'est bien dans l'optique de partager avec nous, les solutions les plus pertinentes à adresser.

C'est donc avec un mélange de chaleur et d'espoir que je vous souhaite, à nouveau, la bienvenue au GICAM et vous remercie de votre aimable attention.

Célestin TAWAMBA
Président