



**INSTITUT d'Etudes sur**  
LA  
**GOVERNANCE EN**  
**AFRIQUE CENTRALE**

**RAPPORT DU CAFE GOUVERNANCE DU 9 Novembre 2012**

*« L'autoroute Yaoundé- Douala-: vrai projet ou vraie lubie ? »*

### **Fiche signalétique de l'activité**

**Date :** Vendredi 9 novembre 2012

**Heure du début :** 16 heures 30 minutes

**Heure de fin :** 19 heures

**Lieu :** Salle de conférence de l'IGAC

**Profil des participants :** Etudiants, fonctionnaires, journalistes, représentants d'OSC, habitants de quartiers, etc.

**Principal panéliste :** Alphonse SOH, Ingénieur de génie civil, Directeur et fondateur du cabinet SADEG.

**Coordination :** Alain Serge GODONG, Directeur délégué de l'Institut d'Etudes sur la Gouvernance en Afrique Centrale (IGAC)

**Modération:** Charles MATIP, Coordonnateur du Réseau de Promotion du Développement Intégral de la Jeunesse (REPRODIJ)/chercheur associé à l'Institut d'Etudes sur la Gouvernance en Afrique Centrale (IGAC) ;

**Equipe de Reporting :** Calvin MINFEGUE, Corine AHOUEPE et Annie MBOLLE.

## Mot de bienvenue du Directeur délégué

---

En guise de mot de bienvenue, le Directeur Délégué de l'IGAC a tenu à remercier M. ALPHONSO SOH pour sa disponibilité et pour l'éclairage qu'il a bien voulu apporter sur la problématique du café gouvernance de ce jour. Il a tenu également à remercier l'ensemble des participants.

Il a une fois de plus rappelé l'importance des cafés gouvernances en tant qu'activités de collecte de paroles, d'échanges de savoirs, d'opinions dissonantes voire dissidentes dans une société camerounaise très souvent engluée dans un certain conformisme de la parole. L'IGAC, en tant que tout premier Think tank dans l'espace camerounais, se donne pour mission de faire entendre ces autres voix oubliées à tort ou à raison, dans un processus de refondation de la gouvernance dont il se veut l'écho pour accompagner la société camerounaise tout au long des mutations et des tribulations qu'elle traverse.

## Présentation du panéliste

---

ALPHONSO SOH est un Ingénieur de génie civil, Consultant et Directeur fondateur du cabinet SADEG. Il a travaillé en tant qu'expert dans des projets ayant trait au développement urbain et aux politiques de transport dans des pays d'Afrique de l'Ouest notamment.

## Exposé du panéliste

---

### **En guise d'introduction : l'autoroute Yaoundé –Douala au cœur de la vision 2035**

Dans son propos introductif, l'expert a situé sa réflexion dans le cadre d'une incursion au cœur de ce qu'il est convenu d'appeler « les projets structurants ». Une certaine conception économique voudrait que les grands travaux de construction soient un moteur pour la croissance. Cela n'est possible que si la qualité de la gouvernance est optimale.

Aussi le projet de construction d'une autoroute entre Douala et Yaoundé (appelée selon les cas autoroute Yaoundé-Douala ou Douala-Yaoundé), s'inscrit (sous une forme très opérationnelle) dans ce qu'il est convenu d'appeler la vision 2035 du Cameroun. Vision elle-même adossée en partie sur le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Il ressort de ce document de planification que le financement des projets structurants nécessite une vaste mobilisation des ressources qui peut être effective à travers l'accroissement des recettes pétrolières et non pétrolières, l'amélioration de

l'environnement fiscal et l'emprunt. La construction de l'autoroute Douala-Yaoundé reposera pour sa part sur la mobilisation d'un financement (extérieur) évalué à 700 Milliards de francs CFA alors même que sa nécessité est discutable et même discutée.

### **De la nécessité d'une autoroute Douala - Yaoundé**

Pour l'intervenant, il faut battre en brèche deux principales idées généralement évoquées pour justifier la construction d'une autoroute entre Douala et Yaoundé :

- L'idée selon laquelle ***l'axe Douala-Yaoundé serait la route la plus utilisée du Cameroun***. C'est une affirmation éminemment discutable car statistiquement, en termes de trafic, il y a des « petits » axes qui s'avèrent être plus utilisés que l'axe Yaoundé-Douala (l'axe Bekoko-Tiko-Limbe par exemple).
- L'idée selon laquelle ***construire une route voire une autoroute aiderait à réduire les accidents de circulation***. Les causes des accidents sont tout à fait autres : vitesse, alcool au volant, faible régulation du secteur des transports publics, etc. Dans ce sens, ce n'est pas l'autoroute qui règlera les problèmes relatifs à l'importance des accidents. Ces questions ne peuvent avoir un début de solution que si l'on améliore la qualité de la gouvernance. Gouvernance entendue ici comme la capacité à édicter des règles et à les faire respecter

### **L'autoroute peut-elle permettre de doper la croissance ?**

Pour répondre à cette interrogation, il faut observer d'une part que le niveau du trafic, quoique relativement important, reste faible sur cette route. Faible en tout cas, pour être en mesure de justifier un investissement aussi important. La construction d'une autoroute apportera irrémédiablement quelques bienfaits (en termes de gains de temps, en termes de revenus des péages ...). Mais ceux-ci seront-ils supérieurs aux coûts des investissements (700 milliards de FCFA) ? Sur quelle période va-t-on amortir cet investissement en termes de capital mais aussi d'intérêt de la dette ? Ce projet ne risque-t-il pas de s'apparenter à un éléphant blanc en définitive ? L'infrastructure est importante, mais il faut préalablement résoudre les problèmes de gouvernance (corruption, notamment). D'autre part, la construction d'une autoroute était-elle la réponse adéquate au problème de l'axe Yaoundé-Douala, si on le pose en termes du nombre d'accidents enregistrés ou d'importance du trafic ?

### **Et si le besoin d'une autoroute était ailleurs ?**

Le Nigeria étant le premier partenaire commercial du Cameroun, une autoroute entre les deux pays pourrait être mutuellement bénéfique et rentable à moyen ou long terme. Bien

plus, on annonce la construction d'un complexe industrialo-portuaire à Kribi et il est tout de même surprenant de voir que l'autoroute ne s'emboîte pas à cet axe pour drainer l'important trafic à venir.

En la matière, on peut citer des exemples de projets d'autoroute bien étudiés tant du point de vue de la rentabilité financière que de la rentabilité économique. Le cas de l'autoroute TEMA-ACCRA qui a vu se bousculer tous les principaux bailleurs traditionnels (Banque Mondiale, Banque Africaine de Développement) est à cet égard illustratif.

### **En guise de conclusion**

L'autoroute Douala-Yaoundé pose la question de la rentabilité financière et économique d'un tel projet, alors même que les pouvoirs publics contractent d'énormes emprunts que le contribuable camerounais et les générations futures devront rembourser tôt ou tard. L'urgence pour les pouvoirs publics est de : (i) surmonter une bureaucratie mastodonte, inefficace dans l'identification des projets à mener ; (ii) être à l'écoute des besoins réels des populations qui souffrent et ploient chaque jour un peu plus sous les charges d'un endettement national qui a explosé en quelques années et dont ils n'ont pas la maîtrise ; (iii) définir une politique d'endettement opportune et rentable ; (iii) édicter des règles claires en matière d'aménagement du territoire . Ce sont là quelques éléments à prendre nécessairement en compte si nous voulons être émergents « à l'horizon 2035 »...

## **Éléments de débat (échanges avec les participants)**

---

1. *Comment sont édictées les politiques publiques chez nous ? Avec quel sérieux sont – elles définies ? sont-elles légitimes ? autrement dit, répondent-elles à un véritable besoin des populations ?*

Les politiques publiques du secteur des transports se doivent d'être définies après consultation et participation des acteurs divers et variés (experts, société civile, Ministère des Transports, Ministère des Travaux Publics) dont les points de vue peuvent sembler différents mais dont il faut nécessairement tenir compte. L'on peut alors se demander à quelle logique répond la prise de décisions au Cameroun, se fonde t- elle sur la redistribution des prébendes, sur le contentement des populations après leurs suffrages ou alors sur des éléments objectifs ?

Pour l'expert, la lacune majeure du DSCE est qu'il n'est qu'une juxtaposition de projets sans imbrication entre eux. D'où l'urgence à refonder les modes de sélection et de conception des politiques publiques au Cameroun.

*2. Les partenaires techniques et financiers vérifient-ils la pertinence des projets financés ?*

Même si elle n'a pas été prise en compte sélectionnés, on ne saurait passer sous silence l'opinion de la délégation de l'Union européenne au Cameroun qui estime que la préparation adéquate des aspects techniques, juridiques et financiers, indispensable pour le succès du projet, n'a pas été faite. Ce qui pourrait nuire à la bonne réalisation du projet. Le gouvernement est aujourd'hui incapable de dire avec exactitude quel sera le tracé réel de l'autoroute et quel est son chronogramme de réalisation. Une posture pour le moins originale. De nombreux experts pensent que le risque de voir des travaux engagés et arrêtés est grand, au regard de la précipitation avec laquelle ce grand projet est lancé. Le coût total de la première phase annoncée est de 241,4 milliards de FCFA.

*3. Le partenaire financier chinois du projet est-il un piège pour l'avenir eu égard aux modalités de remboursement de la dette ? le choix de la Chine traduit –elle une volonté des dirigeants de prendre leurs distances avec les partenaires occidentaux traditionnels qui s'intéressent un peu trop sur les questions de gouvernance ?*

Il faut tenir compte de l'évolution du contexte. La dette camerounaise a été annulée de façon assez importante, ce qui permet une relative disponibilité de ressources pour financer les projets. Cette disponibilité plus importante est perceptible chez des partenaires traditionnels comme la Banque mondiale par exemple. En outre, la Chine est aujourd'hui plus forte et plus puissante. Elle peut donc se positionner comme un partenaire de choix. Toutefois, il est nécessaire de comprendre qu'aucun pays ne s'est développé grâce aux bailleurs de fonds. Les conditions à réunir pour impulser une dynamique de transformation véritable sont « à l'intérieur » de chaque pays.

Les autres éléments de débat ont porté sur la nécessité de développer d'autres types de transport et sur rapports entre les projets dits « structurants » et ce qu'il est convenu d'appeler le « clientélisme politique ».