

Foire intersectorielle de Douala
Espace Echanges 20 – 22 Octobre 2009

Thème : *Les Stratégies sectorielles et leurs applications pour une économie camerounaise émergente à l'horizon 2035.*

Les stratégies sectorielles et leurs applications pour une économie camerounaise émergente à l'horizon 2035

Par

Le Professeur TOUNA MAMA

Introduction

Le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) qui sera désormais le cadre de référence par excellence de la politique économique du gouvernement du Cameroun dans les dix prochaines années distingue sept (7) secteurs :

- Le secteur des infrastructures,
- Le secteur rural,
- Le secteur de l'industrie et des services,
- Le secteur de la gouvernance,
- Le secteur de l'éducation,
- Le secteur social,
- Le secteur de la santé.

Si le Cameroun veut devenir un pays émergent dans les 25 prochaines années, il doit réaliser un taux de croissance au moins équivalent à celui requis pour l'atteinte des objectifs du millénaire pour le développement, c'est-à-dire un taux de croissance de 7 à 8 % l'an. De notre point de vue, son ambition devrait même être de rechercher un taux de croissance à deux chiffres. Cela passe par un taux d'investissement de l'ordre de 25 % à 30 % par an pendant cette période. Cela passe par la mise en œuvre de stratégies sectorielles idoines. Nous nous appesantirons sur une stratégie sectorielle particulière : la stratégie du secteur des infrastructures.

Nous rappellerons d'abord les enseignements de la théorie économique sur la relation entre développement des infrastructures et croissance. Nous indiquerons ensuite la direction que la stratégie sectorielle des infrastructures devrait prendre pour faire du Cameroun un pays émergent dans le quart de siècle à venir.

I – Développement des infrastructures et croissance économique : les enseignements de la théorie économique

Dans notre ouvrage *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, paru aux Editions Afrédit en Octobre 2008, nous avons soutenu que si le Cameroun voulait être un pays émergent dans le quart de siècle à venir, il fallait qu'il adopte une vision stratégique prospective – ce qu'il a fait avec la vision 2035 -, qu'il place le développement des infrastructures au centre de sa politique économique, et qu'il fasse de la bonne gouvernance une réalité.

S'agissant précisément des infrastructures, la théorie économique nous enseigne que leur développement a une double incidence positive, directe et indirecte, sur la croissance économique en général, et la productivité du secteur privé en particulier.

Quels sont les canaux de transmission des effets du développement des infrastructures sur la croissance économique ?

On peut citer :

- Les effets sur la productivité des entreprises,

- Les effets de complémentarité capital public/capital privé,
- Les effets sur la durabilité du capital privé,
- Les effets sur le capital humain,
- Les effets sur le coût d'ajustement,
- Les effets sur le développement régional.

I.1 - Effets directs des infrastructures sur la productivité des entreprises

L'effet de productivité sur les entreprises est le canal le plus couramment évoqué pour montrer l'incidence positive des infrastructures sur la croissance économique. Les externalités positives engendrées par certaines infrastructures sont de nature à stimuler l'activité des entreprises. D'une manière générale, il y a externalité dans la mesure où les infrastructures publiques peuvent affecter la productivité des entreprises sans que celles-ci n'en supportent directement le coût. Il s'agit alors de services publics productifs au sens où, à stocks donnés de facteurs de production privés (travail, capital, terre), ils réduisent les coûts de production des entreprises ou augmentent les volumes de production.

En effet, si les facteurs de production sont des compléments bruts, comme c'est normalement le cas, une augmentation du stock d'infrastructures publiques aurait tendance à augmenter la productivité de ces facteurs de production, réduisant ainsi le coût unitaire de production.

II.2 - Effets de complémentarité du capital public en infrastructures sur le capital privé

La relation de complémentarité entre le capital des entreprises et le stock d'infrastructures peut être établie aussi bien à travers l'incidence des infrastructures sur le taux de

rentabilité anticipé de l'investissement privé que par le biais du mécanisme de l'accélérateur.

Comme noté plus haut, les infrastructures publiques peuvent affecter la productivité marginale des facteurs de production. Ainsi, une augmentation de la productivité du capital grâce à une meilleure offre infrastructurelle, c'est-à-dire une augmentation du rendement du capital, pourra être perçue par les investisseurs comme indicatrice d'un taux de rentabilité (anticipé) élevé de l'investissement. Le taux anticipé de rentabilité étant un paramètre majeur dans la décision d'investir, cela induirait une augmentation de l'investissement du secteur privé et stimulerait ainsi la croissance économique. Ainsi, toutes choses restant égales par ailleurs, le taux anticipé de rentabilité de la construction d'une usine sera probablement plus élevé dans un pays si ce dernier a déjà suffisamment investi dans la production et la distribution de l'électricité, le transport, les télécommunications, etc. On peut dans ce sillage comprendre pourquoi certains projets d'investissements nécessitent l'engagement de l'Etat à assurer certains travaux préalables ou complémentaires, en l'occurrence : le dégagement des voies d'accès menant à des sites d'installation d'usine d'extraction ou de fabrication, la construction/réhabilitation d'infrastructures de communication routières, ferroviaires, aériennes, fluviales ou maritimes pour l'écoulement de la production, la construction de centrales hydroélectriques ou thermiques, etc.

C'est à travers son impact positif sur la production et les prix relatifs qu'une amélioration de l'offre infrastructurelle

accroît l'investissement privé selon le principe de l'accélérateur¹. Comme susmentionné, le capital public en infrastructure peut augmenter la productivité marginale de tous les facteurs, baisser les coûts de production et augmenter ainsi le niveau de la production du secteur privé. A son tour, cet effet d'échelle sur la production peut mener, par le biais de l'accélérateur, à l'accroissement de l'investissement du secteur privé, et induire ainsi un accroissement plus ou moins persistant des capacités de production sur un certain horizon temporel².

I.3 - Effet sur la durabilité du capital privé

Un bon état des infrastructures publiques peut avoir un effet positif sur la croissance du fait qu'il favorise une meilleure durabilité du capital privé. Ceci implique aussi bien l'importance de veiller à la qualité des infrastructures mises en place, que la nécessité de la maintenance ou de la réhabilitation de ces dernières. Dans le cas contraire d'une maintenance insuffisante des infrastructures, l'investissement privé risque de ne pas produire une accumulation suffisante du capital du fait d'un amortissement prématuré des équipements. On peut imaginer par exemple l'effet dévastateur des baisses ou hausses de tensions que des lignes électriques mal entretenues pourraient avoir sur des équipements électroniques et électriques, et des coûts de remplacement de matériels que cela pourrait entraîner

¹ Le principe de l'accélérateur d'investissement a été formulé dès le début du 20^{ème} siècle par John-Maurice Clark (1883-1963) et Albert Aftalion (1874-1956). La relation d'accélération établit une liaison fonctionnelle entre le niveau de l'investissement induit et le taux de changement de la demande de biens finis ; ce phénomène existant car la production d'un bien fini suppose l'existence et l'utilisation préalable de biens d'équipement.

² Pour plus de détails pour illustrer la complémentarité entre infrastructures publiques et investissements privés, voir : Agénor, Pierre-Richard (2004).

au niveau des entreprises et des ménages. D'une manière générale, de la qualité de la maintenance des infrastructures en bon état dépendra le niveau de dépenses du secteur privé pour maintenir ses propres installations en bon état de fonctionnement. Ainsi, à titre illustratif, si les routes sont maintenues en bon état d'utilisation, les véhicules qui y circulent en général et, en particulier, les camions de livraison ou d'approvisionnement et autres véhicules utilitaires des entreprises feront l'objet de moins de pannes ou d'avaries dues à l'état de la chaussée. Les entreprises, de même que les autres usagers, auront alors moins recours à la réparation de leurs matériels de transports, et pourront par le même coup préserver leurs ressources financières pour des activités productives. Ainsi, en permettant une plus grande longévité fonctionnelle du capital privé et en évitant au secteur privé de supporter un surcoût artificiel pour la maintenance de ce capital, des dépenses de maintenance des infrastructures publiques peuvent aussi contribuer à stimuler la croissance économique.

I.4 - Effet sur le capital humain

Plusieurs études montrent que de meilleures infrastructures publiques ont une incidence positive sur la santé et l'éducation des populations³. Ce qui accroît la productivité du travail, du fait de la disposition d'un capital humain plus efficient. Par ailleurs, l'incidence des infrastructures sur la croissance à travers leurs effets sur le capital humain peut être

³ Voir par exemple Galiani et al. (2005) ; Agénor (2005) ; Agénor (2006) ; Agénor et Moreno-Dodson (2006); Behrman et Wolfe (1987); Lavy et al. (1996); Lee, Rosenzweig, et Pitt (1997) ; Newman et al. (2002) ; Leipziger et al. (2003) ; Khandker, Lavy et Filmer (1994).

amplifiée étant donné les interrelations existant entre la santé et l'éducation. En effet, il est de plus en plus reconnu que les contributions de la santé et de l'éducation sont corrélatives.

I.5 - Effet sur les coûts d'ajustement

Les coûts d'ajustement du capital sont ceux supportés par une entreprise sur ce capital, au-delà de son coût normal d'achat, d'installation ou d'exploitation. Par exemple, l'achat de générateurs d'électricité par une entreprise pour faire face à une offre intermittente, insuffisante ou inexistante d'électricité représente un coût d'ajustement que cette entreprise aurait pu éviter si les infrastructures d'électricité assuraient une meilleure offre d'énergie électrique. De même, si une usine pour s'installer dans une zone donnée doit en plus supporter les coûts liés à l'aménagement ou à la mauvaise qualité des voies d'accès publiques menant à cette zone, cela représente des coûts d'ajustement pour cette usine.

Ainsi, en réduisant non seulement les coûts marginaux de production, mais aussi les coûts d'ajustement liés à l'investissement, la disponibilité des infrastructures en qualité et en quantité suffisantes permet d'assurer un niveau conséquemment élevé du taux anticipé de rentabilité des investissements projetés et stimule ainsi la formation du capital privé. Par ailleurs, les fonds que l'entreprise aurait pu engager pour supporter ses coûts d'ajustement peuvent plutôt être affectés par celle-ci à des fins d'accumulation de son capital.

On retrouve ici l'idée d'une complémentarité entre capital public et capital privé ; mais cette fois à travers l'abaissement des coûts d'ajustement et non seulement par le

truchement d'une productivité élevée des facteurs de production.

I.6 - La dimension spatiale des effets des infrastructures sur la croissance économique

Les théories de la croissance nous enseignent que la fourniture d'infrastructure peut promouvoir le développement régional et réduire les disparités entre les régions/zones du pays considéré. Les impacts varieront avec les conditions et les phases de développement existant dans chacune de ces régions/zones⁴. Les investissements en infrastructure peuvent promouvoir le développement régional par des effets sur les décisions de localisation des firmes, sur les taux de croissance du capital privé et les économies d'agglomération. Ces premiers travaux ont été argumentés par ce qui est connu aujourd'hui sous le nom de "nouvelle économie géographique", avec les contributions séminales de Masahisa Fujita, Paul Krugman, Anthony Venables, etc. au début des années 1990⁵.

En fait, il est assez évident que les infrastructures, par nature, ont une dimension spatiale, puisqu'elles impliquent des choix sur l'emplacement des équipements ou des secteurs géographiques qu'il faut desservir. Cela est vrai par exemple pour les routes, les ouvrages d'art, les canaux, les aéroports et les chemins de fer, les pipelines, les réseaux de télécommunications et les systèmes d'égouts, l'électricité, etc.

⁴ Hirschman (1958) ; Hansen (1965a, 1965b) ; Looney et Frederiksen (1981); Looney et Winterford (1993).

⁵ Voir Fujita, Krugman et Venables (1999).

Les sociétés sont attirées par les meilleurs équipements publics qui offrent la possibilité de profits accrus et la complémentarité entre les facteurs publics et privés de production.

Les investissements en infrastructures publiques peuvent aussi renforcer des économies d'agglomération en éliminant des contraintes de capacité d'approvisionnement de services (énergie électrique, sanitaires, santé, etc.) et en réduisant les externalités négatives d'agglomération comme la congestion. Les externalités positives de transport et des réseaux de communication favorisent des rendements d'échelle croissants, stimulent davantage l'urbanisation et les économies de localisation des firmes. En effet, les infrastructures influencent de façon cruciale les décisions d'emplacement des agents, comme les migrations, l'installation de nouvelles entreprises, les délocalisations, etc.

Quelle stratégie sectorielle pour les infrastructures dans la perspective d'un Cameroun comme pays émergent en 2035 ?

II.- La stratégie sectorielle des infrastructures pour une économie Camerounaise émergente à l'horizon 2035

Au sens du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, le secteur des infrastructures englobe le Ministère des Travaux Publics, le Ministère de l'Eau et de l'Energie, le Ministère des Transports, le Ministère des Postes et Télécommunications, le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat et le Ministère des Domaines et des Affaires Foncières.

Si le Cameroun veut devenir un pays émergent à l'horizon 2035, il lui faut, en matière d'infrastructure, entre autres :

- Résoudre l'équation de l'énergie,
- Bâtir un réseau de transport intégré,
- Maîtriser les technologies de l'information et de la communication.

II.1 – Résoudre l'équation de l'énergie

La croissance atone que le Cameroun a enregistrée depuis le milieu de la décennie 90, et particulièrement depuis le début du millénaire, s'explique, dans une large mesure par l'insuffisance de l'offre énergétique. Deuxième potentiel hydroélectrique d'Afrique, le Cameroun ne peut devenir un pays émergent sans résoudre l'équation de l'énergie. Il s'agit pour lui de multiplier au moins par deux (2) sa production d'énergie dans le quart de siècle à venir, non seulement pour rendre possible l'exploitation de ses nombreuses mines, c'est-à-dire rendre possible son industrialisation, mais aussi pour fournir l'électricité dans tous les villages du pays.

Résorber le déficit énergétique et devenir exportateur d'énergie dans la sous-région et autres pays voisins nécessite que le Cameroun mette effectivement en œuvre le Plan de Développement du Secteur de l'Electricité à long terme (PDSE 2030).

Cela passe par la construction de la Centrale à gaz de Kribi (216 MW), la construction du barrage réservoir de Lom Pangar, et la construction des centrales hydroélectriques de Nachtigal (330 MW), de Song Mbengé (950 MW), de Memve'ele (120 – 201 MW), de Kikot (350 – 550 MW), de Njock (270 MW)

de Ngodi (475 MW), de Song Ndong (250 – 300 MW), de Nyanzour (375 MW), de Bayomen (470 MW), de Mouila-Mogue (350 MW) et de Bangante (90 MW), de Warak (50 MW) et de Gba zoumbe (12 MW), entre autres.

Evidemment, il ne s'agira pas seulement de construire, il faudra ensuite assurer l'entretien des équipements pour garantir leur performance et assurer leur longévité.

On estime à près de 5 835 milliards de francs CFA le coût global de réalisation des ouvrages de production et de transport d'électricité et à 664 milliards celui d'électrification rurale⁶.

II.2 – Bâtir un réseau de transport intégré

La stratégie sous-sectorielle des transports doit consister à bâtir un réseau de transport intégré. Il s'agit non seulement de densifier le réseau routier et de construire des voies ferrées et des ports en eau profonde, mais aussi de rechercher la complémentarité route-chemin de fer-ports et aéroports, de manière à fluidifier les échanges.

L'adage selon lequel *<<là où la route passe, le développement suit>>* doit s'entendre au sens large, à savoir *<<là où l'infrastructure passe, le développement suit>>*.

Il s'agit non seulement de désenclaver tous les coins et recoins du pays mais aussi d'intégrer spatialement le pays dans la sous-région de l'Afrique Centrale en même temps que de lui permettre d'exporter et d'importer sans difficultés particulières pour tirer meilleur profit de la mondialisation.

⁶ Voir Document de Stratégie pour la croissance et l'emploi, p. 56.

Dans la perspective de l'exploitation des mines et de façon générale de l'industrialisation du pays, les voies ferrées devraient être construites notamment sur les tronçons suivants :

- Kribi – Ebolowa - Mbalam ;
- Limbé – Douala – Edea – Kribi ;
- Ngaoundéré – Garoua – Maroua – Kousséri ;
- Edéa – Yaoundé – Ngaoundal ;
- Mini-Martap – Ngaounda I.

En privilégiant une approche multimodale, la stratégie sous-sectorielle des transports devrait viser à bâtir à un coût raisonnable un réseau de transport intégré, performant et bien entretenu.

II.3 – Maîtriser les Technologies de l'Information et de la Communication

En ce qui concerne la maîtrise des techniques de l'information et de la communication, clé d'accès à la mondialisation et à la nouvelle économie, l'économie de la connaissance, l'objectif du Cameroun, s'il veut être un pays émergent dans le quart de siècle à venir, doit être de faire passer son indice d'accès numérique, celui qui mesure la capacité globale des individus à accéder et à utiliser les technologies de l'information et de la communication, de la dernière catégorie (celle des pays à accès faible) de 0,16 (estimation de 2002) à 0,4 - 0,5 en 2035, la catégorie d'accès moyen.

Il s'agira pour le Cameroun non seulement de quintupler le nombre de lignes téléphoniques et d'accroître substantiellement la couverture des réseaux de téléphonie

mobile, mais aussi de démocratiser l'accès à l'internet et généraliser l'utilisation de la fibre optique.

Conclusion

Nous avons montré qu'il y a une forte corrélation entre le développement des infrastructures et la croissance économique et indiqué les canaux de transmission des effets de ce développement sur la croissance économique. Nous avons indiqué les pistes que le Cameroun devrait emprunter en matière d'infrastructure s'il veut devenir un pays émergent à l'horizon 2035.

Nous avons choisi de nous appesantir sur les infrastructures, pour la bonne raison que bien que considérées comme un secteur, elles avaient une action transversale sur l'ensemble de l'économie, leur développement étant susceptible de booster le secteur rural et étant la condition sine qua non du développement du secteur de l'industrie et des services, c'est-à-dire le pré-requis pour l'industrialisation de tout pays.

Si l'on s'était intéressé au secteur rural, l'on aurait montré que la stratégie dans ce secteur devait consister à réaliser la révolution verte, c'est-à-dire à consommer les progrès techniques dans l'agriculture en termes de semences sélectionnées et de méthodes culturales modernes et en termes de mécanisation, pour permettre au pays non seulement de devenir auto-suffisant alimentaires mais aussi exportateur net de produits agricoles (aussi bien des produits de rente transformés que des produits alimentaires) ; de manière à économiser des devises et à en gagner dans le commerce international.

Si l'on s'était intéressé au secteur de l'industrie et des services, l'on aurait montré que la stratégie dans ce secteur devait consister à faire du Cameroun un nouveau pays industriel à l'horizon 2035. Cela passe non seulement par la mise en œuvre de la Charte des investissements, avec la création et le fonctionnement effectif des organismes y prévus (dont notamment l'Agence de Promotion des Investissements et l'Agence de Promotion des Exportations), mais aussi par une amélioration substantielle du climat des affaires au Cameroun susceptible de réduire au strict minimum les coûts de transaction – Ce qui permettrait de créer les conditions d'une exploitation judicieuse des immenses richesses du sous-sol camerounais et de son potentiel touristique.

La grande question qu'on peut se poser est celle de savoir d'où viendraient les moyens pour financer ces différentes stratégies sectorielles.

Il est évident qu'on ne peut guère les trouver dans le système bancaire national ou sous-régional tel qu'il est constitué aujourd'hui, à moins de le transformer ; ni dans les caisses de l'Etat qui pâtit des conséquences de la crise financière internationale. Il faut donc les rechercher ailleurs.

Une première piste pourrait être la dynamisation de la Douala Stock Exchange, cette bourse des valeurs dont nous saluâmes la naissance en son temps comme l'évènement de l'année, et qui marque le pas à la grande désolation des uns et des autres.

La seconde piste serait l'exploitation judicieuse de la Loi n° 2006/012 du 29/12/2006 fixant le régime général des contrats de partenariat et ses textes d'application, notamment le Décret n° 2008/0115/PM du 24/01/2008 précisant les modalités d'application de la Loi n° 2006/012 et la loi 2008/009

du 16/07/2008 fixant le régime fiscal, financier et comptable applicable aux contrats de partenariat.

Pour mettre en œuvre ce dispositif légal, un Conseil d'Appui à la Réalisation des Contrats de Partenariat en abrégé CARPA a été créé par Décret n° 2008/035 du 23 janvier 2008, dont la mission est de contribuer, par son expertise, à la création, au renouvellement des infrastructures et équipements publics, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité du service public dans le cadre de projets de grande envergure technique et financière à réaliser à travers un Contrat de Partenariat.

Déjà opérationnel, le CARPA a déjà identifié les premiers secteurs cibles, au rang desquels :

- Les infrastructures (routes, ponts, bâtiments, chemins de fer, ports, aéroports)
- L'énergie (production indépendante d'électricité)
- Les mines (exploitation des gisements identifiés)
- Le tourisme (réhabilitation des structures existantes et développement de nouvelles capacités).

En dernière analyse, si le Cameroun veut devenir un pays émergent à l'horizon 2035, il doit non seulement rechercher un taux de croissance flirtant avec les deux chiffres grâce à un taux d'investissement de l'ordre de 25 à 30 % par an, mais aussi mettre en œuvre des stratégies sectorielles idoines notamment dans le secteur de l'infrastructure, le secteur rural, le secteur de l'industrie et des services et le secteur de la gouvernance.