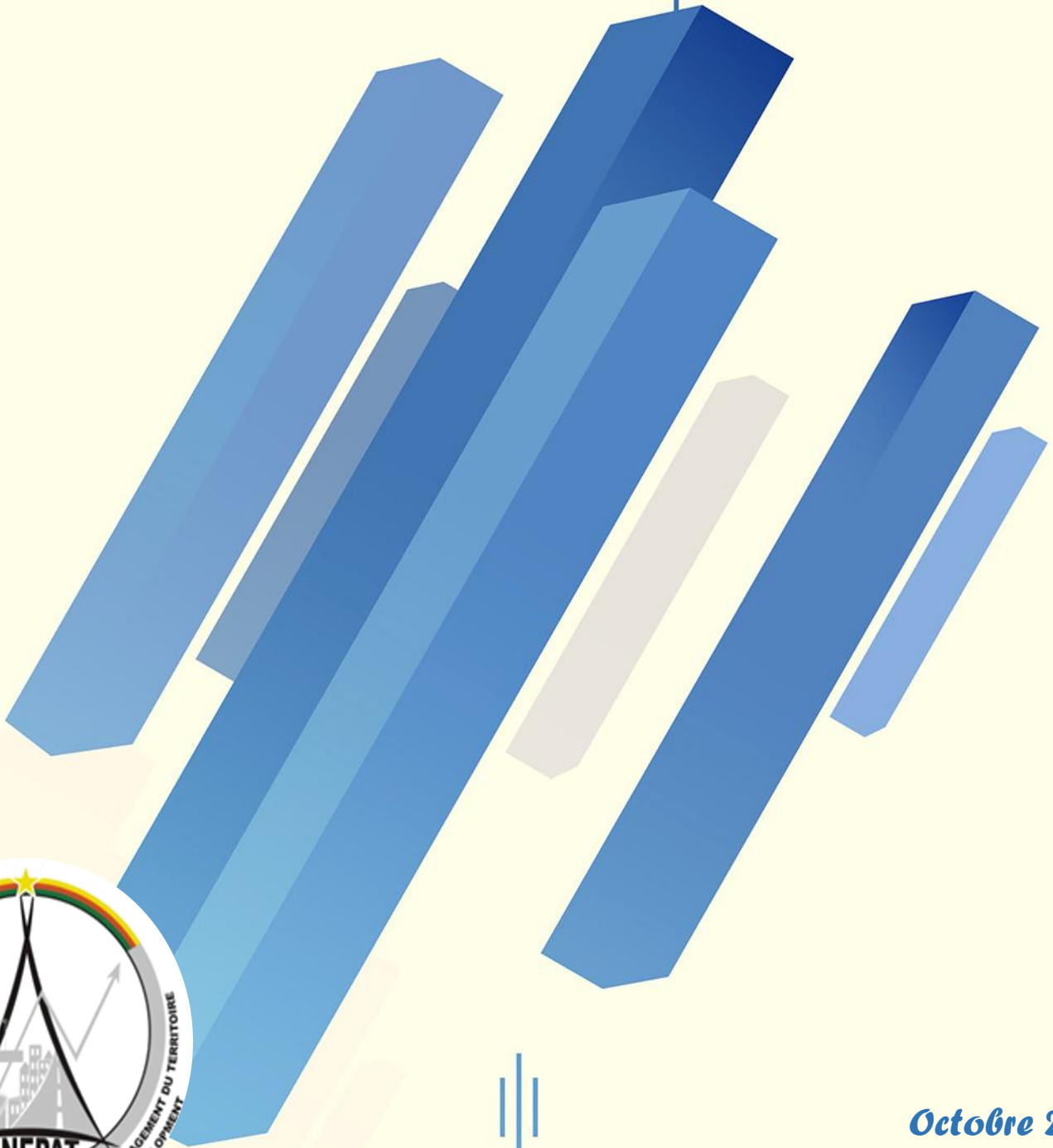


REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie



EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT



Octobre 2018

Sommaire

INTRODUCTION 3

I-	CONSIDERATIONS TECHNIQUES D'ENCADREMENT	4
1.1-	Grands projets : un concept multidimensionnel.....	4
a)	L'impact macroéconomique attendu du projet.....	5
b)	L'influence territoriale attendue du projet.....	5
c)	Le coût du projet.....	5
d)	Le volume d'emplois créés par le projet	6
e)	L'alignement du projet sur les cadres stratégiques nationaux	6
1.2-	Préparation des grands projets.....	6
II-	EVOLUTION DANS LA MISE EN OEUVRE DES GRANDS PROJETS.....	7
1-	PROJETS ENERGETIQUES.....	7
2-	PROJETS ROUTIERS	10
3-	AUTRES PROJETS	12
Section 3-	IMPACT DES GRANDS PROJETS DE PREMIERE GENERATION SUR LA CROISSANCE ET LE DEVELOPPEMENT SUR LE MOYEN TERME.....	14
Section 4-	PERSPECTIVES VERS LES GRANDS PROJETS DE DEUXIEME GENERATION.....	15

INTRODUCTION

Le Gouvernement a élaboré en 2009 la vision volontariste d'un « *pays émergent, démocratique et uni dans sa diversité* » à l'horizon 2035. Cet objectif terminal enveloppe les quatre objectifs mais intégrés que sont : (i) l'accélération de la croissance, la création d'emplois formels et la réduction de la pauvreté (2010-2019), (ii) l'atteinte du stade de pays à revenu intermédiaire (2020-2027), (iii) l'atteinte du stade de Nouveau Pays Industrialisé (2028-2035), et (iv) la consolidation du processus démocratique et de l'unité nationale dans le respect de la diversité.

Dans le cadre programmatique de la mise en œuvre de cette vision à long terme du développement du Cameroun, le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) a été élaboré pour couvrir la première phase d'une durée de 10 ans – des quatre phases de cette mise en œuvre. Au cœur de cet outil pilote se trouve la stratégie de Croissance forte et durable et celle de l'Emploi décent. Les défis qui y sont identifiés dans divers secteurs clés ont conduit le gouvernement à se fixer des objectifs spécifiques pour 2020, année d'achèvement de la première phase. Au premier rang de ceux-ci, on a notamment :

- Dans le secteur du Transport,
 - faire passer le nombre de km de routes bitumées pour 1000 habitants de 0,27 (5250km) en 2010 à 6300 km en 2015 et à 0,34 en 2020, soit 8500 km de routes bitumées, contre
 - Atteindre la cible de 55% de surface de routes réhabilitées, contre 26% en 2015
 - Construire 150 km de voies bitumées dans le secteur urbain
 - Augmenter la densité du réseau ferré de 0,6km à 0,10 km;
- Dans le secteur de l'énergie, atteindre la cible de 37% de consommation par unité de PIB – soit 3000MW, contre les 27% en 2010 ;
- porter le taux d'accès à l'eau potable à 75% ;
- Dans le secteur de l'habitat, construire 17 000 logements sociaux

Pour l'atteinte de ces objectifs, un programme de grands projets d'infrastructures a été défini dans le DSCE. La réalisation et la mise en service de ces projets dits de « première génération » vient répondre à cette préoccupation de mettre lesdites infrastructures en adéquation avec la demande économique et sociale, leur étant reconnu un rôle moteur dans

la facilitation des échanges et la promotion d'une croissance forte et durable par la compétitivité que leur bonne qualité génère.

La préparation et la mise en œuvre des grands projets gouvernementaux a connu une amélioration certaine, à la faveur d'une prise en main de plus en plus réelle de la question par les structures de coordination et de supervision. Ainsi, le MINEPAT a introduit dans le cadre du suivi-évaluation, des revues trimestrielles des grands projets, lesquelles permettent de procéder à une évaluation spécifique et régulière des différents grands projets tout en identifiant les principales difficultés auxquelles font face les différents acteurs intervenant dans le processus de mise en œuvre et, en vue de proposer des solutions à celles-ci.

L'année 2010 est celle a vu naître les premiers grands projets, tels le *complexe industrielo portuaire de Kribi, le barrage de Lom Pangar, la centrale hydroélectrique de Memve'ele, etc.* La durée moyenne de mise en œuvre était de 5 ans. Au stade actuel de la mise en œuvre de la Stratégie Nationale, la mise en service des infrastructures réalisées aurait permis de mesurer l'impact réel de ces projets permettant ainsi d'ajuster la politique à mettre en œuvre dans la seconde phase de la Vision. Par ailleurs, dans le cadre du Programme Economique et Financier (PEF) conclu avec le FMI et d'autres partenaires, le Gouvernement s'est engagé à achever l'exécution des projets de première génération et assurer leur mise en service avant fin 2019.

1. CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES D'ENCADREMENT

1.1- Grands projets : un concept multidimensionnel

La notion de « grand projet » correspond à une action de développement d'envergure susceptible d'induire des changements sur la structure même de l'économie et des conditions de vie des populations. Sous le prisme de la dépense, un grand projet d'investissement se définit comme un projet dont le coût d'investissement est au moins supérieur à 1% des dépenses budgétaires annuelles et compte parmi les dix (10) projets les plus importants de chacune des cinq grandes entités administratives en termes de leurs dépenses d'investissement.

Dans un souci d'analyse et de cohérence avec la stratégie nationale, la liste des Grands Projets au Cameroun a été affinée selon les critères ci-après :

- l'impact macroéconomique ;
- la capacité d'entraînement des activités socio-économiques autour de sa localisation ;

- l'envergure, mesurée par le coût du projet. Cette envergure pourrait cependant être nuancée selon les secteurs/domaines du projet. Il s'agit d'une manière générale des projets dont le coût est évalué à plusieurs dizaines de milliards de FCFA ;
- le potentiel de création d'emplois propres pendant la réalisation de l'investissement et la mise en exploitation de celui-ci. L'ordre de grandeur étant plusieurs centaines d'emplois;
- le rattachement aux cadres stratégiques nationaux.

Aussi, l'analyse rigoureuse qui conduirait à classer un projet comme « grand » ou pas relève des études, lesquelles qui font partie intégrante de sa préparation. Donc, de manière opérationnelle, le plus approprié revient à extraire de la Banque des projets, un portefeuille de projets pressentis comme grands. La définition serait alors *a priori*, et la classification fondée sur des considérations élémentaires (ordres de grandeurs), quitte à la confirmer *a posteriori* (c'est-à-dire au terme d'études). Il en est de même pour ce qui est des emplois.

1. L'impact macroéconomique attendu du projet

Il s'agit ici d'apprécier la capacité du projet à : (i) libérer une activité économique potentielle jusque-là enserrée, (ii) améliorer de manière significative les coûts des facteurs de production, (iii) ouvrir de nouveaux débouchés et opportunités de marchés, (iv) améliorer la compétitivité nationale, etc.

2. L'influence territoriale attendue du projet

On considère sous ce critère la capacité du projet à animer une activité autour de sa localisation. L'appréciation de l'intensification et de l'extension probable de cette activité permettrait de qualifier un grand projet.

3. Le coût du projet

Un grand projet se caractérise dans la plupart des cas par un coût élevé, comprenant le capital et la mobilisation de la main d'œuvre. Cette notion de coût doit cependant être bien d'être considérée différemment selon les secteurs. Si l'on tranche en effet à plat, certains secteurs pourraient emprisonner la notion de grands projets et notamment ceux d'infrastructures où de fait les coûts sont plus élevés. Tout de même, à l'examen de données issues du recensement des projets et dans le souci de parvenir à des mesures raisonnables du portefeuille des grands projets, l'indication en ordre de grandeur est de plusieurs dizaines de milliards de Fcfa.

4. Le volume d'emplois créés par le projet

Dans l'optique actuelle de la promotion de la création d'emplois, le volume d'emplois décents directs créés par le projet est une dimension importante à prendre en compte dans la classification. Le Gouvernement s'investit en effet depuis de nombreuses années dans la promotion des activités à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), et ses projets constituent un champ expérimental par excellence.

5. L'alignement du projet sur les cadres stratégiques nationaux

Le Gouvernement a élaboré une vision de développement à l'horizon 2035 (Vision 2035) dont la déclinaison sur les 10 premières années est contenu dans le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Par conséquent, aucun programme ou projet ne devrait s'écarter des orientations qui y seront données et qui ressortent des différents engagements pris au niveau international.

Les grands projets ont donc une fonction structurante de l'ensemble des activités de croissance économique et de réponses plurielles mais intégrées à la demande sociale plurielle. Ainsi vus, les grands projets constituent le levier de cette croissance durable et de ces réponses.

Par ailleurs, il existe au Cameroun deux cadres de référence légaux, auxquels la notion de grand projet est naturellement rattachée. Il s'agit de : (i) la loi sur les contrats de partenariat public-privé. Celle-ci régit, dans le cadre des projets d'une très grande envergure technique et financière, les engagements mutuels entre les administrations publiques d'un côté, et les opérateurs privés de l'autre pour la réalisation des investissements, (ii) le régime fiscal des projets structurants qui accorde des exonérations sur des droits de douane à l'importation aux projets d'une envergure de plus de cinq milliards de FCFA d'investissement.

1.2- Préparation des grands projets

Le système de préparation des projets au Cameroun s'est progressivement décentralisé. L'avantage évident est la libération de la capacité de proposition des administrations techniques. En effet, afin de remplir leur mission respective, les ministères et les organismes publics disposent de leur propre encadrement pour la planification et la réalisation de leurs projets. Ceci va des projets classiques à ceux d'envergure. La préparation des grands projets échoit ainsi à chacune de ces structures en fonction de l'intérêt qui leur est accordée par

leurs responsables. Cependant, la cohérence d'ensemble assurée par le MINEPAT (ministère de coordination), devra guider les choix des différents chefs de départements.

Toutefois, il est important de souligner que la prise de décision de l'Etat sur un projet n'est pas formellement ni définitivement actée. En effet, un projet ayant reçu l'approbation à un moment donné peut être suspendu tandis qu'un projet apparemment suspendu peut être repris. Cette absence de point d'engagement formel peut induire deux dysfonctionnements au moins. Premièrement, l'engagement d'un projet peut être davantage dicté par la disponibilité ou l'absence de ressources financières à un moment donné que par une vision stratégique et financière de moyen et long terme. Deuxièmement, la multiplication des études préalables qui peut constituer une manifestation de décision d'engagement, est coûteuse en ressources humaines et financières. Par conséquent, il est nécessaire de renforcer le système de la coordination globale des processus de sélection, de préparation et de mise en œuvre de ces projets afin de garantir l'atteinte des objectifs.

6. EVOLUTION DANS LA MISE EN OEUVRE DES GRANDS PROJETS

1. PROJETS ENERGETIQUES

1. Barrage réservoir de Lom Pangar

Les travaux sont à 100% d'exécution. La mise en eau définitive a eu lieu en novembre 2016, permettant de consolider la régulation du débit de la Sanaga avec une capacité de retenue d'eau de 6 milliards FCFA. L'entreprise China Camc Engineering a été désignée adjudicataire pour la construction d'une centrale hydroélectrique au pied du barrage avec des lignes d'évacuation jusqu'au poste de transformation de Bertoua, puis Batouri et Abong-Mbang. Cette usine fournira 30 Mw et permettra de couvrir les besoins énergétiques de toute la Région de l'Est Cameroun. **Les travaux de cette centrale ont démarré. La mise en service est prévue pour juillet 2019**

Sur les aspects économiques du projet, le barrage de Lom Pangar permet une régularisation du débit de la Sanaga, principal fleuve du Cameroun. En période d'étiage, il permet de saturer les installations hydroélectriques en aval (actuelles et futures) avec une augmentation mécanique de 120 Mw de production pour les centrales existantes. Il a ouvert la voie à la construction de nouvelles centrales sur le bassin de la Sanaga, comme le

barrage hydroélectrique de Natchigal, permettant ainsi au Cameroun de tirer pleinement profit du plein potentiel du bassin de la Sanaga.

De plus, la retenue de 6 milliards m³ d'eau donne lieu à une abondante activité de pêche par les populations locales.

Par ailleurs, en termes de droit d'eau, le barrage génère environ 15 milliards FCFA l'an.

2. Barrage Hydroélectrique de Memve'ele

D'une capacité de 211 Mw, ce barrage se situe à la lisière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Equatoriale, et pourrait permettre d'alimenter non seulement le Cameroun mais aussi les localités voisines des pays limitrophes sus-évoqués. Les travaux ont effectivement commencé le 03 janvier 2013.

Au titre des avancées dans la réalisation du projet de barrage hydroélectrique de Memve'ele, en ce qui concerne la composante Aménagement Hydroélectrique (barrage et usine de production), la réception provisoire a déjà eu lieu. Les travaux sont achevés. Afin de permettre la phase de test de l'ouvrage, les ouvrages d'évacuation d'énergie sont en cours de construction (taux d'exécution 65%). Pour ce qui est de la composante voie d'accès, le bitumage de la route Meyo-Centre—Nyabisan est achevé. Il ne reste que l'installation de la signalisation routière.

Concernant les ouvrages d'évacuation d'énergie, sur le tronçon de ligne L1 (Nyabisan-Ebolowa, 294 pylônes sur 124 km) et le poste 225/90 Kv du village Djob à Ebolowa, l'avancement des travaux est de 98,8%. Il reste quelques corrections à faire, en matière d'entretien des pistes et d'installation des plaques signalétiques.

Quant au tronçon de ligne L2 (Ebolowa-Yaoundé, 392 pylônes), les travaux s'achèveront en septembre 2019. Le corridor est ouvert jusqu'à Mbalmayo et les terrassements se poursuivent vers Mfou. Tous les pylônes ont été montés jusqu'à Mbalmayo à l'exception de 07 pylônes entre Ebolowa et Ngoulmakong où les populations ont entravé les travaux de l'entreprise. Il reste à dérouler les câbles sur cette section.

La section de la ligne restante (Mbalmayo—Yaoundé) connaît beaucoup de difficultés du fait du non-paiement des indemnités aux populations dont les biens vont être affectés par les travaux.

Afin que l'Economie Nationale commence à tirer profit de cet important ouvrage, en attendant la fin complète des travaux, une solution intermédiaire a été trouvée pour injecter 100 Mw dans le Réseau Interconnecté Sud (RIS) en créant une jonction entre la ligne de

transport du projet Memve'ele et la ligne de distribution du PRERETD (Projet de Renforcement et d'Extension des Réseaux Electriques de Transport et de Distribution) construite par EDC entre Mbalmayo et Ebolowa. Ladite jonction se fera à Ngoulmakong avec un « jeu de barre » au poste d'Ebolowa. Selon le calendrier actualisé des deux parties, après 15 jours de négociations avec les populations pour les libérations d'emprises, **cette jonction initialement prévue le 20 septembre 2018 devrait plutôt intervenir d'ici mi-novembre 2018.**

3. Barrage de Mekin

Les travaux sont réalisés à 100% à date. Les trois turbines sont déjà installées et les essais de production réalisés à 100%. Tous les équipements électromécaniques et hydromécaniques sont déjà installés sur une ligne de 110 Kv. Le barrage est déjà prêt. S'agissant de la vente d'énergie et de l'injection au Réseau interconnecté sud (RIS), les formalités administratives, techniques, juridiques et contractuelles sont en cours de règlement avec le régulateur (ARSEL), le ministère en charge de l'électricité, et le partenaire stratégique ENEO.

Dans le prolongement de ce projet, il est envisagé la mise en œuvre d'un :

- Programme de valorisation du potentiel hydroélectrique du bassin du Dja : les études de préfaisabilité sont disponibles avec l'identification de six sites. Deux parmi ceux-ci l'ont déjà été;
- Programme de développement en cascade des équipements hydro-électriques avec la Turquie.

4. Barrage Hydroélectrique de BIRNI À WARAK (75 Mw)

Le Ministre de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT) a signé avec l'Industrial and Commercial Bank China (ICBI), en date du 28 juillet 2016 à Beijing, un accord de prêt d'un montant de F CFA 181.8 milliards environ. La mise en vigueur effective dudit Accord de prêt est finalisée. La finalisation de la procédure devant permettre le premier décaissement en faveur de Sinohydro est en cours.

L'ouvrage doit être réalisé en 48 mois, pour une livraison attendue à l'horizon 2021-2022.

Les travaux ci-dessous ont déjà été réalisés :

1. la construction de la « base vie », des laboratoires, de l'infirmierie, etc... est achevée ;
2. les voies d'accès sur 23 Km ouvertes et entretenues périodiquement ;
3. la construction du camp des travailleurs locaux;
4. les ateliers et les garages;

5. la construction de la centrale à béton et de la centrale de production des graviers ;
6. les travaux d'excavation partielle de la fondation de la digue à la rive gauche sont en cours.

7. PROJETS ROUTIERS

1. Deuxième pont sur le Wouri

D'un coût de 110 milliards de FCFA, le projet de construction du deuxième pont sur le Wouri a vu son financement bouclé après la signature d'une convention de financement avec l'AFD de l'ordre de 65 milliards de FCFA et d'un fonds de 20 milliards de FCFA provenant du C2D de deuxième génération. La phase de réalisation a démarré le 11 novembre 2013. **Le taux d'avancement physique des travaux de la phase de réalisation est estimé à 93% pour une consommation des délais de 87%. Une réception provisoire partielle a eu lieu le 31 mai 2018. La circulation routière et ferroviaire est désormais ouverte sur le pont.**

Au sujet des travaux complémentaires, ceux-ci visent à optimiser le projet de base de manière à le rendre plus fonctionnel compte tenu du développement qu'a connu la zone du projet. Ces travaux sont évalués à FCFA 33,882 milliards, répartis en deux phases : phase de conception FCFA 451,772 millions et en phase de réalisation FCFA 33,430 milliards. Le taux d'exécution est de 84%.

Au chapitre des principales réalisations, citons :

1. Le passage à 2x3 voies, aménagement d'un giratoire dénivelé et de passages inférieurs
2. L'aménagement des accès coté Bonaberi;
3. La poursuite des travaux d'aménagement de l'accès coté Deido.

La principale contrainte à la mise en œuvre de ce projet demeure la contractualisation des prestations complémentaires des Assistants à la maîtrise d'ouvrage en cours d'exécution depuis le 1er janvier 2018. Les projets de marchés complémentaires y relatifs sont en instance au MINMAP. **La fin des travaux est envisagée pour la fin d'année 2018.**

4. Entrées Est et Ouest de la ville Douala

L'aménagement des entrées Est et Ouest de Douala vise à assainir et à désengorger les entrées et sorties de la cité capitale économique. L'intensité du trafic notamment à des heures de pointe surplombe complètement le dimensionnement des voies tant à l'entrée Est (venant

MINEPAT

d'Edéa) qu'à l'entrée Ouest (venant de Buea ou de Nkongsamba). L'aménagement des entrées Est et Ouest de Douala, couplé à la construction d'un nouveau pont sur le Wouri, fluidifieront le trafic passager et marchandise et permettront un meilleur épanouissement de l'activité économique via Douala.

L'entrée Est de Douala est déjà achevée et la circulation ouverte. La réception provisoire a eu lieu le 21 juillet 2017.

La phase 2 de l'entrée Est de Douala qui s'étend jusqu'à la Dibamba est financé par le Fonds Routier. Les travaux de cette phase vont démarrer en 2019.

S'agissant de l'entrée Ouest, le projet a été réceptionné le 28 septembre 2018. Les travaux relatifs à l'éclairage et la signalisation sont en cours d'achèvement. Des DAO ont été élaborés pour le projet d'extension des deux entrées et de leur raccordement.

5. Autoroute Yaoundé-Nsimalen

La construction d'une autoroute entre Nsimalen et Yaoundé procède de la nécessité de relier l'Aéroport International de Nsimalen à la capitale du Cameroun par une entrée plus convenable et plus accueillante qui évite la RN2 fortement urbanisée à l'entrée de Yaoundé. Le projet consiste en la construction d'une autoroute sur la section « rase campagne » pour un linéaire évalué à 10,6 Km et une section urbaine en voie d'accès rapide reliant le carrefour Ahala (point de rencontre avec l'autoroute) à l'avenue Jean Paul II (Tsinga) en passant par Nsam.

Il peut être observé que sur la section PK 8+200 - PK 10+800 les travaux sont rendus au stade des terrassements. Sur la section PK0 - PK8+200, il apparaît que :

1. Le taux d'exécution physique des travaux se situe à 85%
2. L'exécution de la couche de base en grave bitume se poursuit ;
3. Les semelles et piles sur le pont du Mfoundi sont construites;
4. Les travaux d'assainissement des fossés de crêtes et descente d'eau sont exécutés ;
5. Les travaux de protection des talus en perrés maçonnés et hydro- semi sont exécutés ;
6. Les travaux de raccordement des bretelles de l'échangeur de Nsimalen sont en cours d'achèvement.

L'achèvement des travaux est prévu avant juin 2019.

7. Autoroute Yaoundé-Douala (1^{ère} phase Yaoundé-Bibodi)

Ce projet vise à favoriser l'accès aux grands pôles de distribution et de production, à intensifier et développer les échanges avec les pays de la sous-région, desservir et favoriser l'accès aux pôles administratifs par l'aménagement des voies de raccordement. Ce projet consiste à la construction de 68 Km d'autoroute + 25 Km de voie de rétablissement. Les caractéristiques de l'autoroute ont été modifiées pour passer à deux fois trois voies larges de 3,75 m, avec une vitesse de référence française qui est de 110 Km/heure.

L'état d'avancement global des 60 premiers kilomètres est estimé actuellement à 64% pour un taux de consommation des délais de 93%. Plus précisément on peut observer que :

1. Les couches de chaussées (jusqu'au niveau de la couche de base) ont été mises en œuvre sur un linéaire de 24 Km ; la couche de roulement a été mise en œuvre sur un linéaire de 15,5 Km ;
2. La construction des ouvrages hydrauliques (72) et des ouvrages d'art (07) sur les 41 premiers kilomètres sont achevés;
3. l'entreprise a achevé la construction de tous les ouvrages hydrauliques (72) et 07 ouvrages d'art Sur les 41 premiers kilomètres.
4. L'ouvrage d'art N°8 au PK39 est en cours d'achèvement.

La contribution des ressources internes du budget de l'Etat au projet s'élève à **56,6 milliards FCFA** dont **35 milliards F CFA** ont déjà été engagés.

Pour ce qui est de la libération des emprises des travaux, le décret d'expropriation qui libère entièrement la zone comprise entre le PK 40 et le PK 60 a été signé.

La fin des travaux est envisagée pour 2020.

5. AUTRES PROJETS

1. Complexe industrialo portuaire de Kribi

La première phase de la construction du Complexe Industrialo-portuaire de Kribi (CIPK) lancée en 2010 est achevée et a été définitivement réceptionné en novembre 2016. Les travaux liés à la route d'accès sont également achevés. **En ce qui concerne la construction de l'autoroute Kribi—Lolabé, les travaux ont démarré et sont avancés à 86%.** Le Port Autonome de Kribi (PAK) a été réorganisé et les équipes de gestion et de pilotage ont été désignées. Les travaux préparatoires et la mobilisation des équipements et du personnel sont achevés.

Avec la signature du contrat de concession le 25 juillet 2017 (durée 20 ans) entre le Gouvernement et le Consortium composé de Bolloré Africa Logistics, CMA CGM et China Harbour Engineering Company, la mise en exploitation du port est donc définitivement lancée.

La préparation de la seconde phase du port est en cours pour anticiper sur le trafic additionnel d'ici 2020. A cet effet, un accord de financement d'environ F.CFA 488 milliards a été signé avec EximBank of China pour la réalisation de la seconde phase du port (Prolongement de la digue de protection de 675m ; extension du terminal a conteneur de 700m ; réalisation de la zone d'entreposage de 3ha...).

Des bateaux et des portes conteneurs ont été déjà reçus par le port. Le trafic a débuté en mars 2018 et à ce jour on a enregistré un trafic équivalent à 86 000 EVP (Equivalent en conteneurs Vingt Pieds) dont 15% correspondent à un trafic domestique (import/export) et 85% au trafic de transbordements.

Des aménagements complémentaires permettant d'optimiser l'exploitation du port sont en cours à savoir :

2. **La ligne d'alimentation électrique 30 kV, achevée et dont la réception définitive est attendue ;**
3. **Le projet d'Alimentation en Eaux Potable (AEP) du Port Autonome de Kribi (PAK) dont la livraison est prévue pour octobre 2021 ;**
4. **L'autoroute Kribi—Lolabé, dont la livraison est prévue la fin d'année 2018.**

5. **Projet de construction de logements sociaux à Yaoundé et Douala**

Le projet de construction de logements sociaux dans les villes de Yaoundé et Douala s'inscrit dans la stratégie Gouvernementale de la promotion de l'habitat social en faveur des couches moyennes, en cohérence avec les objectifs du Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain, par ailleurs le promoteur dudit projet.

L'enjeu de ce projet réside dans la résorption du déficit en logement que connaissent les grandes villes, notamment Yaoundé et Douala.

La phase pilote de ce projet consiste en la construction de 1675 logements sociaux dans les villes de Douala (1175, à Mbangha-Bakoko) et Yaoundé (500, à Olembé). Les travaux de cette phase sont à 75,55% de réalisation.

Afin d'assurer l'habitabilité des logements déjà construits, les contrats des concessionnaires ENEO, CAMWATER et CAMTEL sont en cours de signature ; les OS de démarrage des travaux attribués et les premiers décomptes sont attendus d'ENEO et CAMWATER. Les marchés en vue des travaux de bornage et EDD ont déjà été attribués.

La fin des travaux est prévue pour juillet 2019.

6. **Projet d'Alimentation en eau Potable de Yaoundé et ses environs à partir de la Sanaga (PAEPYS)**

Le projet d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé et ses environs à partir du fleuve Sanaga s'inscrit dans la stratégie du Gouvernement relative à l'alimentation des populations en eau potable, en cohérence avec les objectifs du Ministère de l'Eau et de l'Energie, promoteur de ce projet. Cet investissement présente un véritable enjeu car il alimentera les populations des villes de Batchenga, Obala, Yaoundé et tous les riverains situés sur l'axe du projet long de 64 km. Le PAEPYS apportera une production estimée à plus de 400 000 m³/j d'eau potable pour les populations de la ville de Yaoundé et ses environs, contre 215 000 m³/j actuellement.

A date, les travaux sont environ à 30% de réalisation. Les travaux de terrassement ont déjà été effectués sur le site. La voie d'accès au site, les stations de captage et de pompage brut sont en cours d'aménagement. Il en est de même pour la station de traitement d'eau. Une partie des indemnisations a été payée. Les décrets d'indemnisation pour le reliquat sont en attente de signature. La durée des travaux est de 36 mois à compter du 30 décembre 2016 (date de notification de l'ordre de service).

7. **IMPACT DES GRANDS PROJETS DE PREMIERE GENERATION SUR LA CROISSANCE ET LE DEVELOPPEMENT SUR LE MOYEN TERME**

De manière générale, le bilan est très positif et prometteur quant à l'atteinte des objectifs. En ne prenant que les seuls secteurs des Transports et de l'Energie, le bilan du chemin parcouru depuis 2010 indique l'amélioration de la façade maritime du Cameroun du fait de la mise en service de la mise en service du Port Autonome de Kribi, lequel vient s'ajouter au Port de Douala pour accroître et diversifier les échanges entre le Cameroun et la sous-région, entre le Cameroun et l'extérieur.

Sur les 3500km de routes bitumées prévues pour 2020, 3418km – hors PLANUT et les tronçons en cours d'achèvement non pris en compte – sont déjà réalisés, et ce depuis 2017. A ce rythme, l'objectif sera atteint et dépassé en 2020. Au nombre des effets impacts significatifs forts de ces réalisations et en plus de ce qui vient d'en être dit ci-dessus à propos du Port Autonome de Kribi, citons :

1. Le désenclavement d'un plus grand nombre de zones rurales, avec pour implications directes la réduction des coûts et de la durée de transport, l'accès facile aux structures de santé pour le grand nombre ; l'écoulement facilité des produits agricoles vers les marchés urbains ainsi que vers les pays limitrophes (et donc accroissement des revenus), etc. Toutes choses qui ont significativement contribué à l'amélioration des conditions de vie des populations rurales, à la réduction de la mortalité (diminution des accidents de la route, accès aux soins de santé), etc. ;
2. le désenclavement des bassins de production, avec pour impact la baisse dans les grands centres urbains du prix des produits agricoles, ainsi que le développement socio-économique des zones des grandes zones de production ;
1. les entreprises et autres acteurs économiques disposent désormais des voies de communication plus nombreuses et favorables à leurs activités, irradiant ainsi l'ensemble du pays.

Dans le secteur de l'énergie, 750 Mw ont été produits de 2010 à 2020, ce qui représente 37% de la marge à apporter pour atteindre la cible de 3000 Mw en 2020. Et le Gouvernement a fait poser 6500 Km de câble de fibre optique tout au long du périmètre du Cameroun et 2400 Km et dans l'hinterland pour favoriser l'expansion de l'économie numérique. Les effets et impacts des infrastructures énergétiques sont eux aussi remarquables.

2. le nombre de ménages/famille en zone urbaine vivant sans électricité a diminué, et ainsi ont vu leurs conditions et qualité de vie s'améliorer (éclairage, équipements électro-ménager, meilleur apprentissage des élèves, etc.) ;
3. de plus en plus en plus de populations rurales ont accès à l'électricité. Des activités sources de revenus jusque-là impossibles se créent désormais en zones rurales : salons de coiffure, call-box, épiceries, élevage moderne, poissonneries, etc. comme c'est le cas dans les régions du septentrion ;
4. Les activités économiques diverses s'accroissent et/ou se multiplient à travers le territoire.

5. PERSPECTIVES POUR LES GRANDS PROJETS DE DEUXIEME GENERATION

A partir de 2020, le Gouvernement envisage la mise en œuvre des Grands Projets dit de deuxième génération (GP2G) comme la continuation et la consolidation de cette marche volontariste entreprise par le Cameroun pour structurer méthodiquement et

progressivement son développement à l'horizon 2035. Ce sont les Grands Projets de la 2^{ème} phase de la mise en œuvre de la Vision du développement à long terme du Cameroun, phase qui couvre la période 2020-2027. Les GP2G réalisés et opérationnels nous conduiront, au terme chronologique de cette phase, au stade de pays à revenu intermédiaire.

Durant cette période (2020-2027), Il s'agira, dans le cadre de *l'irréductible continuité programmatique entre les deux générations de grands projets* ainsi qu'au regard de l'objectif d'étape de la 2^{ème} phase de la mise en œuvre de la Vision, d'assigner trois fonctions aux GP2G – et dont deux se rapportent aux grands projets de 1^{ère} génération (GP1G). **La première fonction est de contribuer à supprimer les gaps sectoriels enregistrés dans la 1^{ère} phase. Les GP2G permettront en effet l'atteinte de ceux des objectifs sectoriels assignés aux GP1G qui ne l'ont pas été. La deuxième fonction des GP2G est d'optimiser l'opérationnalité des grands projets de 1^{ère} génération. C'est ainsi que le chemin de fer Mbalam-Kribi (GP2G) permettra au Port Autonome de Kribi (GP1G) d'être plus opérationnel par l'exportation du minerai de fer extrait à Mbalam (GP2G). La troisième fonction des GP2G celle de levier aux secteurs productifs et de renforcement des activités économiques, pour conduire le Cameroun au stade de pays à revenu intermédiaire en 2027-2030.**

L'impératif technique est donc de réussir les GP2G. Pour ce faire, nous proposons les actions et attitudes ci-dessous.

1. *Se servir des enseignements tirés de la mise en œuvre des GP1G pour réussir celle des GP2G.* Il s'agira :

1. d'identifier de manière pertinente et exhaustive les GP2G, puis de les prioriser pour n'en retenir dans chaque secteur qu'un nombre réaliste qui pourra être réalisé entre 2020 et 2027, et sur la base des critères d'identification et de priorisation définis par la DPPP (MINEPAT) en collaboration avec les Ministères sectoriels ;
2. de capitaliser et consolider les acquis (en termes de management, pratiques, etc. ; en vue de les continuer dans la mise en œuvre des GP2G ;
3. de définir les stratégies innovantes et une meilleure coordination des acteurs : processus plus efficaces et plus cohérents, selon que l'attention est portée sur les acteurs (individus, structures dédiées, institutions, etc.) et leurs interrelations, sur les activités à réaliser, sur les synergies, sur les règlements, etc. ou les dynamiques, etc., coordination des acteurs pour exécuter les GP2G.

1. *mieux préparer les GP2G identifiés. Il s'agit ici essentiellement de la maturation. Il est pour cela requis la constitution d'un Fonds Spécial de Maturation des Grands Projets (FSM-GP). Les GP2G identifiés et priorisés pourront alors être portés à*

maturation pendant la période 2019-2020, afin que leur exécution commence à partir de 2020, année de début de la 2^{ème} phase de la mise en œuvre de la Vision.

2. *Faire recours aux Partenariats Publics Privé (PPP) pour les projets bancables, pour lesquels le secteur privé est en mesure de fournir un meilleur service à un moindre coût afin d'optimiser leur potentiel tout en limitant les risques de passifs contingents pour l'Etat.*

N°	Intitulé du Projet	Objectif	Coût du projet et Financement	Etat de mise en œuvre
1	Aménagement Hydroélectrique de Lom Pangar	Réguler le débit de la Sanaga en période d'étiage et Produire 30 MW d'énergie pour la Région de l'Est	238 Milliards (dont BDEAC 20 ; BAD 33 ; BM 64,5 ; BEI 19,7 ; AFD 39,3 ; Etat du CAMEROUN 61,6)	La mise en eau en 2016 a déjà permis de réguler le débit de la Sanaga pendant les derniers étiages, induisant une augmentation mécanique de 120 Mw de production pour les centrales existantes et permettant d'engager la construction de nouveaux barrages à l'instar du barrage de Nachtigal. Les travaux d'une centrale hydroélectrique de 30 Mw sont en cours. Parallèlement, pour ce qui est des travaux de la ligne d'évacuation d'énergie, le corridor a déjà été libéré ; et les contrats ont été signés. La mise en service est prévue pour juillet 2019 .
2	Barrage Hydroélectrique de Memve'ele	Accroître l'offre d'énergie de 211Mw	380 Milliards (dont Eximbank Chine 244; BAD 63; et Etat du Cameroun 73)	Les travaux du barrage et de la centrale sont entièrement réalisés. La mise en service partielle est effective. La mise en service complète du projet est liée à l'achèvement de la ligne d'évacuation d'énergie. Les travaux y afférents sont à 65% d'exécution. La ligne est déjà opérationnelle jusqu'à Ebolowa. L'ensemble des équipements y compris les transformateurs sont déjà livrés sur le chantier. La jonction entre la ligne de transport du projet Memve'ele et celle de distribution du Projet de Renforcement et d'Extension des Réseaux Electriques de Transport et de Distribution (PRERETD) est prévue d'ici mi-novembre 2018.
3	Barrage Hydroélectrique de Mekin	Accroître l'offre d'énergie de 15 Mw	26 Milliards (dont Eximbank 22; et Etat du Cameroun 3,8)	La construction du barrage est achevée et la mise en eau est effective. La mise en service ne pourra intervenir qu'à la fin des travaux du Projet de Renforcement et d'Extension des Réseaux Electriques de Transport et de Distribution (PRERETD) au poste d'interconnexion de Mbalmayo ainsi que la réhabilitation de la petite section Mekin-Mbalmayo du réseau ENEO. Ce projet est en cours.
4	Barrage hydroélectrique de Birni à Warak	Accroître l'offre d'énergie de 75Mw	85 Milliards (dont ICBC 72; et Etat du Cameroun 13)	Les routes d'accès aux sites ont été aménagées, les différentes bases-vie (bureaux et logements) du personnel et les dépôts de carburant ont été construits. la construction de la centrale à béton, de la centrale de production des graviers est achevée. Les travaux d'excavation partielle de la fondation de la digue à la rive gauche sont en cours. L'ouvrage doit être réalisé en 48 mois, pour une livraison attendue à l'horizon 2021-2022.
5	Deuxième Pont sur le Wouri	Fluidifier les échanges dans la ville de Douala en allégeant le trafic sur le 1 ^{er} pont	120 Milliards (dont AFD 65,6; C2D 21,6; Etat du Cameroun 32)	Une réception provisoire partielle a eu lieu le 31 mai 2018. La circulation routière et ferroviaire est ouverte sur le pont. Pour ce qui est des aménagements complémentaires, l'avancement physique des travaux est de 84% côté Déïdo et achevé du côté Bonabéri. La mise en service complète du projet est prévue pour la fin d'année 2018.

N°	Intitulé du Projet	Objectif	Cout du projet et Financement	Etat de mise en œuvre
6	Aménagement des entrées Est et Ouest de la ville Douala	Assainir et désengorger les entrées et sortie de la capitale économique	60 Milliards dont (AFD 49,2 ; Etat du Cameroun 13,9 milliards)	L'entrée Est de Douala est déjà achevée et la circulation est ouverte. La réception provisoire a eu lieu le 21 juillet 2017. S'agissant de l'entrée Ouest, le projet a été réceptionné le 28 septembre 2018. Les travaux relatifs à l'éclairage et la signalisation sont en cours d'achèvement. Des DAO ont été élaborés pour le projet d'extension des deux entrées et de leur raccordement.
7	Autoroute Yaoundé--Nsimalen	Mise en place d'une voie de circulation rapide de l'Aéroport au centre-ville en Séparant le trafic local du trafic longue distance sur RN2.	Section rase campagne : 39,8 Milliards par l'Etat sur ressources propres	Sur la section rase campagne, les travaux sont à plus de 85%. L'ensemble des ouvrages d'art a été réalisé. Les travaux de raccordement des bretelles de l'échangeur de Nsimalen sont en cours d'achèvement. Les travaux seront achevés avant juin 2019.
8	Autoroute Yaoundé-Douala (1ere phase Yaoundé--Bibodi)	Mise en place d'une voie de circulation rapide entre les deux capitale en Construisant en première phase 68Km d'autoroute +25Km de voie de rétablissement	280 Milliards (dont Eximbank 241; Etat du Cameroun 39)	A date, les travaux sont à environ 64% de réalisation pour une consommation des délais de 93%. Le décret d'indemnisation sur PK 40 – PK 60 a été signé et les indemnisations sont en attente de paiement.
9	Complexe industriel portuaire de Kribi (26 000 hectares, soit 260 km ²)	Permettre l'accostage de navires à grand tirant d'eau ; et favoriser le développement de projets industriels et miniers (fer, aluminium, alumine, gaz naturel liquéfié)	1ère phase : 285 Milliards (dont Eximbank Chine 207,27; Etat du Cameroun 77,75) et 2ème phase: (dont Eximbank Chine 488; Concessionnaires 86)	Des bateaux et des portes conteneurs ont été déjà reçus par le port. Le trafic a débuté en mars 2018 et à ce jour on a enregistré un trafic équivalent à 86 000 EVP (Equivalent en conteneurs Vingt Pieds) dont 15% correspond à un trafic domestique (import/export) et 85% de trafic de transbordements. Des aménagements complémentaires permettant d'optimiser l'exploitation du port sont en cours à savoir : 3. La ligne d'alimentation électrique 30 Kv, achevés et dont la réception définitive est attendue ; 4. Le projet d'Alimentation en Eau Potable (AEP) du Port Autonome de Kribi (PAK) dont la livraison est prévue pour octobre 2021 ; 5. L'autoroute Kribi-Lolabé dont la livraison est prévue pour la fin d'année 2018.
10	Projet d'Alimentation de Yaoundé et ses environs en eau Potable à partir de la Sanaga (PAEPYS)	Améliorer l'offre et la qualité des services publics d'eau dans la ville de Yaoundé et ses environs.	588,89 Milliards (dont ICBC 500 et Etat du Cameroun 89)	A date, les travaux sont environ à 30% de réalisation. Les travaux de terrassement ont déjà été effectués sur le site. La voie d'accès au site, les stations de captage et de pompage brute sont en cours d'aménagement. Il en est de même pour la station de traitement d'eau. Une partie des indemnisations a été payée. Les décrets d'indemnisation pour le reliquat sont en attente de signature. La durée des travaux est de 36 mois, à compter du 30 décembre 2016 (date de notification de l'ordre de

N°	Intitulé du Projet	Objectif	Cout du projet et Financement	Etat de mise en œuvre
				service).