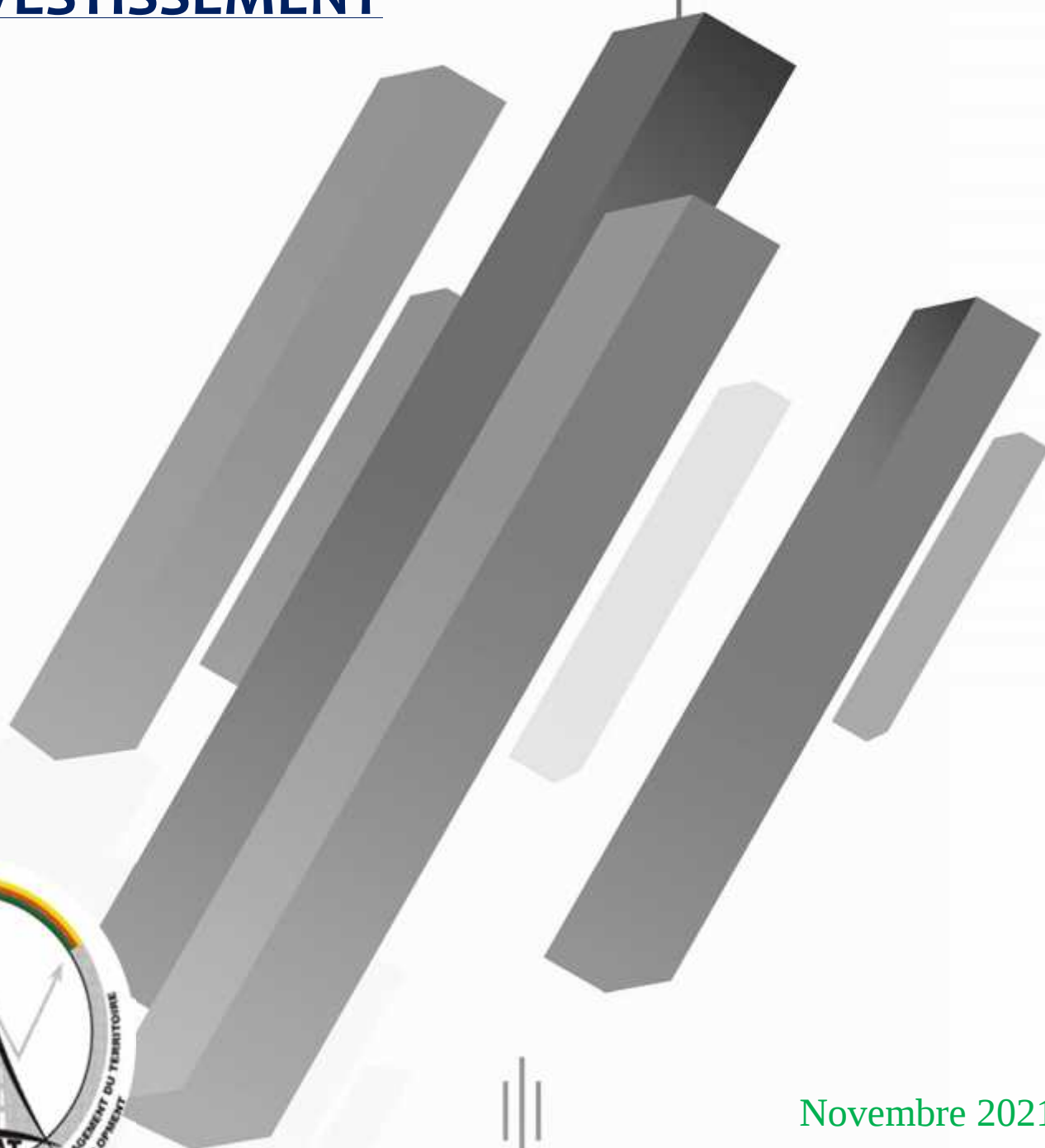




ANNEXE A LA LOI DE FINANCES 2022

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT



Novembre 2021

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
Section I : Généralités sur les grands projets.....	2
1.1. Définition et caractéristiques des grands projets.....	2
1.2. Portée et intérêt économiques des grands projets.....	3
1.3. Historique des dépenses d'investissement public et prise en charge des grands projets dans le budget de l'Etat	4
Section 2 : Impact des grands projets sur la dette publique extérieure	7
2.1. Dynamique de la dette publique extérieure de 2010 à 2020	7
2.2. Financement des grands projets et évolution du profil de la dette extérieure	7
2.3. Variation du coût et des risques de la dette publique extérieure depuis la mise en œuvre des grands projets	9
Section 3 : Réalisation des grands projets	11
3.1. Complexe industrialo-portuaire de Kribi	14
3.2. Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar.....	14
3.3. Barrage Hydroélectrique de Memve'ele	15
3.4. Barrage de Mekin	15
3.5. Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala.....	15
3.6. Barrage Hydroélectrique de BINI À WARAK.....	15
3.7. Barrage hydroélectrique de Nachtigal-Amont.....	15
3.8. Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et ses Environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS).....	16
3.9. Construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimale	16
3.10. Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase2)	16
3.11. Programme gouvernemental des logements sociaux	16
3.12. Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance (PLANUT).....	17
Section 4 : Bilan Economique des grands projets	19
4.1. Contribution des grands projets à la croissance et au développement sur le moyen terme	19
4.2 Répercussions de la COVID-19 sur la mise en œuvre des Grands Projets.....	21
Section 5 : Prise en compte des grands projets dans la Loi de Finances 2022.....	22
Section 6 : Perspectives de développement des grands projets.....	23
6.1. Portefeuille des grandes initiatives de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030	23
6.2. Difficultés/Limites rencontrées dans la réalisation des grands projets de 1 ^{ère} génération.....	25
6.3. Solutions proposées aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets	25

INTRODUCTION

La Loi de Finances a pour principal cadre d'exécution la Stratégie Nationale de Développement (SND30). Elle arrête entre autres le budget de l'Etat pour chaque exercice budgétaire. De nombreux documents explicatifs et détaillés lui sont annexés, notamment celui relatif à l'« **Evolution des Grands Projets d'Investissement** », introduit par les lois du 11 juillet 2018 dont celle portant Code de Transparence et de Bonne Gouvernance dans la Gestion des Finances Publiques ; et celle portant Régime Financier de l'Etat et des Autres Entités Publiques (Article 15, Alinéa 1).

L'annexe dédiée à l'*Evolution des Grands Projets d'Investissement* a pour objet, d'une part de mettre à la disposition des parlementaires des informations exhaustives sur l'exécution des grands projets, et d'autre part d'apporter des détails de prévisions budgétaires réservées aux grands projets dans le projet de Loi de Finances 2022.

Le présent document est structuré en six sections :

- ❖ *La première présente de manière synthétique l'intérêt économique des grands projets dans l'agenda de développement du Cameroun ;*
- ❖ *La deuxième aborde l'impact des grands projets sur la dette publique avec les risques de refinancement ;*
- ❖ *La troisième passe en revue les grands projets en cours d'exécution ;*
- ❖ *La quatrième analyse le bilan économique et budgétaire des grands projets déjà réalisés avec un arrêt sur l'incidence que la pandémie COVID-19 a eue sur les projets en cours d'exécution ;*
- ❖ *La cinquième présente la prise en compte des grands projets dans la Loi de Finances 2022 ;*
- ❖ *La sixième annonce les perspectives de développement des grands projets dans le cadre de la marche vers l'émergence du Cameroun.*

Section I : Généralités sur les grands projets

I.1. Définition et caractéristiques des grands projets

I.1.1. Définition

Le concept de développement qu'est le « grand projet » date de la 2^{ème} moitié du XX^e siècle. Son imprégnation par les pays africains a commencé au début du XXI^e siècle. Au Cameroun, le concept a été introduit dans le choix des projets prioritaires devant permettre de relancer et de soutenir la croissance ; ainsi que de contribuer à la réalisation de la Vision de développement à l'horizon 2035, impulsée par **le Président de la République, Chef de l'Etat**.

Pour le « *Programme d'examen des dépenses publiques et d'évaluation de la responsabilité financière* » (PEFA), **le grand projet est celui dont « le coût d'investissement total représente au moins 1 % du montant total des dépenses budgétaires annuelles du pays », en plus de « compter parmi les dix projets les plus importants (sur la base du coût d'investissement total) de chacune des cinq plus grandes entités de l'administration centrale, évaluées sur la base de leurs dépenses d'investissement »**¹.

Au-delà de cette définition, le grand projet est compris en contexte camerounais comme :

- 01. Sur le plan stratégique et programmatique**, une action majeure ou un ensemble intégré d'actions majeures de développement auxquelles sont assignés des objectifs à moyen et long termes dans le cadre de la mise en œuvre de la Vision 2035.
- 02. Sur le plan technique**, un objet physique et complexe de grande envergure (autoroute, barrage, voie ferrée, etc.), conçu et réalisé pour atteindre des objectifs ou des cibles sectoriels spécifiques.
- 03. Sur le plan opérationnel**, une action de développement dont la réalisation appelle des ressources importantes, en vue d'atteindre des objectifs macro-économiques et/ou sociaux d'amélioration des conditions de vie des populations à l'échelle du pays entier. Aussi, son opérationnalisation nécessite des parties prenantes aussi bien de natures diverses (techniques, institutionnelles, privées, nationales, etc.) que d'un nombre important.

¹ Cadre d'évaluation de la gestion des finances publiques, Février 2016, pp 38-39.

I.1.2. Caractéristiques

Le tableau ci-après donne les critères de caractérisation d'un grand projet.

Tableau I : Caractéristiques d'un grand projet d'investissement public

FOYERS DE CARACTERISTIQUES		DESCRIPTION ET SPECIFICATIONS
1.	La cohérence stratégique du grand projet	Le grand projet est cohérent avec la Stratégie Nationale, les Stratégies Sectorielles, et les Programmes Sectoriels.
2.	L'effet multiplicateur/d'entraînement du grand projet	Le grand projet une fois fonctionnel, dote le milieu d'une structure macroéconomique, laquelle a un effet multiplicateur sur l'économie, par la diversification, la création, et l'amplification des activités de production, et donc du développement de cette production elle-même.
3.	Le périmètre intersectoriel du grand projet	Le grand projet, ▪ de par le périmètre et la force de son impact, optimise l'opérationnalité d'un ou de plusieurs autres projets au sein de ce périmètre ; ▪ pendant son exécution ou dès sa mise en service, peut faire naître d'autres projets, lesquels, sur le double plan fonctionnel (objectifs) et opérationnel, lui sont directement ou indirectement connexes.
4.	Le potentiel de création et d'induction d'emplois du grand projet	Le grand projet, ▪ pendant sa réalisation, permet la création de nombreux emplois directs et indirects ; ▪ une fois fonctionnel, génère des emplois induits par les activités économiques se développant autour de lui.
5.	La force et la pérennité de l'impact du grand projet	Le grand projet par ses effets directs et indirects, ▪ amène des changements significatifs et durables sur la qualité de la vie des populations ; ▪ produit des changements significatifs, durables et croissants sur les indicateurs macroéconomiques et, ce pendant sa durée de vie.
6.	L'envergure et la complexité du grand projet	Le grand projet ▪ a un coût plancher d'au moins 1 % du montant total des dépenses budgétaires annuelles du pays, en plus de compter parmi les dix projets les plus importants (sur la base du coût d'investissement total) de chacune des cinq plus grandes entités de l'administration centrale, évaluées sur la base de leurs dépenses d'investissement ; ▪ nécessite pour sa réalisation, une libération de larges espaces fonciers ; ▪ nécessite, pour sa réalisation, des set-up spécifiques : une participation pluri-disciplinaire ; la coordination des acteurs (institutionnels et techniques, nationaux et étrangers) ; ▪ nécessite un montage ou une structuration spécifique : en fonction des modes (MOP, PPP et investisseur exclusivement privé) de réalisation, les set-up financiers pour cette réalisation appellent à des montages complexes, reposés sur le prêt (concessionnel, non concessionnel, crédit acheteur, etc.) auprès des partenaires bilatéraux et/ou multilatéraux.
7.	L'innovation technologique qu'implique et suppose le grand projet	Le grand projet ▪ requiert, pour sa réalisation, une technologie de grande échelle et une expertise technique de haut niveau, le plus souvent venues de l'extérieur ; ▪ implique une démarche volontariste d'appropriation de technologie nouvelle et sophistiquée par les nationaux.

I.2. Portée et intérêt économiques des grands projets

01. Les grands projets au Cameroun s'insèrent dans des programmes d'investissement² et un plan global de développement³ socioéconomiques. Ils obéissent par conséquent à des finalités économique (structuration et accélération de la croissance) et sociale (amélioration des conditions de vie des populations).

02. Les grands projets au Cameroun sont non seulement des projets d'intérêt économique national, mais aussi permettent la création de nouveaux instruments de production et/ou de

² Entendons ici un ensemble coordonné de projets s'étendant dans l'espace et dans le temps (génération de projets), en vue, pour le Cameroun, de réaliser des objectifs spécifiques/sectoriels de développement.

³ Le plan de développement quant à lui comprend un ensemble de programmes d'investissement, pour viser des objectifs de développement au niveau macro-économique, c'est-à-dire à l'échelle du pays tout entier.

transformation (grandes exploitations agropastorales, unité de transformation, etc.), la construction d'ouvrages nouveaux permettant le développement et la diversification de la production (centrales hydroélectriques), ainsi que la construction de nouvelles infrastructures de transport (ports, autoroutes, etc.).

03. Les grands projets offrent plusieurs effets bénéfiques, parmi lesquels :

- la rentabilité financière, du fait des revenus (directs et indirects/induits) que ces grands projets sont appelés à générer une fois fonctionnels ;
- la création ou l'économie d'emplois de ces grands projets : emplois directs et ceux induits, tel que présenté plus haut dans le tableau des caractéristiques des grands projets ;
- l'effet de ces grands projets sur la balance commerciale,
 - par le gain en devises (étrangères), ce du fait de l'accroissement des exportations (production agricole, pastorale, minière, etc. ; produits de la transformation locale, etc.) rendue possible par la levée des contraintes (accès à l'énergie électrique, facilités de transport, etc.), grâce aux grands projets réalisés et fonctionnels ;
 - par la réduction des importations, les grands projets réalisés et fonctionnels permettent la production locale des biens et équipements jusque-là importés.
- l'amélioration de la compétitivité des entreprises nationales, principalement par la réduction des coûts de facteurs (transport, eau, énergie, télécommunication, etc.) pour les PME locales.
- le soutien direct à la production, par leur contribution à la diversification de l'économie (développement des secteurs primaire, secondaire, et tertiaire).

Dans l'optique d'amplifier la portée et l'intérêt économiques des grands projets, une nouvelle approche systémique est développée depuis quelques temps, visant à déplacer la cartographie sectorielle classique des grands projets pour une intégration de plusieurs secteurs dans un seul grand projet. Il s'agit de la notion d'écosystème de développement ou de production. Dans cette perspective, un écosystème de production est un ensemble constitué de plusieurs grands projets relevant de différents secteurs, mis en cohérence stratégique et en convergence d'objectifs sur la base de leurs contributions critiques et plus ou moins encadrées au développement de la production. Vu sous cet angle, un écosystème de production est appelé à constituer une unité de base du développement, au sein de laquelle un ou deux grands projets (ex. Barrage hydroélectrique + route + hyper-extensions agricoles + grand projet de production halieutique ou d'aquaculture) auront le rôle structurant de l'ensemble de l'écosystème.

1.3. Historique des dépenses d'investissement public et prise en charge des grands projets dans le budget de l'Etat

1.3.1. Investissement public dans le budget de l'Etat

Depuis le début de la mise en œuvre du DSCE en 2010, les dépenses d'Investissement Public ont occupé une place de plus en plus importante dans le Budget de l'Etat. Elles ont connu une augmentation de près de 10 points sur la période 2010-2018. L'engagement du Gouvernement est resté constant pour relever progressivement la part des dépenses publiques consacrées à l'investissement. Toutefois, à partir de 2018, dans le contexte du programme économique et financier avec le FMI, le règlement de la dette publique tant intérieure qu'extérieure a occupé plus de place dans la marge de manœuvre disponible, avec un léger ralentissement de l'investissement public.

Tableau 2 : Evolution de la part du BIP dans le Budget global

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fonctionnement (En milliards de FCFA)	1501,9	1520,2	1720,0	1964,0	2009,2	2159,9	1 981,1	2 059,4	2195,0	2451,0	2532,9	2335,6
Investissement (En milliards de FCFA)	618,0	680,0	792,2	957,0	1000	1150,0	1 525,8	1 586,9	1291,5	1478,0	1254,3	1352,0

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Service de la dette (En milliards de FCFA)	400,4	370,8	287,0	314,0	302,8	436,7	727,8	727,5	1027,0	1283,0	621,8	982,5
Dépenses totales (En milliards de FCFA)	2520,3	2571,0	2799,2	3235,0	3312,0	3746,6	4234,7	4373,8	4513,5	5212	4409,0	4670,1

Source : Lois de Finances 2010 à 2021

Graphique 1 : Evolution de la part des dépenses en capital dans le Budget de l'Etat sur 2010-2021



Source : Lois de Finances 2010 à 2021

I.3.2. Prise en charge des grands projets dans le Budget de l'Etat

Les dépenses d'investissement public ont été prioritairement affectées à la construction/réhabilitation des infrastructures, pour offrir de meilleures conditions pour un véritable essor des investissements privés.

Afin de trancher avec le saupoudrage de l'investissement public, l'un des objectifs de la Stratégie pour la Croissance et l'Emploi a préconisé l'affectation massive des ressources aux grands projets d'investissement public afin de marquer la volonté du Gouvernement de les réaliser et susciter l'intérêt des différents partenaires susceptibles d'accompagner leur mise en œuvre.

C'est ainsi qu'une lisibilité a été apportée à l'inscription des allocations pour des projets majeurs, en veillant à ce que celles-ci ne soient pas soumises aux contraintes du cadrage budgétaire, au même titre que les opérations de moindre importance. Ces ressources couvrent principalement le financement des travaux préparatoires, le désenclavement des sites devant accueillir les infrastructures, les indemnités des personnes affectées par le projet, ainsi que la prise en charge des taxes et droits de douane desquels les équipements importés liés aux grands projets sont généralement exonérés.

Les efforts de budgétisation des dépenses liées aux grands projets ont été continus depuis 2010. En effet, le volume des ressources internes consacrées à ces projets entre 2010 et 2021 se situe autour de 2 558 milliards de FCFA soit en moyenne 213,2 milliards par an sur la période avec un maximum de 375 milliards de FCFA en 2021. Cette dernière donnée traduit davantage la volonté du Gouvernement d'achever les grands projets de 1^{ère} génération.

Tableau 3 : Evolution des inscriptions budgétaires liées aux grands projets sur la période 2010-2020

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dépenses totales (milliards de FCFA)	223	202	200	214	205	161	181	139	143	290	225	375

Source : Budget d'Investissement Public 2010 à 2021

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Au-delà de ces efforts d'affectation des ressources aux grands projets, des problèmes pratiques de mobilisation des liquidités pour faire face aux dépenses sont à relever. D'une part, les enveloppes affectées en faveur des grands projets au titre des ressources internes s'avèrent souvent insuffisantes, en raison des exigences de cadrage, ouvrant la voie à un échelonnement préjudiciable aux paiements. D'autre part, le circuit d'engagement et de paiement des décomptes apparaît peu fluide, et soumet ces derniers aux aléas de trésorerie générale. Le MINEPAT procède par conséquent depuis quelques années au renforcement des capacités opérationnelles des unités de gestion des grands projets, notamment en termes de maîtrise de la programmation des dépenses.

Section 2 : Impact des grands projets sur la dette publique extérieure

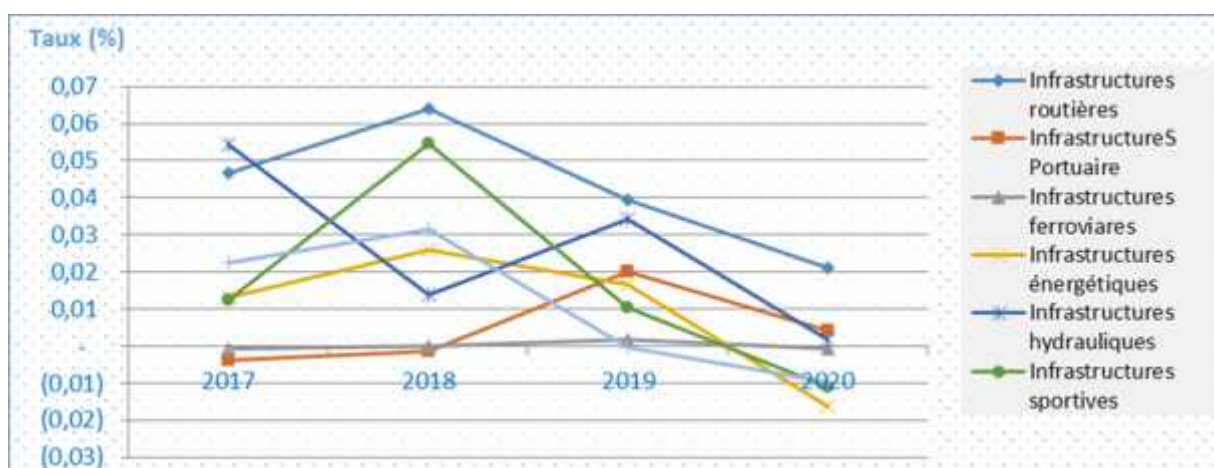
2.1. Dynamique de la dette publique extérieure de 2010 à 2020

Le renouvellement du parc infrastructurel du Cameroun dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et des TIC conformément à la stratégie de croissance du DSCE a sollicité des ressources massives et diverses pour son financement durant la période allant de 2010 à 2020. S'agissant spécifiquement de l'endettement extérieur, il est à souligner une mobilisation des ressources d'un montant global de FCFA 5 800 milliards dont notamment FCFA 1 717 pour les infrastructures routières, FCFA 1 497 pour les infrastructures énergétiques, FCFA 880 milliards pour les infrastructures hydrauliques, FCFA 725 milliards pour les infrastructures portuaires et FCFA 480 milliards pour les infrastructures des TIC.

Quant à l'encours de la dette publique résultant de ces engagements financiers, il est de l'ordre de FCFA 3 700 milliards soit 52% du stock de la dette publique extérieure en 2020 et est constitué à hauteur de 35% pour les routes, 19% pour les projets d'alimentation en eau potable et d'assainissement et 16% pour les projets énergétiques. Par ailleurs, la contribution des Grands Projets à l'évolution de l'encours de la dette extérieure de FCFA 3 941 milliards en 2016 à FCFA 6735 milliards en 2020 est respectivement de l'ordre 11%, 6% et 2% pour les secteurs des transports, de l'eau et de l'énergie. Il peut en être déduit un coût d'endettement élevé des prêts contractés pour le financement des infrastructures routières et hydrauliques en dépit de leur faible rentabilité financière.

De cette dynamique d'endettement, résulte un ratio dette/PIB de 45% en 2020, quoique inférieur à la norme communautaire de 70%, connaît une forte expansion en valeurs absolue et relative respectivement de FCFA 5 612 milliards et 499% entre 2010 et 2020. En ce qui concerne les ratios de liquidité relatifs au service de la dette publique, ces derniers ont connu des dépassements de leurs seuils respectifs de 20% et 30% pour le service de la dette/ recettes publiques et le service de la dette/ exportations. A ceci, il convient de rappeler le passage du risque de surendettement de la dette publique depuis 2017 de « **modéré** » à « **élevé** » ainsi que la notation de la dette souveraine du Cameroun de « **B** » par les agences de notation Standard and Poor's et Fitch Rating.

Graphique 2 : Contribution des Grands Projets à l'encours de la dette publique



Source : Caisse Autonome d'Amortissement et Comité National de la Dette Publique

2.2. Financement des grands projets et évolution du profil de la dette extérieure

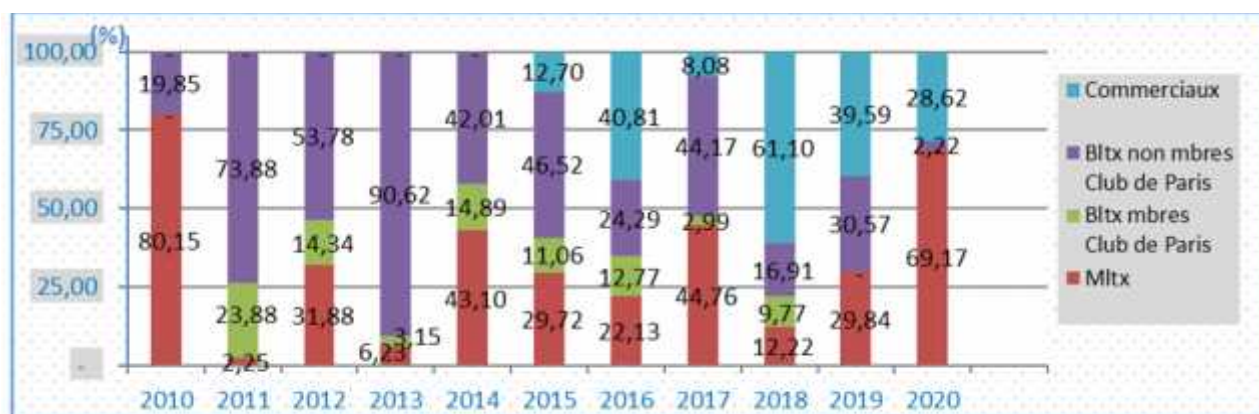
Dans la perspective de financer son vaste programme d'investissement public, le Gouvernement camerounais a élaboré un Document Partenariat Pays à travers lequel la coopération avec les partenaires financiers s'est élargie et a porté ses engagements financiers à FCFA 2 363 milliards

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

dont FCFA 1 820 milliards pour les créanciers multilatéraux et FCFA 543 milliards pour les bilatéraux du Club de Paris.

Par ailleurs, les besoins financiers croissants des Grands Projets d'investissement public ont entraîné une orientation de la coopération bilatérale vers les Etats non membres du Club de Paris pour lesquels les engagements financiers s'élèvent à date à FCFA 2 620 milliards dont FCFA 2 500 milliards pour ceux contractés auprès de la Chine. De même, suite à l'assèchement des ressources financières des partenaires bilatéraux, la dynamique d'endettement a été marquée par un recours accru aux financements provenant des banques commerciales à partir de 2015. Les engagements financiers contractés auprès de celles-ci s'élèvent à date à environ FCFA 799 milliards.

A l'analyse, les créanciers de la dette extérieure tendent à s'éloigner des prêteurs multilatéraux traditionnels pour se tourner vers les bailleurs de fonds non membre du Club de Paris et les banques commerciales.



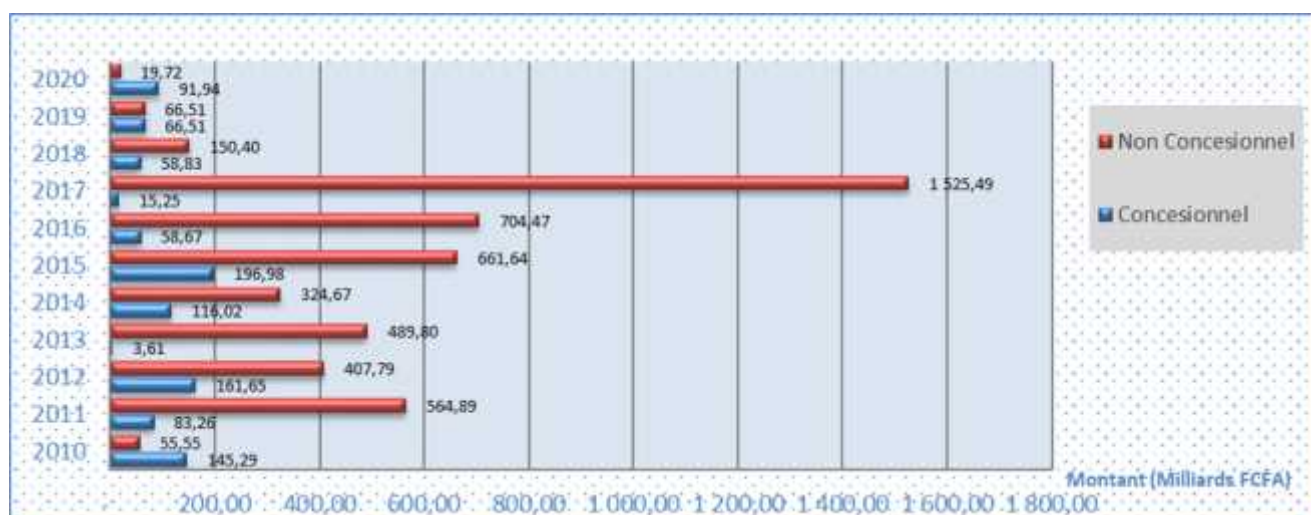
Graphique 3 : Evolution de la structure de la dette extérieure par créanciers

Source : Caisse Autonome d'Amortissement et Comité National de la Dette Publique

En effet, la part de la dette multilatérale est passée de 80% en 2010 à 29% en 2019 tandis que celles des dettes bilatérales hors club de Paris et commerciales sont respectivement passées de 19% et 0% en 2010 à 30% et 39% en 2019. Suite à la contraction grandissante de ces nouveaux prêts généralement non concessionnels, il en a résulté un réhaussement significatif des prêts non concessionnels qui se sont situés à plus de FCFA 1 400 milliards en 2017.

Cependant, cette forte évolution a chuté à partir de 2018 suite aux contraintes d'endettement du Programme Economique et Financier du FMI approuvé par le Cameroun en 2017. Lesdites contraintes fixant un plafond de nouveaux engagements financiers de FCFA 1 950 milliards de 2018 à 2020 dont FCFA 900 milliards pour les prêts concessionnels et FCFA 1 050 milliards pour les prêts non concessionnels.

Graphique 4 : Evolution de la concessionnalité des prêts extérieurs



Source : Caisse Autonome d'Amortissement et Comité National de la Dette Publique

2.3. Variation du coût et des risques de la dette publique extérieure depuis la mise en œuvre des grands projets

Eu égard à la composition évolutive de la dette publique extérieure par des prêts privés et bilatéraux hors club de Paris, les risques de surendettement de ladite dette ont significativement évolué entre 2010 et 2020. En effet, ces prêts non traditionnels sont principalement caractérisés par des taux d'intérêt élevés et des échéances de remboursement plus courtes. Ceci étant, il est loisible de mettre en exergue durant la période sous revue : i) **l'augmentation du taux d'intérêt moyen pondéré** et ii) **l'évolution du risque de refinancement**.

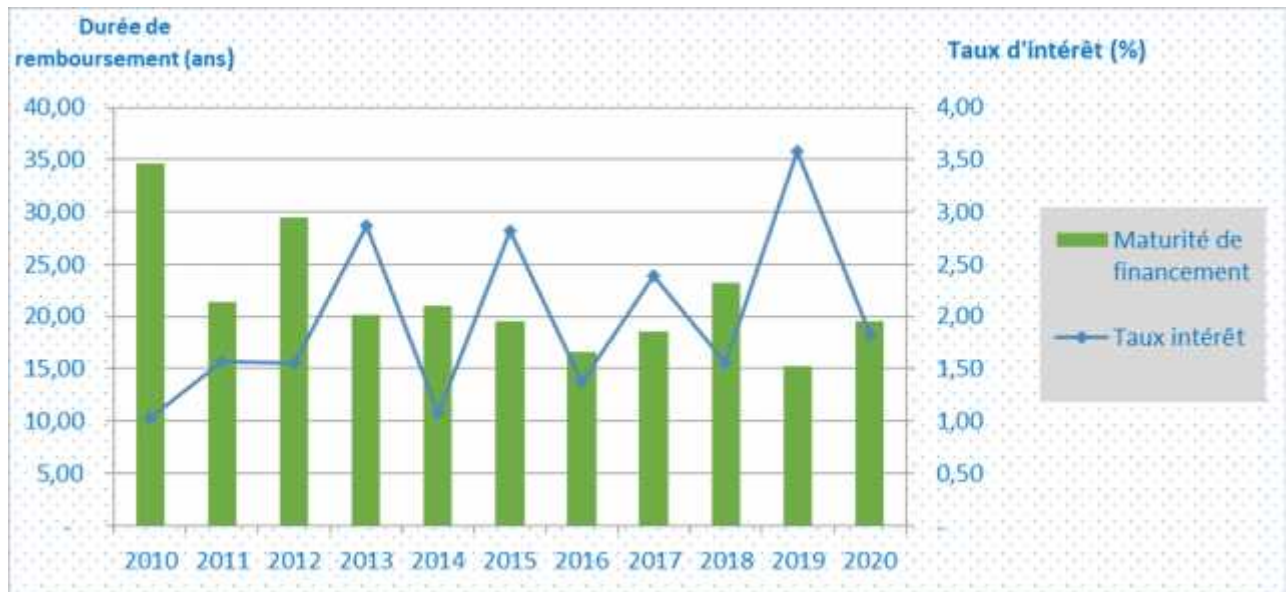
S'agissant du taux d'intérêt moyen pondéré, son augmentation est notamment due à des prêts à taux d'intérêt élevés contractés pour des projets à l'instar des *ouvrages d'évacuation de l'énergie de Memve'ele, la construction du stade de Japoma et la construction de 10 000 logements sociaux* pour des taux d'intérêt respectifs de 5,2%, 5,5% et 4,9%.

Cette situation est à l'origine de la hausse des charges d'intérêt et du coût moyen de la dette au cours des années 2013, 2015 et 2019 avec des taux d'intérêt moyen pondérés respectifs de 2,86% ; 2,81% et 3,58%.

En ce qui concerne le risque de refinancement, les échéances plus courtes de la dette ont créé une concentration de remboursements de prêts arrivant à échéance et partant des difficultés à aisément assurer le remboursement du service de la dette extérieure. En effet, la maturité moyenne de financement des prêts a connu une baisse significative en passant de 34 ans, 19 ans et 15 ans respectivement en 2010, 2015 et 2019 suite à la réduction des prêts concessionnels à l'instar de ceux du guichet FAD de la BAD dont la maturité de financement est de 40ans.

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Graphique 5 : Evolution du coût et des risques de la dette publique



Source : Caisse Autonome d'Amortissement

Section 3 : Réalisation des grands projets

Dans le cadre de la mise en œuvre des grands projets, le Gouvernement a déjà réalisé un ensemble d'infrastructures majeures, présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4 : Grands projets de 1^{ère} génération achevés

N°	Intitulé	Illustration
1	Centrale Hydroélectrique de Memve'ele (capacité installée : 211 Mw) →	
2		← Centrale Hydroélectrique de Mekin (capacité installée 15 Mw)
3	Barrage réservoir de Lom Pangar (capacité de retenue d'eau de 6 milliards de m ³) →	

N°	Intitulé	Illustration
4		 ← Centrale à gaz de Kribi (capacité de production de 216 Mw)
5	Deuxième pont sur le Wouri (pont routier à six voies et un pont ferroviaire à deux voies) →	
6		← Complexe Industriel Portuaire de Kribi (phase I) (quatre terminaux capables d'accueillir des navires de 100 000 tonnes, et des quais d'accostage pouvant accueillir des navires de 15 mètres de tirant d'eau)
7	Entrée Ouest de Douala (route 2 x 2 voies de 13 Km allant de Bonassama à Bekoko) →	

N°	Intitulé	Illustration
8		Entrée Est de Douala-Phase I  (route de 10 km allant du carrefour des fleurs vers le pont sur la Dibamba)
9		Centrale thermique de Dibamba  (capacité de production 86 Mw)
10	Réseau routier supplémentaire bitumé depuis 2010 (2 616 Km) 	
11		Construction de nouveaux logements sociaux depuis 2010 (5 000) 

N°	Intitulé	Illustration
12	Déploiement fibre optique autour du périmètre national et dans l'hinterland (Plus 18 000 Km) 	

En plus de ces grands projets achevés malgré les retards de calendrier, d'autres sont en cours de réalisation. Les points suivants présentent de manière synthétique les avancées enregistrées dans la mise en œuvre des grands projets en cours.

3.1. Complexe industrialo-portuaire de Kribi

Avec la signature du contrat de concession d'une durée de vingt ans entre le Gouvernement et le Consortium composé de Bolloré Africa Logistics, CMA CGM et China Harbour Engineering Company, le port est effectivement entré en exploitation, avec l'accueil de plusieurs bateaux et porte-conteneurs. Débuté en mars 2018, le trafic enregistré à ce jour équivaut à 200 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds), dont 15% pour le trafic domestique (import/export) et 85% pour les transbordements.

Des aménagements complémentaires permettant d'optimiser l'exploitation du port ont été engagés, à savoir : (i) la construction d'une ligne électrique de 30 Kv dont les travaux sont achevés ; (ii) l'alimentation en eau potable du Port Autonome de Kribi (PAK) dont les travaux sont à 44% ; (iii) les travaux de l'autoroute Kribi—Lolabé, déjà exécutés à 93% ; (iv) les travaux d'extension de la plateforme portuaire (prolongement de la digue de protection de 675 m ; extension du terminal à conteneur de 700 m ; et aménagement d'une zone d'entrepôt de 3 ha) sont exécutés à 33% .

3.2. Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar

En ce qui concerne la construction du barrage réservoir, les travaux sont achevés et ont été réceptionnés depuis 2016. Le Barrage de Lom Pangar assure effectivement la régularisation du débit de la Sanaga en période d'étiage, en augmentant le débit garanti disponible des installations hydroélectriques existantes en aval (Songloulou et Édéa), ainsi que celles futures (Nachtigal-Amont, Grand-Eweng, etc.). Depuis sa mise en service, le barrage a induit une augmentation mécanique de 120 Mw de production pour les centrales existantes, et génère environ 15 milliards FCFA de droit d'eau par an, dont 65% iront au service de la dette.

Pour ce qui est de l'usine de pied, le taux d'avancement global du chantier est estimé à 49%, consistant à l'installation du chantier et aux travaux de fondation. La mise en service de l'ouvrage est prévue en 2023.

Quant à la construction de la ligne 90 KV Lom Pangar-Bertoua et du poste de Bertoua, le taux d'avancement global du chantier est estimé à 52%, consistant à l'ouverture du corridor de 70 km sur 105 km, au dessouchage, décapage, nivellement et ouverture des fouilles pour la construction de la barrière. La mise en service des ouvrages est prévue en 2023.

3.3. Barrage Hydroélectrique de Memve'ele

L'aménagement hydroélectrique de Memve'ele comprend : (i) un barrage au fil de l'eau et une centrale de production de 211 Mw ; (ii) Une voie d'accès de 93,5 Km ; (iii) et les ouvrages d'évacuation d'énergie sur 320 Km (ligne 225 Kv Nyabizane—Ebolowa—Mbalmayo—Yaoundé, et postes de transformation HT/MT à Ebolowa et à Yaoundé).

En ce qui concerne la construction du barrage et de l'usine de production, les travaux commencés en janvier 2013, se sont achevés en juin 2017.

Pour ce qui est de la composante voie d'accès, le bitumage de la route Meyo-Centre—Nyabizane (93,5 Km) est achevé et la route ouverte à la circulation.

Pour les ouvrages d'évacuation d'énergie, les travaux sont globalement à 91% et devraient s'achevés en avril 2022.

A date, la centrale injecte déjà en moyenne **95 Mw** dans le réseau interconnecté sud. Des concertations sont en cours entre les acteurs du secteur pour définir les éléments de tarification et d'affectation des recettes issues de la vente de l'électricité.

3.4. Barrage de Mekin

La réception provisoire des travaux de construction du barrage de Mekin d'une capacité de 15 Mw **a eu lieu en novembre 2016**. La réception définitive est suspendue à l'achèvement des travaux du Projet de Renforcement et d'Extension des réseaux Electriques de Transport et de Distribution (PRERETD) ainsi qu'à la réhabilitation de la petite section Mekin-Mbalmayo du réseau ENEO. Par ailleurs, des tests ont permis de constater que certaines infrastructures locales sont noyées lorsque le barrage est rempli à sa pleine capacité.

3.5. Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala

Ce projet consiste en la construction de 196 Km d'autoroute entre Douala et Yaoundé, et de 60 Km de voies de rétablissement. A date, l'état d'avancement de la première phase est de 98% et les travaux sont prévus s'achever en 2022. Les travaux de bitumage sont achevés sur les 40 premiers kilomètres. Il reste à réaliser les travaux de signalisation et de protection des talus. Entre le PK40 et le PK60 en partant de Yaoundé, les travaux se poursuivent. Par ailleurs, les études visant la fonctionnalité de cette 1^{ère} section de l'autoroute sont en cours (raccordement du PK0 à Nkolbisson d'une part, et du PK60 à la RN3 d'autre part).

La deuxième phase de ce projet est prévue en Partenariat Public-Privé : l'étude d'Avant-Projet Sommaire est achevée, et à l'issue d'un Appel Public International à Manifestation d'Intérêt, une liste restreinte d'entreprises a été arrêtée pour la suite de la procédure.

3.6. Barrage Hydroélectrique de BINI À WARAK

Le projet consiste en la réalisation d'un barrage sur le fleuve Bini dans l'Adamaoua, d'une centrale de production d'électricité de 75 Mw, d'une ligne d'évacuation d'énergie sur 45,1 Km et des voies d'accès à la zone du projet. L'ensemble des études détaillées ont été validées. Le taux global d'avancement des travaux est de 9% avec une livraison attendue à l'horizon 2024.

3.7. Barrage hydroélectrique de Nachtigal-Amont

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Nachtigal d'une capacité de 420 Mw comprend : (i) un barrage au fil de l'eau ; (ii) une usine de production d'électricité ; (iii) et une ligne de transport d'énergie de 225 Kv, d'une longueur de 50 Km, pour acheminer l'électricité jusqu'au poste d'arrivée à Nyom 2 à l'entrée nord de Yaoundé.

A date, les travaux en rivière sont achevés avec la fermeture du premier batardeau de la rive gauche de la Sanaga. La construction et l'équipement de la cité d'exploitation est à 81%. Les travaux de construction de la future ligne de transport de 225 Kv sont en cours (99,8%), avec notamment la réalisation des fondations des pylônes. La construction des ouvrages définitifs du barrage a débuté avec le coulage du premier béton hydraulique. La mise en service de l'ouvrage est prévue pour 2024.

3.8. Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et ses Environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS)

Le Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et ses environs à partir de la Sanaga comprend : (i) une station de prise d'eau d'une capacité de 315 000 m³/j ; (ii) une station de traitement d'eau brute à Batchenga ; (iii) un poste de transformation électrique 90/30 Kv à Nkometou III ; (iv) et la pose de conduites d'eau sur 64 Km entre Nachtigal et Yaoundé. Le taux global de réalisation du projet est de 81,5% et les travaux devraient s'achever en décembre 2022.

3.9. Construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen

Le projet vise la construction de 23,6 Km d'autoroute en 2*3 voies dont 11,3 Km sur la première section dite rase campagne (Ahala—Carrefour Meyo—Carrefour Nsimalen) pour un coût d'environ 196 milliards F.CFA ; et 12,3 Km sur la seconde section dite urbaine (Raccordement avec la section rase campagne à Ahala—Nsam—Trois statues—Mess des officiers—Poste Centrale—Carrefour Warda—Carrefour Sous-Préfecture Tsinga) pour un coût total estimé à 276 milliards F.CFA.

En ce qui concerne la section rase campagne, le taux d'avancement des travaux à date est de 95%.

3.10. Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase2)

Les travaux de base de l'entrée Est sont achevés. Toutefois, des travaux complémentaires, rendus nécessaires (facilitation de l'accès à la ville de Douala et au stade de Japoma) sont en cours pour prolonger les aménagements jusqu'au pont sur la Dibamba (PK10+400 au PK19+300).

A date, le taux d'avancement des travaux est de 9%. Les principales avancées portent sur l'installation du chantier, le nettoyage, les terrassements, la sécurisation des talus, le remplacement des ouvrages hydrauliques et l'élargissement de l'emprise.

Un contrat commercial a été signé avec l'entreprise Canada Commercial Company et un accord de prêt d'environ 89 milliards de FCFA a été ratifié le 11 août 2021 pour le financement du projet.

3.11. Programme gouvernemental des logements sociaux

Le programme de construction des logements sociaux comprend : la construction de 1 675 logements à Yaoundé/Olembé et à Douala/ Mbanga-Bakoko pour un coût de 77 milliards FCFA ; la construction de 1 520 logements sociaux avec la coopération chinoise pour un coût de 40 milliards FCFA ; la construction de 10 000 logements sociaux et équipements socio-culturels par la firme multi nationale PIZAROTTI, dont 1 000 en phase pilote pour un coût de 113 milliards FCFA ; et la construction de 800 logements dans le cadre du Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance pour un coût de 50 milliards FCFA (Banque Atlantique).

En ce qui concerne la construction de 1 675 logements sociaux à Yaoundé et Douala, le taux d'exécution global des travaux est de 78% en l'occurrence : 80 logements achevés et réceptionnés et 120 logements en cours d'achèvement à Olembé/Yaoundé ainsi que 420 logements achevés et réceptionnés à Mbanga-Bakoko/Douala.

Quant à la construction de 1 520 logements avec la Chine, les travaux sont achevés, tant à Yaoundé qu'à Douala.

S'agissant de la construction de 10 000 logements sociaux et équipements socio-culturels par la firme multi nationale PIZAROTTI, le taux d'avancement global des travaux est de 11%.

Pour les logements du Plan d'urgence, le taux global d'avancement se situe à 68%.

3.12. Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance (PLANUT)

Le PLANUT est un programme spécifique qui vise à rattraper un écart de croissance de 0,5 point constaté sur la période 2010-2012. Sept volets sont concernés à savoir : l'agriculture et l'élevage, l'urbanisme et l'habitat, l'eau, la santé, l'énergie, les routes, et la sécurité.

Pour le volet élevage, l'ensemble des projets prévus sont achevés et mis en service sur tous les sites. Il s'agit de : la construction, l'équipement et l'installation d'entrepôts frigorifiques à Ngaoundéré, Yaoundé, Ebolowa et Kribi ; et l'acquisition de huit camions frigorifiques pour améliorer le transport des viandes. Le processus de préparation de la deuxième phase de ce volet a démarré et devrait permettre la construction d'un abattoir d'une capacité de 150 têtes par jour et d'une conserverie à Maroua ; la construction, l'équipement et la mise en service d'un centre de production de la semence animale et de trois centres de relais à Louguéré, Dogba et Jakiri ; l'acquisition de 02 bateaux chalutiers au profit de la Mission de Développement de la Pêche artisanale à Douala ; la construction, l'équipement et la mise en service de trois (03) fermes porcines à Kounden, Bali et Kaélé.

Dans le volet agriculture, les études techniques et architecturales relatives au projet de construction et d'équipement d'un complexe de stockage et de conditionnement de 5 000 tonnes de semences de maïs dans la localité de Batchenga sont en cours. Il en est de même des études afférentes à la construction de six (06) grands marchés de ravitaillement dans les localités de Ngong, Mamfé, Dibombari, Gasawa, Obala et Foubot. Par ailleurs, des investissements importants continuent d'être effectués en direction des agro-industries soutenues dans le cadre du PLANUT, à savoir la SEMRY, l'UNVDA, la CDC et la SODECAO, qui ont été dotés d'engrais, des produits phytosanitaires et des engins de génie civil.

Concernant l'aménagement du territoire, 90 433 hectares de périmètres hydro-agricoles sur 120 000 ont déjà été identifiés. Les travaux en cours d'exécution qui portent sur une superficie de 12 346 hectares dans la Région de l'Extrême-Nord se poursuivent. S'agissant de la construction et de l'aménagement des ouvrages de retenue d'eau, les entreprises en charge des travaux sont mobilisées sur les sites concernés dans la Région de l'Extrême-Nord. Relativement à la création des agropoles, les marchés de fourniture d'intrants et d'équipements pour l'agropole de production de maïs de Nyamboya ont été entièrement exécutés. Ces apports devront permettre d'accroître les capacités de production de cet agropole à 6 000 tonnes de maïs par an. Pour les agropoles de production de

viande bovine de Meïganga et Banyo, les travaux se poursuivent. Ils visent à terme une production cumulée de 11 950 têtes de bétail par an.

En ce qui concerne l'aménagement urbain, les travaux de réhabilitation légère des voiries sont réalisés depuis 2018 dans les villes de Yaoundé et Douala au titre de la phase I pour un linéaire total de 32,4 Km. S'agissant de la phase II qui porte sur les réhabilitations lourdes, 16 marchés ont été signés pour la réalisation d'un linéaire total de 73,3 Km, dont 37,1 Km à Yaoundé et 36,2 Km à Douala. Le taux moyen d'exécution de cette seconde phase est de 80%.

Pour ce qui est du volet habitat, le programme de construction de 800 logements et équipements sociaux associés a pris corps sur l'ensemble des sites. A ce jour, les travaux sont achevés à Maroua, à Garoua, à Bafoussam, à Ebolowa, à Bertoua et à Ngaoundéré. Il ne reste que les chantiers de Buea (62%) et Bamenda (20%), qui sont toujours à l'arrêt en raison du contexte sécuritaire qui prévaut dans ces Régions.

Concernant le secteur de l'eau, 898 forages sur les 900 prévus dans les Régions autres que le Nord-Ouest sont fonctionnels, ainsi que les 19 mini adductions d'eau potable de la Région du Nord-Ouest. Pour ce qui est de la construction de 1 057 forages dans les trois Régions septentrionales, 621 sont construits et fonctionnels.

Dans le secteur de la santé, dans sa composante « réhabilitation de l'infrastructure et relèvement des plateaux techniques », les travaux de mise à niveau des hôpitaux généraux de Yaoundé et de Douala sont achevés, tandis que ceux du Centre Hospitalier Universitaire de Yaoundé sont exécutés à plus de 68%. En ce qui concerne la composante « construction et équipement de 08 Centres Hospitaliers Régionaux (CHR) », les travaux de construction sont en cours sur tous les sites et le niveau de réalisation estimé, en moyenne, à 63%.

Pour ce qui est de la composante sécuritaire, les infrastructures suivantes ont été entièrement construites : 36 postes de Gendarmerie sur les 46 attendus, 14 postes frontières de Police sur les 14 attendus et 06 hôtels de Police sur les 12 attendus.

Dans le volet routier, huit contrats de travaux sont en cours d'exécution sur les tronçons de la tranche ferme, soit 570 Km sur 677 Km. Le niveau moyen de réalisation est de 46%. Les travaux connaissent d'importantes difficultés dues au manque de crédits budgétaires.

Section 4 : Bilan Economique des grands projets

4.1. Contribution des grands projets à la croissance et au développement sur le moyen terme

La mise en œuvre du DSCE a permis d'atteindre les objectifs sectoriels ci-dessous :

ROUTES

Cible : 3 500 KM

Réalisation : 2 616 KM



FIBRE OPTIQUE

Cible : 20 000 KM

Réalisation : 18 000 KM



ENERGIE

Cible : 3 000 Mw

Réalisation : 1 650 Mw



LOGEMENTS SOCIAUX

Cible : 10 000

Réalisation : 5 000



CHEMIN DE FER

Cible : 1 000 KM

Réalisation : 0 KM



EAU POTABLE

Cible : 1 350 000 m³/jour

Réalisation : 731 000 m³/jour



PORTS

Réalisation : Port en Eau Profonde de Kribi



Figure 1 : Objectifs et réalisation du DSCE

Dans l'ensemble et malgré les retards de calendrier, l'évaluation de la contribution économique des grands projets est très positive.

Dans le domaine des infrastructures de transport, (i) la façade maritime du Cameroun a été améliorée avec la mise en service d'un deuxième espace portuaire à Kribi avec l'un des meilleurs tirants d'eau du Golfe de Guinée ; (ii) Les accès Est et Ouest de la ville de Douala ont été élargis et un second pont a été ouvert sur le fleuve Wouri permettant de fluidifier le trafic de traversées de la capitale économique d'une rive à l'autre. Toutefois des aménagements complémentaires, rendus nécessaires à l'entrée Est, sont en cours pour prolonger l'accès jusqu'au pont sur la Dibamba. L'absence d'une voie de contournement pendant ces travaux ralentit énormément le trafic à ce niveau, mitigeant les avancées qui devenaient notoires ; (iii) plusieurs axes routiers majeurs ont été construits (2 616 Km) à l'instar de : Bamenda—Batibo—Numba—Bachuo Akakbé—Mamfé—Ekok ; Kumba—Mamfé ; Ndop—Kumbo ; Djoum—Mintom ; Ayos—Abong-Mbang—Bonis ; Meyo centre—Nyabizane—Memve'ele ; Tibati—Ngaoundéré—Mbéré—Nandéké—Garoua-Boulaï, etc.

Les infrastructures de transport ainsi réalisées, permettent d'offrir de meilleures voies de communication aux populations et aux entreprises. De nombreuses zones rurales ont été désenclavées et reliées aux zones urbaines, facilitant ainsi l'écoulement des produits agricoles. Sur certains axes qui se parcouraient en une journée de voyage, il est désormais possible de faire le trajet en 02 heures et être à destination en toute quiétude. Un regain de dynamisme est également noté au sein des populations qui étaient naguère découragées du fait des difficultés liées à l'écoulement de leur production agricole. Celles-ci peuvent désormais écouler leurs marchandises sur un marché plus vaste, du moment que plusieurs routes concernent l'ouverture sur nos pays voisins.

Dans le domaine des infrastructures énergétiques, (i) le barrage de Lom Pangar, avec une retenue de 6 milliards de m³ d'eau, ouvre la voie à la construction de nouvelles centrales sur le bassin de la Sanaga (Nachtigal-Amont, Grand-Eweng, etc.) et permet une augmentation mécanique de 120 Mw de production pour les centrales existantes. Les droits d'eau générés par cette régulation devraient se chiffrer à 15 Milliards par an ; (ii) plusieurs centrales de production ont également été construites (750 Mw) notamment : les centrales à gaz de Kribi et de la Dibamba ; les barrages hydroélectriques de Memve'ele et Mekin, etc.

D'après le rapport sur le progrès énergétique, publié le 22 mai 2019 par les Nations Unies, la Banque Mondiale, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) et l'Agence Internationale pour les Énergies Renouvelables (IRENA), le taux d'accès à l'électricité est d'environ 60% au Cameroun. Ce taux atteint les 90% en milieu urbain et à peine 20% en milieu rural. En tout état de cause, les populations urbaines ont pu noter la réduction des délestages et l'amélioration de la qualité de l'énergie qui leur est fournie. Le Gouvernement est entrain de réhabiliter l'ensemble du réseau de transport Haute Tension, à partir des postes de production jusqu'aux principales villes du pays. Les réseaux de distribution Moyenne et Basse Tensions sont également entrain de connaître un renouvellement général dans les grandes villes. Ledit renouvellement est la cause de quelques interruptions récentes de la fourniture ; néanmoins c'est dans l'intérêt de tous. Par ailleurs, la réalisation des grands projets hydroélectriques a notamment permis le développement florissant d'activités socioéconomiques connexes telles la pêche, l'élevage et le petit commerce général.

Dans le domaine des infrastructures de télécommunication, environ 18 000 Km de câbles de fibre optique ont été posés tout au long du périmètre du Cameroun et dans l'arrière-pays pour améliorer l'accessibilité au numérique. En effet, le taux d'accès au numérique a connu une

augmentation de près de 30% sur la période du DSCE. Par ailleurs, en termes de qualité, le débit de transfert des données qui était envisagé à 3 800 Mb/s est largement dépassé et se situe à près de 183 245 Mb/s. Ce taux sera décuplé avec la mise en service du South Atlantic Inter Link (SAIL 6 000 Km Brésil-Cameroun) pour atteindre 1,4 Tb/s. Il reste à présent la productivité desdites infrastructures afin que le plus grand nombre puisse tirer bénéfice de ces opportunités de dernière génération.

A travers les réalisations d'intérêt économique national et sous régional, le Gouvernement a considérablement réduit les coûts de facteurs et mis à la disposition du secteur privé, l'énergie nécessaire au développement de ses activités génératrices de croissance et créatrices d'emplois.

4.2 Répercussions de la COVID-19 sur la mise en œuvre des Grands Projets

Bien que le Monde ait déjà connu des pandémies graves, celle de la COVID-19, laisse entrevoir d'importantes perturbations. En effet, en période de tension à l'instar de celle de la pandémie de la COVID-19, l'évolution rapide de la situation macroéconomique et financière a généralement des effets néfastes sur les finances publiques des pays. Bon nombre de pays voient leurs recettes diminuer et leurs dépenses croître. Par ailleurs, les différentes mesures budgétaires prises pour juguler la crise ont tendance à créer elles-mêmes de nouveaux risques budgétaires.

En ce qui concerne la mise en œuvre des grands projets, ceux-ci sont au carrefour de quatre (04) chaînes de valeurs principales que sont : (i) la main d'œuvre qualifiée ; (ii) l'approvisionnement en matériaux ; (iii) la conception et l'ingénierie et ; (iv) le financement. Toute interruption au sein de l'une ou l'autre de ces chaînes a d'importantes répercussions sur la réalisation des travaux. Bien que la poursuite des travaux ait été autorisée, les mesures prises par les grandes puissances économiques et le Gouvernement à cause de la COVID-19 ont eu des conséquences sur la productivité, les calendriers et le coût global des grands projets.

En ce qui concerne la productivité, les nouvelles méthodes de travail qu'impose la COVID-19 ont entraîné un ralentissement de la productivité, en raison de la réduction/rotation des effectifs devant permettre la distanciation physique recommandée entre les travailleurs, les exigences syndicales et les exigences accrues en matière d'équipements de protection.

Pour ce qui est des calendriers d'exécution des projets, la fermeture des frontières a affecté les échanges commerciaux et différé la circulation des marchandises à l'échelle mondiale. Ce qui a entraîné un accroissement des prix et d'importants retards dans l'approvisionnement des chantiers en matériaux et équipements (Bitume, composants électriques et électroniques, etc.). L'autre source d'ajustement des calendriers d'exécution des projets a été la restriction mondiale de la circulation des personnes qui a empêché le déplacement de certains experts qui devaient réaliser des tâches sur le terrain. Le secteur de la logistique a également subi les effets de la crise en raison de la pénurie de la main d'œuvre qui a causé des goulots d'étranglement aux points d'intersection de la chaîne d'approvisionnement. Par ailleurs, au plan national, la chute du cours des matières premières a contraint le Gouvernement à aménager le Budget de l'Etat au travers d'un collectif budgétaire, lequel a à son tour induit une forte répercussion sur le paiement des décomptes liés à l'exécution des grands projets.

S'agissant de l'accroissement du coût global des travaux, la survenue de la pandémie de COVID-19 a entraîné des coûts supplémentaires pour l'acquisition des masques de protection, des gels hydroalcooliques et la désinfection à des fréquences régulières des sites. A cela se sont ajoutés les surcoûts causés par l'accumulation de surestaries dues à des durées de stockage plus longues dans les entrepôts et lieux d'embarquement/débarquement des équipements et matériels destinés aux chantiers des grands projets.

Section 5 : Prise en compte des grands projets dans la Loi de Finances 2022

Le tableau ci-dessous présente les affectations des ressources dédiées à la mise en œuvre des grands projets au titre de l'exercice 2022. Ces dotations d'une valeur d'environ 310 milliards de FCFA, qui représentent 21% du budget d'investissement public, permettront l'achèvement d'un bon nombre de grands projets et ce, malgré le contexte marqué par l'impact de la COVID_19 sur les recettes de l'Etat.

Tableau 5 : Prise en compte des grands projets dans le projet de Loi de Finances 2022

Intitulé du projet	Coût du projet (en million FCFA)	Taux de réalisation (en %)	Date probable de fin	TOTAL (2021) (en million de FCFA)
PROJETS EN COURS D'EXECUTION				
Projet d'Aménagement hydroélectrique de Memve'ele (211 MW)	380 000	91	avril-22	17 609
Projet de construction d'un aménagement hydroélectrique de 75 MW à Warak sur la BINI avec ligne de transport	178 286	9	oct-24	0
Barrage réservoir de Lom Pangar (Usine de pied)	73 880	49	déc-23	17 599
Projet d'Alimentation en Eau Potable de la Ville de Yaoundé et ses environs (PAEPYS)	588 887	82	déc-22	34 136
Projet de Remise à niveau des Réseaux de Transport d'Electricité et de Réforme du Secteur (PRRTS)	190 949	5	déc-23	30 605
Projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase I)	284 000	98	déc-21	17 000
Projet de construction de l'autoroute Edéa-kribi (lot I), Kribi-Lolabé	226 500	93	déc-22	0
Entrée Est de la ville de Douala (Phase 2)	146 222	9	déc-22	15 000
Construction Ring Road (PAST III)	167 270		mar-25	15 500
Construction du port de Kribi (2 ^{ème} phase) et Construction du système d'alimentation en eau potable du port de Kribi et de ses dépendances	481 000	33	-	72 000
Projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimale (section rase campagne)	196 555	95	déc-22	7 804
Projet gouvernemental de construction de 10 000 logements sociaux	-	11	-	3 400
Projet de valorisation économique et touristique du Lac municipal et d'aménagement de la vallée de la Mingoa à Yaoundé	-	-	-	10 500
PLANUT	-	-	-	69 000
TOTAL	-			310 153

Section 6 : Perspectives de développement des grands projets

Dans le cadre de la poursuite de la marche volontariste vers l'émergence, le Gouvernement envisage la mise en œuvre des Grands Projets dits de deuxième génération pour structurer méthodiquement et progressivement son développement à l'horizon 2035. Il s'agit là des Grands Projets de la 2^{ème} phase de l'opérationnalisation de la Vision du développement à long terme du Cameroun, phase qui couvre la période 2020-2030.

Durant cette période, Il s'agira de poursuivre les efforts entrepris par le Gouvernement afin de :

- Réduire les gaps sectoriels enregistrés après la mise en œuvre du DSCE ;
- Optimiser l'opérationnalité des grands projets de 1^{ère} génération ;
- Constituer un levier aux secteurs productifs et renforcer les activités économiques, pour faire entrer le Cameroun au stade de pays à revenu intermédiaire tranche supérieure à l'horizon 2030.

Le Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire et les administrations sectorielles ont entrepris des concertations en vue de définir un portefeuille réaliste des grands projets de deuxième génération. La préparation de ce portefeuille des grands projets pour la période 2020-2030 prend en compte **les recommandations y relatives, dont principalement celles en direction des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, émises à l'issue du Grand Dialogue National tenu en Septembre-Octobre 2019, à Yaoundé.**

6.1. Portefeuille des grandes initiatives de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030

N°	PLAN/PROGRAMME/PROJETS MAJEURS
1	Plan de reconstruction et de développement des Régions du Nord-Ouest, Sud-Ouest et Extrême-Nord ▪ Ecoles, hôpitaux et églises détruits ▪ Projets du BIP réorientés du fait de l'insécurité ▪ Routes dont Ring-Road (suite et fin) ▪ Chemins de fer ▪ Barrage de Menchum ▪ Barrage de Katsina-Ala ▪ Barrage de Mamfé ▪ Port en Eau Profonde de Limbé
2	Programme "Train My Generation" ▪ Renforcement des capacités et certification des travailleurs techniques du secteur informel
3	Plan STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) ▪ Orientation massive des élèves vers les filières scientifiques ▪ Renforcement des filières scientifiques (construction/équipement des laboratoires et ateliers de technologie) ▪ Densification de l'offre de formation dans les CETIC ▪ Création des Lycées Professionnels de hauts standards (Les métiers sont ceux des 05 zones agroécologiques : 1-Zone forestière monomodale ; 2-Zone forestière bimodale ; 3-Zone des hauts plateaux ; 4-Zone des hautes

	<i>savanes ; 5-Zone Soudano-sabélienne)</i>
4	Plan Energie <i>Il s'agira d'une part de mettre à niveau l'ensemble des réseaux de Transport et de Distribution et d'autre part, de porter la Capacité Installée à 5 000 Mw d'ici 2030 en réalisant les projets majeurs du PDSE notamment : Bini à Warak (75) ; Nachtigal (420) ; Ngoila(84) ; Song-Dong(280) ; Grand Eweng (1 800) ; Chollet(600) ; Kikot(720) ; Makay(350) ; Mouila Mougue(420) ; Njock(200), etc.</i>
5	Programme Agroindustriel <i>Il s'agit de booster la production nationale des produits constituant la base de notre industrialisation en mettant en œuvre des plans spécifiques notamment :</i> ▪ <i>Plan Cacao (Produire 600 000 tonnes avant 2025 et doubler cette cible à l'horizon 2030)</i> ▪ <i>Plan Huile de palme (Doubler la production actuelle avant 2027)</i> ▪ <i>Plan Coton (Produire un million de tonnes de coton, d'ici 2030)</i> ▪ <i>Plan Riz (Atteindre 2 millions de tonnes de riz blanchi, d'ici 2030)</i> ▪ <i>Plan Poisson (Produire localement 50% de la demande nationale ainsi que 100% de l'aliment)</i> ▪ <i>Plan Maïs (Doubler la production actuelle d'ici 2030, pour couvrir localement 100% de la demande nationale)</i> ▪ <i>Plan Caoutchouc (Produire 200 000 tonnes de caoutchouc naturel, d'ici 2030)</i> ▪ <i>Plan Bois (limiter l'exportation du bois en grumes et développer une industrie du bois destinée à la consommation nationale et sous-régionale)</i>
6	Programme Numérique <i>Il s'agira de réduire considérablement la fracture numérique notamment par la poursuite de l'expansion du réseau fibre optique ; de construction de deux (02) Datacenters ; et Mettre en œuvre le système de gouvernance électronique (E-Government)</i>
7	Programme de développement des infrastructures de transport multimodal <i>Il s'agira de favoriser le maillage du territoire par des infrastructures de transport complémentaires, afin de ne pas réaliser une infrastructure si une autre peut procurer des avantages similaires ou proches. Ce programme intègre notamment : (i) la finalisation des Autoroutes Yaoundé—Douala—Limbe et Kribi—Edéa ; (ii) le Chemin de fer Douala—Ngaoundéré—Njamena (684 Km).</i>
8	Programme de gestion quotidienne des infrastructures de transport
9	Projet d'Extension d'Alucam
10	Yard pétrolier de Limbé (Phase2)
11	Complexe Industriel-Portuaire de Kribi
12	Programme de modernisation des grandes villes <i>Il s'agira de reconfigurer les villes actuelles pour en faire des villes modernes. 200 Milliards par an, pendant 05 ans, pour Yaoundé et Douala ; 50 Milliards par an pour Bamenda et Buea et 25 Milliards par an pour les 10 autres communautés urbaines.</i>
13	Couverture Santé Universelle (CSU)

14	Plan Transferts Sociaux directs
15	Construction d'un nouveau terminal moderne dans les Aéroports de Douala et de Garoua

Source : SND 30.

6.2. Difficultés/Limites rencontrées dans la réalisation des grands projets de 1^{ère} génération

La mise en œuvre des grands projets de 1^{ère} génération a rencontré de nombreuses difficultés, tant dans la préparation que dans l'exécution. La figure ci-dessous les reprend de manière synthétique.

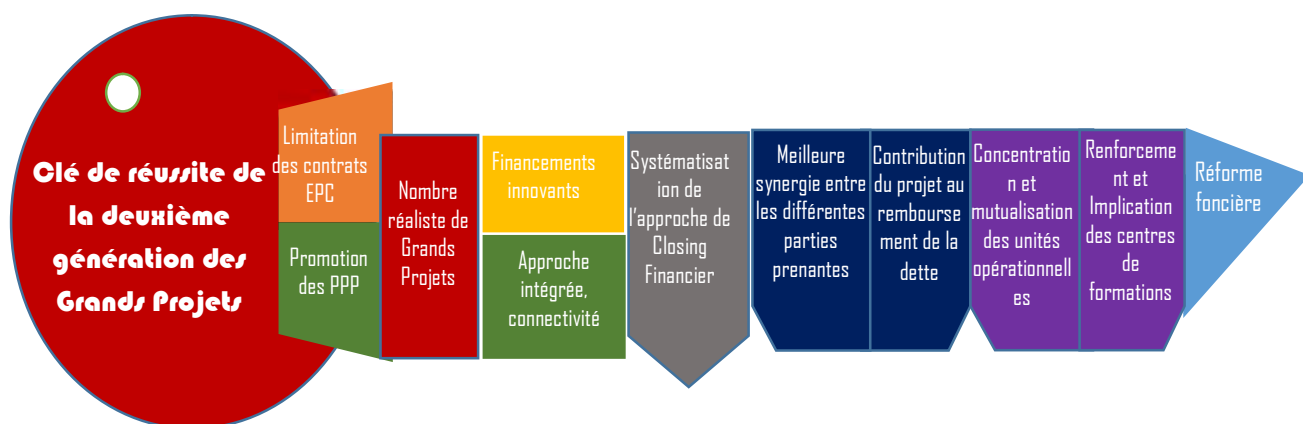
Figure 2 : Grappe des difficultés/Limites ayant émaillé la réalisation des grands projets de 1^{ère} génération



6.3. Solutions proposées aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets

Afin de pallier les problèmes sus évoqués, le Gouvernement se propose de conduire de manière plus efficace les grands projets à réaliser dans la période de mise en œuvre de la SND30 en adoptant les bonnes pratiques présentées dans le schéma ci-après en matière de gestion de projets.

Figure 3 : Principales solutions aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets



Il s'agira donc de :

1- **Limitier la réalisation des projets par contrats EPC (Clé en main)** les inconvénients majeurs de ce type de contrat résident, entre autres, sur le fait que le contractant EPC sacrifie la qualité des études afin de maximiser ses profits dans la réalisation de l'ouvrage, la minoration de la qualité des matériaux, la sous-traitance presque exclusivement étrangère, le faible transfert de technologie. Le Gouvernement procèdera à l'ensemble des études sur fonds propres et/ou en régie avant de rechercher un partenaire d'exécution de ces projets.

2- **Faire aboutir la réforme foncière** notamment en ce qui concerne la procédure administrative. Le Gouvernement privilégiera la relocalisation des populations affectées et envisagera l'octroi de dividendes dans le projet concerné pour valoriser les pertes symboliques et culturelles des personnes expropriées.

3- **Concentrer le maximum des efforts sur la réalisation d'un nombre réaliste de grands projets prioritaires.**

4- **Systématiser l'approche du bouclage du financement avant le lancement des travaux (Closing financier)** et mettre en place des mécanismes spécifiques de traitement des dépenses liées aux grands projets.

5- **Reformer la structure organique du Conseil d'Appui à la Réalisation des contrats de Partenariat (CARPA) pour renforcer la promotion des PPP.**

6- **Concevoir le grand projet et les projets connexes sous forme d'un écosystème dynamique et global** (production, tourisme, amélioration des conditions de vie, etc.) de manière à optimiser les effets et les impacts attendus.

7- **Concentrer les équipes de projet** (Unité Opérationnelle) pour mutualiser les ressources humaines ainsi que les coûts de fonctionnement ; et opérer les gains d'expérience et de technologie. Il en est de même pour les sociétés de gestion lorsque les ouvrages sont réalisés.

8- **Assurer une implication plus soutenue des écoles de formation** (même pour les stages), à l'instar de l'ENSTP, Polytechnique, la Faculté de Génie Industriel (Université de Douala), SUP'TIC, etc.

9- **Etablir la distinction fonctionnelle entre les rôles d'orientation (Chef d'Etat et PM), d'opérations (Maîtres d'Ouvrage) ainsi que celui de coordination et de budgétisation.**

- 10- **Promouvoir les financements innovants peu générateurs d'endettement** en explorant d'autres niches de financement à l'instar du Crowdfunding.
- 11- **Intégrer le remboursement (total ou partiel) de la dette contractée par le projet dans le montage financier.**

Ces mesures permettront sans doute d'améliorer la réalisation des grands projets au Cameroun.