



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE LA PLANIFICATION
ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

ANNEXE À LA LOI DE FINANCES 2025

Novembre 2024



ANNEXE À LA LOI DE FINANCES 2025

**EVOLUTION DES GRANDS PROJETS
D'INVESTISSEMENT**

SOMMAIRE

Introduction.....	7
Section1 : Généralités sur les grands projets.....	9
1.1.Définition et caractéristiques des grands projets.....	11
1.1.1.Définition.....	11
1.1.2.Caractéristiques	12
1.2.Portée et intérêt économique des grands projets	13
Section2 : Etat de mise en œuvre des Grands Projets.....	15
2.1.Complexe industrialo-portuaire de Kribi	19
2.2.Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala	19
2.3.Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase2)	20
2.4.Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar	20
2.5.Barrage de Mekin	20
2.6.Barrage Hydroélectrique de Memve'ele	21
2.7.Barrage Hydroélectrique de Nachtigal-Amont	21
2.8.Barrage Hydroélectrique de BINI À WARAK	21
2.9.Projet de remise à niveau des réseaux de transport d'électricité et de réforme du secteur (PRRTERS)	22
2.10.Projet d'interconnexion des réseaux électriques du Cameroun et du Tchad	22
2.11.Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et ses Environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS)	23
2.12.Programme gouvernemental des logements sociaux	23
2.13.Les grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022 et 2023.....	24
Section3 : Bilan économique des grands projets	25
3.1.Historique des dépenses d'investissement public et prise en charge des grands projets dans le budget de l'Etat	27
3.1.1. Investissement public dans le budget de l'Etat.....	27
3.1.2. Prise en charge des grands projets dans le Budget de l'Etat	27
3.2. Impact des grands projets sur la dette publique extérieure	28
3.2.1.Evolution des engagements financiers du Cameroun de 2010 à 2024..	28
3.2.2.Modification du profil des créanciers de la dette publique extérieure	29
3.2.3.Financement des grands projets d'infrastructure	30
3.2.4.Impact sur la soutenabilité de la dette publique extérieure	32
3.3.Contribution des grands projets à la croissance et au développement sur le moyen terme.....	33
3.4.Répercussions de la Covid-19 sur la mise en œuvre des grands projets .	35
3.5.Conséquences de la guerre en Ukraine sur la mise en œuvre des grands projets.....	36

3.6.Enjeux sectoriels en lien avec les grands projets	37
3.6.1.Enjeux du secteur de l'énergie	37
3.6.1.Enjeux du secteur des transports	38
3.6.3.Enjeux du secteur des télécommunications	38
Section4: Prise en compte des grands projets dans le projet de Loi de Finances 2025	39
Section5: Perspectives de développement des grands projets	44
5.1.Portefeuille des grandes initiatives de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030	45
5.2.Portefeuille des projets du Programme d'Impulsion Initiale pour la transformation structurelle de l'économie	47
5.3.Difficultés/Limites rencontrées dans la réalisation des grands projets de 1ère génération	48
5.4.Solutions proposées aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets	49





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 2025.

Le présent document est structuré en cinq sections :

- La première présente de manière synthétique l'intérêt économique des grands projets dans l'agenda de développement du Cameroun ;
- La deuxième passe en revue les grands projets en cours d'exécution avec un point d'attention sur les grands projets annoncés par Le CHEF de l'ETAT dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022 et 2023 ;
- La troisième analyse le bilan économique et budgétaire des grands projets déjà réalisés et aborde également l'impact des grands projets sur la dette publique avec les risques de refinancement ;
- La quatrième présente la prise en compte des grands projets dans la Loi de Finances 2025 ;
- La cinquième annonce les perspectives de développement des grands projets dans le cadre de la marche vers l'émergence du Cameroun.



Section 1 :
Généralités sur les grands projets



1.1. Définition et caractéristiques des grands projets

1.1.1. Définition

Le concept de développement qu'est le « grand projet » date de la 2ème moitié du XXe siècle. Son imprégnation par les pays africains a commencé au début du XXIè 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 auxquels 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 puis 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.

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

1.1.2. Caractéristiques

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

Tableau 1 : Caractéristiques d'un grand projet d'investissement public

FOYERS DE CARACTERISTIQUES		DESCRIPTION ET SPECIFICATIONS
1	La <u>cohérence</u> stratégique du grand projet	Le grand projet est cohérent avec la Stratégie Nationale, les Stratégies Sectorielles, et les Programmes Sectoriels.
2	L'<u>effet multiplicateur</u>/ d'<u>entraînement</u> du grand projet	Le grand projet une fois opérationnel, dote le milieu d'une structure macroéconomique, laquelle a un effet multiplicateur sur l'économie, par la diversification, la création, et le développement des activités de production, et donc du développement de cette production même.
3	Le <u>périmètre</u> intersectoriel du grand projet	le grand projet, <ul style="list-style-type: none"> • 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, fait naître d'autres projets, lesquels, sur le double plan fonctionnel (objectifs) et opérationnel, lui sont directement ou indirectement connexes.
4	Le <u>potentiel de création et d'induction d'emplois</u> du grand projet	Le grand projet, <ul style="list-style-type: none"> • pendant sa réalisation, permet la création de nombreux emplois directs ; • une fois opérationnel, génère des emplois indirects, par les activités économiques nées se développant autour de ce grand projet.
5	La <u>force et la pérennité de l'impact</u> du grand projet	Le grand projet par ses effets directs et ceux indirects, <ul style="list-style-type: none"> • 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 la durée de la vie du grand projet.
6	L'<u>envergure</u> et la complexité du grand projet	Le grand projet <ul style="list-style-type: none"> • 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, des set-up spécifiques : coordination des acteurs (institutionnels et techniques, nationaux et étrangers) ; le périmètre de participation ou d'intervention s'étendant à cinq (05) institutions au moins ; • nécessite un montage ou un closing financiers spécifiques : en fonction des modes (MOP et PPP, IPP) 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'<u>innovation technologique</u> qu'<u>implique</u> 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 ; <i>implique une démarche volontariste d'appropriation de cette Technologie par les nationaux.</i>

1.2. Portée et intérêt économique 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 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 sur la construction de nouvelles infrastructures de transport (ports, autoroutes, etc.).

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

- leur 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 permettant désormais 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 des grands projets 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 économique des grands projets, une nouvelle approche

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

³Le 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.

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.



Section2 :
Etat de mise en œuvre
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 : Grands projets de 1ère génération achevés



• Centrale Hydroélectrique de Memve'ele (capacité installée : 211 Mw)

• Centrale Hydroélectrique de Mekin (capacité installée 15 Mw)



• Barrage réservoir de Lom Pangar (capacité de retenue d'eau de 6 milliards de m³)

• Centrale à gaz de Kribi (capacité de production de 216 Mw)



• Deuxième pont sur le Wouri (pont routier à six voies et un pont ferroviaire à deux voies)

• Complexe Industriel Portuaire de Kribi (phase 1) (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)





• **Entrée Ouest de Douala (route 2 x 2 voies de 13 Km allant de Bonassama à Bekoko)**

• **Entrée Est de Douala-Phase 1 (route de 10 km allant du carrefour des fleurs vers le pont sur la Dibamba)**



• **Centrale thermique de Dibamba (capacité de production 86 Mw)**

• **Autoroute Kribi—Lolabé (44Km)**



• **Construction de nouveaux logements sociaux depuis 2010 (3 000)**

• **Déploiement fibre optique autour du périmètre national et dans l'hinterland (Plus 18 000 Km)**



En plus de ces grands projets achevés, 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.

2.1. 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 plus de 2 millions EVP (Equivalent Vingt Pieds), dont 30% pour le trafic domestique (import/export) et 70% 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 achevés ; (iii) les travaux de l'autoroute Kribi—Lolabé, également

achevés ; (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'entreposage de 3 ha) exécutés à 90%.

Le PAK a signé le 15 février 2023 un MOU relatif au projet de développement d'une Zone Industrielle Intégrée au Port de Kribi (ZIIPK) avec les partenaires Bolloré Africa Logistics (BAL), China Harbour Engineering Company (CHEC), International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) et Tanger Med Special Agency (TMSA). Ce partenariat consiste à la réalisation des études de faisabilité, à la structuration et au financement du projet par les partenaires. Ces démarches sont en cours.

2.2. Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala

Ce projet consiste en la construction de 196 Km d'autoroute entre Yaoundé et Douala, et de 60 Km de voies de rétablissement.

A date, la première section courante de 60Km est achevée et raccordée au PK 0 à Nkolbisson et au PK 60 à la RN3 (Boumnyebel). Ces travaux ont fait l'objet d'une réception provisoire en Avril 2024. Ce premier tronçon est donc désormais fonctionnel et ouverte à la circulation.

Dans le cadre de la poursuite desdits travaux, les études d'Avant-Projet Sommaire sur la seconde section de 136 Km se sont achevées avec une évaluation actuelle d'environ 900 Milliards Hors Taxes.

Suite aux instructions de la Très Haute Hiérarchie, demandant de surseoir à la contractualisation en PPP, les diligences se poursuivent pour la recherche des partenaires financiers, et la contractualisation d'un constructeur.

2.3. 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 78% avec pour date prévisionnelle de livraison fixée en Mars 2025. Le Gouvernement s'attèle à lever la difficulté de prise en charge des taxes et droits de douane afin de faciliter l'approvisionnement en bitumes nécessaires pour la suite des travaux.

2.4. 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, les travaux sont achevés et l'ensemble des 4 groupes sont en service. La ligne 90Kv Lom Pangar-Bertoua et le poste d'interconnexion de Bertoua sont également achevée et mis sous tension depuis Mai 2023.

Quant à la construction des lignes Haute Tension Bertoua-Abong-Mbang et Bertoua-Batouri, et les postes d'interconnexion de Batouri et Abong-Mbang, les travaux sont en cours. Il en est de même des travaux d'extension des lignes moyennes et basses tensions dans la Région de l'Est.

2.5. Barrage de Mekin

La réception définitive des travaux de construction du barrage de Mekin d'une capacité de 15 Mw a eu lieu en août 2023. Elle est survenue après l'achèvement des travaux du Projet de Renforcement et d'Extension des réseaux Electriques de Transport et de Distribution (PRERETD) ainsi que 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. Son fonctionnement optimal est suspendu à la construction de la ligne 90Kv Mbalmayo—Mekin.

2.6. 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 achevés et la totalité des 211Mw du barrage sont injectés dans le RIS depuis novembre 2022.

Les recettes d'exploitation de la centrale de Memve'ele qui se chiffre à date à F.CFA 60 milliards abonde pour l'instant le Fonds Spécial de Développement du Secteur de l'Electricité (FSDE) en attendant l'organisation de la concession par la Haute Hiérarchie.

2.7. Barrage Hydroélectrique de Nachtigal-Amont

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Nachtigal d'une capacité de 420 Mw (7 groupes de 60Mw), 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 de construction des ouvrages définitifs du barrage sont achevés et la mise en service des 7

groupes se poursuit progressivement. Le 4ème groupe a été mis en service en fin octobre 2024. En raison de la clause de « take or pay » dans le contrat d'achat de l'énergie de Nachtigal, la réhabilitation des lignes 225KV Mangombé-Logbaba et Songloulou-Logbaba ; ainsi que la construction des lignes Edéa (Béon)-Ngodi Bakoko (225KV), Nachtigal-Bafoussam (400KV) et Bafoussam-Bekoko (400KV) permettront de garantir une absorption optimale de cette énergie par les entreprises.

2.8. 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'essentiel des travaux préparatoires de la mise en œuvre sont réalisés notamment la voie d'accès, la base vie. Face au refus de la partie chinoise de mettre en vigueur le projet malgré toutes les démarches de négociation du gouvernement, un protocole d'accord de développement a été

signé le 20 avril 2023 avec l'entreprise Savannah Energy RMC Limited en vue de la poursuite de l'exécution du projet selon une approche PPP. Les due-diligences de Savannah Energy se

poursuivent pour la reprise en main du projet. Le redémarrage des travaux de construction du barrage est prévu en 2025, pour une mise en service en 2030.

2.9. Projet de remise à niveau des réseaux de transport d'électricité et de réforme du secteur (PRRTERS)

Le projet vise le renforcement du réseau de transport de l'énergie électrique dans les villes de Douala et Yaoundé ; le renforcement et la stabilisation des trois réseaux nationaux de transport (Sud, Est et Nord) et de leurs interconnexions et la fourniture d'un paquet d'investissement « Smart Grid » dans le système de transport.

Le Taux d'exécution globale à date est de 60%. En effet, le Poste de transformation de Nyom est achevé ; les lignes Edéa-Nkolkoumou-Nyom, Nyom-Oyomabang ; Oyomabang-

Nkolbisson sont également achevés.

Les diligences relatives à l'acquisition des sites ont abouti à la signature de onze décrets de classement et d'indemnisation sur les douze introduits. Les opérations de paiement des indemnités ont déjà abouti dans tous les départements. Les emprises du projet sont déjà classées dans le domaine public artificiel.

Les travaux restants devraient s'achever d'ici le 30 juin 2025 étant entendu que tous les équipements sont disponibles et ne reste que leur montage.

2.10. Projet d'interconnexion des réseaux électriques du Cameroun et du Tchad

Le projet d'interconnexion des réseaux électriques du Cameroun et du Tchad comprend 03 parties, à savoir: la composante Cameroun-Tchad, l'interconnexion entre le RIS et le RIN et le projet de construction de la ligne 225Kv entre Edéa et Missolè.

En ce qui concerne la composante Cameroun-Tchad, il s'agit de la construction (i) d'une ligne principale HT 225Kv entre Ngaoundéré, Maroua (Cameroun) et Ndjamen (Tchad) ; (ii) d'une bretelle de ligne HT 225Kv entre Maroua (Cameroun) et Bongor, Guelendeng et Ndjamen (Tchad) ;

(iii) des postes de transformation HT/MT associés ; (iv) ainsi que des réseaux de distribution, pour l'électrification rurale, le long des couloirs de ligne. La longueur totale des lignes HT à construire est d'environ 1024Km (786Km au Cameroun et 238Km au Tchad), et le nombre de localités à électrifier le long de ces lignes est de 478 (409 au Cameroun et 69 au Tchad).

Le certificat de conformité environnementale et sociale a été délivré à la suite des Etudes d'Impact Environnementale et Sociale. Le processus d'indemnisation se poursuit...

2.11. 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 projet est totalement achevé et mis en service.

Le Gouvernement s'attèle actuellement

à lever les principales contraintes restantes à savoir : (i) des interventions d'urgence sur le réseau de distribution actuel de la ville de Yaoundé, et à moyen terme la reconfiguration complète dudit réseau pour garantir l'absorption optimale et le dispatch de l'important volume d'eau apporté par le PAEPYS ; (ii) l'adaptation de la tarification de l'électricité applicable à la CAMWATER (pour pomper l'eau) et l'échelonnement du paiement de la dette auprès d'ENEO.

2.12. 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 multinationale 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 Olembé/Yaoundé et Mbanga-Bakoko/Douala, le taux d'exécution global des travaux est de 85%.

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 multinationale PIZAROTTI, le taux d'avancement global des travaux est de 20%.

2.13. Les grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022 et 2023

Dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022 et 2023, le Chef de l'Etat a prescrit la réalisation de 12 projets dans divers secteurs pour un coût de F.CFA 2788 milliards. Ce porte-feuille de projets constitue un défi budgétaire majeur pour les 05 prochaines années.

Tableau : Suivi des projets annoncés par le Chef de l'Etat

N°	Intitulé du projet	Coût (Mrd F.CFA)	Etat de mise en œuvre
1	Réhabilitation de la route Babadjou-Bamenda	88	65% Date achèvement : juin 2025
2	Réhabilitation de la route Mora--Dabanga-Kousseri	95	Lot1 22km : 12,5% Date de livraison : juin 2029
3	Construction de la route Ebolowa-Akom2--Kribi	177	En cours de préparation. Démarrage en 2025 Date de livraison : 2029
4	Construction de la route Kumba-Ekondo-Titi	40	40% Date de livraison : 2025
5	Reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de yaoundé	100	En cours de préparation. Visa de maturité obtenu. Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
6	Réhabilitation et extension de la station d'adduction d'eau potable à Japoma	63	En cours de préparation. Visa de maturité obtenu. Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
7	Méga-projet d'approvisionnement en eau potable de Douala (400 000 m3 d'eau supplémentaires par jour à partir du fleuve Wouri)	372	En cours de préparation. APS en cours. Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
8	Construction de la section urbaine de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen	405	En cours de préparation. APS en cours d'actualisation. Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
9	Réhabilitation des aéroports de Bertoua, Kribi, Tiko	72	En cours de préparation. Démarrage en 2025 Date de livraison : 2028
10	Exploitation industrielle du fer de Kribi-Lobé	431	En cours de préparation. Permis d'exploitation délivré. EIES en cours d'actualisation. Démarrage en 2025
11	Exploitation industrielle du fer de Mbalam	747	En cours de préparation. Permis d'exploitation délivré. EIES en cours d'actualisation. Démarrage en 2025
12	Exploitation industrielle du fer de Bipindi-Grand-Zambi	570	En cours de préparation. Permis d'exploitation délivré. EIES en cours. Démarrage en 2025
Total		2 788	



Section3 :
Bilan économique
des grands projets



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

3.1.1. Investissement public dans le budget de l'Etat

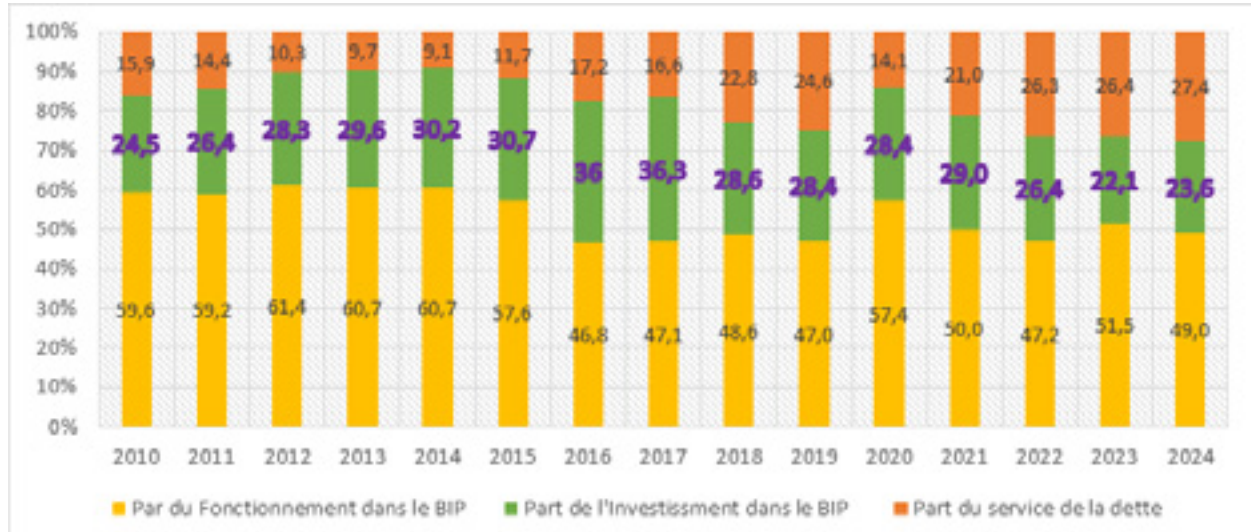
Depuis 2010, avec le début de l'implémentation de la première phase de la Vision d'émergence par la mise en œuvre du DSCE, les dépenses d'Investissement Public ont occupé une place de plus en plus importante dans le Budget de l'État. Elles ont connu une augmentation de près de 10 points sur la période 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.

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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fonctionnement (Mrds 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	2335,60	2645,4	3233,4	3 536,0
Investissement (Mrds FCFA)	618,0	680,0	792,2	957,0	1000	1150,0	1 525,8	1 586,9	1291,5	1478,0	1254,3	1352,00	1479,0	1386,8	1 699,1
Service de la dette (Mrds FCFA)	400,4	370,8	287,0	314,0	302,8	436,7	727,8	727,5	1027,0	1283,0	621,8	982,50	1475,3	1654,6	1 977,4
Dépenses totales (Mrds FCFA)	2520,3	2571,0	2799,2	3235,0	3312,0	3746,6	4 234,7	4 373,8	4513,5	5212	4409,0	4670,10	5599,7	6274,8	7 212,5

Source : Lois de Finances 2010 à 2024

Graphique 1 : Evolution de la part des dépenses en capital dans le Budget de l'Etat sur 2010-2024



Source : Lois de Finances 2010 à 2024

3.1.2. 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 et/ou la Stratégie Nationale de Développement préconise 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 et leur mise en service.

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 2024 se situe autour de 3750 milliards de FCFA soit en moyenne 250 milliards par an sur la période avec un maximum de 423.5 milliards de FCFA en 2024. Cette dernière donnée traduit davantage la volonté du Gouvernement d'achever les grands projets de 1ère génération.

Tableau 3 : Evolution des inscriptions budgétaires liées aux grands projets sur la période 2010-2024

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dépenses totales (Mds FCFA)	223	202	200	214	205	161	181	139	143	290	225	375	419	344	424

Source : Budget d'Investissement Public 2010 à 2024

Au-delà de ces efforts d'affectation des ressources aux grands projets, des problèmes pratiques de mobilisation des liquidités pour faire face aux dépenses perdurent. 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 des paiements. D'autre

part, le circuit d'engagement et de paiements 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.

3.2. Impact des grands projets sur la dette publique extérieure

3.2.1. Evolution des engagements financiers du Cameroun de 2010 à 2024

En vue de résorber son déficit infrastructurel, le Gouvernement du Cameroun a souscrit à des engagements financiers de 2010 à 2024 pour un montant global de **FCFA 6 212 Milliards** dont **FCFA 4 816 milliards** pour des prêts non concessionnels et **FCFA 1 402 Milliards** pour des prêts concessionnels. Durant la période sous

revue, lesdits engagements sont passés de **FCFA 202 milliards** en 2010 pour se situer à **FCFA 1 127 milliards** en 2017 avant de se limiter en dessous d'un seuil de **FCFA 650 milliards** dès 2018 du fait de la fixation d'un plafond annuel pour les nouveaux engagements financiers conformément à la Stratégie Nationale de la Dette Publique et au Programme Économique et Financier (PEF) signé en 2017 avec le FMI. A cet égard, il a été élaboré le « Plan d'Endettement de l'Etat » qui est un instrument de programmation dans la préparation du

budget de l'Etat en ce sens qu'il arrête pour un exercice budgétaire donné et en cohérence avec le plafond d'endettement, les projets prioritaires du Gouvernement à soumettre à la mobilisation des financements extérieurs.

Dans le cadre du renouvellement du PEF avec le FMI, le plafond des nouveaux emprunts est désormais évalué en Valeur Actuelle Nette (VAN). Ceci étant, pour 2024, ledit plafond de l'ordre de F.CFA 950 milliards est évalué à F.CFA 700 milliards en VAN⁴.

3.2.2. Modification du profil des créanciers de la dette publique extérieure

Le financement du déficit infrastructurel susvisé a nécessité de l'Etat, un recours à une variété d'instruments d'endettement et de créanciers constitués de : i) les multilatéraux pour un montant de **FCFA 1 867 Milliards** ; ii) les bilatéraux membres du Club de Paris pour un montant de **FCFA 543 Milliards**; iii) les bilatéraux non membres du Club de Paris pour un montant de **FCFA 2 621 Milliards** et iv) les commerciaux pour un montant de **FCFA 864 Milliards**.

S'agissant des **créanciers multilatéraux**, les prêts contractés à leur endroit sont généralement de type concessionnel à travers leur taux d'intérêt relativement faible et leur maturité de financement assez longue. Sur la période sous revue, l'évolution de la proportion de ces prêts dans les engagements financiers de l'Etat présente une baisse tendancielle en passant de **81% en 2010 pour se situer à 11% en 2022**. Cette évolution est notamment liée à l'assèchement de prêts concessionnels

auprès des bailleurs de fonds au niveau international suite à leur sollicitation massive par les pays en voies de développement. En ce qui concerne les créanciers bilatéraux membres du Club de Paris, les prêts contractés à leur endroit se caractérisent généralement par une flexibilité dans les négociations relatives à leur allègement ou leur annulation.

De 2010 à 2024, l'évolution de la proportion de ces prêts dans les engagements financiers de l'Etat tend à diminuer en passant **23,85% en 2010** pour se situer à **10,99% en 2018**. Cette régression se justifie par la montée des pays émergents ayant une forte capacité de financement ainsi que par la volonté du Gouvernement à diversifier et élargir son portefeuille de la dette publique par un recours davantage croissant aux créanciers bilatéraux non membres du Club de Paris.

Quant aux créanciers bilatéraux

⁴La Stratégie Nationale de la Dette Publique 2024-2026 envisage : (i) un plafond d'endettement base engagement de l'Administration Centrale, **FCFA 950 Milliards** correspondant à une valeur actuelle nette d'environ **FCFA 700 Milliards** ; (ii) un plafond d'endettement base décaissement de l'Administration Centrale FCFA à hauteur de **FCFA 900 Milliards** ; (iii) et un plafond des avals pour la dette extérieure fixé à hauteur de **FCFA 40 Milliards** pour l'année 2024

non membres du Club de Paris, leur sollicitation grandissante est liée à la ferme volonté de l'Etat d'élargir et de diversifier son portefeuille de partenaires financiers. Les prêts contractés à leur endroit ont été majoritairement mobilisés auprès de la République Populaire de Chine via EXIMBANK of China pour un montant global de FCFA 2 523 milliards. Ces engagements font de la République Populaire de Chine, le principal créancier du Cameroun pour sa dette publique extérieure. Pour les créanciers commerciaux, le recours à ces derniers est lié à

l'assèchement des financements bilatéraux et à l'accès du Cameroun au statut Blend, avec une limite aux ressources concessionnelles des institutions multilatérales. Les prêts commerciaux, généralement de type non-concessionnels sont plus chers et plus risqués que les prêts multilatéraux et bilatéraux à travers leur taux d'intérêt élevé et leur courte maturité de financement. Le recours à ces prêts a débuté en 2015 avec une proportion de 13% des engagements financiers du de l'Etat pour se situer à environ 90% desdits engagements.

3.2.3. Financement des grands projets d'infrastructure

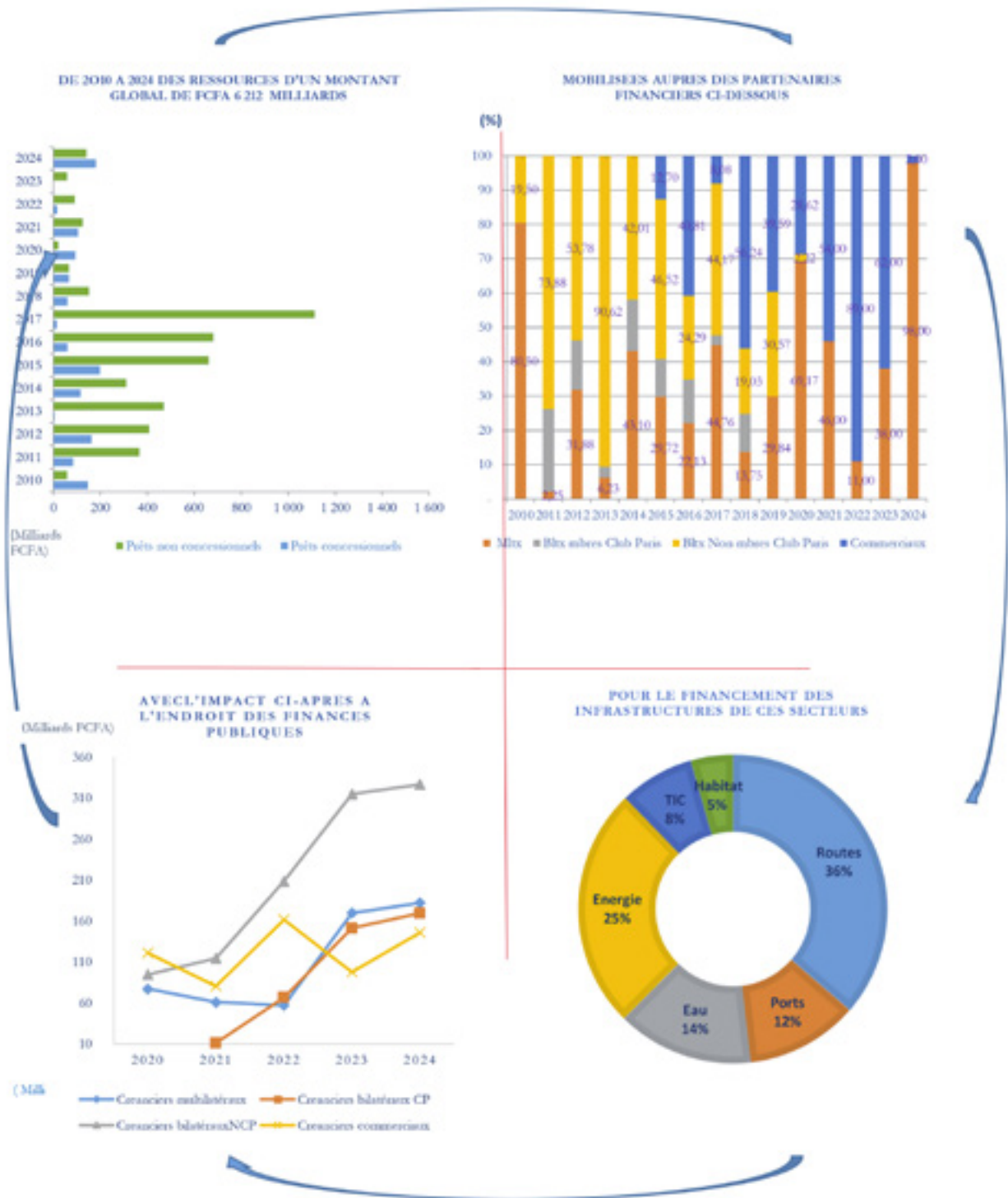
Des ressources d'un montant global de **FCFA 5 895 milliards** ont été orientées pour le financement des infrastructures dans les secteurs des transports (2 671 milliards), de l'énergie (1 589 milliards), de l'eau (880 milliards), du développement urbain et de l'habitat (272 milliards) et des TIC (480 milliards). Concernant les prêts alloués au secteur des transports, ils sont constitués par le sous-secteur routier à hauteur de **72%** soit **FCFA 1 910 milliards**, le sous-secteur portuaire à hauteur de **27%** soit **FCFA 725 milliards**, le sous-secteur ferroviaire à hauteur de **1 %** soit **FCFA 19 milliards**. Parmi les Grands Projets ayant bénéficié de ces ressources il est à noter la construction des autoroutes Yaoundé-Douala (phase 1), Kribi-Lolabé et le Port en eau profonde de Kribi (phase 1 et 2)

pour des montants respectifs de **FCFA 246 milliards**, **FCFA 184 milliards** et **FCFA 611 milliards**.

Quant au secteur de l'énergie, les prêts contractés ont notamment contribué au financement des projets de construction des barrages hydroélectriques de Memve'ele, Mekin et du Programme d'Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar, pour des montants respectifs de **FCFA 354 milliards**, **FCFA 25 milliards** et **FCFA 164 milliards**.

Pour le secteur de l'eau, il est à noter la mobilisation d'environ **FCFA 392 milliards** pour le financement du Projet d'Alimentation en eau Potable de Yaoundé et ses Environs à partir de la Sanaga (PAEPYS).

Figure 1 : Financement des grands projets et dynamique de la dette publique extérieure



SOURCE : CAA/MINEPAT

3.2.4. Impact sur la soutenabilité de la dette publique extérieure

Suite à la mobilisation des ressources issues des prêts de l'Etat pour le financement des grands projets d'infrastructure, force est de constater sur la période 2016-2020, un encours de la dette publique extérieure de FCFA 3 461 milliards. Cet encours, représentant environ 17% du PIB en 2020 et 51% de l'encours de la dette publique, est reparti auprès des infrastructures des secteurs suivants : 41% pour le transport soit FCFA 1 295 milliards ; 20% pour l'eau soit FCFA 689 milliards ; 17% pour l'énergie électrique, soit FCFA 609 milliards ; 13% pour les TIC, soit FCFA 448 milliards ; 8% pour l'habitat et le développement urbain soit FCFA 294 milliards.

En outre, sur la période 2010-2024, le recours croissant aux prêts non concessionnels pour le financement des projets est de nature à exposer la dette publique extérieure à : i) l'augmentation de son coût ; ii) le risque de refinancement et ; iii) le risque de de change.

En ce qui concerne l'augmentation du coût de la dette, elle se traduit par un rehaussement du taux d'intérêt moyen pondéré et compromet ainsi le remboursement des charges de cette dernière dans le cadre du service de la dette publique. En effet, de 2010 à 2020, il sied de noter une hausse tendancielle du taux d'intérêt moyen pondéré qui est passé de 1,03% en 2010 pour se situer à 3,58% en 2019. Cette situation est de nature à favoriser un différentiel positif entre le taux d'intérêt réel et le taux de croissance et par ricochet une rapide expansion du ratio dette/PIB de sorte à restreindre la soutenabilité de

la dette publique extérieure sur le long terme.

S'agissant du risque de refinancement, il est le fruit du raccourcissement des échéances de remboursement des prêts contractés et implique des difficultés pour l'Etat à respecter ses engagements liés au service de la dette publique dans les délais. Cette situation est de nature à exposer la dette publique à des arriérés de paiement élevés ainsi qu'à un défaut de paiement auprès de ses créanciers. De 2010 à 2020, il est à noter une diminution de l'échéance moyenne de remboursement passant de 36 ans en 2010 à 20 ans en 2020.

Pour ce qui est du risque de change, la dépréciation de la monnaie locale par rapport aux devises étrangères, entraîne une réévaluation à la hausse de l'encours de la dette publique et rend également le service de la dette en devises étrangères plus coûteux. A cet égard, il convient de souligner que les différentes variations à la hausse du taux de change du FCFA par rapport au Dollar USD ont provoqué une augmentation de FCFA 420 milliards sur l'encours de la dette publique camerounaise entre juin 2021 et juin 2022.

A l'analyse de la survenance des risques sus-évoqués, il est loisible d'apprécier l'impact du financement extérieur des grands projets sur la dynamique de la dette publique extérieure à travers notamment :

i) Une rapide expansion du ratio de convergence macroéconomique dette extérieure/PIB qui est passé de 21,8% en 2015 pour se situer à 27,3% en 2024 de sorte à porter le ratio dette/PIB à date à hauteur de 40,4% ;

ii) Le passage du risque de surendettement de la dette publique du Cameroun de modéré à élevé depuis 2017 ;

iii) La dégradation de la note souveraine du Cameroun le 27 juillet 2023 par l'Agence Moody's qui l'a fait

passer de B2 (hautement spéculatif) à Caa1 (risque élevé de défaut) ;

iv) La dégradation de la note souveraine du Cameroun le 8 août 2023 par l'Agence Standard and Poor qui l'a fait passer de B-B (très spéculatif) à CCC+/C (extrêmement spéculatif).

3.3. 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 :

Figure 1 : Objectifs et réalisation du DSCE



Certains facteurs exogènes ont retardé le calendrier de mise en œuvre de certains grands projets de première génération. Il s'agit notamment de: (i) l'insuffisante prise en main de la maturation des projets (le Décret et ses textes subséquents étant intervenus après 2018 ; (ii) l'insuffisante maîtrise du volume des engagements limitant l'espace budgétaire et (iii) l'allongement préjudiciable du délai d'émission des avis de non objections de certains partenaires financiers. Nonobstant ces griefs, les projets ont été réalisés et l'évaluation de leur contribution économique 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 (+3 000 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-Boulai, 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 (1170 Mw) notamment : les centrales à gaz de Kribi et de la Dibamba ; les barrages hydroélectriques de Memve'ele et Mekin, etc.

Selon le rapport d'une étude menée par le MINEE, le taux d'accès à l'électricité est d'environ 72% au Cameroun. Ce taux atteint les 94% en milieu urbain et à peine 40% 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 connaitre 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'hinterland 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.

3.4. 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, a causé 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 laisse généralement entrevoir 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 à 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.

3.5. Conséquences de la guerre en Ukraine sur la mise en œuvre des grands projets

La Russie et l'Ukraine, en conflit armé depuis le 24 février 2022, sont deux importants pays producteurs de produits industriels essentiels tels que le pétrole, le gaz, l'aluminium, le palladium et le nickel. Ils produisent également d'abondantes denrées alimentaires tels que le blé et le maïs.

Ce conflit a causé des perturbations économiques évidentes d'une part en termes de bouleversements physiques des routes commerciales et d'autre part en termes de forte hausse des prix des matières premières, qui s'ajoute à l'inflation post-COVID existante.

Dans le domaine de la construction, les prix des matériaux de construction ont augmenté de manière générale. Ce fardeau finira par être répercuté par les propriétaires au détriment des pays comme le Cameroun dont la dépendance excessive à l'importation de matériaux de construction fragilise davantage le tissu économique.

La Russie est considérée comme le quatrième exportateur d'acier au monde, desservant plus de 150 pays et territoires. Le prix des produits dérivés de l'acier au Cameroun, par exemple, a considérablement augmenté (de 80 à

90 %) au cours des derniers mois. De plus, le conflit entraîne une flambée des prix de l'énergie ; une pénurie de carburant, qui est une source d'énergie cruciale dans les usines de broyages du Clinker pour la production de ciment ; et une raréfaction du gaz, qui se répercute sur la production mondiale de fertilisants, tributaires de cette ressource.

Cette désarticulation des circuits d'approvisionnement et des systèmes de prix qui permettaient au marché de fonctionner ont des répercussions exponentielles sur nos économies. L'embargo sur le pétrole russe et l'envolée des prix privent de nombreux pays africains de carburants dans le paradoxe le plus total. Le Cameroun, pourtant producteur d'or noir mais

dépourvu d'infrastructures de raffinage, importe quasiment 90 % de son carburant. Le pays est débordé par une ruée impressionnante sur les stations-services avec parfois des files d'attente interminables et le rationnement aux pompes. Les entreprises du génie civil ont dû mettre, à un moment donné, leurs personnels en congé technique du fait de l'impossibilité de maintenir les cadences de travail par insuffisance de carburant ; les engins, les camions et les centrales à béton ne pouvant être ravitaillés. La composante génie civil dans les grands projets au Cameroun représente en général plus de 2/3 des travaux. Cette situation est donc de nature à compromettre la bonne marche des projets.

3.6. Enjeux sectoriels en lien avec les grands projets

3.6.1. Enjeux du secteur de l'énergie

Le secteur de l'électricité fait face à de multiples difficultés notamment : (i) le déséquilibre financier du secteur ; (ii) le renchérissement du coût du service avec une qualité de service peu satisfaisante ; (iii) le faible rendement de distribution de l'électricité avec un taux d'accès à l'électricité insuffisant ; (iv) la faible consommation de l'électricité en milieu industriel). Afin de faire face à ces griefs importants, le Gouvernement a élaboré le « Plan de Redressement du Secteur de l'Électricité du Cameroun (PRSEC) 2023-2030 »⁵ qui vise à accroître la performance des acteurs du secteur de l'électricité et améliorer ainsi sa contribution au développement économique du pays. Les principaux enjeux actuels du secteur concernent :

- **l'intégration de l'énergie du**

barrage de Nachtigal dans le Réseau Interconnecté Sud (RIS). Cette intégration présente 03 challenges : (i) la réalisation des ouvrages de transport/distribution pour l'évacuation de toute l'énergie produite par Nachtigal : L'Etat ayant signé un Take or Pay ; (ii) l'accroissement de la demande pour consommer toute l'énergie produite par Nachtigal : l'Etat dans le Take or Pay ayant garanti la consommation des 420 Mw ; (iii) le ruissellement des recettes générées vers tous les acteurs institutionnels du secteur de l'électricité afin de rétablir progressivement l'équilibre financier du secteur : l'Etat dans le Take or Pay ayant garanti la rémunération de NHPC à hauteur de 120 milliards par an.

- la bonne conduite du plan d'actions prioritaires d'urgence institué par l'Etat

⁵Le coût de ce plan est de FCFA 6 000 milliards dont 4000 pour une production supplémentaire de 3000 Mw (Barrages de Kikot, Grand Eweng, Bini à Warack, Chollet, Katsina Ala, Menchum, centrale à gaz de Limbé, etc.), 1 200 pour le renforcement et l'extension des réseaux de transport ; et 800 pour la distribution.

sur la période 2023-2027 pour un coût de F.CFA 400 milliards dont 180 provenant du Programme Axé sur les Résultats (PForR) dans le secteur de l'électricité avec un financement de la Banque Mondiale et 48 milliards provenant de l'appui budgétaire de la Banque Africain de Développement.

- **le paiement du ticket de sortie du fonds britannique Actis du capital d'Eneo** (opération de rachat des 51% des parts); et la reprise en main de la société. Le 4 septembre 2024, le Gouvernement a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour recruter un consultant chargé de la réalisation d'un audit général et d'un

plan de redressement interne d'Enéo.

- **la meilleure coordination de la gestion de l'eau entre Usine de pied de Lom Pangar et les unités en aval (Songloulou, Edea, Nachtigal...).**

- **la finalisation des actes relatifs aux concessions sur Memve'ele et Lom Pangar**

- **l'accroissement de l'électricité disponible dans la zone portuaire de Kribi.**

- **la couverture de la demande industrielle d'électricité et la négociation d'une tarification optimale** permettant de garantir la soutenabilité des charges électriques de production.

3.6.2. Enjeux du secteur des transports

La circulation des biens et des personnes par la route au Cameroun tant dans l'hinterland que sur les corridors menant vers les pays voisins (Tchad, RCA, Nigéria...) connaît de véritables perturbations érodant les efforts consentis par l'ensemble de la République pour la construction de nouvelles routes bitumées. La dégradation de la chaussée sur les anciennes routes bitumées atteint un niveau avancé, occasionnant des accidents dramatiques, et d'importants ralentissements dans la circulation avec parfois des immobilisations de véhicules pouvant excéder plusieurs jours, induisant un accroissement des coûts pour les Entreprises. Il en découle une contraction

de l'offre sur les marchés et des tensions inflationnistes nouvelles.

Les principaux enjeux dans le secteur concernent : (i) l'affectation adéquate des ressources disponibles entre les travaux neufs et les travaux d'entretien et de réhabilitation ; (ii) la standardisation des coûts unitaires en ce qui concerne les travaux neufs ; (iii) la conceptualisation globale de la mobilité urbaine dans les capitales économique et politique ; (iv) le positionnement du Fonds Routier dans son véritable rôle institutionnel en assurant sa migration vers la 2e et la 3e génération ce qui passe inéluctablement par la réforme de la gestion des péages et le recours aux financements innovants.

3.6.3. Enjeux du secteur des télécommunications

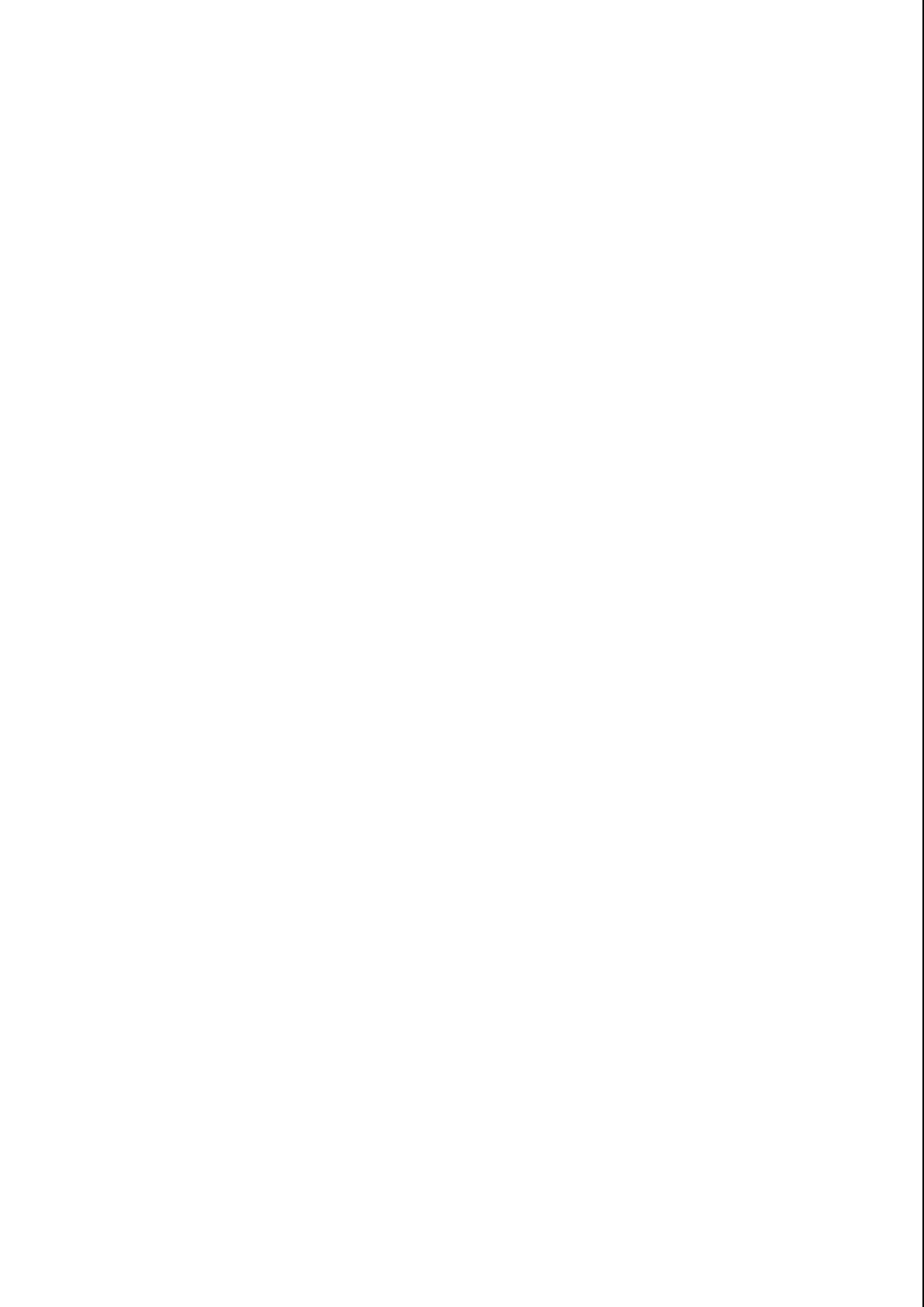
Dans le domaine des télécommunications, la fracture numérique persiste. Une mauvaise qualité d'accès Internet fixe et mobile dans la plupart des immeubles en zone urbaine et dans toutes les zones industrielles à travers le pays. Les coûts des services demeurent élevés malgré les efforts du Gouvernement pour le développement de la fibre optique.

L'enjeu concerne ici le raccordement des ménages et des entreprises au réseau fibre optique déjà déployé ; et la mutation relative au développement du numérique dans notre pays, pour ne pas louper un saut qualitatif vers une digitalisation efficace des services, à l'ère où l'intelligence artificielle nous impose de nous réinventer.



Section 4 :
**Prise en compte des grands
projets dans le projet de
Loi de Finances 2025**





Le tableau ci-dessous présente les affectations des ressources dédiées à la mise en œuvre des grands projets au titre de l'exercice 2025. Ces dotations d'une valeur d'environ F.CFA 641,6 milliards qui représentent le tiers du budget d'investissement public et, permettront l'achèvement d'un bon nombre de grands projets et le démarrage de quelques grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022 et 2023. Il convient de relever que cet effort de budgétisation s'effectue malgré le contexte marqué par l'impact des crises sécuritaires à l'Extrême-Nord, au Nord-Ouest et au Sud-Ouest, de la COVID_19, de la guerre en Ukraine et très prochainement du conflit israélo-palestinien sur les recettes de l'Etat.

Tableau : Prise en compte des grands projets dans le projet de Loi de Finances 2025

Intitulé du projet	Coût total (millions FCFA)	Taux de réalisation (%)	Date probable d'achèvement	Montant Programmé en 2025 (millions FCFA)	
				RE/ABS	RI
Grands projets du MINEE					
Barrage de Memve'ele (arriérés)	85 000	100	Projet achevé mais non clôturé	-	4 020,00
Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé à partir de la Sanaga (PAEPYS) (arriéré)	673 225	100	juin-24	-	1 500,00
Lignes 225Kv Yaoundé-Abong Mbang et Nkongsamba-Bafoussam (arriéré)	64 500	100	Projet achevé mais non clôturé	-	2 258,00
Barrage de Lom Pangar (Usine de pied et lignes d'évacuation)	73 893	86	Déc. 2025	7 000,00	9 500,00
Projets de remise à niveau et du développement du réseau de transport et de réforme du secteur (PRRTERS)	219 849	52,81	Nov. 2024	-	-
Projet d'interconnexion des réseaux électrique du Cameroun et du Tchad (PIRECT)	430 090	3,42	Déc. 2027	60 000,00	-
Construction de la ligne 400Kv Nachtigal-Bafoussam ainsi que les ouvrages connexes	102 949	10	Déc. 2026	25 000,00	-
Projet de Renforcement et stabilisation des réseaux de transport d'électricité de la ville de Yaoundé	29 703	77	Travaux en arrêts	-	363,00
Projet de Renforcement et stabilisation des réseaux de transport d'électricité de la ville de Douala	98 394		Sept. 2027	10 000,00	602,00
Ligne 225Kv Ebolowa-Kribi et 90Kv Mbalmayo-Mékin phase I	41 480	13	Nov. 2026	15 000,00	1 000,00
Projet d'électrification de 200 localités par système solaire photovoltaïque au Cameroun (Tranche 2 de 62 localités)	34 765		Nov. 2025	35 000,00	400,00
Projet d'électrification rurale et d'accès à l'énergie dans les zones sous-desservies (PERACE)	75 464	20	Juin. 2025	20 000,00	450,00
Projet de Construction de l'Aménagement hydroélectrique de Bini à Warak	213 000	9	Travaux en arrêts (changement du mode d'exécution MOP en PPP en cours)	-	-

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Projet de reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé (PRC)	102 441	-	2 027	-	5 000,00
Station d'adduction d'eau potable à Japoma (PRC)	62 460		Fév. 2025	-	-
Mégaprojet d'approvisionnement en eau potable de Douala (PRC)				-	400,00
PforR				81 300,00	3 000,00
PARSEC				48 800,00	
SOUS-TOTAL (MINEE)	2 307 214			302 100,00	28 493,00
Grands projets du MINTP					
Autoroute Yaoundé-Douala phase I: travaux supplémentaires et de raccordement	119 096	100	Déc. 2024	-	25 592,99
Construction route Bachenga-Ntui-Yoko-Lena-Sengbe-Tibatfi	354 000	Lot 2A: Ntui-Ndjole : 69,10 Lot 2 B: Ndjole – Mankim :10,63 Lot 3: Mankim-Meteing:67,34	Déc. 2024	20 000,00	3 000,00
Réhabilitation route Babadjou-Bamenda (PRC)	88 700	Lot 1: Babadjou-Matazem: 99% Lot 2: Matazem-Welcome: 67% Lot 3 : Ecole des champions :33% Lot 4 : Traversée urbaine : 15%		25 000,00	3 000,00
Autoroute Yaoundé – Douala (phase2)				10 000,00	-
Bitumage de la route Ekon-do-TITTI-Mudemaba (PRC)	40 000	34	Déc. 2024	-	7 000,00
Boucle de la lékié					4 000,00
Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase II)	87 291	5,8	Mar. 2025	20 000,00	
Programme d'Appui au Secteur du Transport phase 3 (Ring Road)	167 000	Lot 1: 10 Lot 2: 17,5 Lot 3: 5,1	Déc. 2024	40 000,00	4 000,00
Réhabilitation route Mora-Dabanga-Kousseri (PRC)	189 000	Lot 1: 3 Lot 2,3,4,5: 0	Déc. 2024	20 000,00	2 000,00
Route Olounou-Oveng-Froitière Gabon	70 000			20 000,00	-
Réhabilitation de la route Maroua-Moutouroua-Magada-Guidiguis	155 000			3 500,00	200,00
Route Ebolowa-Akoml-Kribi	171 000			20 000,00	-
Construction de la voie expresse Lolabé (port de Kribi)-Campo				5 000,00	1 000,00
Réhabilitation de la route Ngaoundéré -Garoua				10 000,00	
SOUS-TOTAL (MINTP)	1 441 087			193 500,00	49 792,99
Grands projets du MINHDU					
Autoroute Yaoundé-Nsimalen (Section rase campagne)	90 000	99	Réception provisoire en Janv 2024	-	2 308,87

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Conception/ réalisation de 10 000 logements et leurs équipements socio-culturels à Yaoundé et ses environs (phase 1)		15,5	Nov. 2026	21 400	1 680,00
Phase pilote de construction de 1675 logements sociaux et équipements collectifs connexes à Olembe / Yaoundé et Mbanga Bakoko / Douala	77 000	80,0	2 027	-	5 370,18
Autoroute Yaoundé-Nsimalen (Section urbaine) (PRC)	365 000				1 320,00
Projet de construction de la voie de contournement de la ville de Yaoundé	794 000			-	1 149,14
SOUS-TOTAL (MINHDU)	1 326 000			21 400	11 828,19
Grands projets du MINT					
Port en eau profonde de Kribi (phase II)	391 000	77,7	Déc. 2024	25 000	9 000
Projet de réhabilitation des aéroports de Bertoua, Kribi et Tiko (PRC)	77 000			-	493
SOUS-TOTAL (MINT)	468 000			25 000	9 493
TOTAUX	5 542 301			542 000,00	99 607,18



Section 5 :
**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 2ème 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 1ère 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.**

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

N°	PLAN/PROGRAMME/PROJETS MAJEURS
1	<p>Plan de reconstruction et de développement des Régions du Nord-Ouest, Sud-Ouest et Extrême-Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ecoles, hôpitaux et église détruis ; ▪ 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	<p>Programme «Train My Generation»</p> <p>Renforcement des capacités et certification des travailleurs techniques du secteur informel</p>
3	<p>Plan STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 de Lycées Professionnels de hauts standards (Les métiers sont ceux des 05 zones agroécologiques : 1-Zone forestière monomodale ; 2-Zone forestière bimodale ; 3-Zone des Haut plateaux ; 4-Zone des Hautes savane ; 5-Zone Soudano-sahélienne)

4	<p>Plan Energie</p> <p><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 5000Mw d'ici 2030 en réalisant les projets majeurs du PDSE notamment : Bini à Warak (75) ; Nachtigal (420) ; Ngoïla (84) ; Song Dong (280) ; Grand Eweng (1800) ; Chollet (600) ; Kikot (720) ; Makay (350) ; Mouïla Mougue (420) ; Njock (200) ...</i></p>
5	<p>Programme Agroindustriel</p> <p>Il s'agit de booster la production nationale des produits constituant la base de notre industrialisation en mettant en oeuvre des plans spécifiques notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <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 tonne de coton d'ici 2030)</i> ▪ <i>Plan Riz (Atteindre 2 millions de tonne 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 (Arrêter l'exportation de bois en grumes et développer une industrie du bois destiné à la consommation nationale et sous régionale.)</i>
6	<p>Programme Numérique</p> <p>Il s'agira de réduire considérablement la fracture numérique notamment par la poursuite de l'expansion du réseau fibre optique ; de construction deux (02) Datacenter ; et Mettre en oeuvre le système de gouvernance électronique (E-Government)</p>
7	<p>Programme de développement des infrastructures de transport multimodal</p> <p>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--Limbé et Kribi--Edéa; (ii) le Chemin de fer Douala--Ngaoundéré--Ndjamena, (684Km).</p>
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	<p>Programme de modernisation des grandes villes</p> <p>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.</p>
13	Couverture Santé Universelle (CSU)
14	Transferts Sociaux directs
15	Construction d'un nouveau terminal moderne dans les Aéroports de Douala et de Garoua

Source : Stratégie Nationale de Développement 2020-2030.

5.2. Portefeuille des projets du Programme d'Impulsion Initiale pour la transformation structurelle de l'économie

d'interventions et d'opérations bien structurées portées essentiellement par le secteur privé et les entreprises publiques suivant des montages financiers optimaux. Ce portefeuille comprend une trentaine de projets qui couvrent les neuf filières prioritaires de la SND30. Ces projets portent en effet sur l'énergie, le textile, le transport, le numérique et les services, à savoir :

Tableau : Portefeuille des projets du P2I-SND30

N°	Intitulé du projet	Coût (Mrds de F.CFA)
1	Projet pilote de Gaz Naturel pour Véhicules	20,0
2	Etude de Faisabilité du Plan FABER	12,0
3	Projet de reconquête du marché de l'alimentation à Douala	326,0
4	Projet de réhabilitation et modernisation de la Cameroon Development Corporation (CDC)	219,2
5	Projet de création d'un système de pépinières industrielles à haut rendement	41,3
6	Projet de construction d'une usine de montage de micro-ordinateurs et tablettes	13,8
7	Projet de construction d'une usine de montage des téléphones mobiles	16,5
8	Projet de construction d'un complexe industriel de Pâte et du Papier à Edéa	900,0
9	Projet de construction d'une usine de confection des vêtements professionnels	-
10	Projet de restructuration/modernisation de la CICAM	-
11	Projet d'accroissement des capacités d'ALUCAM	660,0
12	Projet de d'exploitation du Fer de Mbalam	678,7
13	Projet de Cobalt-Nickel-Manganèse de Nkamouna	339,4
14	Projet d'exploitation de la bauxite de Mim-Martap	64,5
15	Projet de construction d'une cartoucherie moderne	11,0
16	Projet de Yard Pétrolier de Limbé (Phase 2)	502,2
17	Projet de construction d'une usine de bitumes	70,0
18	Construction d'une usine de production d'engrais chimique au Cameroun	200,0
19	Projet construction d'une Usine de production de l'hydrogène et de l'ammoniac à Kribi	-
20	Projet de mise en place de l'Autorité Nationale de la Concurrence	1,3
21	Projet de mise en place des composantes de base de l'infrastructure qualité nationale	18,5

22	Projet de mise en place des composantes de base de l'infrastructure technologique nationale	6,0
23	Projet d'appui stratégique aux investissements privés dans les sous-secteurs industriels moteurs de la SND30	25,0
24	Projet de mise en place du cadre juridique et fiscal relatif au capital-investissement	0,5
25	Projet de mise en place du cadre juridique relatif aux délais de paiement	0,5
26	Projet de mise en place de la Banque Camerounaise d'Investissement	25,0
27	Projet de Construction du Chemin de fer Mbalam-Kribi en lien avec le Projet de fer de Mbalam1	498,8
28	Projet de Construction du Terminal Minéralier à Kribi en lien avec le Projet de fer de Mbalam	398,8
29	Projet de renforcement du chemin de fer Ngaoundéré-Douala en lien avec le Projet de bauxite	67,1
30	Gouvernance et management du P2I-SND30	0,5
TOTAL		5 116,2

5.3. Difficultés/Limites rencontrées dans la réalisation des grands projets de 1ère génération

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

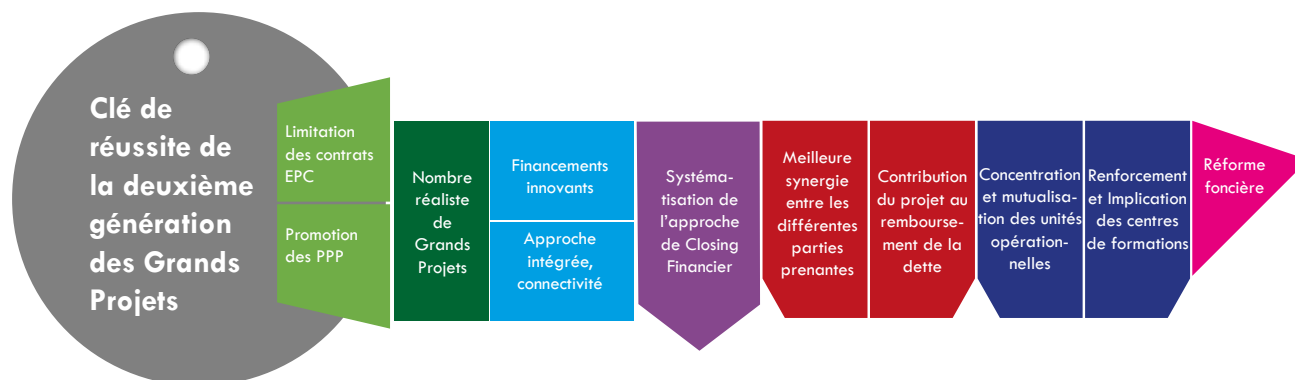
Figure 2 : Grappe des difficultés/Limites ayant émaillé la réalisation des grands projets de 1ère génération



5.4. 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 la 2ème génération de grands projets 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- Limiter 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 constructeur puisse sacrifier 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- Consacrer le maximum des efforts à la conduite 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- Reforme 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) ; et 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 de la dette contractée (total ou partiel) par le projet dans le montage financier.

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



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE LA PLANIFICATION ET
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE L'ÉCONOMIE ET DE LA PRO-
GRAMMATION DES INVESTISSEMENTS PUBLICS

DIVISION DE LA PREVISION ET DE LA PREPARATION DES
PROGRAMMES ET PROJETS

CELLULE DE PREPARATION DES GRANDS PROJETS

