



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

MINISTRE DE L'ECONOMIE, DE LA PLANIFICATION,
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE



ANNEXE À LA LOI DE FINANCES 2024 EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Novembre 2023



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

ANNEXE À LA LOI DE FINANCES 2024

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

SOMMAIRE

SECTION 1 : GÉNÉRALITÉS SUR LES GRANDS PROJETS.....	2
1.1. Définition et caractéristiques des grands projets.....	3
1.2. Portée et intérêt économiques des grands projets.....	4
SECTION 2 : ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES GRANDS PROJETS	6
2.1. Complexe industrialo-portuaire de Kribi.....	9
2.2. Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar	9
2.3. Barrage Hydroélectrique de Memve'ele.....	9
2.4. Barrage de Mekin.....	10
2.5. Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala	10
2.6. Barrage Hydroélectrique de BINI À WARAK	10
2.7. Barrage hydroélectrique de Nachtigal-Amont.....	10
2.8. Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et ses Environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS).....	11
2.9. Construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen.....	11
2.10. Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase2).....	11
2.11. Projet de Remise à Niveau des Réseaux de Transport d'Electricité et de Réforme du Secteur (PRRTERS)	11
2.12. Projet d'Interconnexion des Réseaux Electriques du Cameroun et du Tchad	12
2.13. Programme gouvernemental des logements sociaux.....	12
2.14. Les grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans son adresse à la Nation du 31 décembre 2022	13
SECTION 3 : BILAN ECONOMIQUE DES GRANDS PROJETS.....	17
3.1. Historique des dépenses d'investissement public et prise en charge des grands projets dans le budget de l'Etat.....	18
3.2. Impact des grands projets sur la dette publique extérieure	19
3.3. Contribution des grands projets à la croissance et au développement sur le moyen terme	23
3.4. Répercussions de la COVID-19 sur la mise en œuvre des grands projets.....	25
3.5. Conséquences de la guerre en Ukraine sur la mise en œuvre des Grands Projets.....	26
3.6. Enjeux dans le secteur de l'électricité.....	27
SECTION 4 : PRISE EN COMPTE DES GRANDS PROJETS DANS LA LOI DE FINANCES 2024.....	28
SECTION 5 : PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DES GRANDS PROJETS.....	31
5.1. Portefeuille des grandes initiatives de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030	32
5.2. Portefeuille des projets du Programme d'Impulsion Initiale pour la transformation structurelle de l'économie	34
5.3. Difficultés/Limites rencontrées dans la réalisation des grands projets de 1ère génération	35
5.4. Solutions proposées aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets	36

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 2024.

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 son adresse à la Nation du 31 décembre 2022 ;
- 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 2024 ;
- 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

• I.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 :

1. **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.
2. **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.
3. **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.

• 1.1.2 : 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	<u>L'effet multiplicateur</u> / 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	<u>Le 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, peut faire naître d'autres projets, lesquels, sur le double plan fonctionnel (objectifs) et opérationnel, lui sont directement ou indirectement connexes.

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

4	Le potentiel de <u>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 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 <u>l'impact</u> du grand projet	Le grand projet par ses effets directs et 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 sa durée de vie.
6	<u>L'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, 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	<u>L'innovation technologique</u> qu'implique et suppose le grand projet	Le grand projet <ul style="list-style-type: none"> • 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.

• 1.2 : Portée et intérêt économiques des grands projets

1. 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).
2. 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

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.

hydroélectriques), ainsi que la construction de nouvelles infrastructures de transport (ports, autoroutes, etc.).

3. 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.





SECTION 2

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 2: Grands projets de 1^{ère} génération achevés

Autoroute Yaoundé-Douala (phase 1) (60 Km)



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



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



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



Centrale Hydroélectrique de Mekin (capacité installée 15 Mw)



Centrale thermique de Dibamba (capacité de production 86 Mw)



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



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)



Autoroute Kribi-Lolabé (44 Km)



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)



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 et permet d'accueillir plusieurs bateaux et porte-conteneurs.

Débuté en mars 2018, le trafic enregistré à ce jour équivaut à 1 209 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds), dont 29% pour le trafic domestique (import/export) et 71% 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 de Kribi dont les travaux sont à 94% ; (iii) les travaux de l'auto-

route Kribi—Lolabé sont achevés ; (iv) les travaux d'extension de la plateforme portuaire (prolongement de la digue de protection de 675 m linéaire; extension du terminal à conteneur de 700 m) exécutés à 54% sont envisagés s'achever en décembre 2024.

Le PAK a signé le 15 février 2023 un mémorandum d'entente (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 qui sont en cours.

• 2.2. 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 régulation 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 d'une capacité de 30

Mw (04 groupes de 7,5 Mw), le taux d'avancement global du chantier est estimé à 93%. Les 02 premiers groupes ont été respectivement mis en service en mai et août 2023. La mise en service complète de l'ouvrage est prévue en décembre 2023.

Quant à la construction de la ligne 90 kV Lom Pangar-Bertoua et du poste de Bertoua, les travaux sont achevés et réceptionnés. Leurs mises sous tension ont été effectuées en mai 2023.

S'agissant de la ligne HT Abong Mbang-Bertoua, Bertoua-Batouri, et les postes de Batouri et d'Abong Mbang, les travaux des Commission de Constat et d'Evaluation et les études d'exécution sont en cours.

• 2.3. Barrage Hydroélectrique de Memve'ele

L'aménagement hydroélectrique de Memve'ele, déjà achevé, 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 com-

mencés 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 ; ce qui a permis depuis novembre 2022, l'injection de la totalité des 211 Mw du barrage.

• 2.4. 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 90 kV entre Mbalmayo et Mekin.

• 2.5. 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 raccordement.

A date, l'état d'avancement de la section courante de 60 Km est d'environ 100%, avec une réception définitive de l'ouvrage en décembre 2022. Afin de rendre fonctionnel ce premier tronçon, des travaux de raccordement du PK0 à Nkolbisson d'une part, et du PK60 à la RN3 d'autre part, ont été envisagés. Il s'agit des travaux de purge, de remblai, déblai, mise en place des couches de chaussée, réalisation des caniveaux et de signalisation verticale.

Le taux d'exécution de ces travaux est de 92% pour un achèvement prévu en décembre 2023.

La deuxième phase de ce projet est prévue en Partenariat Public-Privé. L'étude d'Avant-Projet Sommaire est achevée. Un dialogue de préqualification s'est tenu avec l'entreprise retenue lors de l'appel d'offres restreint à l'issue duquel le potentiel candidat a formulé son offre finale. A date, cette offre est en cours d'analyse par la Commission Spéciale des Contrats de Partenariat pour le projet, mise en place par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

• 2.6. 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'essentiel des travaux préparatoires de la mise en œuvre sont réalisés notamment la voie d'accès, la base vie.

Face au refus de la banque chinoise ICBC de mettre en vigueur la convention de financement signée depuis juillet 2016, et ce malgré plusieurs

tentatives de négociation du Gouvernement, un protocole d'accord de développement du projet 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.

A date, Savannah Energy est en mission de due-diligence pour la reprise en main du projet. Le redémarrage des travaux de construction du barrage est prévu au premier trimestre 2025, pour une mise en service au deuxième trimestre 2026

• 2.7. Barrage hydroélectrique de Nachtigal-Amont

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Nachtigal, d'une capacité de 420 Mw (7 groupes de 60 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 sont achevés. Les travaux de construction des lignes de transport de 225 kV et 30 kV sont achevés. Les travaux de construction des ouvrages définitifs du barrage, notamment le lot électromécanique et le lot génie civil, sont respectivement réalisés à 85% et 91%.

En date du 18 juillet 2023, la mise en eau du barrage hydroélectrique de Nachtigal a eu lieu.

Après cette phase, le calendrier du projet prévoit, dès le mois d'octobre, la réalisation des essais de fonctionnement du 1^{er} groupe, en vue de l'injection

au réseau électrique des 60 premiers mégawatts en décembre 2023. La mise en service globale de l'ouvrage est prévue pour 2024.

● 2.8. 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 qui est déjà construite ; (ii) une station de traitement d'eau brute à Batchenga aussi construite ; (iii) un poste de transformation électrique 90/30 kV à Nkometou III déjà construit ;

(iv) le réservoir d'eau potable de Ndindan à Yaoundé (96%) ; (v) les lignes de transport d'énergie électrique (50%) ; (vi) et la pose des conduites d'eau sur 64 Km entre Nachtigal et Yaoundé (98%). Le taux global de réalisation du projet est de 98%, et les travaux devraient s'achever en 2024.

● 2.9. Construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen

Le projet vise la construction de 23,3 Km d'autoroute en 2*3 voies dont 11,3 Km sur la première section dite rase campagne (Ahala—Carrefour Meyo—Carrefour Nsimalen) ; et 12 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).

En ce qui concerne la section rase campagne, le taux d'avancement des travaux est de 92% et cette première phase devrait s'achever en 2024.

S'agissant de la section urbaine, les études et les travaux de la Commission de Constat et d'Évaluation pour la détermination du coût des indemnités sont en cours.

● 2.10. 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 31%. Les principales avancées portent sur l'installation du chantier, le nettoyage, les terrassements, la sécurisation des talus, le remplacement des ouvrages hydrauliques, l'élargissement de l'emprise et les travaux de chaussée. Les travaux sont envisagés s'achever en mars 2025.

● 2.11. 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 de 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 global de réalisation de ce projet est de 40%. Cet avancement prend en compte : les travaux pour la fourniture et montage des protections pour la réhabilitation des postes, exécutés à 35% ;

les travaux de conception, fourniture et montage de la ligne 400 kV Edéa-Nkolkoumou-Nyom II (46%) ; les travaux de conception, de fourniture et de montage du poste de Nyom II (99%) ; les travaux de conception, de fourniture et de montage des lignes HT 225 kV et 90 kV autour de Yaoundé (67%) ; et les travaux de conception, de fourniture et de montage des Lignes HT Garoua – Maroua (lot 2) accomplis à 26%. L'achèvement des travaux est prévu pour début 2025.

• 2.12. Projet d'Interconnexion des Réseaux Electriques du Cameroun et du Tchad

Le Projet d'Interconnexion des Réseaux Electriques du Cameroun et du Tchad (PIRECT) 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 225 kV entre Edéa et Missolè.

En ce qui concerne la composante Cameroun-Tchad, il s'agit de la construction (i) d'une ligne principale HT 225 kV entre Ngaoundéré, Maroua (Cameroun) et Ndjamena (Tchad), (ii) d'une bretelle de ligne HT 225 kV entre Maroua (Cameroun), Bongor, Guelendeng et Ndjamena (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 1 024 Km (786 Km au Cameroun et 238 Km au Tchad), et le nombre

de localités à électrifier le long de ces lignes est de 478 (409 au Cameroun et 69 au Tchad).

S'agissant de la composante RIS-RIN, les Etudes d'Impact Environnemental et Social du RIS-RIN sont achevées et l'élaboration du Certificat de conformité environnementale et sociale est en cours. Les travaux des Commissions de Constat et d'Evaluation (CCE) dans les départements du Mbam et Kim, de la Lékié et du Djérem et de la Vina ont permis de rendre disponibles à date 07 des 10 décrets de classement et d'indemnisation attendus. Il reste attendu la mise en place des commissions de paiement pour chaque CCE. Par ailleurs, le Plan d'Actions et de Réinstallation a été validé en septembre 2023.

Pour ce qu'il s'agit de la ligne 225 kV Edéa-Missolè, les travaux de la CCE sont achevés et les rapports sont en cours d'élaboration.

• 2.13. Programme gouvernemental des logements sociaux

Le programme de construction des logements sociaux comprend : la phase pilote de 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 224 en phase pilote pour un coût de 97 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 80% en l'occurrence : 720 logements sont achevés et mis à la disposition des acquéreurs ; 350 logements sont en cours d'achèvement avec un taux d'exécution d'environ 80% mais nécessitent un financement conséquent

et 605 autres logements dont les travaux sont en arrêt et nécessitent un financement y afférent pour leur relance. Les travaux d'habitabilité des logements (Voirie et Réseaux Divers, alimentation en électricité et en eau, stations d'épuration, etc.) sont réalisés à 90%.

S'agissant du projet de PIZAROTTI, il consiste en : (i) la construction d'une base industrielle sur un site de 20 ha à aménager à Nkolmeyos dont les travaux de déforestation et de terrassement sont en cours, (ii) la réalisation de 224 logement sociaux à Ekoko II (27,8%) ; (iii) la réalisation des voies d'accès aux sites de Nkolmeyos et de Ekoko II ; (iv) la réalisation des réseaux d'alimentation en eau et en électricité, et télécommunication et ; (v) la mise en place des bases pour le transfert de technologie.

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

• 2.14. Les grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans son adresse à la Nation du 31 décembre 2022

Dans son adresse à la nation du 31 décembre 2022, le Chef de l'Etat a prescrit la réalisation de 12 grands projets qui se déclinent dans les secteurs routier, de l'eau, d'aménagement urbain, aéroportuaire et minier. Pour un coût de 2 788 milliards de FCFA, l'ensemble de ces projets constitue un défi budgétaire majeur pour les 05 prochaines années.

Tableau 3 : Grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans son adresse à la Nation du 31 décembre 2022

N°	Intitulé du projet	Coût (en milliards de FCFA)	Etat de mise en œuvre	Date prévisionnelle d'achèvement	Contraintes/Difficultés
MINTP					
1	Projet de réhabilitation de la route Babadjou- Bamenda	88	<p>Le projet est en cours d'exécution.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Babadjou-Matazem (lot 1) : 60% ; - Matazem-Welcome to Bamenda (lot 2) : 30% ; - Voie de contournement de la falaise de Bamenda (lot 3) : 25%. <p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Études APD disponibles ; - Visa de maturité délivré ; 	2024	Contexte sécuritaire précaire dans la région du Nord-Ouest.
2	Projet de réhabilitation de la route Mora-Dabanga-Kousseri	95	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Études APD disponibles ; - Visa de maturité délivré ; - Négociations en cours avec la Banque Mondiale pour le financement retroactif du projet ; - Contractualisations en cours avec les entreprises en charge des travaux et de la MDC. <p>Les travaux sont prévus démarrer en 2024.</p>	-	Compte tenu du contexte sécuritaire précaire de la zone du projet, le déploiement des entreprises sur les tronçons est conditionné par la mise en place d'un dispositif sécuritaire.
3	Projet de construction de la route Ebolowa-Akom Il-Kribi	177	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Études APD disponibles ; - Décrets d'indemnisation des départements de la Mvila et de l'Océan disponibles ; - Visa de maturité délivré à titre exceptionnel ; - Contrat de marché signé avec l'entreprise en charge des travaux ; - Décret d'habilitation pour la signature de la convention de financement avec la Standard Chartered Bank of London disponible. <p>Les travaux sont prévus démarrer en 2024.</p>	-	La charge indemnitaire relative au projet est supportée par les ressources extérieures. Cependant le paiement des dites indemnités demeure tributaire de la signature et la mise en vigueur de la convention de financement.
4	Projet de construction de la route Kumba-Ekondo Titi	40	<p>Les travaux sont exécutés à 11,5%.</p>	2025	Les travaux dudit projet ont débuté en 2016 et ont été arrêtés depuis 2018 du fait du contexte sécuritaire dans la Région du Sud-Ouest.

N°	Intitulé du projet	Coût (en milliards de FCFA)	Etat de mise en œuvre	Date prévisionnelle d'achèvement	Contraintes/Difficultés
MINEE					
1	Projet de reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de Yaoundé	100	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudes APD et EIES disponibles ; - Visa de maturité délivré à titre exceptionnel ; - Contrats commerciaux signés avec les partenaires techniques PUTMAN, ASPAC, WPIL. <p>Les travaux sont prévus démarrer en 2024.</p>	-	
2	Projet de réhabilitation et extension de la station d'adduction d'eau potable à Japoma	63	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudes APD et EIES disponibles ; - Visa de maturité délivré à titre exceptionnel ; - Certificat de conformité environnemental délivré par le MINEPEDE ; - Contrats commerciaux disponibles. <p>Les travaux sont prévus démarrer en 2024.</p>	2025	
3	Méga-projet d'approvisionnement en eau potable de Douala	372	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les études Avant-Projets Sommaire sont en cours ; - Les études d'Impact Environnemental et Social sont en cours. <p>Les travaux sont prévus démarrer en 2025.</p>	2027	

N°	Intitulé du projet	Coût (en milliards de FCFA)	Etat de mise en œuvre	Date prévisionnelle d'achèvement	Contraintes/Difficultés
MINHDU					
1	Projet de construction de la section urbaine de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen	405	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudes APS en cours d'actualisation ; - EIES disponibles ; - DUP renouvelée et commission préfectorale d'évaluation des biens mobilisée ; - Contractualisation en cours avec les entreprises en charge des travaux : BUNS (Lot 1) et RAZEL (Lots 2 et 3) ; - Négociations en cours avec Afriland First Bank pour le financement du lot 1 et avec BPI France pour les lots 2 et 3. 	-	Non disponibilité des emprises pour les différents lots du projet.
MINT					
1	Projets de réhabilitation des aéroports de Bertoua, Kribi et Tikou	72	<p>Les projets, envisagés en mode EPC, sont en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les différents sites sont en cours de sécurisation ; - Les études topographiques sont disponibles ; - Les spécifications techniques des équipements ainsi que les TDRs des études géotechniques sont disponibles avec le concours du LABOGENIE ; - Les procédures sont en cours pour la passation des marchés avec les entreprises SHEE SYSTEM, ROAD VISION et BETAN ENERGY respectivement pour les aéroports de Bertoua, Kribi et Tikou. <p>Les travaux sont prévus démarrer en 2024.</p>	2025	Indisponibilité des emprises nécessaires pour la réalisation des travaux.
MINMIDT					
1	Projet d'exploitation industrielle du fer de Kribi-Lobé	431	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permis d'exploitation disponible ; - Audiences publiques achevées et transmission des documents par le Préfet de l'Océan au MINDCAF ; - EIES en cours d'actualisation. <p>Les travaux sont prévus démarrer en décembre 2023.</p>	2028	Mobilisation des ressources pour le suivi du projet.

N°	Intitulé du projet	Coût (en milliards de FCFA)	Etat de mise en œuvre	Date prévisionnelle d'achèvement	Contraintes/Difficultés
2	Projet d'exploitation industrielle du fer de Mbalam	747	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permis d'exploitation disponible ; - Les études de faisabilité sont en cours d'élaboration ; - L'EIES est en cours d'actualisation. <p>Les travaux sont prévus démarrer en décembre 2023.</p>	2028	Mobilisation des ressources pour le suivi du projet.
3	Projet d'exploitation industrielle du fer de Bipindi--Grand-Zambi	570	<p>Le projet est en cours de préparation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permis d'exploitation disponible ; - TDRS de l'EIES validés par le MINEPDED ; - Certificat de conformité environnemental attendu du MINEPDED ; - DUP obtenue. <p>Les travaux sont prévus démarrer en décembre 2023.</p>	2028	Mobilisation des ressources pour le suivi du projet.
TOTAL		2 788			



SECTION 3

BILAN ECONOMIQUE 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 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

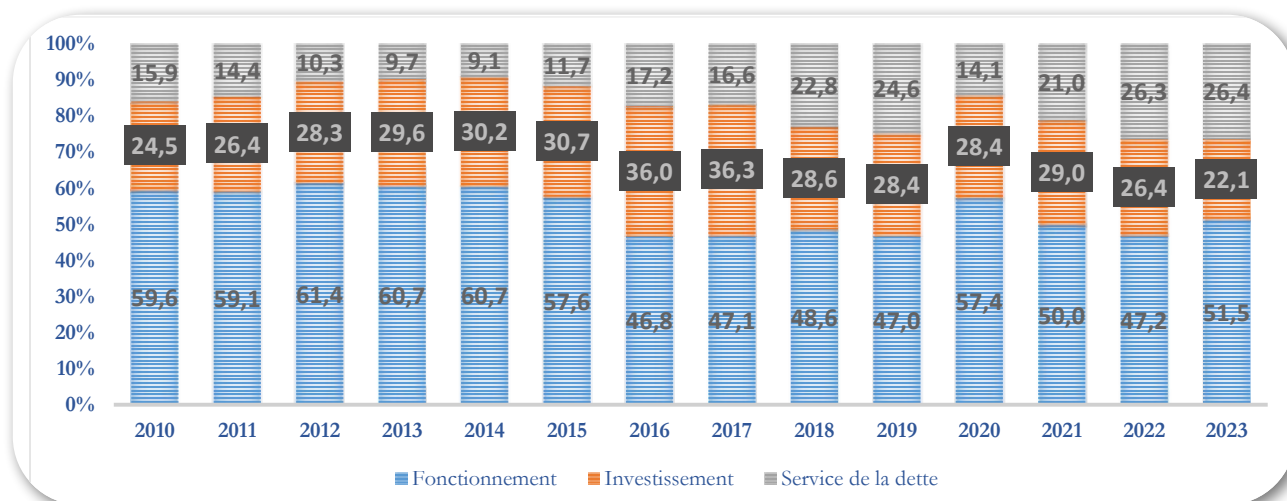
publiques consacrées à l'investissement. Toutefois, à partir de 2018, dans le contexte du Programme Économique et Financier avec le FMI, le règlement de la dette publique tant intérieure qu'extérieure a occupé plus de place dans la marge de manœuvre disponible.

Tableau 4 : Evolution de la part du BIP dans le budget global

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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	2645,4	3233,4
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	1479,0	1386,8
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	1475,3	1654,6
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	5599,7	6274,8

Source : Lois de Finances 2010 à 2023

Graphique 1 : Evolution de la part des dépenses en capital dans le Budget de l'Etat sur 2010-2023



Source : Lois de Finances 2010 à 2023

• 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 de la Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 préco-

nise 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 2023 se situe autour de 3 321 milliards de FCFA soit en moyenne 237,2 milliards par an sur la période avec un maximum de 419 milliards de FCFA en 2022. Cette dernière donnée traduit davantage la volonté du Gouvernement d'achever les grands projets dits de 1^{ère} génération.

Tableau 5 : Evolution des inscriptions budgétaires liées aux grands projets sur la période 2010-2023

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

Source : Budget d'Investissement Public 2010 à 2023

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.

● 3.2. Impact des grands projets sur la dette publique extérieure

● 3.2.1. Evolution des engagements financiers du Cameroun de 2010 à 2023

En vue de résorber son déficit infrastructurel, le Gouvernement du Cameroun a souscrit, de 2010 à 2023, à des engagements financiers pour un montant global de FCFA 5 895 milliards dont FCFA 4 808 milliards pour des prêts non concessionnels et FCFA 1 088 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 1 128 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'État » qui est un instrument de programmation dans la préparation du budget de l'État 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 2023, ledit plafond de l'ordre de FCFA 650 milliards est évalué à FCFA 426 milliards en VAN.

• 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 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, la proportion de ces prêts dans les engagements financiers de l'Etat présente une tendance baissière 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 Voie 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 2023, l'évolution de la proportion de ces prêts dans les engagements financiers de l'Etat tend à diminuer en passant de 24%

en 2011 pour se situer à 11% en 2018. Cette régression se justifie par un recours davantage croissant du Gouvernement aux créanciers bilatéraux non membres du Club de Paris.

Quant aux créanciers bilatéraux 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 de l'Etat pour se situer en 2022 à 89% 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 (phase 1) 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).

• 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 2010-2023, 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 dé-

faut 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.

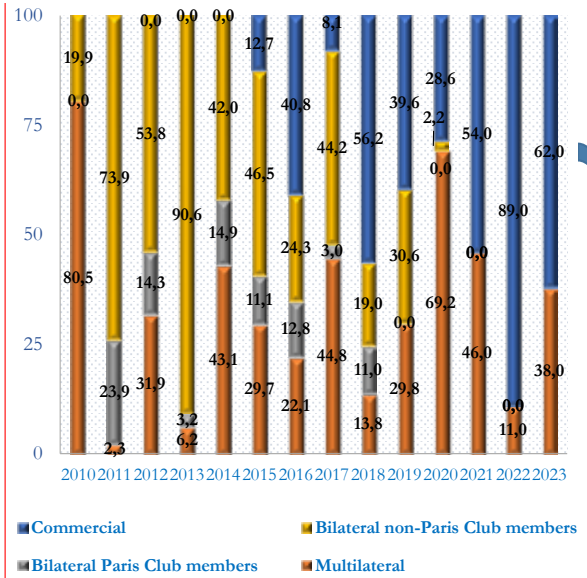
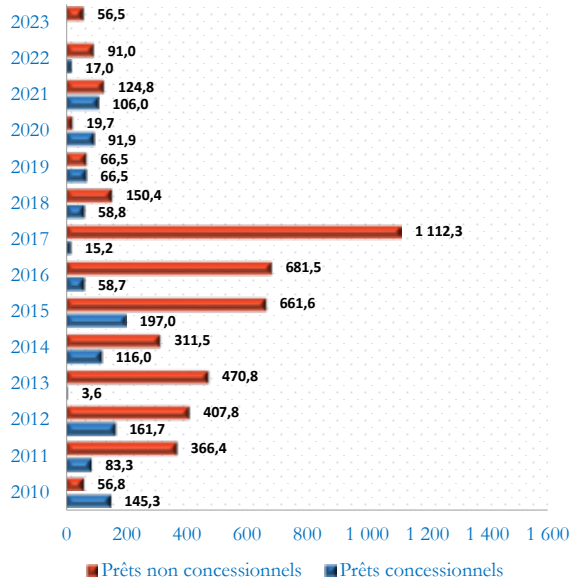
Pour ce qui est du risque de change, la dépréciation de la monnaie locale par rapport aux devises étrangères, entraîne une réévaluation à la hausse de l'encours de la dette publique et rend également le service de la dette en devises étrangères plus coûteux. A cet égard, il convient de souligner que 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 :

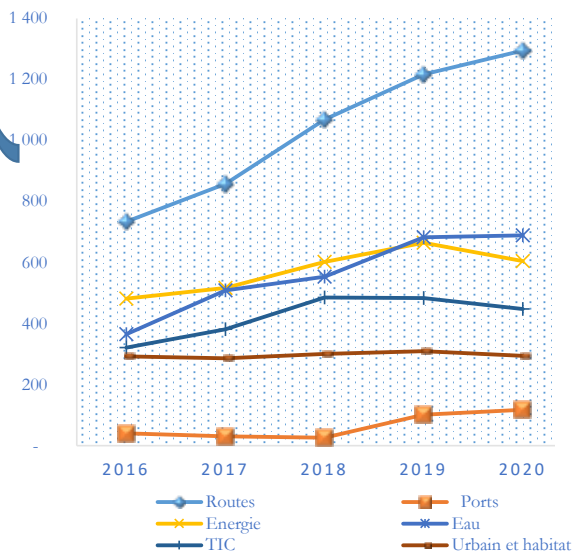
- Une rapide expansion du ratio de convergence macroéconomique dette extérieure/PIB qui est passé de 21,8% en 2015 pour se situer à 28,9% en 2023 ; portant ainsi le ratio dette/PIB à date à hauteur de 43% ;
- Le passage du risque de surendettement de la dette publique du Cameroun de modéré à élevé depuis 2017 ;
- Le dépassement des seuils des ratios du service de la dette publique ;
- 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) ;
- La dégradation de la note souveraine du Cameroun le 08 août 2023 par l'Agence Standard and Poor qui l'a fait passer de B-B (très spéculatif) à CC-C+/C (extrêmement spéculatif).

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

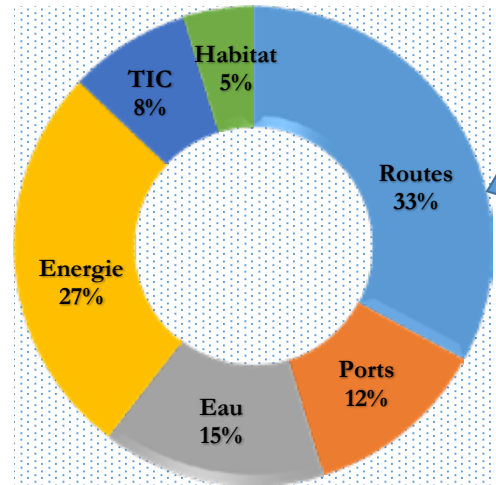
DE 2010 A 2023 LE GOUVERNEMENT DU CAMEROUN A SOUSCRIT A DES ENGAGEMENTS FINANCIERS D'UN MONTANT GLOBAL DE FCFA 5 895 MILLIARDS MOBILISES AUPRES DE LA MULTITUDE DE PARTENAIRES FINANCIERS CI-APRES



AVEC L'IMPACT SUR L'ENCOURS DE LA DETTE PUBLIQUE EXTERIEURE



POUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE CES SECTEURS

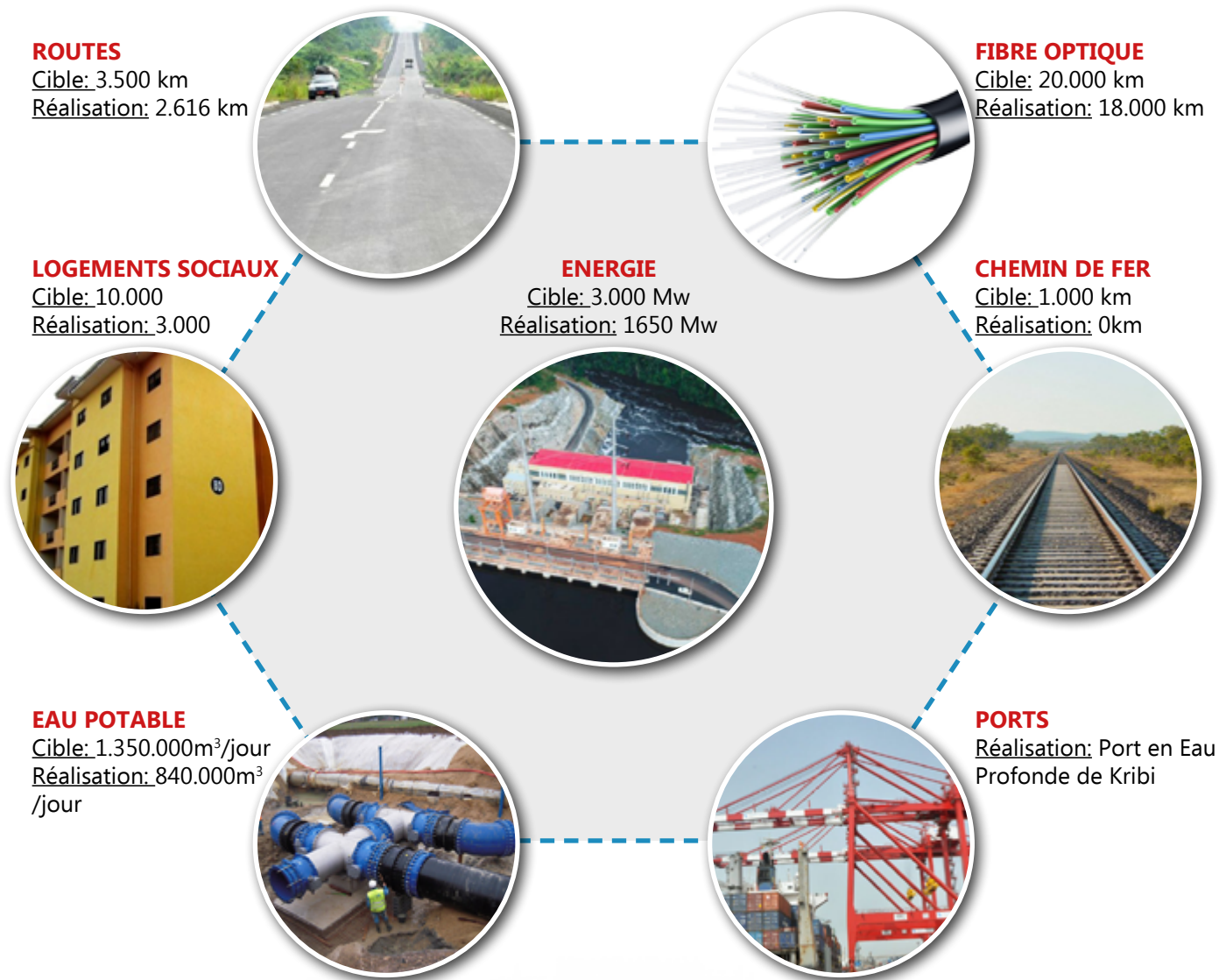


Source : Caisse Autonome d'Amortissement et Comité National de la Dette Publique

• 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



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-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 (750 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 quali-

té 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'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, 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.



• 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 dans le secteur de l'électricité

Pour faire face aux multiples difficultés du secteur de l'électricité (mix énergétique renchérissant le coût de service, qualité de service peu satisfaisante, faible rendement de distribution de l'électricité, déséquilibre financier du secteur, taux d'accès à l'électricité insuffisant, faible consommation de l'électricité en milieu industriel), et à la sous performance des opérateurs du secteur de l'électricité au Cameroun, le Gouvernement a élaboré le « Plan de Redressement du Secteur de l'Électricité du Cameroun (PRSEC) 2023-2030 » qui vise à accroître la performance du secteur de l'électricité et améliorer ainsi sa contribution au développement économique du pays.

Le coût de ce plan est de 6 000 milliards de FCFA dont 4 000 milliards de FCFA pour une production supplémentaire de 3 000 Mw (Barrages de Kikot, Grand Eweng, Bini à Warack, Chollet, Katsina Ala, Menchum, centrale à gaz de Limbé, etc.), 1 200 milliards de FCFA en transport et 800 milliards de FCFA pour la distribution.

L'un des principaux défis actuels du secteur est l'intégration de l'énergie du barrage de Nachtigal dans le réseau en septembre 2024. Cette intégration présente 03 challenges :

- 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 ;
- 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 ;
- La capacité du secteur à faire ruisseler les recettes générées vers tous les acteurs institutionnels du secteur de l'électricité : L'Etat dans le Take or Pay ayant garanti la rémunération de NHPC à hauteur de 120 milliards par an.

En guise de rappel, le projet Nachtigal avait 03 dimensions :

- La dimension production de l'électricité portée par NHPC pour un investissement de 1,2 milliards USD et 420 Mw sur 07 groupes de 60 Mw. Le 1er groupe entre en production en décembre 2023 et le dernier groupe en août 2024 ;
- Des investissements dans le transport pour évacuer l'énergie de Nachtigal. Le projet PRRTS d'un coût de 190 milliards de FCFA a été signé en juin 2017. Malgré des débuts difficiles, le Gouvernement a pris des mesures en 2021 pour l'accélération du projet. Ce qui a permis de rendre disponible les infrastructures pour l'évacuation de l'électricité qui sera produite à Nachtigal ;
- La 3ème dimension consiste en la mise à niveau du réseau de distribution qui devait être financée par la SFI à hauteur de 210 milliards de FCFA (ENEO étant une entreprise privée). La situation financière de ENEO, qui a conduit à un échec de la transaction avec la SFI et l'Etat, a donc amené l'Etat à mettre en place un plan d'action prioritaire d'urgence 2023-2027 de 400 milliards de FCFA sur les investissements urgents à réaliser pour l'intégration du barrage de Nachtigal.

Les ressources pour la réalisation de ce plan d'urgence sont réparties ainsi qu'il suit :

- 180 milliards provenant du Programme Axé sur les Résultats (PForR) dans le secteur de l'électricité avec un financement de la Banque Mondiale ;
- 48 milliards provenant de l'appui budgétaire de la Banque Africain de Développement ;
- Les 172 milliards restant étant à rechercher notamment dans le BIP en Ressources Internes Ordinaires.





SECTION 4

PRISE EN COMPTE DES GRANDS PROJETS DANS LA LOI DE FINANCES 2024

Le tableau ci-dessous présente les affectations des ressources dédiées à la mise en œuvre des grands projets au titre de l'exercice 2024. Ces dotations d'une valeur d'environ 424 milliards de FCFA, qui représentent 26% du budget d'investissement public et constituent une augmentation de 23% par rapport à l'année 2023, 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 son adresse à la Nation du 31 décembre 2022. 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 6 : Prise en compte des grands projets dans le projet de Loi de Finances 2024

Intitulé du projet	Coût du projet (en million FCFA)	Taux de réalisation	Date probable de fin	Total 2024 (en million de FCFA)
Projet d'Aménagement hydroélectrique de Memve'ele (211 MW)	380 000	100%	Déc-22 ⁴	2 000
Projet de construction d'un aménagement hydroélectrique de 75 MW à Warak sur la BINI avec ligne de transport	178 286	9%	Déc-26	20 000
Barrage réservoir de Lom Pangar (Usine de pied)	73 880	93%	Déc-23	18 000
Projet de Remise à niveau des Réseaux de Transport d'Electricité et de Réforme du Secteur (PRRTERS)	190 949	40%	Mar-25	20 050
PIRECT : Interconnexion des réseaux électriques RIS-RIN	-	-	-	25 185
Projet d'Alimentation en Eau Potable de la Ville de Yaoundé et ses environs (PAEPYS)	588 887	98%	Mar-24	23 000
Projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase I) : travaux de raccordement	284 000	90%	Déc-23	22 000
Entrée Est de la ville de Douala (Phase 2)	146 222	31%	Mar-25	15 000
Construction Ring Road (PAST III)	167 270	-	Mar-25	22 000
Projet de réhabilitation de la route Babadjou- Bamenda	88 000	-	Déc-2024	27 600
Projet de réhabilitation de la route Mora-Dabanga-Kousseri	95 000	-	-	21 000
Projet de construction de la route Ebolowa-Akom II-Kribi	177 000	-	-	27 000
Projet de construction de la route Kumba-Ekondo Titi	40 000	12%	Déc-2025	8 000
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	54%	Déc-24	81 000

⁴Les travaux d'aménagement du barrage hydroélectrique de Memve'ele sont achevés. Cependant, l'allocation budgétaire inscrite concerne la prise en charge des reliquats.

Intitulé du projet	Coût du projet (en million FCFA)	Taux de réalisation	Date probable de fin	Total 2024 (en million de FCFA)
Projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen (section rase campagne)	196 555	98%	Déc-23	8 382
Projet gouvernemental de construction de 10 000 logements sociaux	-	11%	-	14 200
Projet de valorisation économique et touristique du Lac municipal et d'aménagement de la vallée de la MINGOA à Yaoundé	-	-	-	6 700
PLANUT	-	-	-	62 395
TOTAL	-			423 512





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

Tableau 7 : 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 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	<p>Programme «Train My Generation»</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement des capacités et certification des travailleurs techniques du secteur informel
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 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 savanes ; 5-Zone Soudano-sabélienne)

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 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></p>
5	<p>Programme Agroindustriel</p> <p><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></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 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	<p>Programme Numérique</p> <p><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></p>
7	<p>Programme de développement des infrastructures de transport multimodal</p> <p><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></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><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></p>
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 : Stratégie Nationale de Développement 2020-2030.

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

Le Programme d'impulsion Initiale pour la transformation structurelle de l'économie (P21-SND30), d'un coût de 6 116,2 milliards de FCFA, vise à donner une première impulsion rapide à la transformation structurelle de notre économie à travers un portefeuille 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 :

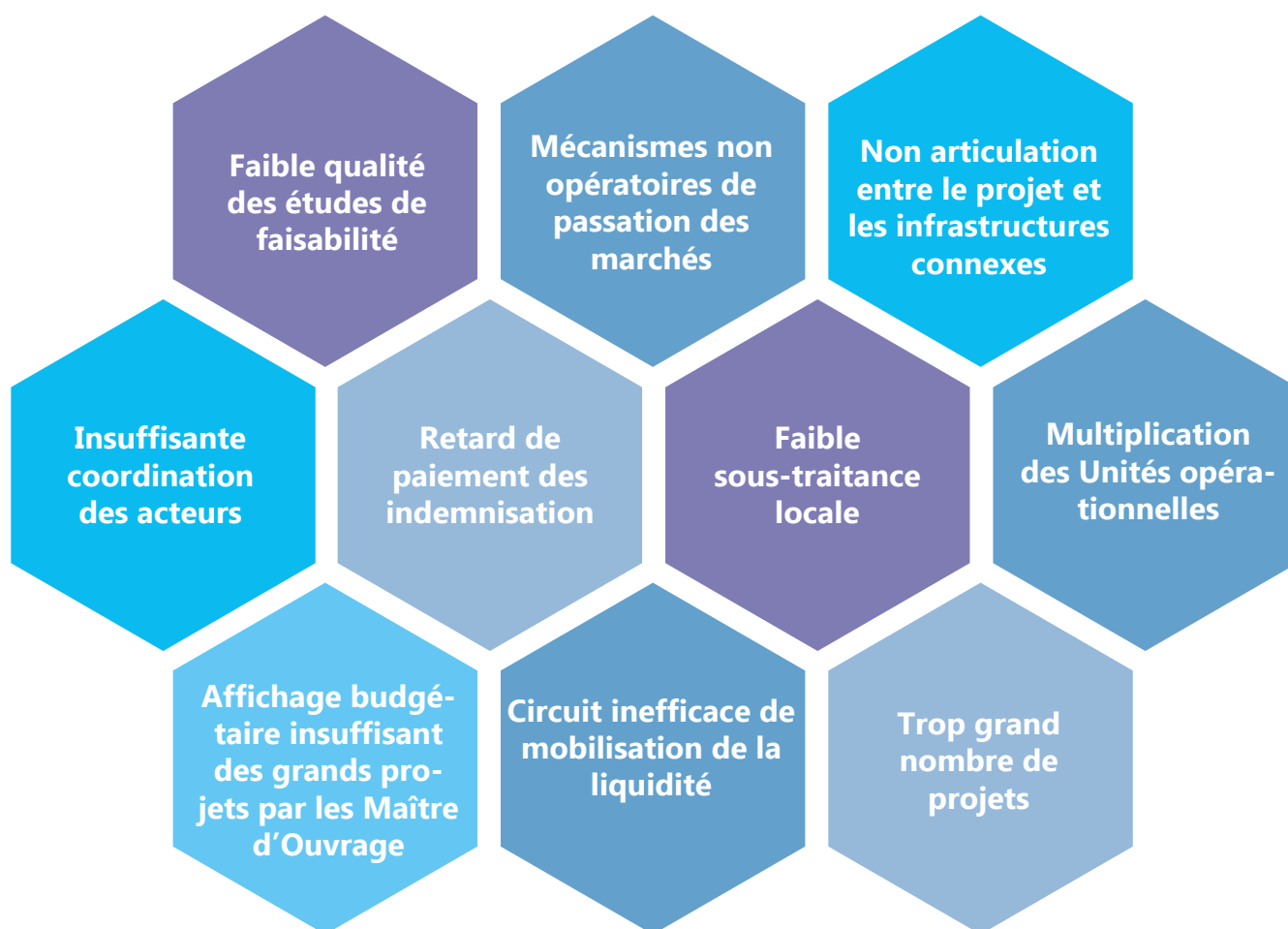
Tableau 8 : Portefeuille des projets du P21-SND30

N°	Intitulé du projet	Coût (en million de FCFA)
1	Projet pilote de Gaz Naturel pour Véhicules	20 000
2	Etude de Faisabilité du Plan FABER	12 000
3	Projet de reconquête du marché de l'alimentation à Douala	326 000
4	Projet de réhabilitation et modernisation de la Cameroon Development Corporation (CDC)	219 200
5	Projet de création d'un système de pépinières industrielles à haut rendement	41 250
6	Projet de construction d'une usine de montage de micro-ordinateurs et tablettes	13 750
7	Projet de construction d'une usine de montage des téléphones mobiles	16 500
8	Projet de construction d'un complexe industriel de Pâte et du Papier à Edéa	900 000
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	660 000
12	Projet de d'exploitation du Fer de Mbalam	678 700
13	Projet de Cobalt-Nickel-Manganèse de Nkamouna	339 350
14	Projet d'exploitation de la bauxite de Mim-Martap	64 450
15	Projet de construction d'une cartoucherie moderne	10 950
16	Projet de Yard Pétrolier de Limbé (Phase 2)	502 200
17	Projet de construction d'une usine de bitumes	70 000
18	Construction d'une usine de production d'engrais chimique au Cameroun	200 000
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	1 250
21	Projet de mise en place des composantes de base de l'infrastructure qualité nationale	18 500
22	Projet de mise en place des composantes de base de l'infrastructure technologique nationale	6 000
23	Projet d'appui stratégique aux investissements privés dans les sous-secteurs industriels moteurs de la SND30	25 000
24	Projet de mise en place du cadre juridique et fiscal relatif au capital-investissement	500
25	Projet de mise en place du cadre juridique relatif aux délais de paiement	500
26	Projet de mise en place de la Banque Camerounaise d'Investissement	25 000
27	Projet de Construction du Chemin de fer Mbalam-Kribi en lien avec le Projet de fer de Mbalam1	498 750
28	Projet de Construction du Terminal Minéralier à Kribi en lien avec le Projet de fer de Mbalam	398 750
29	Projet de renforcement du chemin de fer Ngaoundéré-Douala en lien avec le Projet de bauxite	67 100
30	Gouvernance et management du P21-SND30	500
Total		6 116 200

• 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.

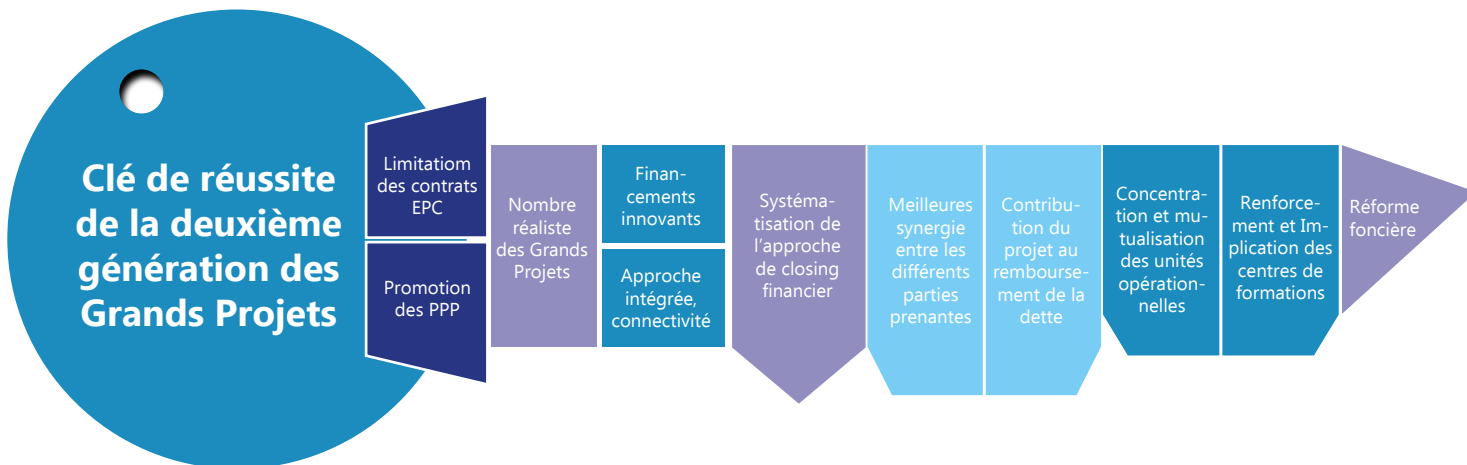
Figure 3 : Grappe des difficultés/Limites ayant émaillé la réalisation des grands projets de 1ère génération



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 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 4 : 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 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 procédera 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- Reformuler 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.





REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

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

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DE L'ÉCONOMIE
ET DE LA PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS PUBLICS

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

CELLULE DE PREPARATION DES GRANDS PROJETS