

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

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



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF THE ECONOMY, PLANNING
AND REGIONAL DEVELOPMENT



ANNEXE A LA LOI DE FINANCES 2026



**EVOLUTION DES GRANDS
PROJETS D'INVESTISSEMENT**

Novembre 2025



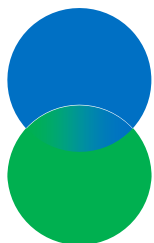
REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix-Travail-Patrie

ANNEXE A LA LOI DES FINANCES 2026

EVOLUTION DES GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT





PRÉFACE

Conformément aux dispositions de la Loi n°2018/012 du 11 juillet 2018 portant régime financier de l'Etat et des autres entités publiques, le projet de loi de finances est accompagné, entre autres, d'un Rapport sur l'« **Evolution des Grands Projets d'Investissement** ». Le présent document répond à cette exigence.

Bien que le budget 2025 se soit exécuté dans le contexte du programme économique et financier soutenu par le Fonds Monétaire International au titre de la Facilité Elargie de Crédit (FEC) et du Mécanisme Elargi de Crédit (MEDC), l'engagement du Gouvernement est resté constant en ce qui concerne la poursuite de la mise en œuvre des grands projets. En moyenne, sur les cinq dernières années, le Gouvernement a consacré annuellement environ **441 milliards FCFA** pour la poursuite du programme d'investissement dans les grands projets. L'allègement du portefeuille global des projets d'investissement se poursuit à l'effet de libérer plus de marge de manœuvre pour la réalisation de nouvelles infrastructures productives.

De façon générale, la transformation structurelle visée par le Gouvernement est davantage perceptible. Avec un linéaire total d'environ **11 000 Km** de

routes bitumées, près de **20 000 Km** de fibre optique posée, une capacité de production d'électricité installée de **2070 Mw** et une production d'eau potable d'environ **1,12 millions de m³/jour**. Les efforts se poursuivent pour améliorer l'accès et l'utilisation efficiente de ces infrastructures par les populations et les entreprises.

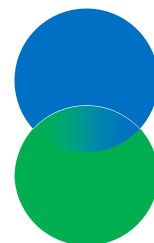
Plusieurs grands projets découlant de la seconde vague d'investissement ont déjà été lancés depuis l'adoption de la SND30. Certains s'achèvent d'ailleurs progressivement. Aussi, le cap des objectifs de la trajectoire de l'émergence fixée par le Chef de l'Etat est maintenu, nonobstant un contexte particulièrement contraignant du fait des défis sécuritaires persistants, du ralentissement économique mondial, des effets perturbateurs liés aux changements climatiques et des pressions budgétaires fortes.

Le Ministre de l'Economie, de la
Planification et de l'Aménagement
du Territoire



ALAMINE OUSMANE MEY

SOMMAIRE



PRÉFACE	1
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	4
INTRODUCTION	5

SECTION 1 : GENERALITES SUR LES GRANDS PROJETS **6**

1.1. Définition et caractéristiques des grands projets	6
1.1.1. Définition.....	6
1.1.2. Caractéristiques	7
1.2. Portée et intérêt économique des grands projets	7

SECTION 2 : ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES GRANDS PROJETS **9**

2.1. Grands projets achevés	9
2.2. Mise en œuvre des grands projets	14
2.2.1. Construction de l'autoroute Yaoundé - Douala (phase 1).....	14
2.2.2. Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase2)	14
2.2.3. Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar (Usine de pieds et ouvrages d'évacuation)	14
2.2.4. Barrage Hydroélectrique de Bini à Warak	15
2.2.5. Projet de remise à niveau des réseaux de transport d'électricité et de réforme du secteur (PRRTERS).....	15
2.2.6. Projet d'interconnexion des réseaux électriques du Cameroun et du Tchad....	15
2.2.7. Intégration du PAEPYS : Projet de reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé.....	16
2.3. Les grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022, 2023 et 2024	16
2.4. Analyse des besoins budgétaires de certains grands projets	17
2.4.1. Le barrage hydroélectrique de Nachtigal.....	17
2.4.2. L'autoroute Kribi-Lolabé	17
2.4.3. Construction et exploitation des 14 postes de péages	17
2.4.4. Exploitation de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase 1)	18
2.4.5. Les ouvrages d'évacuation du barrage hydroélectrique de Memve'e.....	18
2.4.6. L'autoroute Yaoundé-Douala (travaux complémentaires et voies de raccordement)	18

SECTION 3 : BILAN ECONOMIQUE DES GRANDS PROJETS **19**

3.1. Historique des dépenses d'investissement public et prise en charge des grands projets dans le budget de l'Etat	19
3.1.1. Investissement public dans le budget de l'Etat	19
3.1.2. Prise en charge des grands projets dans le Budget de l'Etat	20

3.2. Impact des grands projets sur la dette publique extérieure	20
3.2.1. Evolution des engagements financiers du Cameroun de 2010 à 2025	20
3.2.2. Modification du profil des créanciers de la dette publique extérieure	21
3.2.3. Financement des grands projets d'infrastructure	22
3.2.4. Impact sur les finances publiques à travers le service de la dette	22
3.3. Contribution des grands projets à la croissance et au développement sur le moyen terme	25
3.4. Enjeux sectoriels en lien avec les grands projets	27
3.4.1. Enjeux du secteur de l'énergie	27
3.4.2. Enjeux du secteur des transports	27
3.4.3. Enjeux du secteur des télécommunications	28

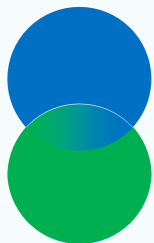
SECTION 4 : PRISE EN COMPTE DES GRANDS PROJETS DANS LE PROJET DE LOI DE FINANCES 2026

29

SECTION 5 : PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DES GRANDS PROJETS.....

32

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	33
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	35

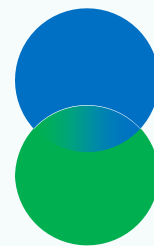


LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES



Tableau 1 : Caractéristiques d'un grand projet d'investissement public	7
Tableau 2 : Présentation des grands projets achevés	9
Tableau 3 : Suivi des projets annoncés par le Chef de l'Etat	16
Tableau 4 : Evolution de la part du BIP dans le Budget global	19
Tableau 5 : Evolution des inscriptions budgétaires lié aux grands projets sur la période 2010-2025.....	20
Tableau 6 : Prise en compte des grands projets dans le projet de Loi de Finances 2026	29
Tableau 7 : Portefeuille des projets du P2I-SND30	34
Figure 1 : Evolution de la part des dépenses en capital dans le Budget de l'Etat sur 2010-2025.....	19
Figure 2 : Financement des grands projets et dynamique de la dette publique extérieure	24
Figure 3 : Objectifs et réalisation de la mise en œuvre à mi-parcours de la SND30	25
Figure 4 : Grappe des difficultés/Limites ayant émaillé la réalisation des grands	35
Figure 5 : Principales solutions aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets.....	35

INTRODUCTION



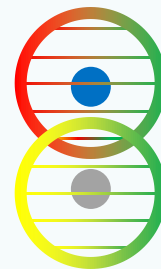
La Loi de Finances a pour principal cadre d'exécution la Stratégie Nationale de Développement (SND30). Elle arrête entre autres le budget de l'Etat pour chaque exercice budgétaire. De nombreux documents explicatifs et détaillés lui sont annexés, notamment celui relatif à l'« **Evolution des Grands Projets 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 2026.

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 ;*
- ❖ *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 2026 ;*
- ❖ *La cinquième annonce les perspectives de développement des grands projets dans le cadre de la marche vers l'émergence du Cameroun.*

Section I : Généralités sur les grands projets



I.1. Définition et caractéristiques des grands projets

I.1.1. Définition

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

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

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

- 01. Sur le plan stratégique et programmatique**, une action majeure ou un ensemble intégré d'actions majeures de développement auxquels sont assignés des objectifs à moyen et long terme 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.

¹ Cadre 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 cohérence stratégique du grand projet	Le grand projet est cohérent avec la Stratégie Nationale, les Stratégies Sectorielles, et les Programmes Sectoriels.
2.	L'effet multiplicateur/ d'entraînement du grand projet	Le grand projet une fois 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 périmètre 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 potentiel de création et d'induction d'emplois 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 se développant autour de ce grand projet.
5.	La force et la pérennité de l'impact 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'envergure 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'étend à plusieurs institutions ; nécessite un montage ou un closing financiers spécifiques : en fonction des modes (MOP et PPP) de réalisation, les set-up financiers pour cette réalisation appellent à des montages complexes
7.	L'innovation technologique qu'implique et suppose le grand projet	Le grand projet requiert, pour sa réalisation, une <i>technologie de grande échelle</i> et une expertise technique de haut niveau, le plus souvent venues de l'extérieur ; implique une <i>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

² Entendons 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.

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

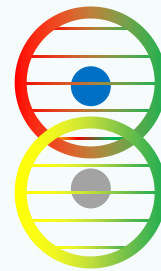
production (centrales hydroélectriques), ainsi que sur la construction de nouvelles infrastructures de transport (ports, autoroutes, etc.).

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 de nombreux emplois directs et indirects, 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.).
- 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 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 encastrées 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



2.1. Grands projets achevés

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 : Présentation des grands projets achevés

01



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

- Coût : 354,7 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Sinohydro Ltd
- Bailleur : Eximbank China
- Date de démarrage : Janvier 2013
- Date de fin/mise en service : Juin 2017

02



Centrale Hydroélectrique de Mekin (capacité installée 15 Mw)

- Coût : 34,5 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : China National Electric Engineering Corporation (CNEEC)
- Bailleur : Eximbank China
- Date de démarrage : Juillet 2012
- Date de fin/mise en service : Mai 2019

03



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

- Coût : 240,9 milliards de FCFA
- Partenaires Techniques : Sinohydro Ltd
- Bailleur : Banque mondiale, AFD, BDEAC
- Date de démarrage : Octobre 2011
- Date de fin/mise en service : Juin 2017

04



Aménagement Hydroélectrique de Nachtigal (420 MW)

- Coût : 786 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Nachtigal Hydro Power Company (NHPC)
- Bailleur : SFI, PROPARCO, Banque Mondiale, BEI, AFD, BAD, Standard Chartered Bank, la Société générale Cameroun, la SCB et la BICEC
- Date de démarrage : Février 2019
- Date de fin/mise en service : Mars 2025

05



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

- Coût : 173,2 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Kribi Power Development Corporation (KPDC)
- Bailleur : Banque mondiale, BAD, BEI, SFI, BDEAC, Proparco
- Date de démarrage : Mars 2010
- Date de fin/mise en service : 23 mars 2013

06



Centrale thermique de Dibamba (capacité de production 86 Mw)

- Coût : 62,8 milliards de FCFA
- Partenaires Techniques : Kribi Power Development Corporation (KPDC)
- Bailleur : Banque mondiale, BAD, BEI, SFI, BDEAC, Proparco
- Date de démarrage : Décembre 2009
- Date de fin/mise en service : 2013/2014

07



Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé à partir de la Sanaga (PAEPYS) : 300 000 m³/jour d'eau potable pour la ville de Yaoundé et ses environs.

- Coût : 410 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Société chinoise SINOMACH
- Bailleur : EXIM BANK OF CHINA
- Date de démarrage : Décembre 2016
- Date de fin/mise en service : Juin 2024

08



Autoroute Yaoundé-Douala (phase I), y compris les voies de raccordement

- Coût : 384 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : China First Engineering Construction
- Bailleur : EXIMBANK of China
- Date de démarrage : 2014
- Date de fin/mise en service : 2024

09



Autoroute Yaoundé-Nsimalen (Section rase campagne)

- Coût : 87 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : China Communications Construction Company Ltd
- Bailleur :
- Date de démarrage : Mai 2014
- Date de fin/mise en service : Décembre 2023

10



Autoroute Kribi - Lolabé (44Km)

- Coût : 250 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : China Harbour Engineering Company (CHEC)
- Bailleur : Exim Bank of China
- Date de démarrage : 2015
- Date de fin/mise en service : 29 juillet 2022

11



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

- Coût : 55 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : SOGEA SATOM
- Bailleur : Agence Française de Développement
- Date de démarrage : 2015
- Date de fin/mise en service : Janvier 2018

12



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

- Coût : 38 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : SOGEA SATOM
- Bailleur : Agence Française de Développement
- Date de démarrage : 2013
- Date de fin/mise en service : 2017

13



Route Batchenga-Ntui-Yoko-Lena-Tibati –Ngatt y compris pont sur la Sanaga à Nachtigal

- Coût : 354 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : SOGEA SATOM
- Bailleur : BAD, BDEAC, FAD, BID, JICA, AFD
- Date de démarrage : Novembre 2017
- Date de fin/mise en service : 22 Avril 2025

14



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

- Coût : 141,6 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Sogea Satom
- Bailleur : Agence Française de Développement
- Date de démarrage : 2013
- Date de fin/mise en service : Novembre 2017

15



Complexe Industriel Portuaire de Kribi (phase I) (quatre terminaux capables d'accueillir des navires de 100 000 tonnes, et des quais d'accostage pouvant accueillir des navires de 15 mètres de tirant d'eau)

- Coût : 290,1 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : China Harbour Engineering Compagny (CHEC).
- Bailleur : EximBank Of CHINA
- Date de démarrage : 2012
- Date de fin/mise en service : 2016

16



Complexe Industriel Portuaire de Kribi (phase 2) (Extension du terminal à conteneur de 715 ml)

- Coût : 391,5 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : China Harbour Engineering Compagny LTD (CHEC)
- Bailleur : EximBank Of CHINA
- Date de démarrage : Décembre 2019
- Date de fin/mise en service : Mai 2025

17



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

- Coût : 235,98 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Huawei, China Unicom
- Bailleur : Exim Bank china, BAD, FAD, Koïca
- Date de démarrage : 2009
- Date de fin/mise en service :

18



Projet de construction des lignes de transport 225 KV Nkongsamba-Bafoussam et Ahala Abong Mbang et les Ouvrages connexes

- Coût : 64,5 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Kalpa-Taru Power Transmission Limited
- Bailleur : Exim Bank India
- Date de démarrage : Juin 2019
- Date de fin/mise en service : Décembre 2023

19



Pont sur le fleuve Logone (620 mètres de long, entre la ville camerounaise de Yagoua, et de Bongor, au Tchad) avec 14,2 km de voies d'accès.

- Coût : 74 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Razel et Sotcogog
- Bailleur : BAD et Union européenne (UE)
- Date de démarrage : 27 février 2020
- Date de fin/mise en service : 28 avril 2025

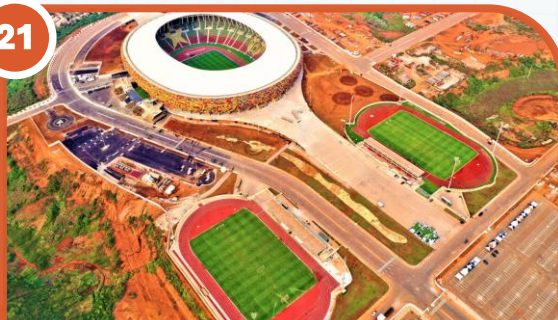
20



Pont sur la Cross River à Ekok

- Coût : 21,1 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Société chinoise CGCOC Group Co Ltd
- Bailleur : BAD et Union européenne (UE)
- Date de démarrage : 2017
- Date de fin/mise en service : Septembre 2021

21



Complexe sportif d'Olembé -Yaoundé

- Coût : 218 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Piccini et Magil Construction
- Bailleur : UBA et Intesa Sanpaolo.
- Date de démarrage : Mars 2017
- Date de fin/mise en service : 2024

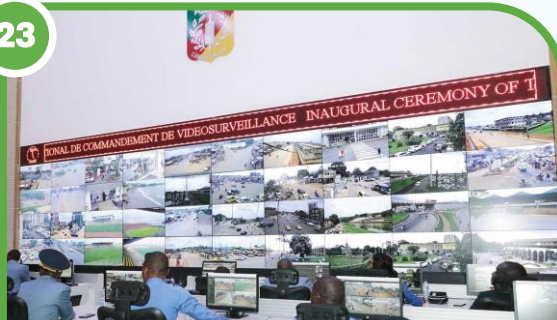
22



Complexe sportif de Japoma -Douala

- Coût : 139,2 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Yenigün Construction Industry.
- Bailleur : Exim Bank Turquie
- Date de démarrage : 2017
- Date de fin/mise en service : 2019

23



Système intelligent de vidéosurveillance urbaine

- Coût : 45,9 milliards FCFA
- Partenaires Techniques :
- Bailleur :
- Date de démarrage : Janvier 2014
- Date de fin/mise en service : 2022

24



Hôpital Général de Garoua

- Coût : 29 milliards FCFA
- Partenaires Techniques :
- Bailleur : Exim Bank Corée
- Date de démarrage : 2017
- Date de fin/mise en service : 2022

25



Centre Hospitalier Régional de Bertoua.

- Coût : 8,9 milliards FCFA
- Partenaires Techniques :
- Bailleur : Agence Japonaise de coopération internationale (JICA)
- Date de démarrage : 27 avril 2017
- Date de fin/mise en service : 19 avril 2024

26



Centre Hospitalier Régional de Bafoussam

- Coût : 13 milliards FCFA
- Partenaires Techniques :
- Bailleur :
- Date de démarrage :
- Date de fin/mise en service : 2021

27



Centre Hospitalier Régional de Garoua

- Coût : 29 milliards FCFA
- Partenaires Techniques :
- Bailleur : Exim Bank Corée.
- Date de démarrage : 2017
- Date de fin/mise en service : 2022

28



Centre Hospitalier Régional d'Ebolowa

- Coût : 15 milliards FCFA
- Partenaires Techniques : Sté Alliances construction.
- Bailleur : Fonds des Nations Unies pour la population (FNUAP) et l'Agence Espagnole de Coopération Internationale au Développement (AECID)
- Date de démarrage : Octobre 2016
- Date de fin/mise en service : 2021

29



Centre Hospitalier Régional de Maroua

- Coût :
- Partenaires Techniques : *Sté Alliances construction*
- Bailleur :
- Date de démarrage : *Mai 2017*
- Date de fin/mise en service : *2024*

30



Centre Hospitalier Régional de Ngaoundéré

- Coût : *10 milliards FCFA*
- Partenaires Techniques : *Sté Alliances construction*
- Bailleur :
- Date de démarrage : *Avril 2017*
- Date de fin/mise en service : *Avril 2023*

2.2. Mise en œuvre des grands projets

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.

2.2.1. Construction de l'autoroute Yaoundé - Douala (phase 1)

Cette phase rentre dans le cadre du prolongement de la section autoroutière déjà achevée (60 Km). Elle est longue de 136 Km allant de Bibodi à Massoubou, en passant par Bodmon. Le coût de cette phase est estimé à FCFA 899 Milliards HT. Le processus de recherche de financement se poursuit auprès de la Standard Chartered Bank of Hong Kong pour un montant de **FCFA 400 Milliards**.

2.2.2. 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 90% avec une date prévisionnelle de livraison fixée en Février 2026.

2.2.3. Aménagement hydroélectrique de Lom Pangar (Usine de pieds et ouvrages d'évacuation)

Les travaux de l'usine de pied et des ouvrages d'évacuation de l'énergie de Lom Pangar présentent un taux d'exécution physique global de 80%. Le niveau de mise en oeuvre des différentes composantes du projet se présente comme suit :

- La mise en service effective de l'usine de pieds et du poste évacuation avec le montage des quatre groupes pour une capacité totale de 30 Mw;
- La mise sous tension depuis 2023 de la ligne 90 Kv Lom Pangar-Bertoua et du poste de Bertoua;

- La poursuite jusqu'en 2027 des travaux de construction des lignes Haute Tension Bertoua-Abong-Mbang et Bertoua-Batouri ainsi que des postes d'interconnexion de Batouri et Abong-Mbang;
- L'exécution jusqu'en mi-2026 des travaux d'extension des lignes moyennes et basses tensions dans la Région de l'Est.

2.2.4. 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 90 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 et la libération des emprises. 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. A date les études APD du projet sont disponibles. Le redémarrage des travaux de construction du barrage est prévu en 2026 pour une mise en service en 2030.

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

Le projet d'un coût de FCFA 221 Milliards, 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.

A date le projet présente un taux d'exécution physique évalué à 80% du fait notamment de l'achèvement des travaux de construction des lignes Nyom II-Ngousso-Oyomabang-Nkolbisson et des postes associés. Par ailleurs les diligences se poursuivent en vue de l'achèvement d'ici juin 2026 des travaux de construction des lignes 225 Kv Edea-Nkolokoumou, des lignes 225KV/90 Kv autour de Douala et des postes associés, des lignes 225Kv/90 Kv autour de Garoua et Maroua ainsi que des postes associés.

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

Le projet d'interconnexion des réseaux électriques du Cameroun et du Tchad d'un coût de FCFA 370 Milliards comprend 02 parties, à savoir : l'interconnexion entre le RIS et le RIN et la composante Cameroun-Tchad.

En ce qui concerne l'interconnexion entre le RIS et le RIN, il vise la construction d'une ligne de transport de 225 kv à double circuits d'environ 514 km allant du poste de Nachtigal dans le RIS au poste de Wouro Soua (près de Ngaoundéré) dans le RIN, ainsi que de l'extension du poste de Nachtigal et de quatre nouveaux postes de 225/30 kv à Ntui, Tibati, Yoko et Wouro. A date le niveau d'exécution du projet se présente comme suit sur ses différents lots : 30% pour le lot 1 (Ntui-Yoko) ; 34% pour le lot 2 (Yoko-Tibati) ; 20% pour le lot 3 (Tibati-Wouro-Soua) et 11,7% pour la section Edéa-Missole

Quant à 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). A date les études de faisabilité APS et le certificat de conformité environnementale sont disponibles.

2.2.7. Intégration du PAEPYS : Projet de reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé

Ce projet vise la fonctionnalité optimale du Projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et ses environs à partir de la Sanaga. A date les études APD sont disponibles et la recherche de financement se poursuit auprès de la Belfius Bank, ING Bank SA et Deutsche Bank of Italy pour des montants respectifs de **FCFA 39,3 Milliards**, **FCFA 47,9 Milliards** et **FCFA 38,5 Milliards**. Le démarrage des travaux est prévu pour 2026.

2.3. Les grands projets annoncés par le Chef de l'Etat dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022, 2023 et 2024

Dans ses adresses à la Nation du 31 décembre 2022, 2023 et 2024, le Chef de l'Etat a prescrit la réalisation de 12 projets dans divers secteurs pour un coût de **F.CFA 2 788 milliards**. Ce portefeuille de projets constitue un défi budgétaire majeur pour les 05 prochaines années.

Tableau 3 : 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	100% Date achèvement : Août 2025
2.	Réhabilitation de la route Mora – Dabanga – Kousseri	95	Lot I 22km : 60% Date de livraison : juin 2029
3.	Construction de la route Ebolowa – Akom2 – Kribi	177	Démarrage en 2026 Date de livraison : 2029
4.	Construction de la route Kumba – Ekondo-Titi	40	70% Date de livraison : 2025
5.	Reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de Yaoundé	135	Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
6.	Réhabilitation et extension de la station d'adduction d'eau potable à Japoma	63	20% Date de livraison : 2026
7.	Méga-projet d'approvisionnement en eau potable de Douala (400 000 m3 d'eau supplémentaires par jour à partir du fleuve Wouri)	372	Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
8.	Construction de la section urbaine de l'autoroute Yaoundé – Nsimalen	405	Démarrage en 2026 Date de livraison : 2030
9.	Réhabilitation des aéroports de Bertoua, Kribi, Tiko	72	Démarrage en 2026 Date de livraison : 2028
10.	Exploitation industrielle du fer de Kribi – Lobé	431	Permis d'exploitation délivré. EIES en cours d'actualisation. Démarrage en 2026
11.	Exploitation industrielle du fer de Mbalam	747	Permis d'exploitation délivré. EIES en cours d'actualisation. Démarrage en 2026

12.	Exploitation industrielle du fer de Bipindi – Grand-Zambi	570	Permis d'exploitation délivré. EIES en cours. Démarrage en 2026
Total		2 788	

2.4. Analyse des besoins budgétaires de certains grands projets

Dans le cadre des travaux de programmation budgétaire 2026-2028, il a été souligné que des dépenses importantes liées à la mise en œuvre de certains grands projets n'avaient pas de couverture budgétaire en 2025, et pourraient entraver l'évolution sereine de l'exécution et de l'exploitation desdits projets. Ceux-ci font l'objet d'une attention particulière dans la présente section.

2.4.1. Le barrage hydroélectrique de Nachtigal

En vue de réaliser le projet selon une approche PPP de type concessif, l'Etat s'est formellement engagé auprès de NHPC à se substituer au concessionnaire ENEO en cas d'incapacité de ce dernier à acheter l'énergie produite par le barrage de Nachtigal. A cet effet, l'Etat supporte ainsi le risque commercial « **Take or Pay** » du projet à travers un engagement financier mensuel initial de FCFA 10 Milliards (réhaussé à FCFA 15 Milliards) dans l'hypothèse où ENEO serait dans l'incapacité d'honorer le paiement des factures de son fournisseur NHPC. A date, NHPC a adressé à ENEO des factures d'un montant de FCFA 64 Milliards que celui n'a pu régler qu'à hauteur de FCFA 12,5 Milliards soit un reliquat de FCFA 51,5 Milliards qui a pu être couvert par l'Etat à travers sa lettre de crédit auprès de la Société Générale de Paris. Y faisant suite, ladite lettre de crédit ne dispose plus de ressources pour assurer son mécanisme de garantie pour le compte de l'Etat et des négociations sont engagées par le MINFI auprès de la Société Générale Cameroun et plusieurs banques locales afin de mettre en place une nouvelle garantie financière destinée à assurer le paiement régulier des factures dues à NHPC. Par ailleurs les factures de NHPC des mois d'Août, Septembre, Octobre, Novembre et Décembre restent en attente de paiement par ENEO et constituent ainsi un besoin budgétaire relatif à l'exploitation du barrage de Nachtigal qui peut être évalué à hauteur de **FCFA 75 Milliards**.

2.4.2. L'autoroute Kribi-Lolabé

Dans le cadre du contrat PPP relatif au financement, la construction et l'exploitation de l'autoroute Kribi-Lolabé, l'Etat s'est engagé à verser au partenaire privé, des loyers d'un montant global de FCFA 270 Milliards sur une période de 30 ans. Depuis le démarrage de l'exploitation de l'infrastructure, sur un montant de FCFA 20 Milliards des loyers à payer au partenaire privé, seulement FCFA 2 Milliards ont effectivement été payés. Il en ressort donc des arriérés d'un montant de FCFA 18 Milliards qui ne disposent pas de couverture budgétaire au cours de l'exercice 2025. Eu égard aux loyers d'un montant de FCFA 15 Milliards à payer au partenaire privé pour l'exercice 2026 conformément au contrat PPP, le besoin budgétaire relatif à l'exploitation de l'autoroute Kribi-Lolabé est ainsi évalué à hauteur de **FCFA 33 Milliards**. Le MINTP s'est engagé à prendre en charge une partie de ce besoin dans le cadre de la préparation de son Budget pour le compte de l'exercice 2026.

2.4.3. Construction et exploitation des 14 postes de péages

Pour la mise en œuvre du projet à travers un PPP à paiement public, un contrat a été signé le 18 Mai 2020 entre l'Etat et l'entreprise TOLLCAM pour une durée de 20 ans à travers laquelle l'Etat s'est engagé à payer des loyers d'un montant global de FCFA 160 Milliards. Cependant durant la phase d'exécution dudit contrat, la partie publique a procédé à la résiliation du contrat PPP afin de le faire migrer vers un

marché de type MOP. Au vu des investissements initiaux pris en charge par TOLLCAM, durant la construction des premiers postes de péage, l'indemnisation à verser à ce dernier du fait de la résiliation a été évaluée à hauteur de **FCFA 36 Milliards**. Ces ressources n'étant pas prises en charge au cours de l'exercice 2025, constituent ainsi un besoin budgétaire pour l'indemnisation du partenaire privé. Des négociations se poursuivent entre le MINTP et ce dernier en vue de la prise en charge de cette indemnisation dans son Budget pour le compte de l'exercice 2026.

2.4.4. Exploitation de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase I)

En vue d'assurer la fonctionnalité de la section courante de la première phase de l'autoroute Yaoundé-Douala, une procédure de contractualisation d'un PPP avait été initiée dans l'optique de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure par l'entreprise CFHEC sur une période de 30 ans. En prélude à la signature dudit contrat PPP, l'entreprise CFHEC a préfinancé et exécuté des travaux complémentaires à la fonctionnalité de l'infrastructure. Suite à la suspension de cette procédure de contractualisation et au vu de l'absence d'un support juridique encadrant les travaux préfinancés et réalisés par l'entreprise CFHEC, il a été élaboré un protocole de remboursement desdits travaux à hauteur de **FCFA 10,5 Milliards**. Ces ressources n'étant pas prises en charge au cours de l'exercice 2025, constituent ainsi un besoin budgétaire pour l'indemnisation de CFHEC. Un mécanisme de règlement de cette indemnisation a été élaboré par le MINTP en vue de sa prise en charge dans son Budget pour le compte de l'exercice 2026.

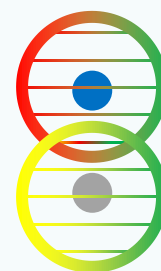
2.4.5. Les ouvrages d'évacuation du barrage hydroélectrique de Memve'ele

Dans le cadre des travaux de construction du barrage hydroélectrique de Memve'ele par l'entreprise Sinohydro, celle-ci a préfinancé les travaux de bitumage de la voie d'accès au barrage pour un montant global de FCFA 27 Milliards non prévu par la convention de financement. A date, FCFA 11 Milliards ont effectivement été réglés à Sinohydro, soit un reliquat de l'ordre de FCFA 16 Milliards pour achever le paiement desdits travaux. Durant la phase de programmation des besoins du projet en vue de la préparation du Budget 2026 du MINEE, ces ressources n'ont été prises en compte qu'à hauteur de **FCFA 1,3 Milliard**.

2.4.6. L'autoroute Yaoundé-Douala (travaux complémentaires et voies de raccordement)

Durant la phase d'exécution de l'autoroute Yaoundé-Douala, il est ressorti des travaux supplémentaires portant d'une part sur l'achèvement de la section courante pour un montant de FCFA 60 Milliards et d'autre part sur les travaux de raccordement nécessaires à la fonctionnalité du projet pour un montant de FCFA 45 Milliards. Lesdits travaux n'étaient pas prévus dans le contrat de marché initial et n'étaient pas pris en charge par la dette contractée auprès du bailleur Eximbank of China. Ceci étant, en date du 19 Avril 2022, un protocole d'accord MINTP-MINFI-MINEPAT-CFHEC a été signé en vue de la prise en charge desdits travaux par l'entreprise CFHEC et du remboursement de cette dernière par un mécanisme de paiement des décomptes différés. A date, pour des décomptes d'un montant de FCFA 90 Milliards adressés par CFHEC à l'Etat, FCFA 78 Milliards ont effectivement été réglés soit un reliquat de l'ordre de **FCFA 12 Milliards**. Ces ressources ont été prises en compte lors de la phase de programmation des besoins du projet en vue de la préparation du Budget du MINTP pour l'exercice 2026.

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

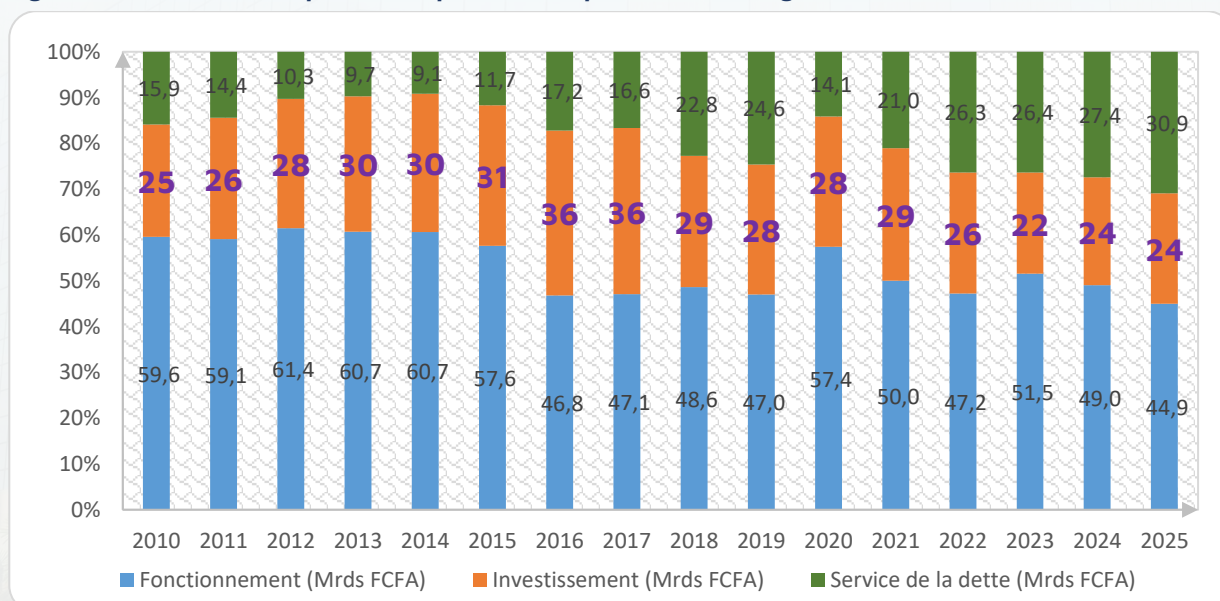
Depuis 2020, avec le début de l'implémentation de la deuxième phase de la Vision d'émergence par la mise en œuvre de la SND30, dans le contexte du programme économique et financier avec le FMI, le règlement de la dette publique tant intérieure qu'extérieure occupe plus de place dans la marge de manœuvre disponible. Toutefois, l'engagement du Gouvernement est resté constant en ce qui concerne la poursuite de la réalisation des investissements publics. Les dépenses d'investissements ont maintenu une dynamique ascendante, passant de **FCFA I 254 Milliards** en 2020 à **FCFA I 852 Milliards** en 2025.

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	2024	2025
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	3447,2
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	1852,1
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	2369,7
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	7669,0

Source : Lois de Finances 2010 à 2025

Figure 1 : Evolution de la part des dépenses en capital dans le Budget de l'Etat sur 2010-2025



Source : Lois de Finances 2010 à 2025

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 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 consacrées à ces projets entre 2010 et 2025 se situe autour de **4392 milliards de FCFA** soit **en moyenne 293 milliards par an sur la période** avec un maximum de 641,6 milliards de FCFA en 2025. Cette dernière donnée traduit davantage la volonté du Gouvernement d'achever tous les grands projets en cours d'exécution ainsi que toutes les modalités de mise en service complète.

Tableau 5 : Evolution des inscriptions budgétaires lié aux grands projets sur la période 2010-2025

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dépenses totales (milliards de FCFA)	223	202	200	214	205	161	181	139	143	290	225	375	419	344	424	642

Source : Budget d'Investissement Public 2010 à 2025

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 2025

En vue de résorber son déficit infrastructurel, le Gouvernement du Cameroun a souscrit à des engagements financiers de 2010 à 2025 pour un montant global de **FCFA 7 579 Milliards** dont **FCFA 5 398 Milliards** pour des prêts non concessionnels et **FCFA 2 181 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.

Par ailleurs, pour l'année 2025, la Stratégie Nationale de la Dette Publique 2025-2027 envisage ce qui suit :

- *Un plafond d'endettement base engagement l'Administration Centrale, **FCFA 950 Milliards** correspondant à une valeur actuelle nette d'environ **FCFA 700 Milliards** ;*
- *Un plafond d'endettement base décaissement de l'Administration Centrale à hauteur de **FCFA 900 Milliards** ;*
- *Un plafond des avals pour la dette extérieure fixé à hauteur de **FCFA 40 Milliards**.*

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

Le financement du déficit infrastructurel susvisé a nécessité de l'Etat, le recours à une variété d'instruments et de créanciers constitués de : i) les multilatéraux pour un montant de **FCFA 3 410 Milliards** ; ii) les bilatéraux membres du Club de Paris pour un montant de **FCFA 625 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 instruments utilisés pour contracter des dettes à leur endroit permettent généralement de mobiliser des prêts concessionnels à travers leur taux d'intérêt relativement faible ainsi que la longueur de leur maturité de financement et période de grâce. Sur la période sous revue, le recours par l'Etat à ces créanciers a connu une évolution à la baisse de 2010 à 2017. Cette évolution peut se justifier du fait que sur la période 2010-2014, l'Etat bénéficiait d'une large accessibilité aux prêts hautement concessionnels des guichets IDA et FAD de la Banque Mondiale et de la Banque Africaine de Développement. Depuis le passage du Cameroun en 2015 au statut Blend desdits créanciers, avec une limite à leurs ressources concessionnelles, le recours aux créanciers multilatéraux s'est poursuivi avec des conditions de financement plus onéreuses et une proportion de ces derniers moins élevée.

En ce qui concerne les créanciers bilatéraux membres du Club de Paris, les instruments utilisés pour contracter des dettes à leur endroit permettent généralement de mobiliser des prêts de type Aide Publique au Développement ainsi que des prêts sémi-concessionnels. En outre, ces prêts se caractérisent par une flexibilité dans les négociations relatives à leur allègement ou leur annulation à l'instar de l'Initiative de Suspension du Service de la Dette (ISSD) du Club de Paris et du G20 qui a permis au Cameroun de bénéficier d'un allègement du service de la dette au cours de l'année 2020. De 2010 à 2025, le recours à ces créanciers par l'Etat tend à diminuer. 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 non membres du Club de Paris, l'Etat a principalement contracté des prêts auprès de la République Populaire de Chine via EximBank of China pour un montant global de **FCFA 2 523 Milliards**. Les financements mobilisés chez ce créancier sont d'une part sémi-concessionnels en ce qui concerne les prêts issus du guichet préférentiel et d'autre part non-

concessionnels s'agissant des prêts issus du guichet commercial. De 2010 à 2025, l'évolution de la proportion de ces prêts dans la totalité des engagements financiers de l'Etat s'est accrue largement accrue en faisant ainsi de la Chine, le principal créancier du Cameroun pour sa dette publique extérieure. Pour les créanciers commerciaux, le recours à ces derniers est lié au besoin en financement davantage croissant pour résorber le déficit infrastructurel ainsi qu'à l'assèchement des ressources auprès des bailleurs de fonds classiques suite à leur sollicitation massive par les Pays en Voie de Développement. Les instruments utilisés pour contracter des engagements à leur endroit permettent une mobilisation des prêts non concessionnels à travers leur taux d'intérêt élevé ainsi qu'une courte maturité de financement et période de grâce. Le recours à ces créanciers a débuté en 2015 et s'est davantage accru sur la période allant de 2017 à 2024.

3.2.3. *Financement des grands projets d'infrastructure*

Des ressources d'un montant global de **FCFA 7 579 Milliards** ont été orientées pour le financement des infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie, de l'eau, du développement urbain, de l'habitat et des TIC pour des montants respectifs de FCFA 3 580 Milliards, FCFA 2 068 Milliards, FCFA 779 Milliards, FCFA 399 Milliards, FCFA 272 Milliards et FCFA 480 Milliards.

Concernant les prêts alloués au secteur des transports, ils sont constitués par le sous-secteur routier à hauteur de **70%** soit **FCFA 2 500 Milliards**, le sous-secteur portuaire à hauteur de **20%** soit **FCFA 725 milliards**, le sous-secteur ferroviaire à hauteur de **10%** soit **FCFA 350 Milliards**. Parmi les Grands Projets ayant bénéficié de ces ressources il est à noter la construction des autoroutes Yaoundé-Douala (phase I) (**FCFA 246 Milliards**), Kribi-Lolabé (**FCFA 184 Milliards**), le Port en eau profonde de Kribi (phase I et 2) (**FCFA 611 Milliards**), la réhabilitation de la route Ngaoundéré-Garoua (**FCFA 148 Milliards**), la réhabilitation de la route Mora-Dabanga-Kousséri (**FCFA 166 Milliards**), le bitumage de la route Olonou-Oveng (**FCFA 60 Milliards**) et la réhabilitation de la ligne ferroviaire Belabo-Ngaoundéré (**FCFA 150 Milliards**).

Quant au secteur de l'énergie, les prêts contractés ont notamment contribué au financement des projets de construction du barrage hydroélectriques de Memve'ele et lignes d'évacuation (**FCFA 354 milliards**), du barrage hydroélectrique de Mekin (**FCFA 25 Milliards**), du Programme d'aménagement hydroélectrique de Lom Pangar (**FCFA 164 milliards**), du projet de remise à niveau des réseaux de transport (**FCFA 190 Milliards**) et du projet d'interconnexion du Cameroun et du Tchad (**FCFA 400 Milliards**).

Pour le secteur de l'eau, il est à noter le Projet d'Alimentation en eau Potable de Yaoundé et ses Environs à partir de la Sanaga (PAEPYS) (**FCFA 392 Milliards**), le projet d'alimentation en eau potable de 9 villes (**FCFA 52 Milliards**), le projet de réhabilitation de la station de Japoma (**FCFA 49 Milliards**).

3.2.4. *Impact sur les finances publiques à travers le service de la dette*

Suite au financement des Grands Projets d'infrastructure par les instruments et créanciers susvisés, le service de la dette publique extérieure se situant en 2020 à hauteur de FCFA 293 Milliards, a connu une forte progression pour se situer à FCFA 824 Milliards en 2024. Il est constitué à hauteur de 22% des dettes multilatérales, 21% des dettes bilatérales du Club de Paris, 40% des dettes bilatérales hors Club de Paris et 18% des dettes commerciales. Sur la période sous revue, la dette extérieure en termes de principal et intérêts a été payée par l'Etat à hauteur de FCFA 2 600 Milliards et a ainsi réduit significativement les marges de manœuvres des dépenses publiques de l'Etat tout en favorisant le dépassement des seuils des

ratios du service de la dette publique. L'impact de la dynamique de l'endettement extérieur sur les finances publiques peut être apprécié à travers les indicateurs ci-après :

1) Le coût de la dette. Il se traduit par un rehaussement du taux d'intérêt moyen pondéré et compromet ainsi le remboursement des charges de la dette dans le cadre du service de la dette publique. En effet, de 2010 à 2020, il sied de noter une hausse du taux d'intérêt moyen pondéré qui est passé de 1,03 % en 2010 pour se situer à 3,58% en 2020. 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.

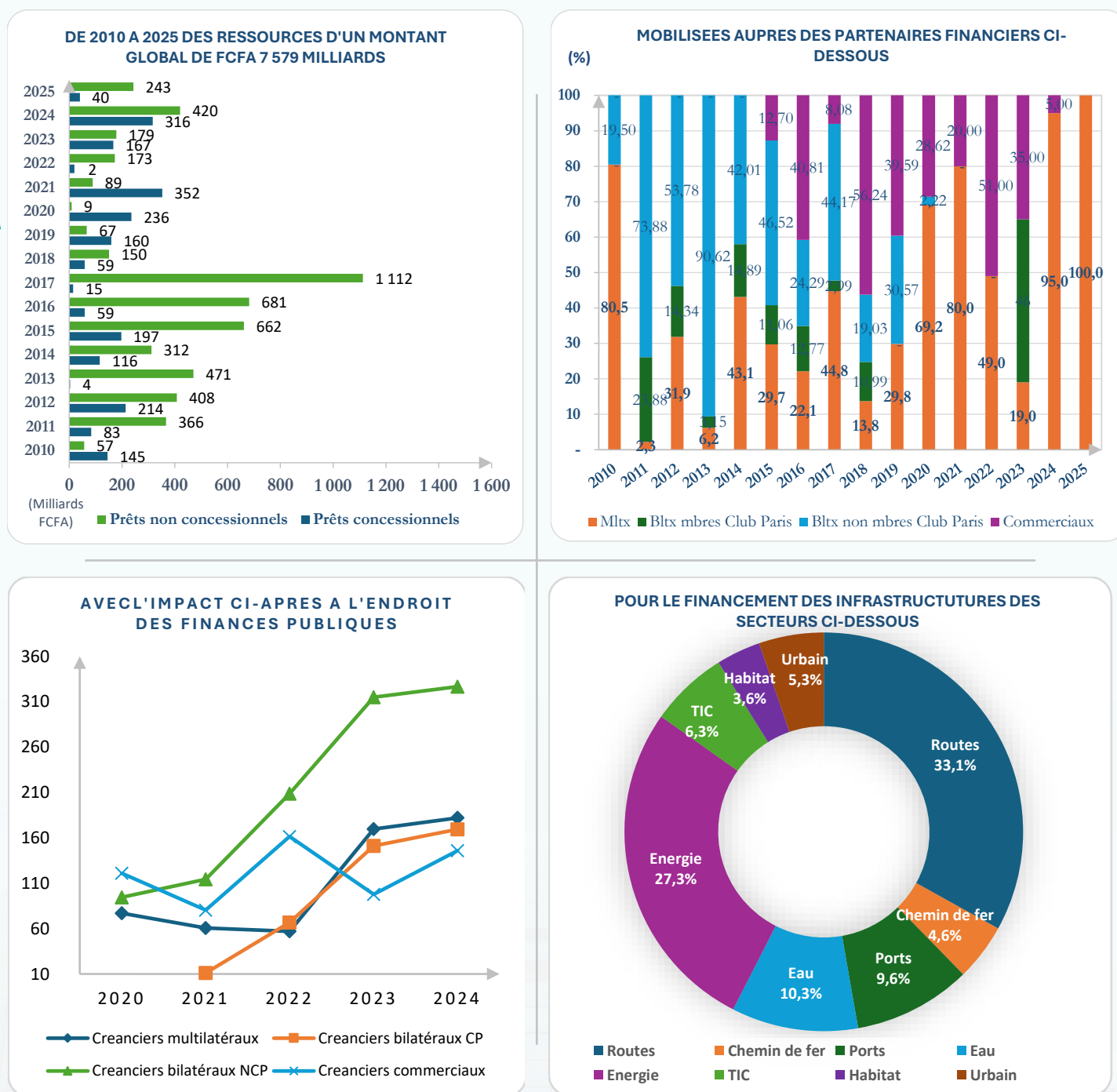
2) Le risque de refinancement. Il est le fruit de la diminution des échéances de remboursement des prêts contractés et implique des difficultés pour l'Etat à respecter dans les délais ses engagements liés au service de la dette publique. Cette situation est de nature à exposer la dette publique à des 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 qui est passée de 36 ans en 2010 pour se situer à 19,50 ans en 2020.

3) Le 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 par rapport au Dollar 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 soutenabilité et viabilité de la dette publique à travers notamment :

- i) **Une expansion du ratio de convergence macroéconomique dette extérieure/PIB qui est passé de 21,8% en 2015 pour se situer à 26% en 2025 de sorte à porter le ratio dette/PIB à date à hauteur de 40% ;**
- 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 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). En 2024, la note souveraine du Cameroun a connu une amélioration en passant à B- avec des perspectives stables.**

Figure 2 : Financement des grands projets et dynamique de la dette publique extérieure



SOURCE : CAA/MINEPAT

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

La mise en œuvre à mi-parcours de la SND 30 a permis d'atteindre les objectifs sectoriels ci-dessous :

Figure 3 : Objectifs et réalisation de la mise en œuvre à mi-parcours de la SND30

ROUTES

Cible : 6 000 KM

Réalisation : 3 177 KM



FIBRE OPTIQUE

Cible : 20 000 KM

Réalisation : 18 000 KM



LOGEMENTS SOCIAUX

Cible : 10 000

Réalisation : 3000



ENERGIE

Cible : 5 000 Mw

Réalisation : 2070 Mw



CHEMIN DE FER

Cible : 1 500 KM

Réalisation : 0 KM



EAU POTABLE

Cible : 2 500 000 m³/jour

Réalisation : 1 120 000 m³/jour



PORTS

Réalisation : Port en Eau
Profonde de Kribi



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 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 un tirant en eau de 16 m, un terminal à conteneur de 1 050 ml et un terminal polyvalent de 300 ml ; (ii) la modernisation des infrastructures routières avec les autoroutes Yaoundé-Douala Phase I (60 km) Kribi-Lolabé (38 km) et Yaoundé-Nsimalen (11 km) ; (iii) plusieurs axes routiers majeurs ont été construits (+3 000 Km) à l'instar de :

Batchenga-Ntui-Yoko-Lena-Tibati ; Babadjou-Bamenda ; Olama-Bigambo-Grand Zambé-Kribi ; Mengong-Sangmélina ; Mbama-Mesamena ; Sangmelima-Bikoula-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, de Nachtigal et Mekin et l'usine de pieds de Lom Pangar.

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 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 a été 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. Enjeux sectoriels en lien avec les grands projets

3.4.1. 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 »⁴ 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 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. Les négociations ont abouti à un accord de principe pour la reprise par l'Etat des actions d'ACTIS moyennant le paiement de F.CFA 78 milliards. La finalisation de l'opération est assujettie à la Très Haute Approbation du Chef de l'Etat ; et au règlement intégral de tous les paiements dus par ENEO à ACTIS y compris les arriérés au titre des contrats de services techniques et de personnel.
- ***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***

⁴. Le 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.), 1200 pour le renforcement et l'extension des réseaux de transport ; et 800 pour la distribution.

- ***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.

3.4.2. 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 très 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.

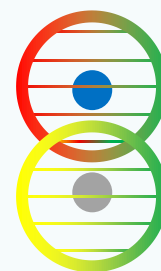
Les principaux enjeux dans le secteur concernent : (i) l'affectation adéquate des ressources disponibles entre les travaux neufs et les travaux d'entretien et de réhabilitation ; (ii) la standardisation des coûts unitaires en ce qui concerne les travaux neufs ; (iii) la conceptualisation globale de la 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.

3.4.3. Enjeux du secteur des télécommunications

Dans le domaine des télécommunications, la fracture numérique persiste avec une mauvaise qualité d'accès aux réseaux 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 2026



Le tableau ci-dessous présente les affectations des ressources dédiées à la mise en œuvre des grands projets au titre de l'exercice 2026. Ces dotations d'une valeur d'environ **F.CFA 660,4** milliards, qui représentent un peu plus du 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, 2023 et 2024. 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 guerre en Ukraine et très prochainement du conflit israélo-palestinien sur les recettes de l'Etat.

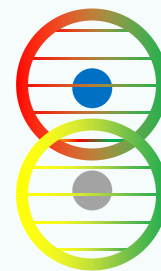
Tableau 6 : Prise en compte des grands projets dans le projet de Loi de Finances 2026

Intitulé du projet	Coût total (millions FCFA)	Taux de réalisation (%)	Date probable d'achèvement	Montant Programmé en 2026 (millions FCFA)	
				RE/ABS	RI
Grands projets du MINEE					
Barrage de Memve'ele (arriérés)	85 000	100	Projet achevé mais non clôturé	-	2 694,00
Barrage de Lom Pangar (Usine de pied et lignes d'évacuation)	73 893	88	Déc. 2027	4 000,00	5 500,00
Projet d'interconnexion des réseaux électrique du Cameroun et du Tchad (PIRECT)	473 867	4,13	Déc. 2027	60 000,00	-
Construction de la ligne 400Kv Nachtigal-Bafoussam ainsi que les ouvrages connexes	102 949	10	Travaux préliminaires démarrés, mais projet en arrêt	5 000,00	-
Projet de Renforcement et stabilisation des réseaux de transport d'électricité de la ville de Yaoundé	29 703	80	Déc. 2026	5 000,00	-
Projet de Renforcement et stabilisation des réseaux de transport d'électricité de la ville de Douala	98 394		Déc. 2028	5 000,00	1 245,00
Ligne 225Kv Ebolowa-Kribi et 90Kv Mbalmayo-Mékin phase I	41 480	22	Nov. 2026	20 000,00	2 553,00
Projet d'électrification de 200 localités par système solaire photovoltaïque au Cameroun (Tranche 2 de 62 localités)	34 765	-	Nov. 2025	22 000,00	275,00
Projet d'électrification rurale et d'accès à l'énergie dans les zones sous-desservies (PERACE)	75 464	52	Juin. 2026	13 000,00	1 107,00
Projet de sécurité de l'eau potable		-		9 000	320,00
Projet d'alimentation en eau potable de 09 villes		-		25 000	6 400,00

Intitulé du projet	Coût total (millions FCFA)	Taux de réalisation (%)	Date probable d'achèvement	Montant Programmé en 2026 (millions FCFA)	
				RE/ABS	RI
Projet de reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de la ville de Douala		-		10 272,00	2 000,00
Projet de reconfiguration du système d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé (PRC)	135 785	-	Avril 2029	10 500,00	700,00
Station d'adduction d'eau potable à Japoma (PRC)	62 460	20	Déc. 2026	30 000,00	6 000,00
Mégaprojet d'approvisionnement en eau potable de Douala (PRC)	446 000	-	2030	-	360,00
PforR		-		74 000,00	3 100,00
PARSEC		-		46 800,00	-
SOUS-TOTAL (MINEE)	2 307 214			339 572,00	32 254,00
Grands projets du MINTP					
Autoroute Yaoundé-Douala phase I : travaux supplémentaires et de raccordement	119 096	100	Projet achevé mais non clôturé	-	5 000,00
Construction route Bachenga-Ntui-Yoko-Lena-Sengbe-Tibati	354 000	100	Reception definitive: Avril. 2026	17 000,00	7 535,00
Réhabilitation route Babadjou-Bamenda (PRC)	88 700	Lot 1: Babadjou-Matazem: 100% Lot 2: Matazem-Velcome: 89,5% Lot 3 : Ecole des champions :62% Lot 4 : Traversée urbaine : 58%	Juin 2026	20 000,00	2 900,00
Autoroute Yaoundé – Douala (phase2)	1 075			30 000,00	-
Bitumage de la route Ekondo-TiTTI-Mudemaba (PRC)	40 000	34	Déc. 2024	-	7 000,00
Boucle de la Iékié	31 100	52,23	Déc. 2025	-	3 000,00
Aménagement de l'Entrée Est de Douala (phase II)	87 291	82,8	Déc. 2025	5 000,00	-
Programme d'Appui au Secteur du Transport phase 3 (Ring Road)	167 000	Lot 1: Kumbo – Ndu : 41,97 Lot 2: Ndu –Binka – Nkambe: 70,44 Lot 3: Nkambe – Misaje : 29	Déc. 2026	30 000,00	5 000,00
Réhabilitation route Mora-Dabanga-Kousseri (PRC)	189 000	Lot 1: 57,76 Lot 2,3,4,5: 0	Juin. 2029	20 000,00	500,00
Route Olounou-Oveng-Froitière Gabon	70 000			18 000,00	-
Réhabilitation de la route Edéa-kribi	141 000			10 000,00	1 000,00
Réhabilitation de la route Maroua-Moutouroua-Magada-Guidiguis	155 000	Lot 1 : 0,81% Lot 2 : 1,65 % Lot 3 : 1,75%	Déc. 2030	4 000,00	400,00
Route Ebolowa-Akomli-Kribi	171 000			10 000,00	-
Construction de la voie expresse Lolabé (port de Kribi)-Campo	48 195			5 000,00	-
Réhabilitation de la route Ngaoundéré -Garoua	221 000			10 000,00	1 000,00
SOUS-TOTAL (MINTP)	1 441 087			179 000,00	33 335,00
Grands projets du MINH DU					
Conception/ réalisation de 10 000 logements et leurs équipements socio-culturels à Yaoundé et ses environs (phase I)	96 000	40	Nov. 2026	10 000,00	1 260,00
Phase pilote de construction de 1675 logements sociaux et équipements collectifs connexes à Olembe / Yaoundé et Mbanga Bakoko / Douala	77 000	81	Déc. 2025	-	6 754,00
Autoroute Yaoundé-Nsimalen (Section urbaine) (PRC)	365 000			10 000,00	5 888,00
Projet de construction de la voie de contournement de la ville de Yaoundé	794 000			4 336,00	1 821,00
Projet de mobilité urbaine de Douala	272 000			15 000	-
SOUS-TOTAL (MINH DU)	1 326 000			39 336,00	15 723,00

Intitulé du projet	Coût total (millions FCFA)	Taux de réalisation (%)	Date probable d'achèvement	Montant Programmé en 2026 (millions FCFA)	
				RE/ABS	RI
Grands projets du MINT					
Port en eau profonde de Kribi (phase II)	391 000	100	Projet achevé mais non clôturé	-	3 440,00
Projet Régional pour l'amélioration de la performance du Corridor rail/route Douala-N'Djaména	180 000			12 500,00	232,00
Projet de renouvellement de ligne Bélabo-Ngaoundéré	193 000			4 500,00	-
Projet de réhabilitation des aéroports de Bertoua, Kribi et Tiko (PRC)	77 000			-	493,00
SOUS-TOTAL (MINT)	468 000			17 000,00	4 165,00
TOTAUX	5 542 301			574 000,00	85 477,00

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 2^{ème} phase de l'opérationnalisation de la Vision du développement à long terme du Cameroun, phase qui couvre la période 2020-2030.

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

- Réduire les gaps sectoriels enregistrés après la mise en œuvre du DSCE ;
- Optimiser l'opérationnalité des grands projets de 1^{ère} génération ;
- Constituer un levier aux secteurs productifs et renforcer les activités économiques, pour faire entrer le Cameroun au stade de pays à revenu intermédiaire tranche supérieure à l'horizon 2035.

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	Plan de reconstruction et de développement des Régions du Nord-Ouest, Sud-Ouest et Extrême-Nord <ul style="list-style-type: none">▪ Ecoles, hôpitaux et église détruits ;▪ Projets du BIP réorientés du fait de l'insécurité▪ Routes dont Ring-Road (suite et fin)▪ Chemins de fer▪ Barrage de Menchum▪ Barrage de Katsina Ala▪ Barrage de Mamfé▪ Port en Eau Profonde de Limbé
2	Programme "Train My Generation" Renforcement des capacités et certification des travailleurs techniques du secteur informel

3	Plan STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) <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	Plan Energie 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 du Compact énergétique. ...
5	Programme Agroindustriel Il s'agit de booster la production nationale des produits constituant la base de notre industrialisation en mettant en oeuvre des plans spécifiques notamment : <ul style="list-style-type: none"> Plan Cacao (Produire 600 000 tonnes avant 2030) Plan Huile de palme (Doublant la production actuelle avant 2030) Plan Coton (Produire un million de tonne de coton d'ici 2030) Plan Riz (Atteindre 2 millions de tonne de riz blanchi d'ici 2030) Plan Poisson (Produire localement 50% de la demande nationale ainsi que 100% de l'aliment) Plan Maïs (Doublant la production actuelle d'ici 2030 pour couvrir localement 100% de la demande nationale) Plan Caoutchouc (Produire 200 000 tonnes de caoutchouc naturel d'ici 2030) Plan Bois (Arrêter l'exportation de bois en grumes et développer une industrie du bois destiné à la consommation nationale et sous régionale.)
6	Programme Numérique 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 œuvre le système de gouvernance électronique (E-Government)
7	Programme de développement des infrastructures de transport multimodal 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).
8	Programme de gestion quotidienne des infrastructures de transport
9	Projet d'Extension d'Alucam
10	Yard pétrolier de Limbé (Phase2)
11	Complexe Industriel-Portuaire de Kribi
12	Programme de modernisation des grandes villes 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.
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

Le Programme d'impulsion Initiale pour la transformation structurelle de l'économie (P2I-SND30), d'un coût de 5116,2 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 7 : 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 Mbalam I	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 1^{ère} génération

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

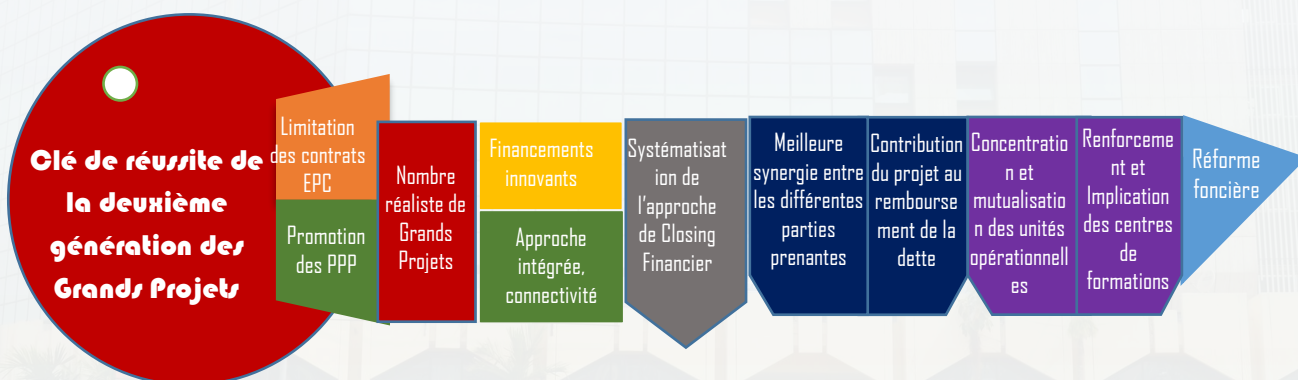
Figure 4 : Grappe des difficultés/Limites ayant émaillé la réalisation des grands



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 2^{ème} génération de grands projets en adoptant les bonnes pratiques présentées dans le schéma ci-après en matière de gestion de projets.

Figure 5 : Principales solutions aux problèmes relevés de la préparation à la mise en œuvre des Grands Projets



Il s'agira donc de :

1- **Limitier la réalisation des projets par contrats EPC (Clé en main)** les inconvénients majeurs de ce type de contrat résident, entre autres, sur le fait que le 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- **Reformer la structure organique du Conseil d'Appui à la Réalisation des contrats de Partenariat (CARPA) pour renforcer la promotion des PPP.**

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

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

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

9- **Etablir la distinction fonctionnelle entre les rôles d'orientation (Chef d'Etat et PM), d'opérations (Maîtres d'Ouvrage) ; 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

**MINISTERE DE L'ECONOMIE, DE LA PLANIFICATION ET
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

SECRETARIAT GENERAL

**DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE 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

