

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

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



D.P.B.F

DOCUMENT DE PROJETS À BESOIN DE FINANCEMENT

2023







MINEPAT

Sommaire

Introduction	1
Contexte économique et financier.....	2
Section A : Généralités sur les grands projets.....	5
Section B : Priorité de la SND30 sur les grands projets	15
Section C : Le financement des grands projets d'investissement public au Cameroun et l'itinéraire de l'investisseur	21
Section D : Projets à besoin de financement par secteur..	33
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	35
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ENVISAGEES EN PPP.....	37
Construction de l'Autoroute Edéa – Kribi (phase 2) (98 Km).....	38
Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase 2) (136 Km).....	39
Construction de l'Autoroute Douala-Limbé (70 Km).....	40
Construction de la voie de contournement de la ville de Douala (47 Km) et de la construction du 3ème pont sur le Wouri.....	41
Construction de la ligne de chemin de fer Douala-Limbé-Idenau (107 Km).....	42
Construction d'un chemin de fer Edéa-Kribi-Campo (185 Km).....	43
Constructions de la ligne de chemin de fer Ngaoundéré-N'Djamena (684 Km).....	44
Construction de la ligne de chemin de fer Douala-Ngaoundéré (910 Km)	45
Renouvellement de la section de chemin de fer Bélabo-Ngaoundéré (329 Km).....	46
Aménagement d'une plateforme d'entreposage des conteneurs vides de 18 hectares par remblais hydrauliques au fond de la darse à bois.....	47
Réhabilitation et Modernisation du Terminal Régional (Quai BOSCAM)	48
Aménagement d'une plateforme industrielle de 50 hectares et de six postes à quais d'environ 1200 ml de quais pour industries agro-alimen- taires au Sud-ouest de l'entrée de la darse à bois.	49
Aménagement du Pôle Multifonctionnel New Bonapriso (Phase pilote du projet Sawa Beach)	50

Projet de renforcement des chaussées aéronautiques de l'aéroport international de Yaoundé-Nsimalen	51
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ENVISAGEES EN MOP	52
Réhabilitation de la route Ngaoundéré-Garoua (250 Km).....	53
Construction de la digue route de Maga.....	54
Dédoublage de l'entrée Nord de la Ville de Yaoundé : Section Olembé-Echangeur d'Obala (22 Km)	55
Construction de la route GAZAWA - HINA - BOURHA (102 Km) et bretelle TCHEVI - FRONTIERE NIGERIA et ses aménagements connexes	56
Construction du Port en Eau profonde de Limbé	57
Extension du port en zone aval en eau profonde de Douala.....	58
INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES.....	59
INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES ENVISAGEES EN PPP	60
Aménagement Hydroélectrique de Song-Dong (270 Mw)	61
Aménagement Hydroélectrique de Katsina-Ala (485 Mw).....	62
Aménagement Hydroélectrique de Makaï (350 Mw)	63
Aménagement Hydroélectrique de Song Mbengue (1 080 Mw).....	64
Aménagement Hydroélectrique de Noun Wouri (1 028 Mw)	65
Aménagement Hydroélectrique des Gorges du Ntem (556 Mw)	66
Aménagement Hydroélectrique de Ngoila (84 Mw)	67
Aménagement Hydroélectrique de Mouila Mogue (420 Mw)	68
Aménagement Hydroélectrique de Chollet (600 Mw)	69
Aménagement Hydroélectrique de Ndokayo et Colomines (21 Mw)...	70
INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES ENVISAGEES EN MOP	71
Aménagement Hydroélectrique de Menchum (75 Mw).....	72
Construction de la ligne 225 kV de transport de l'énergie électrique pour l'alimentation du complexe industrialo-portuaire de Kribi	73
Projet de reconstruction de la SONARA.....	74
Construction du Yard Pétrolier de Limbé (phase 2).....	75
INFRASTRUCTURES HYDRAULIQUES	76
Reconfiguration du Système d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé	77
Projet d'approvisionnement en eau potable de la ville de Douala et ses environs.....	78
Reconfiguration du réseau d'alimentation en eau potable de la ville de Douala	79
Projet de réhabilitation et d'extension de la station d'adduction d'eau potable de Japoma à Douala	80

Projet de réhabilitation de la station de traitement classique d'Akomnyada	81
DEVELOPPEMENT DU NUMERIQUE	82
Projet de mise en œuvre du système de gouvernance électronique au Cameroun (E-Government).....	84
Projet National Broadband Network (Phase III)	85
Projet National Fibre Optique Backbone (phase 4)	86
Projet Cameroon Satellite System (CAMSAT)	87
Projet 3K Towers Solutions Project (Phase I)	88
DEVELOPPEMENT DU TOURISME.....	89
Aménagement du Méga complexe touristique de Yoyo y compris le bitumage de la route Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo.....	91
AMENAGEMENTS URBAINS ET SOCIAUX	92
Mobilité urbaine dans la ville de Douala	94
Construction de la voie de contournement de la ville de Yaoundé.....	95
Aménagement de la zone d'habitation de Massoumbou dans l'aire métropolitaine de la ville de Douala	96
Aménagement de la zone d'habitat de Mbankomo dans l'aire métropolitaine de la Ville de Yaoundé	97
Aménagement d'une zone d'extension urbaine de la ville de Limbé ...	98
Aménagement de l'écoquartier de TALLA à Kribi	99
DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION AGRO-SYLVO-PASTORALE ET HALIEUTIQUE	100
Projet d'aménagement des terres et d'installation des grands producteurs agricoles dans la plaine centrale (PATIPALACE)	101
DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET MINIER.....	102
INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES ET MINIERES ENVISAGEES EN PPP	103
Projet de mise en place d'un parc technologique (Technopole) agro-industriel au Cameroun	104
Construction d'une usine d'engrais chimiques.....	105
Construction d'une aluminerie à KRIBI	106
Construction d'une unité de liquéfaction du gaz naturel à Kribi	107
Installation d'une agro-industrie de production d'huile de palme raffinée et savonnerie	108
Création d'un complexe sucrier à Mintom.....	109
Projet de création d'un complexe industriel agro-alimentaire à Kaélé.	110
Parc agro-industriel de la Vallée du Ntem (projet PAC)	111

Technopole agro-industriel GEAFEC dans la région du Sud.....	112
Exploitation du Cobalt, du Nickel et du manganèse de Lomié	113
Exploitation de la bauxite de Fongo-Tongo	114
Exploitation de la bauxite de Mini-Martap et Ngaoundal	115
Projet pilote de gaz naturel pour véhicules.....	116
Création d'un système de pépinières industrielles à haut rendement .	117
Construction d'une unité de montage de micro-ordinateurs et tablettes....	118
Construction d'une unité de montage de téléphones mobiles.....	119
Construction d'un complexe industriel de Pâte et du Papier à Edéa .	120
Construction d'une usine de bitumes	121
Construction d'une usine de production de l'hydrogène et d'ammoniac à Kribi.....	122

INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES ET MINIERES

ENVISAGEES EN MOP	123
Projet d'extension d'ALUCAM.....	124
Projet de réhabilitation et modernisation de la Cameroon Development Corporation	125
Restructuration/ modernisation de la CICAM	126

Introduction

Dans l'optique de parvenir au stade de pays émergent à l'horizon 2035, le Cameroun a engagé depuis 2010 un processus de transformation structurelle visant à s'aligner sur les facteurs de base des pays émergés (scolarisation, capacité de générer une épargne publique, adaptation du tissu productif à la demande, régionale et mondiale, infrastructures, etc.).

Pour la période 2010-2020 les différentes actions entreprises se sont inscrites en droite ligne des priorités nationales contenues dans le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Afin de consolider les acquis dans un contexte qui a été marqué par plusieurs chocs endogènes et exogènes, tout en assurant la bonne mise en œuvre du DSCE, le Gouvernement a élaboré un Plan Triennal d'Urgence pour l'Accélération de la Croissance 2015-2017 et a conclu avec le FMI un accord pour la mise en œuvre d'un Programme Economique et Financier au cours de la période 2017-2020.

La mise en œuvre de ce processus de transformation structurelle a nécessité une forte mobilisation des ressources tant sur le plan interne, qu'externe, contribuant ainsi à relever les ratios de la dette publique.

Faisant suite, à la mise en œuvre du DSCE dont les grands projets de première génération constituaient la pierre angulaire, le Cameroun s'est doté d'une Stratégie Nationale de Développement 2020-2030 (SND30) dont l'entrée en vigueur intervient concomitamment avec la conclusion d'un nouveau Programme Economique et Financier avec le FMI. L'un des leviers de la SND30 est l'exécution satisfaisante d'un vaste programme d'infrastructures productives baptisé grands projets de deuxième génération qui nécessite la mobilisation d'importantes ressources financières en cohérence avec la stratégie nationale d'endettement.

Le présent « Document de Projets à Besoin de Financement » (DPBF) présente, en fonction des données disponibles, les projets en cours de préparation au sein des administrations et requérant des financements ou des partenariats. Il constitue un appel à proposition de financement ou de collaboration pouvant aboutir à la mise en œuvre satisfaisante desdits projets, dans le respect du cadre législatif et réglementaire en vigueur au Cameroun.

Ce document présente les projets par secteur ainsi qu'il suit : (i) infrastructures de transport, (ii) infrastructures énergétiques, (iii) infrastructures hydrauliques, (iv) développement du numérique, (v) développement du tourisme, (vi) aménagements urbains et sociaux, (vii) développement de la production agro-sylvo-pastorale et halieutique, et (viii) développement industriel et minier.

Contexte économique et financier

L'évolution de la croissance de l'économie camerounaise est apparue relativement stable en 2022, comparativement à 2021. Ainsi, le taux de croissance du PIB réel est estimé à 3,6% en 2022, comme en 2021. Cette tendance continuerait d'être portée par l'activité non pétrolière. En effet, le taux de croissance dans ce secteur devrait en 2022 s'établir à 3,8%, tout comme en 2021, tandis que la production pétrolière et gazière enregistrerait un recul de 2,9%. Par ailleurs, la demande intérieure continue d'être le principal levier de la croissance au Cameroun. En effet, la contribution à la croissance de la demande intérieure en 2022 est estimée à 2,5 points contre 1,1 point pour la demande extérieure.

La conjoncture économique nationale récente, a été marquée par : (i) des tensions inflationnistes généralisées, induites par les conséquences du conflit russo-ukrainien et la hausse du fret maritime ; (ii) la hausse des cours des principales matières premières exportées à l'instar du pétrole brut et du gaz importés par les industries locales ; (iii) l'appréciation du dollar qui contribue à détériorer la compétitivité de notre économie, réduire le pouvoir d'achat des ménages et renforcer la pression sur le budget de l'Etat ; (iv) l'accélération de la mise en œuvre de la Stratégie

Nationale de Développement (SND 30) avec un accent particulier sur la politique d'import-substitution ; (v) la poursuite de la mise en œuvre du plan de relance économique post-Covid 19, du programme économique et financier conclu avec le FMI, ainsi que de la reconstruction des régions de l'Extrême-Nord, du Nord-Ouest et du Sud-Ouest.

Cette situation a induit un net ralentissement de la dynamique du secteur secondaire qui a enregistré une croissance de 0,6% contre 3,2% en 2021. La résilience de l'économie a toutefois été favorisée par la bonne tenue des activités dans les secteurs primaire (+4,8% contre 2,9% en 2021) et tertiaire (+5,0% contre 4,3%). Toutefois, en raison de l'évolution favorable des termes de l'échange, portée en particulier par des prix des hydrocarbures en hausse, le taux de couverture le taux de couverture des importations du Cameroun par ses exportations en 2022 a continué de s'améliorer. La hausse observée a été de 17,8 points sur la période de janvier à octobre 2022 comparativement à la même période en 2021, s'établissant à 78,2%. Ainsi, le solde commercial, structurellement déficitaire, s'est amélioré de 462 milliards de FCFA pour s'établir à -784 milliards de FCFA.

La politique d'endettement est restée prudente en privilégiant les engagements concessionnels afin de garantir la viabilité budgétaire et extérieure. Au terme de l'année 2022, l'encours de la dette directe et à garantie publique (hors restes-à-payer) s'est accru de 3,4% du PIB pour se situer à 44% du PIB. Cette évolution a particulièrement été provoquée par un accroissement plus prononcé de la dette extérieure (soit 2,1% du PIB) par rapport à la dette intérieure (soit 1,2% du PIB). Notons que cet accroissement de la dette extérieure résulte aussi de l'appréciation du dollar américain au cours de la période, le portefeuille de la dette du Cameroun étant libellé à 22,1% en cette devise.

Le Gouvernement a poursuivi les efforts visant l'amélioration de la compétitivité de l'économie et le renforcement du climat des affaires, même si de nombreux défis restent à relever. Les actions menées avec la participation du secteur privé ont permis d'accroître les flux entrant d'IDE de 372,4 milliards en 2022. Ces IDE, conjugués aux ressources des investisseurs locaux ont contribué à la formation brute de capital fixe dans divers secteurs, notamment l'agriculture, les industries manufacturières, l'hôtellerie et les services bancaires. Toutefois, le Gouvernement devrait renforcer les actions visant (i) l'efficacité dans l'administration publique ; (ii) la facilitation de l'accès aux facteurs de production ; (iii) l'innovation au sein des entreprises ; et (iv) l'amélioration de l'offre d'infrastructures économiques.

Au cours de l'année 2022, le Cameroun a connu des performances

notables en matière d'investissements. En ce qui concerne particulièrement l'investissement public, les priorités en matière économique portaient entre autres sur l'achèvement et la mise en service des grands projets de première génération, le développement des infrastructures de transport dans le but de faciliter les échanges et de désenclaver les bassins de production, le soutien au développement de l'économie numérique à travers la densification du réseau et des infrastructures de télécommunications.

Malgré de fortes incertitudes sur la situation géopolitique internationale, les perspectives économiques à court et moyen termes devraient rester favorables. Le taux de croissance est estimé à 4,3% en 2023 et 4,5% en moyenne sur la période 2024-2025. Cette dynamique serait particulièrement attribuable à (i) l'atténuation du conflit en Ukraine et de ses conséquences sur l'économie mondiale ; (ii) la bonne exécution du Programme d'Impulsion Initiale (P2I) et la mise en service des projets de première génération ; (iii) la mise en œuvre du programme de réformes envisagé dans le cadre du Programme Economique et Financier conclu avec le FMI ; (iv) l'accélération de la politique de relance post-COVID-19 au profit du secteur privé ; (v) la reprise progressive des activités économiques dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest ; et (vi) la mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Développement (SND-30) avec un accent particulier sur la politique d'import-substitution.



Section A : **Généralités sur les grands projets**

La présente section porte sur (i) la définition et les caractéristiques du grand projet, (ii) son cycle de vie, (iii) les règles de priorisation des grands projets, et (iv) les principes directeurs de leur pilotage.

A.I. LE GRAND PROJET D'INVESTISSEMENT PUBLIC

Dans le cadre du présent Document – lequel manifeste l'esprit et les options de développement prises par le Gouvernement camerounais, le grand projet désigne *une action majeure de développement ou un ensemble d'actions majeures intégrées – d'intérêt économique et/ou social national*, dont le résultat est un objet physique ou une infrastructure complexe de grande envergure (autoroute, port, barrage hydroélectrique, voie ferrée, fibre optique, logements sociaux, etc.), et dont le coût de réalisation représente au moins 1% de la dépense budgétaire de l'Etat¹.

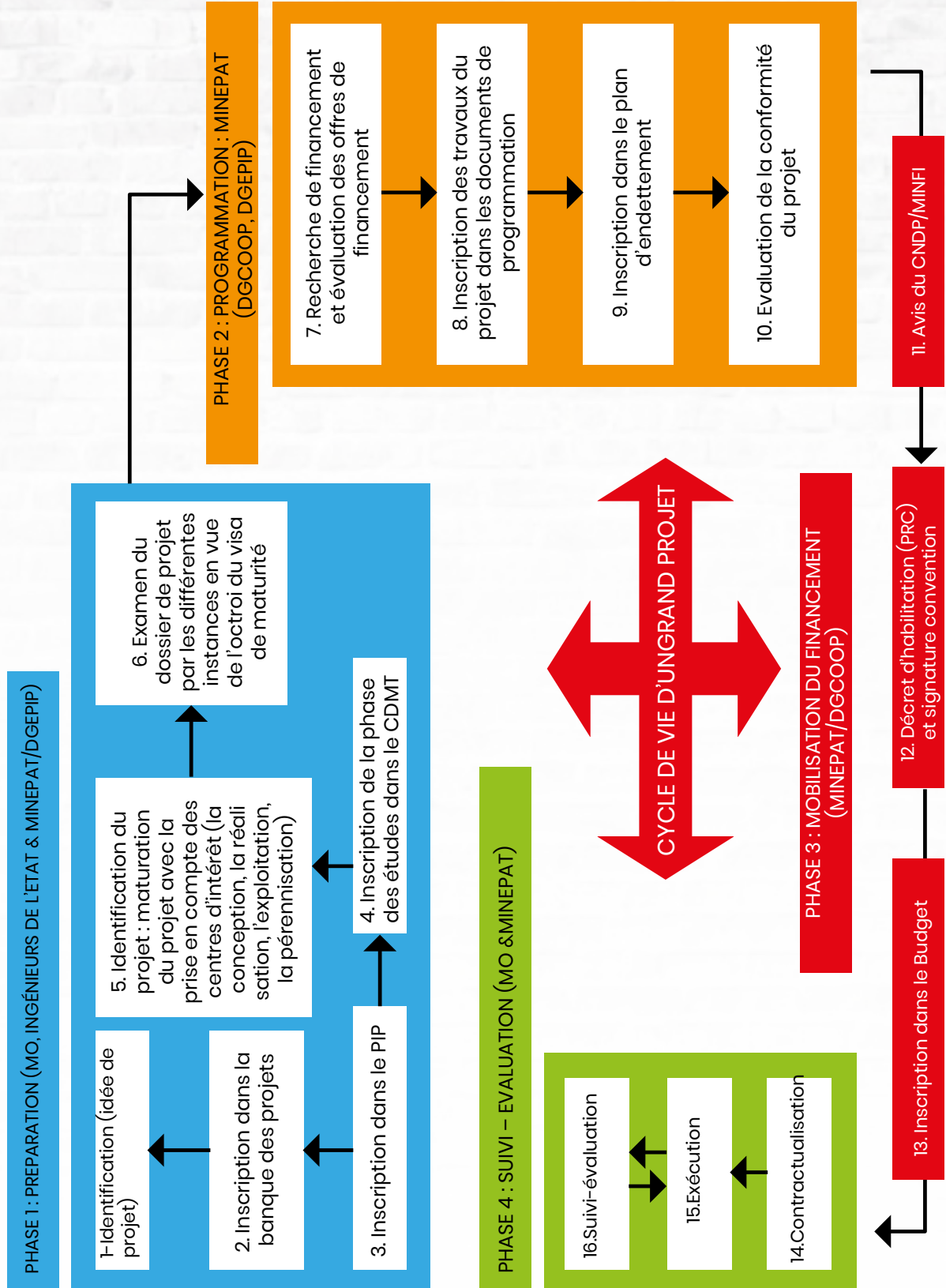
Huit (08) caractéristiques principales distinguent le grand projet du projet classique.

Caractéristiques du Grand Projet		Description
1	L'effet multiplicateur	Le grand projet dote le milieu de son implantation d'une infrastructure qui a un effet multiplicateur (diversification et accroissement de la production) sur l'économie du pays
2	La fonction structurante	Le grand projet entraîne l'implantation de nouvelles infrastructures sociales et activités économiques de diverses échelles, et le développement de celles existantes.
3	La fonction de renforcement de l'opérationnalité des autres projets	Le grand projet une fois fonctionnel rendra optimale l'opérationnalité d'un ou d'autres projets existants
4	Le coût de réalisation élevé	Le coût minimum (préparation et réalisation) du grand projet est de 1% du Budget de l'Etat.

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

Caractéristiques du Grand Projet		Description
5	Le grand potentiel de création d'emplois (directs, indirects et induits).	Sans que la création des emplois soit inscrite comme résultat de sa mise en œuvre, le grand projet est celui à fort potentiel de création d'emplois directs, indirects et induits.
6	La force et la pérennité de l'impact économique et/ou social.	Le grand projet, par ses effets directs de son résultat, produit des changements significatifs et durables (impacts) sur les indicateurs macroéconomiques, ainsi que sur la qualité de la vie des populations
7	Les set-up institutionnel et partenarial spécifiques	Le grand projet nécessite, pour sa réalisation, une coordination de plusieurs acteurs institutionnels parties prenantes, de même qu'une coordination entre celles-ci et les parties prenantes privées
8	L'innovation technologique	Le grand projet requiert, pour sa réalisation, une expertise technique et une technologie de pointe, généralement absentes au niveau local, et par conséquent venant de l'extérieur

A.II. LE CYCLE DE VIE DU GRAND PROJET D'INVESTISSEMENT PUBLIC AU CAMEROUN



A.III. REGLES DE PRIORISATION SECTORIELLE ET INTERSECTORIELLE DES GRANDS PROJETS

La priorisation est un outil et une démarche d'aide à la décision technique et stratégique ; décision permettant, au sein d'un Secteur comme au niveau intersectoriel, d'identifier les projets qui, sur la base des règles de priorisation définies, méritent d'être réalisés ou achevés en priorité, en comparaison avec d'autres projets semblables, ou d'autres projets dans le même secteur.

A.III.1. Priorisation sectorielle

Règle de priorisation sectorielle		Description de la règle
1	La pertinence	Les grands projets seront priorisés selon que ceux-ci sont plus ou moins pertinents que les autres, c'est-à-dire qu'ils expriment les besoins réels – exhaustivement identifiés, correctement analysés et eux-mêmes priorisés, besoins dont ces projets apportent/constituent une réponse effective (effets et impacts du résultat), significative, et durable.
2	La cohérence stratégique	La priorisation parmi les grands projets sera fonction du degré de cohérence de chacun de ceux-ci avec les orientations stratégiques (nationales puis sectorielles), ainsi qu'avec les priorités du gouvernement définies sur la base des orientations stratégiques nationales (ici, dans la SND30)
3	L'efficacité et l'efficience	Sur la base de l'analyse coût-efficacité (aide à la priorisation), le grand projet prioritaire sera celui-là qui, parmi les projets appelés à répondre au même besoin identifié, permet d'atteindre l'objectif avec plus de succès, ainsi qu'au moindre coût et pendant une durée de réalisation moins longue.
4	Le financement optimal	Le grand projet, quel qu'il soit, nécessite, dans le cadre de la mise en place du financement pour sa réalisation, l'apport financier de l'Etat, de la CTD, etc., priorité sera accordée aux projets dont ou le set-up financier impactent le moins possible sur les ressources publiques.

Règle de priorisation sectorielle		Description de la règle
5	L'état de maturité	Cette règle énonce qu'entre plusieurs grands projets dans un secteur, priorité devra être donnée à ceux qui présentent le niveau de maturité (institutionnelle, technique, et financière) le plus élevé : (i) disponibilité d'une étude de faisabilité (APD) ou de pré-faisabilité (APS) pouvant définir de manière prévisionnelle les contours et les coûts du projet, (ii) présence d'un partenaire financier formellement déterminé pour entreprendre la mobilisation des ressources nécessaires au financement du projet, etc.
6	La contribution à la production	Entre plusieurs grands projets dans le Secteur, l'on retiendra, par escalier, ceux-là dont les études ou l'évaluation minimale ont établi une contribution plus significative à la diversification et à la densification de la production
7	La connexité	Entre plusieurs grands projets, et en fonction des ressources disponibles, la priorité sera accordée aux projets dont la réalisation permettra la fonctionnalité d'autres projets déjà achevés, et dont la mise en service dépend étroitement de ce ou ces projets à réaliser.
8	Le risqué minimal et le coût minimal	Priorité sera accordée aux projets réalisables en PPP, principalement le PPP dont la contribution financière de la Partie Publique est moindre que dans le cas de la MOP, et qui présentent, pour leur réalisation comme pour leur exploitation, un minimum de risque pour l'Etat, ou la CTD.

A.III.2. Priorisation intersectorielle

Règle de priorisation intersectorielle		Description de la règle
1	La contribution à la fonctionnalité	La priorisation se fera sur la base du niveau de contribution du projet à la fonctionnalité optimale d'un projet déjà mis en service et relevant d'un autre secteur
2	L'optimisation et connexité	Elle énonce que les projets productifs sont priorisés en fonction de leur niveau de complémentarité avec les projets des autres secteurs, en termes de production.

L'affichage des projets dans le présent document est fait selon trois niveaux de priorité, au regard du niveau de préparation, de l'urgence dans la mise en œuvre, et l'importance des effets socioéconomiques et financiers des projets sélectionnés

Niveau de priorité	Caractéristiques des projets
Elevée	<ul style="list-style-type: none"> - Projets nécessaires à l'exploitation d'un projet achevé et en attente de mise en service ; - Projets dont le niveau de préparation est satisfaisant (APD disponible) ; - Les projets d'infrastructures ou d'équipements visant au renforcement et à la modernisation des systèmes de production, ou les projets d'infrastructures ou d'équipements visant à dynamiser l'industrie agroalimentaire et manufacturière

Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> - Projets nécessaires à l'exploitation d'un projet achevé et en attente de mise en service ; - Projets dont le niveau de préparation est satisfaisant (APD disponible) ; - Les projets d'infrastructures ou d'équipements visant au renforcement et à la modernisation des systèmes de production, ou les projets d'infrastructures ou d'équipements visant à dynamiser l'industrie agroalimentaire et manufacturière.
Faible	<ul style="list-style-type: none"> - Projets ne concourant pas à l'achèvement ou la mise en service d'un projet déjà existant ; - Projets dont le niveau de préparation est faible (absence d'APD et d'APS) ; - Les projets d'infrastructures visant la production et la distribution produire de l'énergie en quantité abondante pour satisfaire l'industrialisation.

A.IV. CONDITIONS DE SUCCÈS DES GRANDS PROJETS AU CAMEROUN : PRINCIPES DIRECTEURS DU PILOTAGE

Intervenant après la planification du projet et au démarrage de celui-ci, le Pilotage du projet est un outil de veille, de contrôle et de suivi de la mise en œuvre du projet. Le pilotage consiste à collecter les données sur cette mise en œuvre et les analyser, ce dans l'objectif de s'assurer de la performance des opérations de ladite mise en œuvre, ceci dans le cadre initialement défini en termes de qualité, coûts et délais. Le pilotage informe les décisions sur la mise en œuvre des actions correctives (des écarts identifiés), le déclenchement de celles préventives (des écarts prévus), ainsi que la décision stratégique de réorientation ou de réajustement du projet (gestion des changements). Le Pilotage permet par conséquent le succès de la mise en œuvre du projet (l'atteinte des objectifs assignés), ou tout au moins de réduire considérablement le risque d'échec de celui-ci.

Ci-dessous cinq principaux Principes Directeurs du Pilotage des grands projets,

Principes Directeurs		Commentaire du principe
1	Le Pilotage surveille l'état du projet	Appuyé sur un calendrier central du projet, le pilotage surveille si le projet progresse tel que prévu, ou non, et pour cela surveille l'écart entre le planning prévisionnel et le planning réel.
2	Le Pilotage communique en permanence et en temps réel sur le projet	Les résultats de la collecte permanente des données techniques (déroulement des travaux), financières (consommation des ressources), etc. font l'objet d'une information précise et documentée adressée aux structures/organes de décision, et accompagnée chaque fois de recommandations opérationnelles.
3	Le Pilotage informe et éclaire la prise de décision adéquate	Cette décision, appuyée et éclairée par une information documentée, porte sur la mise en œuvre des actions correctives, le déclenchement de celles préventives, ainsi que sur la prise de décision sur les changements/ajustements, dont le Pilotage aura établi ou justifié la nécessité pour le succès de la mise en œuvre du projet.
4	Le Pilotage gère les risques du projet	Le Pilotage garde une veille constante sur les vulnérabilités (inhérentes à tout projet en phase de réalisation), et informe les actions de prévention.
5	Le Pilotage tient à jour l'information sur le projet	Par la disponibilité de cette information désagrégée et exhaustive, les décideurs s'approprient/maîtrisent la mise en œuvre du projet (avancée, difficultés rencontrées, consommation des délais et des ressources, etc.). De même, par cette mise à jour de l'information, le Pilotage minimise les problèmes de communication sur le projet entre les parties prenantes.



Section B :
**Priorité de la SND30
sur les grands projets**

Dans la poursuite de la marche du Cameroun vers l'émergence, la Stratégie Nationale de Développement pour la période 2020-2030 (SND30), inscrit la mise en place des conditions favorables à la croissance économique comme objectif global à réaliser au cours de la période sus-évoquée. Par ailleurs, le rôle moteur des infrastructures dans la contribution au développement socio-économique est une fois de plus réitéré dans cette stratégie avec des orientations portant notamment sur :

- L'achèvement de tous les projets en cours et la finalisation de toutes les modalités de mise en service complet des infrastructures issues des grands projets de 1ère génération à travers la réalisation de leurs projets connexes ;
- La priorisation dans la réalisation des grands projets, des approches en Project-Finance et Partenariat Public-Privé projets connexes ;
- La formulation des nouveaux projets de manière intégrée afin d'optimiser leur impact sur l'économie ;
- La systématisation de la contre-expertise pour l'évaluation des coûts des infrastructures majeures ;
- Le renforcement du processus de priorisation et de sélection des projets.

A cet égard, la déclinaison des grands piliers de cette nouvelle stratégie en plans, programmes et projets se présente comme suit :

B.I. Transformation structurelle de l'économie

Cet axe vise la promotion de l'industrie, des services et le développement de nouvelles infrastructures productives. Il y sera notamment question de porter :

- Le taux de croissance annuel de 4,6% à 8,1% en moyenne sur la période 2020-2030
- La part du secteur secondaire dans le PIB à 36,8% à l'horizon 2030 ;
- La densité du réseau bitumé de 0,32 à 0,48Km pour 1000 habitants à travers le bitumage de 6 000 km de routes ;
- Les capacités installées de production d'énergie électrique de 1 650 MW à 5 000 MW.

De ce pilier, découlent les plans et projets ci-après :

- Le Plan Energie.

D'un coût global de FCFA 5 855 milliards Il vise d'une part de mettre à niveau l'ensemble des réseaux de Transport et de Distribution et d'autre part, de mettre en œuvre les barrages hydroélectriques que sont notamment : (i) Bini à Warak; (ii) Nachtigal;(iii) Ngoila; (iv) Song Dong; (v) Grand Eweng; (vi) Chollet; (vii) Kikot; (ix) Makay; (x) Mouila Mougue; (xi) Njock,

- Le Plan Agroindustriel. D'un coût global de FCFA 5 855 milliards, il envisage de booster la production nationale des produits constituant la base de l'industrialisation en mettant en œuvre des plans spécifiques que sont : (i) Plan Cacao ; (ii) Plan Huile de palme ;(iii) Plan Coton ; (iv) Plan Riz ; (v) Plan Poisson ; (vi) Plan Maïs ; (vii) Plan Caoutchouc ; (viii) Plan Bois

- Le Plan de développement des infrastructures de transport multimodal. Pour un coût global de FCFA 7 900 milliards. Il consistera à favoriser le maillage du territoire par des infrastructures de transport complémentaires. Il intègre notamment : (i) la finalisation des Autoroutes Yaoundé-Douala-Limbé et Kribi-Edéa ; (ii) le Chemin de fer Douala-Ngaoundéré-Ndjamena (684Km),...

- Le Plan de modernisation des grandes villes. D'un coût global de FCFA 3 750 milliards, il portera sur la reconfiguration des villes de Yaoundé, Douala, Bamenda, Buea et 10 autres communautés urbaines pour en faire des villes modernes.

- Le Plan 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 men œuvre le système de gouvernance électronique (E-Government), pour un montant global de FCFA 250 milliards.

- Le Plan de gestion courante des infrastructures de transport. Pour un montant global de FCFA 100 milliards.

- Le Projet du Complexe Industriel-Portuaire de Kribi. Pour un coût estimé à FCFA 1 084,3 milliards

- La phase 2 du Projet Yard pétrolier de Limbé. Le coût estimé est de FCFA 180 milliards

- Le Projet d'Extension d'ALUCAM, Le coût estimé est de FCFA 660 milliards.

- Le Projet de Construction des nouveaux terminaux modernes

dans les Aéroports de Douala et de Garoua. Le coût estimé est de FCFA125,7 milliards.

B.II. Développement du capital humain.et du bien être

Ce pilier aborde les stratégies sectorielles à vocation sociale (Education et formation, santé, protection sociale, emploi, etc.) dans la perspective d'améliorer la productivité des ressources humaines et partant leur contribution à la croissance économique. De ce pilier découlent les plans et projets ci-après :

- Le Plan STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics). D'un coût global de FCFA 120 milliards, il consiste à renforcer les filières scientifiques à travers la construction/équipement des laboratoires et ateliers de technologie ainsi qu'à créer des Lycées Professionnels de hauts standards ;


- Le Plan de protection sociale y compris la Couverture Santé Universelle (CSU). Pour lequel il faudra mobiliser environ FCFA 12 320 milliards.

- Le Programme «Train My Generation» Ce dernier portera sur le renforcement des capacités et la certification des travailleurs techniques du secteur informel), pour un montant global de FCFA 100 milliards.

B.III. Gouvernance, décentralisation et la gestion stratégique de l'Etat


Ce dernier pilier inclut les questions liées au développement local, au multiculturalisme et au bilinguisme qui sont au centre de la troisième dimension de la Vision 2035, à savoir « l'unité dans la diversité ». Par ailleurs, il se décline selon le plan ci-après :

- Le Plan de reconstruction et de développement des Régions du Nord-Ouest, Sud-Ouest et Extrême-Nord. D'un coût global de FCFA 3500 milliards, il vise : (i) la reconstruction des Ecoles, hôpitaux et églises détruits ; (ii) les projets du BIP réorientés du fait de la crise ; (iii) Routes dont Ring-Road (suite et fin), (iv) Chemins de fer ; (v) Barrage de Menchum ; (vi) Barrage de Katsina Ala ; (vi) Barrage de Mamfé ; (vii) Port en Eau Profonde de Limbé.



Section C :
**Le financement des grands
projets d'investissement
public au Cameroun et
l'itinéraire de l'investisseur**

Cette section porte sur les différents modes de financement des grands projets au Cameroun. Pour ce faire, il sera question successivement de présenter les différentes sources de financements des grands projets que sont (1) les Ressources Internes Ordinaires Publics, (2) l'Aide au Développement, (3) le Project Finance ou financement de projets et enfin (4) le Partenariat Public Privé.



Les financements publics internes, encore appelés ressources budgétaires internes ou ressources internes ordinaires (RIO), rassemblent l'ensemble des flux de financement mobilisés par les administrations publiques (gouvernement central, entreprises publiques et collectivités territoriales décentralisées) à l'intérieur des frontières du territoire national. Elles proviennent pour l'essentiel des recettes fiscales prélevés à la fois sur les citoyens et les entreprises (impôt sur le revenu, impôt sur les sociétés, TVA et autres taxes), des recettes non fiscales telles que le produit des amendes ou des jeux et des autres recettes.

Certaines compétences n'ayant pas encore été transférées aux collectivités territoriales décentralisées (CTD), c'est le gouvernement central qui mobilise la majorité des financements publics internes au Cameroun. Ces fonds sont destinés à financer les programmes et projets gouvernementaux.

La mobilisation des RIO peut être nécessaire pour (i) le financement des études techniques préalables (maturation du projet), (ii) le financement des Fonds de Contrepartie (FCP) du Gouvernement dans le cadre des projets à financement conjoint ou pour (iii) le financement du projet dans son entièreté.

(i) le financement des études techniques préalables

Conformément au Décret du 21 juin 2018 sur la maturation des projets, les études techniques préalables doivent être financées sur RIO. Une inscription des ressources nécessaires au financement desdites études est faite dans le CDMT et le Budget du maître d'ouvrage.

(ii) le financement des Fonds de Contrepartie (FCP)

La mobilisation des RIO pour le financement des Fonds de Contrepartie dans le cadre des projets à financement conjoint par le Maître d'Ouvrage est assujettie à la signature de la convention de financement pour les ressources extérieures.

(iii) le financement du projet dans sa globalité

A l'issue de l'obtention du visa de maturité, le Gouvernement peut décider de financer entièrement un projet sur RIO, en fonction de la disponibilité des ressources financières. Ainsi, les ressources nécessaires aux financements du projet sont inscrites dans le Cadre de Dépenses à Moyen Terme (CDMT), puis dans le Budget de l'Administration, Maître d'Ouvrage dans le respect du calendrier

de réalisation arrêté dans les études techniques.

C.II. L'Aide au Développement

C.II.1. DEFINITION

L'Aide au Développement désigne l'ensemble des apports en ressources (financière, économique et technique) accordés par les institutions publics ou privées des pays développés, à des conditions favorables, pour promouvoir le développement économique et améliorer les conditions de vie dans les pays en voie de développement.

Elle peut prendre plusieurs formes : Aide-projet ; Aide-programme ; Assistance Technique.

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de développement, le Gouvernement du Cameroun bénéficie de l'APD des partenaires bilatéraux notamment (France, Chine, Corée du Sud, Italie, Belgique, Angleterre...) et des partenaires multilatéraux que sont entre autres, (BM, BAD, UE, Agences de Développement du Système des Nations Unies, BID, BADEA, ...).

C.II.2. Cycle de mobilisation des ressources de l'aide pour la réalisation des grands projets

Le cadre conceptuel qui sous-tend la mobilisation des ressources est identique à celui décrit par le cycle traditionnel d'un projet ou programme. Toutefois, le processus de mobilisation de ressources de l'aide peut être divisé en plusieurs phases que sont : la recherche de financement, la contractualisation, le suivi de l'exécution. Ces étapes ne suivent pas nécessairement un ordre rigoureux et ne sont pas complètement distinctes l'une de l'autre.

- La recherche de financement

Elle se décompose en deux phases que sont : l'identification des partenaires potentiels et l'évaluation des offres des financements.

- L'identification des partenaires potentiels : C'est l'étape qui consiste à prospecter les opportunités de financement offertes par les partenaires techniques et financiers internationaux pour la réalisation d'un projet donné. A cet effet, des requêtes de financement sont émises par le Ministère en charge de la coopération économique et technique à l'endroit des partenaires identifiés. Les potentiels

créanciers doivent être choisis en fonction de l'objet du projet (à caractère social ou à forte rentabilité financière).

Cependant, le processus de recherche n'est engagé qu'une fois certains préalables relatifs à l'évaluation de la pertinence et de la maturité des projets sont satisfaits conformément au Décret 2018/4992/PM du 21 juin 2018 sur la maturation des projets d'investissement public.

- L'évaluation des offres de financement : Une évaluation comparative des offres des partenaires est effectuée par le MINEPAT (DGCOOP) et le MINFI (CAA) qui se prononcent sur le degré de concessionnalité des conditions financières proposées, leur adéquation à l'objet du projet et aux instruments définis dans la stratégie nationale d'endettement. Elle aboutit à un rapport d'évaluation financière rédigé par la DGCOOP, la CAA et le Maître d'Ouvrage.

- La phase de contractualisation

Cette phase se décline en plusieurs phases que sont : la saisine du CNDP ; la conduite des négociations ; la demande d'un décret d'habilitation ; la signature d'un accord de financement ; la procédure de mise en vigueur de l'accord/convention de financement.

- La saisine du CNDP pour avis motivé : le dossier de saisine est adressé par l'administration chargée de négocier les emprunts (ministère en charge de la coopération économique et technique) au Président du CNDP. Cette demande doit être accompagnée de toutes les pièces requises par l'Arrêté N° 0000224/MINFI du 07 avril 2014 fixant les modalités de saisine et la procédure devant le CNDP selon le type de financement sollicité. Après avoir examiné soigneusement le dossier technique, le CNDP émettra un avis motivé qui peut être favorable ou non à la contractualisation du financement identifié.

- La négociation de la convention de financement : elle est conduite par le ministère en charge de la Coopération Economique et Technique (MINEPAT), Chef de file pour ce qui est des emprunts extérieurs, le ministère des Finances, accompagnés par la CAA et éventuellement le MINREX. Y prennent également part le Maître d'ouvrage, et des experts juristes. Il en résulte un procès-verbal des négociations signé par le bailleur de fonds et le MINEPAT ou son représentant.

- L'habilitation à signer la convention de financement/à

contracter l'emprunt : elle est sollicitée par l'administration chargée de signer les accords de financement, notamment le ministère en charge de la coopération économique et technique (MINEPAT) pour les financements extérieurs. Le projet de décret d'habilitation est transmis aux Services du Premier Ministre pour soumission à la signature du Président de la République. Ce projet de décret s'accompagne entre autres, du document du projet, du projet de convention de financement, de l'avis favorable du CNDP.

- La signature de la convention de financement par le responsable habilité par le Président de la République : Elle peut être faite juste par simple échange de lettre entre le représentant du partenaire et le représentant de l'État habilité par le Président de la République ou au cours d'une cérémonie en présentiel.

- La mise en vigueur du prêt : Elle doit se faire dans le respect des délais fixés dans la convention de financement. Une fois les conditions de mise en vigueur et de premier décaissement remplies, c'est le démarrage de l'exécution du projet et des décaissements.

- L'exécution, le suivi et l'achèvement de l'accord

- L'exécution et le suivi de l'accord : Le projet est exécuté par l'organe d'exécution (UGP), conformément aux procédures et au calendrier d'exécution convenus. Le partenaire financier procède à la revue de l'exécution du projet en étroite coordination avec le Gouvernement. Des missions de supervision sur le terrain sont organisées par les équipes conjointes PTF, Maître d'Ouvrage et DGCOOP/MINEPAT. Et le PTF décaisse les ressources du prêt pour couvrir les dépenses approuvées, conformément aux dispositions de l'accord de prêt.

- L'achèvement du projet : Une fois les travaux du projet achevés et réceptionnés, un rapport d'achèvement du projet (RAP) est produit, pour documenter l'expérience acquise dans l'exécution du projet. Il se compose d'un rapport administratif sur l'élaboration et de l'exécution du projet et un rapport financier.

C.III. Le project finance ou financement de projets

C.III.1. Définition

C'est un type de montage financier qui permet de financer des projets d'infrastructures de grande envergure tels que le déploiement de la fibre optique, les autoroutes ou les usines de traitement de déchets.

Ces financements sont accordés à des entités spécialement créées pour l'occasion. Ce sont des Special Purpose Vehicle, ou SPV. Ces SPV sont autonomes par rapport aux entités publiques et privées qui ont décidé de les développer.

La dette mise en place sera remboursée par le cash généré par cette SPV. Si la situation se dégrade, les prêteurs ne peuvent pas se retourner contre le sponsor ou le constructeur par exemple. C'est pour ça que ce type de financement est dit sans recours.

On a toutefois des sécurités mises sur les actifs de la SPV. Les prêteurs peuvent éventuellement les saisir et les revendre pour rembourser la dette si nécessaire. C'est ce qui différencie le financement de projet du financement classique d'entreprise.

Il existe trois grandes catégories d'acteurs dans le Project Finance. Il s'agit notamment : du client public (Etat, les Collectivités locales) ; des sponsors ou investisseurs (les entreprises et les fonds d'investissement privé) ; et des prêteurs (les banques et les assureurs).

C.III.2. Les grandes étapes de l'instruction en Project Finance

L'origination	L'origination consiste pour une institution financière à conseiller aux clients (publics ou privées) le choix d'instruments financiers (dettes ou actions) les plus adaptés à son projet, avant d'en assurer la conception. C'est le montage de la structure financière du projet.
Modélisation et Information Package	Une ou plusieurs structures financières sont proposées et les documents techniques (Information Package) rédigés. Ils sont envoyés aux banques prêteuses, pour avoir leur avis sur la structure et le pricing proposé. Leurs retours permettent d'affiner la structure financière.
Documentation juridique et négociations	Une fois que les banques valident la structure, une version détaillée de la documentation juridique est rédigée, en collaboration avec les cabinets d'avocats. Chacune des parties prenantes souhaitant avoir les termes les plus avantageux pour elles, il va donc avoir une négociation entre les banques et les sponsors.
Validation finale et contractualisation	Une fois que la documentation est validée par les parties prenantes, ils procèdent à leur signature. La dette sera tirée une fois que le projet débutera

C.IV. Le Partenariat Public Privé (PPP)

C.IV.1. Définition

La loi n°2006/012 du 29 décembre 2006 fixant régime général des contrats de partenariat, dans son article 2(2), définit le contrat de partenariat comme : « un contrat par lequel, l'État ou l'un de ses démembrements, confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, la responsabilité de tout ou partie des phases suivantes d'un projet d'investissement : la conception des ouvrages nécessaires au service public, le financement, la construction, la transformation des ouvrages, l'entretien ou la maintenance, l'exploitation ou la gestion ».

Selon le type de PPP, les coûts d'un projet PPP peuvent comprendre:

- Les coûts d'investissement initiaux, associés à la conception, la construction et le préfinancement des ouvrages ;
- Les coûts d'entretien et de maintenance ;
- Les coûts d'exploitation et de fourniture de service.

C.IV.2. La classification des types de PPP

Les PPP sont décrits selon des paramètres généraux que sont tout d'abord, les fonctions prises en charge par l'entité privée ; et le mode de rémunération de l'entité privée.

a) Les fonctions prises en charge par l'entité privée

Un contrat de PPP a pour caractéristique centrale de regrouper plusieurs phases ou fonctions d'un même projet. Les fonctions dont l'entité privée assume la responsabilité peuvent varier selon le type d'actifs réalisés et de services fournis. Généralement, on retrouvera les fonctions suivantes : la conception (ou « travaux d'ingénierie ») ; la construction ou réhabilitation ; le financement ; la maintenance ; l'exploitation.

Variante de PPP	Durée moyenne	Exploitation	Premier établissement	Risque d'exploitation	financement	Propriété des ouvrages	Politique publique & régulation
Régie intéressée	3 à 5 ans	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire public	Partenaire public	Partenaire public	Partenaire public
Affermage	10 à 15 ans	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire public
Concession	15 à 30 ans	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire public
Contrat de Partenariat à paiement public	15 à 25	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire public
BOT	15 à 25	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire public
BOO	15 à 30 ans	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire public
Privatisation	perpétuellement	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire privé	Partenaire public

b) Les modes de rémunération de l'entité privée

Le mécanisme de paiement constitue la deuxième caractéristique déterminante des contrats de PPP. L'entité privée peut percevoir des redevances auprès des usagers, peut être payée par le gouvernement, ou être rémunérée selon une combinaison de ces deux méthodes, avec comme condition, couramment utilisée, que le paiement soit subordonné aux résultats.

C.IV.3. Cadre juridique et institutionnel des PPP au Cameroun

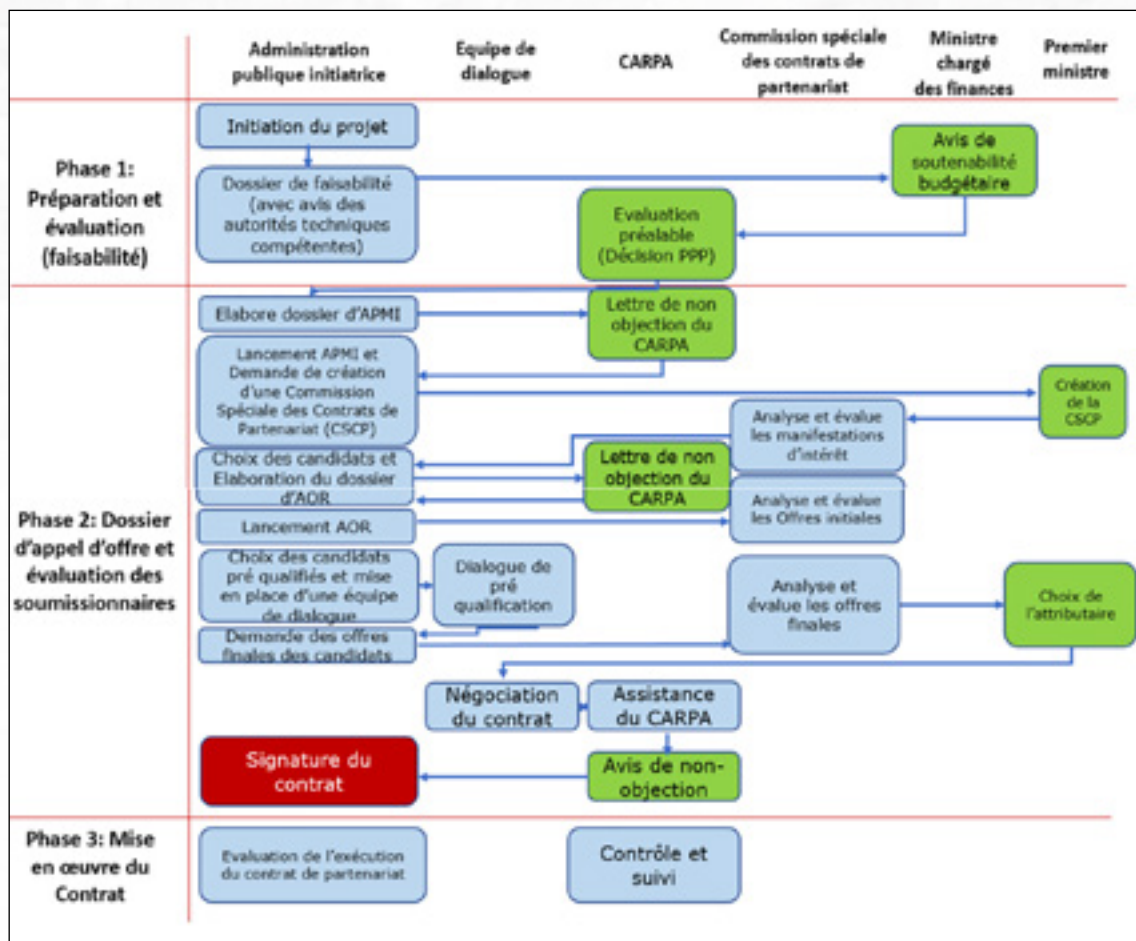
Dans le cadre de la promotion des partenariats public-privé notamment dans le domaine des infrastructures et autres équipements, le Gouvernement camerounais a introduit les partenariats public-privé dans l'ordonnancement juridique camerounais, à travers la Loi N°2006/012 du 29 décembre 2006 fixant le régime spécial des contrats de partenariat et la Loi n°2008/009 du 16 juillet 2008 fixant le régime fiscal, financier et comptable applicable aux contrats de partenariat.

Un organisme expert dédié au PPP a été créé par Décret n°2008/035 du 23 janvier 2008 portant organisation et fonctionnement du Conseil à la Réalisation des Contrats de Partenariat (CARPA), modifié et complété par un décret n°2012/148 du 21 mars 2012,

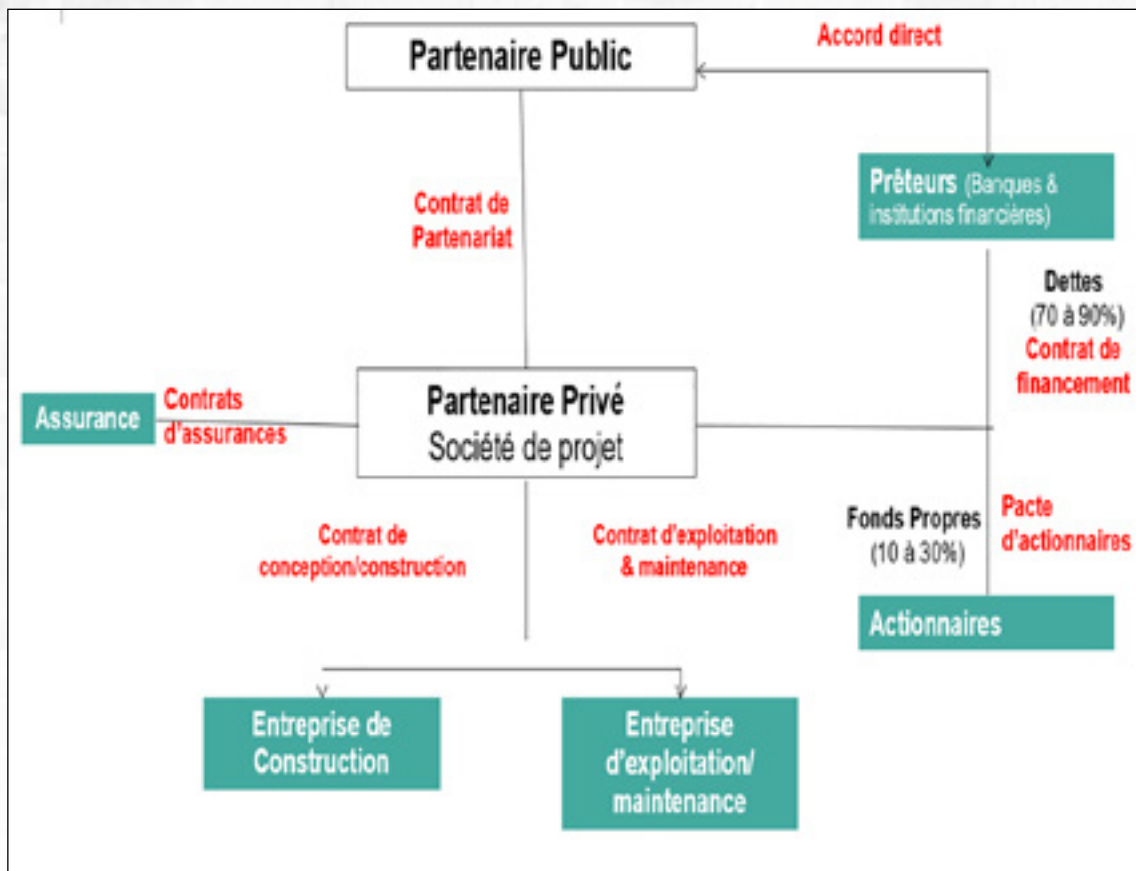
en vue de conseiller les administrations publiques initiatrices de projets en leur apportant son appui en termes d'expertise sur le triple plan juridique, technique et financier tout au long des phases suivantes du projet : la préparation, la sélection du partenaire privé, et l'exécution du contrat.

C.IV.4. Schéma du processus de préparation, d'attribution et de gestion des contrats de PPP

Figure 1.a Processus de développement du cycle de vie des projets de PPP



C.IV.5. La structure du partenariat à l'issue de la signature du contrat.



Section D :

Projets à besoin de financement par secteur

La présente section porte sur la présentation des projets à besoin de financement. Ces projets sont présentés suivant huit (08) domaines. Il y est mis en évidence pour chaque projet la description, l'intérêt et impacts, l'état de maturité, le coût, le calendrier prévisionnel d'exécution, et le mode de financement de chaque projet dans le but d'orienter le partenaire dans son choix d'investissement.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le développement des infrastructures de transport constitue l'un des éléments clés de l'atteinte de l'émergence du Cameroun à l'horizon 2035. Dans un pays où le secteur routier représente à lui seul plus de 85% des échanges des divers modes de transport, le bon état du réseau routier induirait des gains de productivité de près de 30% dans le secteur rural et environ un point de croissance, d'après les études économiques réalisées lors de l'élaboration du Plan Directeur Routier 2006-2025.

Relativement aux orientations stratégiques du DSCE, le Gouvernement s'était fixé pour objectif de résorber le déficit structurel entre l'offre et la demande en infrastructures routières. Ainsi, rendu au terme de la mise en œuvre du DSCE, des avancées importantes ont été relevées, bien qu'en dessous des performances attendues :

- Concernant les indicateurs de développement des infrastructures routières, le nombre de km de routes bitumées pour 1000 habitants se situe à 0,32 en 2020 contre une cible de 0,34, soit une moins-value de 0,02. Le linéaire du réseau bitumé réhabilité s'élève à 1800 km contre 2000 km d'objectifs. Le pourcentage du réseau routier en bon état se situe à 20% contre 55% d'objectifs.

- En ce qui concerne la construction et la réhabilitation des routes et des ouvrages d'art : Le bilan de mise en œuvre fait état de 1003,03 km de routes construites contre 1400 km attendus ; de 303 km de routes réhabilitées contre 1000 km attendus ; de 2196,95 km de routes entretenues ; de 3396 ml d'ouvrages d'art construits et de 1502,64 ml d'ouvrages d'art réhabilités.

Conformément à la SND 30 et dans l'optique d'améliorer le niveau de service de transport suivant les normes indiquées et en vue de résorber les déficits et gaps enregistrés dans ce domaine, les interventions du Gouvernement sont principalement orientées vers la construction, l'entretien ou la réhabilitation des infrastructures de transport routier, ferroviaire, maritime, fluvial, lacustre, et aérien. Ainsi, les actions prioritaires portent sur : (i) la finalisation de la mise en œuvre des grands projets de première génération ; (ii) le renforcement des programmes d'entretien et de réhabilitation des

infrastructures ; (iii) l'extension et la densification des infrastructures et des réseaux de transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien ; et (iv) le renforcement de la gouvernance du secteur.

Le développement de ces infrastructures devra permettre d'assurer le désenclavement des bassins industriels, l'approvisionnement des usines en matières premières (particulièrement d'origine minière), l'écoulement des productions vers les marchés intérieurs et extérieurs, ainsi que le transport des personnes. Il s'agira concrètement de bitumer au moins 6 000 km de routes (avec une priorité pour les 4 800 km de routes nationales encore en terre), de densifier, avec l'appui de partenaires privés, à 5 500 Km le linéaire du réseau ferroviaire à l'horizon 2030, avec la construction de 1 500 km de chemin de fer supplémentaires et de poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur portuaire.

Par ailleurs, dans son programme de modernisation urbaine, la SND30 compte mettre un accent sur la construction des voies de contournement et des pénétrantes ainsi que sur l'accélération de la mobilité et du système de transports inter modal.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ENVISAGÉES EN PPP

Construction de l'Autoroute Edéa – Kribi (phase 2) (98 Km)

Description du projet

- Liaison autoroutière reliant les villes de Kribi (Mboro) et Edéa sur un linéaire de 98 Km ;
- Vitesse de référence 100 km/h.
- Largeur de la plate-forme 33,5m.
- 2X3 voies + TPC de 3m + 2 bandes d'arrêt d'urgence de 3m

Intérêt et Impacts du projet

- Développement et modernisation du réseau routier national.
- Contribution à la compétitivité du Port en eau profonde de Kribi ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité et de temps lors des déplacements entre Edéa et Kribi ;
- Réduction des coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Augmentation des gains de productivité des entreprises situées dans le site du complexe industrialo-portuaire de Kribi suite à une réduction des charges de transport ;
- Attractivité des Investissements Directs

Etrangers suite à la mise en place d'infrastructures modernes de transport ;

- Accroissement des exportations des biens (marchandises conteneurisées, produits agricoles, produits miniers,...) vers les marchés internationaux à travers une meilleure desserte routière du Port de Kribi.

- Génération des recettes directes issues des postes de péage pour l'accessibilité de l'infrastructure par les véhicules ;

- Génération des recettes indirectes issues de l'exploitation des aménagements annexes (aires de repos, entrepôts, stations-services, restaurants, distribution de carburant, espaces publicitaires...) réalisés le long de l'autoroute.

État de maturité du projet

- Etudes APS, Version provisoire du DCE disponibles ;

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 600 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 48 mois

Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase 2) (136 Km)

Description du projet

- Liaison autoroutière reliant les villes de Yaoundé et Douala sur un linéaire de 136 Km (du PK 60 au PK 196) incluant les voies de rétablissement sur la RN3 ;
- Vitesse de référence 110 km/h.
- Largeur de la plate-forme 33,5m.
- 2X3 voies + TPC de 3m + 2 bandes d'arrêt d'urgence de 3m

Intérêt et Impacts du projet

- Développement et modernisation du réseau routier national
- Liaison rapide entre les deux métropoles Yaoundé et Douala ;
- Facilitation des échanges entre les pôles industrialo-portuaire de Kribi, de Limbe et Douala ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité et de temps lors des déplacements entre Douala-Yaoundé ;
- Augmentation de la productivité et des revenus des entreprises situées dans les zones industrielles de Douala et Yaoundé, suite à une réduction des charges de transport ;
- Réduction des coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Accroissement des exportations des biens (marchandises conteneurisées, produits agricoles, produits miniers,...) vers les marchés internationaux à travers une meilleure desserte routière du Port de Douala ;
- Attractivité des Investissements Directs Etrangers suite à la mise en place d'infrastructures modernes de transport ;
- Génération des recettes directes issues des postes de péage pour l'accessibilité de l'infrastructure par les véhicules ;
- Génération des recettes indirectes issues de l'exploitation des aménagements annexes (aires de repos, entrepôts, stations-services, restaurants, distribution de carburant, espaces publicitaires...) réalisés le long de l'autoroute.

État de maturité du projet

- Etudes APS disponibles ;
- Version provisoire du DCE disponible ;
- Dans le cadre de la réalisation du projet en PPP, le dialogue de préqualification est en cours avec MOTA ENGIL.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 954 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 48 mois.

Construction de l'Autoroute Douala-Limbé (70 Km)

Description du projet

- Le projet traverse les régions du Littoral et du Sud-Ouest ;
- Bitumage en 2x3 voies d'un linéaire de 70 km y compris les contournements.
- Largeur de la plate-forme 33,5m.
- TPC de 3m + 2 bandes d'arrêt d'urgence de 3m.

Intérêt et Impacts du projet

- Liaison rapide entre les villes de Douala et de Limbé ;
- Facilitation des échanges entre les pôles porto-industriels de Kribi, de Limbé et Douala ;
- Facilitation du transport de transit dans la sous-région d'Afrique Centrale ;
- Développement du réseau routier national,
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité et de temps lors des déplacements entre Douala et Limbé ;
- Augmentation des gains de productivité des entreprises situées dans les zones industrielles de Douala et Limbé suite à une réduction des charges de transport ;
- Réduction des coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour

différents types de véhicules ;

- Accroissement des exportations des biens (marchandises conteneurisées, produits agricoles, produits miniers,...) vers les marchés internationaux à travers une meilleure desserte routière du Port de Limbé ;
- Attractivité des Investissements Directs Etrangers suite à mise en place d'infrastructures modernes de transport.
- Génération des recettes directes issues des postes de péage pour l'accessibilité de l'infrastructure par les véhicules ;
- Génération des recettes indirectes issues de l'exploitation des aménagements annexes (aires de repos, entrepôts, stations-services, restaurants, distribution de carburant, espaces publicitaires...) réalisés le long de l'autoroute.

État de maturité du projet

- Etudes techniques disponibles.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 420 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 36 mois.

Construction de la voie de contournement de la ville de Douala (47 Km) et de la construction du 3ème pont sur le Wouri

Description du projet

- Longueur de la voie de contournement : 47,344 km
- Vitesse de référence : 80km/h
- Profil en travers route : 2x2 voies extensibles en 2x3 voies
- Construction d'un pont composé de 4 travées de deux fois 125 m et deux fois 87,5 m, avec une longueur totale de 425 m ;
- Profil en travers pont : 2x2 voies avec deux pistes cyclables, modifiable à 2x3 voies

Intérêt et Impacts du projet

- Améliorer la compétitivité de la chaîne de transport dans la ville de Douala ;
- Faciliter en termes de rapidité et de fiabilité, les liaisons entre la ville de Douala et son entrée Ouest par Bonabéri ;
- Contribuer à la fluidité et à la décongestion du transport urbain et interurbain ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité de temps lors des déplacements ;
- Réduction des coûts unitaires de transport des marchandises et des voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Augmentation des gains de productivité des entreprises suite à une réduction des charges de transport.

État de maturité du projet

- Etudes APD, EIES et DCE disponibles ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Financement et réalisation du projet

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 310 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est estimée à 36 mois

Calendrier prévisionnel d'exécution

Construction de la ligne de chemin de fer Douala-Limbé-Idenau (107 Km)

Description du projet

Le Projet relie les villes de Douala et Limbé, ainsi que la zone portuaire (Base navale, SONARA) d'une longueur de 107 km. Il est composé d'une plateforme à double voies ;

- Un écartement standard de 1,435 mètre,

- Une plateforme à double voie ;
- Charge à l'essieu : 25T
- Rail : 54 kg/m
- Vitesse voyageur : 160 km/h pour les voyageurs et 120 Km/h pour le fret.
- Vitesse marchandises : 100 km/h

Intérêt et Impacts du projet

- Faciliter le transit des hydrocarbures et des marchandises du port en eau profonde de Limbé vers le Tchad et la Centrafrique et à l'intérieur du Cameroun ;
- Extension et modernisation du réseau ferroviaire national ;
- Augmentation de la capacité de transport, amélioration des conditions de transport interurbain des passagers,

Emplois générés pendant la phase d'exécution du projet et sa phase d'exploitation

- Augmentation du chiffre d'affaires de l'activité voyageurs et celle du transport de fret à travers la hausse du taux de fréquentation des trains et l'accroissement de la capacité du trafic.

État de maturité du projet

Etudes APS disponibles

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 737 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel du projet est de 05 ans.

Construction d'un chemin de fer Edéa-Kribi-Campo (185 Km)

Description du projet

Le projet de construction d'un chemin de fer reliant Edéa à Kribi (Campo) couvrira les régions du Littoral et du Sud. Le chemin de fer s'étendra à environ 185 km de longueur. Cette section de chemin de fer sera caractérisée par :

- Un écartement standard de 1,435 mètre,

- Une plateforme à double voie ;
- Charge à l'essieu : 25T
- Rail : 54 kg/m
- Vitesse voyageur : 160 km/h pour les voyageurs et 120 Km/h pour le fret.
- Vitesse marchandises : 100 km/h

Intérêt et Impacts du projet

Ce projet Connectera le Port de Kribi au réseau ferroviaire actuel, pourra désenclaver des bassins de production agricoles et miniers, et accroître l'offre d'infrastructures ferroviaires.

On aura comme Impacts socioéconomiques :

- La promotion du bien-être social à travers le déplacement collectif de personnes dans de meilleures conditions de confort, de sécurité et de temps ;
- L'accroissement des exportations des biens vers les marchés internationaux grâce à une desserte ferroviaire du Port de Kribi ;

- L'économie d'échelle dans l'acheminement de volumes importants de fret (marchandises conteneurisées, produits agricoles, produits miniers,...) du marché intérieur vers le port en eau profonde de Kribi ;

- L'augmentation de la valeur ajoutée des entreprises installées dans le site industrialo-portuaire de kribi ;

- L'attractivité des IDE suite au développement d'infrastructures modernes de transport.

Sur le plan financier des recettes directes issues du transport des personnes et du fret suite à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par un concessionnaire

État de maturité du projet

Etudes APS disponibles

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le cout du projet est estimé à environ 744 milliards

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 05 ans.

Constructions de la ligne de chemin de fer Ngaoundéré-N'Djamena (684 Km)

Description du projet

Le Projet relie les villes Ngaoundéré au Cameroun et de Ndjamenà au Tchad d'une longueur de 683,7 km. Il traverse les régions de l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême-Nord et est composé d'une plateforme à double voie :

- Ecartement standard 1,435 m + Rails 54kg/m ;
- Charge à l'essieu : infrastructures : 22t et ouvrages d'art : 25t ;
- Vitesse voyageur : 160km/h et marchandises : 100km/h.

Intérêt et Impacts du projet

Ce projet va permettre de désenclaver la partie septentrionale du Cameroun, Permettre l'extension du réseau vers le Tchad, et Permettre le transit des marchandises des ports de Kribi, de Douala et de Limbé vers le Tchad et la Centrafrique.

L'on aura comme Impacts socioéconomiques :

- La promotion du bien-être social à travers le déplacement collectif de personnes dans de meilleures conditions de confort, de sécurité et de temps ;
- L'accroissement des exportations de

biens (marchandises containerisées, hydrocarbures, produits agricoles, produits miniers,...) vers l'hinterland sous régional ;

- La promotion de la libre circulation des facteurs de production dans la CEMAC ;
- L'attractivité des IDE suite au développement d'infrastructures modernes de transport.

Sur le plan financier l'on aura la génération des recettes directes issues du transport des personnes et du fret suite à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par un concessionnaire

État de maturité du projet

- Commission ferroviaire Cameroun-Tchad créée pour le suivi des études de faisabilité et des travaux ;
- Contrat institutionnel en cours de signature entre le Cameroun et le Tchad. Processus de recrutement du consultant pour la réalisation des études de faisabilité en cours.
- Durée de réalisation du projet : 3 ans

Coût du projet

Le cout du projet est estimé à environ 4 545 milliards FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

MOP avec guichet concessionnel privilégié. Le projet sera sectionné en deux (02) lots, et les travaux prendront 72 mois

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Construction de la ligne de chemin de fer Douala-Ngaoundéré (910 Km)

Description du projet

Le projet de construction d'un chemin de fer reliant N'Gaoundéré à Douala couvrira les régions du Littoral, du Centre, de l'Est et de l'Adamaoua. Le chemin de fer s'étendra à environ 910 km de longueur.

- Voie double à écartement standard,
- Linéaire : 910 km,

Intérêt et Impacts du projet

- Ce projet va faciliter le transport des personnes et des biens, désenclaver des bassins de production agricoles et miniers;
- et accroître l'offre en infrastructures ferroviaires

Comme impacts socioéconomiques on aura :

- la promotion du bien-être social à travers le déplacement collectif de personnes dans de meilleures conditions de confort, de sécurité et de temps ;
- l'augmentation des gains de productivité des entreprises suite à une réduction des charges de transport ;
- le désenclavement des bassins de production situés dans les localités

État de maturité du projet

Etudes de faisabilité en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

- Vitesse de conception : 300 Km/h entre Douala et Yaoundé et 160 Km/h sur le reste de l'itinéraire pour les voyageurs, et 120 Km/h pour le fret,

- Mode de traction : diesel avec possibilité d'électrification future,

- Charge à l'essieu : 25 tonnes

traversées la ligne ferroviaire;

- l'économie d'échelle dans l'acheminement de volumes importants de fret (marchandises conteneurisées, hydrocarbures, produits agricoles, produits miniers,...) des pôles industrialo-portuaires de Douala et Kribi vers les régions septentrionales ;

- l'attractivité des IDE suite au développement d'infrastructures modernes de transport.

Sur le plan financier on aura la génération des recettes directes issues du transport des personnes et du fret suite à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par un concessionnaire.

Coût du projet

Le coût du projet est estimé à environ 6 800 milliards FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel du projet est à déterminer.

Renouvellement de la section de chemin de fer Bélabo-Ngaoundéré (329 Km)

Description du projet

Le projet consiste à renouveler une section de la voie ferrée entre Belabo et Ngaoundéré sur une distance comprise entre les PK 555+500 et PK 884+690 soit 329,190 Km. Il comporte des travaux de remplacement des rails, du ballast et des traverses, avec réhabilitation de certains ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques, la stabilisation des zones critiques de la plateforme (talus des zones de déblais et remblais).

Intérêt et Impacts du projet

Améliorer le trafic par voie ferroviaire entre Yaoundé et Ngaoundéré.

Comme impacts socioéconomiques attendus, l'on aura :

- La promotion du bien-être social à travers le déplacement collectif de personnes dans de meilleures conditions de confort, de sécurité et de temps ;
- L'augmentation des gains de productivité des entreprises suite à une réduction des charges de transport ;

- Le désenclavement des bassins de production situés dans les localités traversées la ligne ferroviaire;

- L'attractivité des IDE suite au développement d'infrastructures modernes de transport.

Sur le plan financier on notera la génération des recettes directes issues du transport des personnes et du fret suite à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par un concessionnaire.

État de maturité du projet

Les études de faisabilité et d'avant-projet sommaire sont disponibles

La BEI a sollicité l'engagement du Gouvernement pour la réalisation de l'APD

Coût du projet

Le cout du projet est estimé à 167,3 milliards FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de mise en œuvre est de 07 ans.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Aménagement d'une plateforme d'entreposage des conteneurs vides de 18 hectares par remblais hydrauliques au fond de la darse à bois

Description du projet

Le projet consiste à :

- La construction d'une digue de protection ;
- Remblai Hydraulique de la partie de la darse à bois délimité par la digue ;
- L'aménagement des infrastructures et des superstructures diverses ;
- L'aménagement des VRD.

Intérêt et Impacts du projet

- Amélioration de la compétitivité du service portuaire à travers la réduction du délai de transit et du coût total de passage des marchandises conteneurisées ;
- Développement des capacités d'accueil du trafic global des marchandises à l'import/export au Port de Douala ;
- Accroissement des exportations des biens par voie maritime vers les marchés internationaux ;
- Accroissement des recettes douanières issues du trafic supplémentaire de fret au sein du Port de Douala.

État de maturité du projet

- Site identifié et délimité ;
- Termes de références du projet élaborés.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle du projet est de 24 mois.

Réhabilitation et Modernisation du Terminal Régional (Quai BOSCAM)

Description du projet

Description du projet

- Développement du cabotage national entre le port de Douala et les ports de Kribi et Limbé ;

- Réhabilitation/construction des entrepôts ;
- Enlèvements des épaves,
- Réhabilitation éventuelle du quai.

Intérêt et Impacts du projet

- Modernisation des infrastructures du Port de Douala;
- Renforcement de la complémentarité entre les Ports de Douala et de Kribi;
- Amélioration du commerce intérieur et international grâce à un meilleur

réseau portuaire, tout en positionnant le Cameroun hub logistique de l'Afrique Centrale

- Augmentation de la valeur ajoutée générée par les différents acteurs de la place portuaire au niveau de la ville de Douala et au niveau national

État de maturité du projet

- Site identifié et délimité
- Termes de références du projet élaborés.

Coût du projet

Le coût du projet est à déterminer.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 24 mois.

Aménagement d'une plateforme industrielle de 50 hectares et de six postes à quais d'environ 1200 ml de quais pour industries agro-alimentaires au Sud-ouest de l'entrée de la darse à bois.

Description du projet

- Construction de six postes à quai polyvalents de 200 ml chacun sur la magistrale des quais du terminal à conteneurs ;
- Aménagement des terre-pleins ;
- Aménagement des dessertes routières ;
- Dragage et remblai hydraulique ;
- Équipements de manutention etc;
- Aménagement des industries agro-alimentaires

Intérêt et Impacts du projet

- Modernisation des infrastructures du Port de Douala ;
- Croissance des exportations des biens par voie maritime vers les marchés internationaux ;
- Augmentation de la valeur ajoutée générée par les différents acteurs de la place portuaire au niveau de la ville de Douala et au niveau national;
- Réduction des coûts unitaires et des délais de passage de marchandises au Port de Douala
- Croissance des recettes douanières issues du trafic supplémentaire de fret
- Création de nouveaux emplois directs et indirects du fait de la mise en place d'industries agro-alimentaires dans le site de la place portuaire ;

État de maturité du projet

- Termes de références du projet élaborés ;
- Étude de faisabilité envisagée

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 7 ans.

Aménagement du Pôle Multifonctionnel New Bonapriso (Phase pilote du projet Sawa Beach)

Description du projet

- Construction de : Hôtels, immeubles d'habitation, Centres commerciaux, Palais des congrès, dessertes, espace de plaisance ;
- Pôle touristique ;
- station de traitement des déchets
- Réseaux (eau, électricité, etc.)

Intérêt et Impacts du projet

- Augmentation de la valeur ajoutée générée par les acteurs portuaires spécialisés dans les activités touristiques (nautisme, sports nautiques, pêche de loisir, baignade,...)
- Développement des sites touristiques dans la ville de Douala;
- Accroissement des recettes directes et indirectes issues du tourisme dans la ville de Douala ;
- Renforcer le rôle logistique de la ville de Douala en terme d'attractivité, de connectivité et de multi-modalité

État de maturité du projet

- Études de faisabilités disponibles

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 7 ans.

Projet de renforcement des chaussées aéronautiques de l'aéroport international de Yaoundé-Nsimalen

Description du projet

Le projet vise à réhabiliter les chaussées aéronautiques de la piste d'atterrissage et des bretelles de circulation (« Sierra » et « November ») de l'aéroport de Yaoundé-Nsimalen pour :

- Améliorer les valeurs des indices de services et du PCN actuel afin de parvenir

Intérêt et Impacts du projet

La réalisation de ce projet permet :

- Mettre aux normes les chaussées aéronautiques conformément aux exigences de l'OACI pour la certification de la plateforme aéroportuaire de Yaoundé-Nsimalen ;
- Renforcer l'attractivité de l'aéroport et la destination Cameroun qui regorge de nombreux sites touristiques.

Sur le plan socioéconomique l'on va noter :

- Réduction des coûts unitaires et des

État de maturité du projet

Etudes d'auscultation et cahier de charges disponibles aux ADC

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- PPP privilégié.

aux valeurs standards pour l'avion de référence B747-400 ;

- Garantir la sécurité de l'exploitation aéroportuaire et l'accueil des avions « gros porteurs » de type B747, B767 et B777.

délais de passage des marchandises dans les aéroports internationaux ;

- Attractivité des Investissements Directs Etrangers suite à mise en place d'infrastructures modernes de transport.

Sur le plan financier l'on aura :

- Accroissement des recettes douanières issues du trafic supplémentaire de fret au sein de l'aéroport ;
- Génération des recettes indirectes issues des activités commerciales au sein des terminaux de l'aéroport.

Coût du projet

Le coût du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 06 mois.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ENVISAGÉES EN MOP

Réhabilitation de la route Ngaoundéré-Garoua (250 Km)

Description du projet

Le projet consiste à réhabiliter un linéaire de route de 250 Km afin d'améliorer la liaison routière entre les chefs-lieux des Régions de l'Adamaoua et du Nord.

Intérêt et Impacts du projet

- Facilitation du trafic entre les villes de Ngaoundéré et Garoua;
- Facilitation des mouvements des biens et personnes dans des zones à fortes productions agricoles et/ou pastorales ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité de temps lors des déplacements ;
- Facilitation de l'accessibilité des populations locales aux infrastructures sociales existantes (écoles, hôpitaux, électricité, eau,...) ;
- Réduction des coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Augmentation des gains de productivité des entreprises suite à une réduction des charges de transport ;
- Désenclavement des bassins de production situés dans les localités traversées par le tronçon routier.

État de maturité du projet

Etudes APD et DCE disponibles

Financement et réalisation du projet

MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 255 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est à déterminer.

Construction de la digue route de Maga

Description du projet

Le projet est situé dans la région de l'Extrême-Nord et consiste à :

- La protection des berges et aménagement des digues de protection contre les inondations ;
- L'aménagement de la route Gobo -

Kousseri pour le désenclavement des localités situées le long du fleuve Logone ;

- L'aménagements hydro agricoles pour l'amélioration du rendement des cultures, de l'élevage et le développement d'activités génératrices de revenus connexes.

Intérêt et Impacts du projet

- Sécuriser les populations et leurs biens ;
- Sécuriser les limites frontalières avec le Tchad voisin en protégeant les berges du fleuve Logone ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité de temps lors des déplacements ;
- Lutter contre les inondations dans la Région de l'Extrême-Nord ;

- Promouvoir les activités agro-sylvo-pastorales ;
- Réduire les coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Assurer le désenclavement des bassins de production situés dans les localités situées le long du fleuve Logone.

État de maturité du projet

Etudes disponibles certificat de conformité environnementale disponibles.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 1 000 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 50 mois.

Dédoublage de l'entrée Nord de la Ville de Yaoundé : Section Olembé-Echangeur d'Obala (22 Km)

Description du projet

Le projet consiste à élargir en 2x2 voies la pénétrante Nord de Yaoundé sur un linéaire de 22 Km.

Intérêt et Impacts du projet

- Sécuriser et désencombrer la circulation à l'entrée Nord de la ville de Yaoundé, précisément sur la partie de la N1 allant de Olembé au lieu-dit Echangeur d'Obala ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité de temps lors des déplacements ;
- Réduction des coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Augmentation des gains de productivité des entreprises suite à une réduction des charges de transport.

État de maturité du projet

Etudes APD et DCE disponibles

Financement et réalisation du projet

MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 23,6 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est à déterminer.

Construction de la route GAZAWA – HINA – BOURHA (102 Km) et bretelle TCHEVI – FRONTIERE NIGERIA et ses aménagements connexes

Description du projet

Le projet consiste à bitumer un linéaire de 102 Km entre Gazawa et Tchevi dans le département de Mayo-Tsanaga, région de l'Extrême-Nord.

Intérêt et Impacts du projet

- Développement du réseau routier national ;
- Amélioration du bien-être des usagers à travers des gains de confort, de sécurité de temps lors des déplacements ;
- Facilitation de l'accessibilité des populations locales aux infrastructures sociales existantes (écoles, hôpitaux, électricité, eau,...) ;
- Réduction des coûts unitaires de transport de marchandises et de voyageurs pour différents types de véhicules ;
- Augmentation des gains de productivité des entreprises suite à une réduction des charges de transport ;
- Désenclavement des bassins de production situés dans les localités traversées par le tronçon routier.

État de maturité du projet

Etudes APS en cours.

Financement et réalisation du projet

MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 60 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 19 mois.

Construction du Port en Eau profonde de Limbé

Description du projet

Il s'agit de l'aménagement d'une nouvelle infrastructure portuaire, contenant un quai cargo général de 300 mètres linéaire et un quai conteneurs de 350 mètre linéaire.

Intérêt et Impacts du projet

La réalisation de ce projet permet :

- Abriter des grands navires pendant les opérations de chargement et de déchargement ;
- De faciliter le transport des personnes et des biens ;
- De faciliter des opérations de ravitaillements et de réparations.

Sur le plan socioéconomique on note :

- L'amélioration du bien-être des populations locales grâce à la création d'emplois au développement urbain des localités situés à proximité du port et à l'accessibilité aux infrastructures sociales ;
- L'accroissement des exportations des biens (hydrocarbures, produits agricoles, produits miniers,...) vers les marchés internationaux à travers desserte maritime supplémentaire du Cameroun au golfe de Guinée ;

- La réduction des coûts unitaires et des délais de passage des marchandises dans les ports maritimes ;

- L'augmentation des gains de productivité des entreprises situées dans les zones industrielles de Limbé suite à une réduction des charges de transport ;

- L'attractivité des Investissements Directs Etrangers suite à mise en place d'infrastructures modernes de transport ;

- L'accroissement des recettes douanières issues du trafic supplémentaire de fret au sein du port ;

Sur le plan financier l'on relève la génération des recettes indirectes issues des activités commerciales de l'organe en charge de la gestion du port (redevances des infrastructures et équipements portuaires, des navires et des concessions)

État de maturité du projet

Recrutement du cabinet d'études en cours, en vue de l'actualisation des études de faisabilité.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Coût du projet

Le cout du projet est estimé à 400 milliards FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle du projet est à déterminer.

Extension du port en zone aval en eau profonde de Douala

Description du projet

Il s'agit d'une extension du port de Douala par l'aménagement d'une nouvelle infrastructure portuaire en eau profonde sur l'île de Manoka. Le projet comprend :

- Des infrastructures d'exploitation portuaires (Construction d'un Terminal pétrolier sécurisé, plateformes de stockage des marchandises, Construction de 2800 ml pour 09 postes à quai, des terre-pleins pour terminaux, etc.) ;
- Des voies de communication (Construction

d'un chemin de fer reliant le Complexe de Manoka à la ville d'Edéa, Construction des dessertes routières du port de Manoka et son raccordement à la route Nationale N°3, etc.) ;

- Des aménagement et développement des zones industrielles et logistiques ;
- La Construction d'un réseau d'infrastructures d'alimentation en eau potable et en électricité.

Intérêt et Impacts du projet

La réalisation de ce projet permet :

- Abris des grands navires pendant les opérations de chargement et de déchargement ;
- De faciliter le transport des personnes et des biens ;
- De faciliter des opérations de ravitaillements et de réparations.

Sur le plan socioéconomique on note :

- L'amélioration du bien-être des populations locales grâce à la création d'emplois au développement urbain des localités situés à proximité du port et à l'accessibilité aux infrastructures sociales ;
- L'accroissement des exportations des biens (hydrocarbures, produits agricoles, produits miniers, ...) vers les marchés internationaux à travers desserte maritime supplémentaire du Cameroun au golfe de Guinée ;

- La réduction des coûts unitaires et des délais de passage des marchandises dans les ports maritimes ;

- L'augmentation des gains de productivité des entreprises situées dans les zones industrielles de Douala suite à une réduction des charges de transport ;

- L'attractivité des Investissements Directs Etrangers suite à la mise en place d'infrastructures modernes de transport

- L'accroissement des recettes douanières issues du trafic supplémentaire de fret au sein du port de Douala ;

Sur le plan financier l'on relève la génération des recettes indirectes issues des activités commerciales de l'organe en charge de la gestion du port (redevances des infrastructures et équipements portuaires, des navires et des concessions)

État de maturité du projet

TDR des études en cours d'élaboration.

Financement et réalisation du projet

Financement à rechercher
MOP avec guichet concessionnel privilégié

Coût du projet

Le coût du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de mise en œuvre est à déterminer

INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES

Durant la première phase de la Vision 2035, la capacité installée est passée de 933 Mw à 1 650 Mw dégageant un gap de 1 350 Mw de capacité de production par rapport à la cible de 3 000 Mw envisagée pour 2025. Le taux d'accès à l'électricité est de 71% dont 94% en milieu urbain et seulement 29% en milieu rural. Toutefois, il faut relever la discontinuité du service d'électricité aux abonnés, en raison de nombreux délestages. Cette situation est redoublée par la vétusté des réseaux de transport et de distribution qui occasionnent des pertes d'environ 40% de l'énergie produite.

Parmi les raisons de ces insuffisances du secteur figurent : (i) la vétusté des infrastructures de production, de transport et de distribution ; et (ii) le retard pris dans la réalisation de nouveaux ouvrages de production identifiés dans le Plan de Développement du Secteur de l'Electricité (PDSE 2030). Pour la période 2020-2030 et afin de satisfaire la demande d'énergie de l'économie nationale et envisager des exportations d'excédents vers les pays voisins, le Gouvernement entend porter à 5 000 Mw la capacité d'énergie installée. Pour ce faire, il poursuivra sa politique de développement d'un mix énergétique basé sur : (i) l'énergie hydroélectrique et l'énergie photovoltaïque ; (iii) l'énergie thermique à base du gaz ; et (iv) l'énergie issue de la biomasse.

Le Gouvernement a mis en place la Société Nationale de Transport d'Electricité (SONATREL) dans l'optique de moderniser les réseaux de transport. Plus spécifiquement, il s'agit de réaliser plus de 460 Km de ligne de transport de 400 kV et 4 postes de transformation ; de réhabiliter une vingtaine de postes sources.

Dans le but d'accroître la performance du secteur de l'électricité et d'améliorer sa contribution au développement économique du pays, le Gouvernement met en œuvre le Plan de Redressement du Secteur de l'Electricité qui comprend 07 axes stratégiques : (i) le changement du mix énergétique ; (ii) le renforcement et l'extension des réseaux de transport ; (iii) la stabilisation de l'équilibre financier du secteur ; (iv) l'amélioration des performances opérationnelles du segment de distribution ; (v) l'augmentation du taux d'accès à l'électricité ; (vi) la migration énergétique des industries vers l'utilisation de chaudières, fours et séchoirs électriques ; et (vii) le capital humain et développement de compétences locales.

INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES ENVISAGEES EN PPP

Aménagement Hydroélectrique de Song-Dong (270 Mw)

Description du projet

Il s'agit de la construction d'un barrage et d'une centrale hydroélectrique à partir de la SANAGA dans la région du Littoral.

La puissance de cet important ouvrage est de 270 Mégawatts.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

- Etudes APS disponibles ;
- Etudes APD finalisées, attente des données hydrologiques pour la rendre disponible pour examen ;
- Etude d'impact environnemental et social des travaux de construction du barrage et des ouvrages associés achevée et Certificat de conformité environnemental délivré ;
- L'étude d'impact environnemental et social des travaux de construction de la ligne d'évacuation d'énergie électrique et de la voie d'accès au site est en cours de finalisation ;
- Contrat commercial signé.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 375 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 48 mois

Calendrier prévisionnel d'exécution

- Discussion avec HydroChina International (Chine)
- PPP privilégié.

Aménagement Hydroélectrique de Katsina-Ala (485 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de KATSINA-ALA est situé près du village de Kpep dans la région du Nord-Ouest. Il consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique sur le fleuve Menchum d'une puissance de 485 MW.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des

matières premières ;

- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilité en cours.

Financement et réalisation du projet

- Discussion avec Joule Africa (Grande Bretagne)
- Mode de réalisation : PPP.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 700 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 60 mois

Aménagement Hydroélectrique de Makai (350 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de MAKAI couvre la région du Centre et consiste-en :

- La construction d'un barrage

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;

État de maturité du projet

- Signature d'un MOU avec OZTURK (Turquie)
- Etudes APD disponibles.

Financement et réalisation du projet

- Discussions avec Platinum Power (Maroc)
- PPP privilégié.

hydroélectrique sur le fleuve NYONG d'une puissance de 350 MW ;

- La construction d'une ligne d'évacuation d'énergie.

- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).

- L'accroissement des ressources fiscales ;

- L'augmentation des revenus des populations.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 600 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 60 mois

Aménagement Hydroélectrique de Song Mbengue (1 080 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de SONG MBENGUE consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique sur le fleuve SANAGA d'une puissance de 1080 MW et d'une ligne évacuation énergie.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

Etudes de technique en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 1 200 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est à déterminer

Aménagement Hydroélectrique de Noun Wouri (1 028 Mw)

Description du projet

Le projet consiste à construire un barrage hydroélectrique d'une puissance de 1 028 MW sur le fleuve Noun, ainsi qu'une ligne évacuation d'énergie.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

Signature du MOU effectuée pour les études de faisabilité en vue de la construction avec CGOC.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 1 030 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 72 mois.

Aménagement Hydroélectrique des Gorges du Ntem (556 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique des gorges du NTEM consiste à construire un barrage hydroélectrique d'une puissance de 556 MW, ainsi qu'une ligne d'évacuation d'énergie.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

Etudes techniques en cours

Financement et réalisation du projet

Financement à rechercher;
PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 590 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 48 mois.

Aménagement Hydroélectrique de Ngoila (84 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Ngoila consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique à l'Est d'une puissance de 84 MW et d'une ligne évacuation énergie.

Intérêt et Impacts du projet

- L'augmentation de l'offre en énergie ;
- L'accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- La réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.) ;
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus.

État de maturité du projet

- Etudes APD réalisées ;
- Contrat commercial signé.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 200 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 36 mois.

Aménagement Hydroélectrique de Mouila Mogue (420 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Mouila Mogue consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique sur le fleuve Nyong d'une puissance de 420 MW et d'une ligne évacuation énergie.

Intérêt et Impacts du projet

- L'augmentation de l'offre en énergie ;
- L'accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- La réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilité disponibles ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 500 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 48 mois.

Aménagement Hydroélectrique de Chollet (600 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Chollet consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique sur le fleuve Dja et Ngoko à la frontière avec le Congo pour une puissance de 600 MW, ainsi que la construction d'une ligne évacuation énergie,

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
 - L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

- Unité de Gestion du projet mis-en place conjointement par le Cameroun et le Congo
- Etudes préliminaires réalisées ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 1 200 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 60 mois.

Aménagement Hydroélectrique de Ndokayo et Colomines (21 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de Ndokayo et Colomines consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique sur le fleuve Kadey d'une puissance de 21 MW et d'une ligne évacuation énergie.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
 - L'accroissement des ressources fiscales ;
 - L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilité disponibles ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 70 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 20 mois.

INFRASTRUCTURES ENERGETIQUES ENVISAGEES EN MOP

Aménagement Hydroélectrique de MENCHUM (75 Mw)

Description du projet

Le projet d'aménagement hydroélectrique de MENCHUM consiste en la construction d'un barrage hydroélectrique sur la MENCHUM d'une puissance de 75 MW, de la voie d'accès au site (tronçon Bamenda-Wum) ainsi qu'une ligne d'évacuation d'énergie entre le site de la centrale hydroélectrique à Bangwe et Bamenda d'une part et Wum d'autre part.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroissement du taux de desserte en énergie électrique ;
- Réduction du coût de l'énergie au niveau des ménages et des industries ;
- Développement des activités de pêche dans le réservoir ;
- Développement des activités touristiques ;
- Désenclavement de la zone d'accueil du projet ;
- La transformation locale des matières premières ;
- L'amélioration de l'offre de services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) aux populations, de même qu'elle contribue à l'accès aux technologies de communication, développement du secteur privé, industrialisation, innovation, etc.).
- L'accroissement des ressources fiscales ;
- L'augmentation des revenus des populations.

État de maturité du projet

- Etudes de faisabilité disponibles ;
- Etudes d'impact environnemental et social des travaux de construction du barrage achevées et approuvées par le MINEPDED ;
- Etudes géotechniques et topographique de la voie d'accès achevées et tracé de la voie d'accès disponibles.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 170 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 48 mois

Financement et réalisation du projet

- Discussion avec CEW (Chine)
- EPC privilégié.

Construction de la ligne 225 kV de transport de l'énergie électrique pour l'alimentation du complexe industrialo-portuaire de Kribi

Description du projet

Le Projet consiste à la construction d'une ligne électrique biterne de 225 kV reliant la centrale à gaz de Kribi (KPDC) à la zone industrialo-portuaire du Port de Kribi sur une distance longue de 42 km.

Intérêt et Impacts du projet

- Assurer la cohérence entre le développement de la demande et de l'offre en électricité ;
- Combler les besoins en énergie électrique à moyen terme de la zone industrialo-portuaire de Kribi ;
- Favoriser l'installation massive des entreprises logistiques et industrielles dans la zone industrialo-portuaire et

par la même occasion, la montée en puissance des trafics au Port ;

- Accroître le taux de desserte en énergie électrique ;
- Accroître des ressources financières du secteur de l'énergie ;
- Améliorer la qualité de la fourniture en énergie électrique.

État de maturité du projet

APS disponible.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 43 milliards de FCFA

Financement et réalisation du projet

- Négociation en cours avec la Chine (CHINA DEVELOPMENT BANK)
- MOP avec guichet concessionnel privilégié

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est à déterminer.

Projet de reconstruction de la SONARA

Description du projet

Il s'agit dans le cadre de ce projet, de reconstruire la Société Nationale de Raffinage ravagée par un incendie en 2019.

Intérêt et Impacts du projet

- Restaurer un fleuron de l'économie camerounaise ;
- Ravitailler le marché intérieur et extérieur en produits pétroliers ;
- Augmenter la capacité de production annuelle de 2 100 000 tonnes à 3 500 000 tonnes ;
- Favoriser l'exportation des produits pétroliers ;
- Créer de l'emploi et des spécialités ;
- Assurer le transfert de technologie, la pérennité de la raffinerie et l'autosuffisance énergétique.

État de maturité du projet

Etudes préliminaires en cours ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP avec guichet concessionnel privilégié

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à 250 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est à déterminer

Construction du Yard Pétrolier de Limbé (phase 2)

Description du projet

Le projet consistera à construire des infrastructures et l'acquisition des équipements industriels en complément aux réalisations de la phase 1. Il s'agit notamment des composantes ci-après qui n'ont pas été exécutés en phase 1 notamment :

- Les remblais hydrauliques (lot 3) ;
- Les réseaux utilitaires (eau, électricité, gaz,...) ;
- Les équipements d'atelier et de chantier ;
- Le Dock flottant de grande capacité ;
- La grue mobile de 350 tonnes.

Intérêt et Impacts du projet

- Doter le Chantier Naval et Industriel du Cameroun d'une infrastructure industrielle adéquate capable d'offrir des prestations lui permettant de conquérir dans la zone du Golfe de Guinée, une part importante du marché de réhabilitation et de

réparation des plates formes pétrolière et des navires ;

- Rétablir l'équilibre financier et accroître la rentabilité financière du Chantier Naval et Industriel du Cameroun.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilités en cours.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à 184 milliards de FCFA

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est à déterminer.

INFRASTRUCTURES HYDRAULIQUES

Au cours de la première phase de la Vision, l'objectif du Gouvernement a été de porter le taux d'accès à l'eau potable des populations à 75%. Grâce aux actions menées dans le cadre de la mise en œuvre du DSCE, ce taux s'est significativement amélioré pour atteindre en moyenne 62% bien qu'il demeure en dessous de la cible. Cette situation s'explique notamment par l'insuffisance des capacités de production installée et la vétusté du réseau de distribution qui ne permet d'apporter qu'environ 60% des eaux traitées vers les populations.

Compte tenu de cette situation, les autorités entendent :

- Enclencher le processus de décentralisation de l'approvisionnement public de l'eau potable ;
- Créer un cadre favorable à l'installation des sociétés privées de production et de distribution d'eau potable dans les localités non couvertes dans le réseau public ;
- Mettre en place un programme d'investissement pour améliorer l'accès à l'eau potable en milieu rural.

Reconfiguration du Système d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé

- Fourniture et pose de 94 km de réseau structurant et secondaire dans les étages de pression de la ville de Yaoundé ;
- Extension du réseau tertiaire et réalisation de 29 240 branchements ;

Intérêt et Impacts du projet

- Garantir l'intégration harmonieuse dans le réseau d'eau potable de la ville de Yaoundé, du flux additionnel d'une capacité de 285 000 m³/jour qui viendra de PAEPYS ;
- Accroître la proportion de la population du Grand Yaoundé utilisant

État de maturité du projet

- Etudes APD et EIES disponibles ;
- DUP disponible aux lieux dits Abome, Minkoameyos, Zibi antenne, Nyom et Nkolbisson ;
 - Contrat commerciaux signés avec les partenaires techniques PUTMAN, ASPAC, WPIL ;
 - Visa de maturité délivré.

- Construction de trois nouveaux réservoirs d'eau d'un volume global de 13 250 m³ ;
- Pose des canalisations d'un linéaire global de 498 kml.

l'eau potable pour passer de 40% à 61%, ceci à travers la réalisation de 29 248 nouveaux branchements ;

- Améliorer la rentabilité financière de la CAMWATER ;
- Réduire la prévalence des maladies hydriques.

Coût du projet

Le coût du projet est estimé à 103 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 36 mois.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP privilégié.

Projet d'approvisionnement en eau potable de la ville de Douala et ses environs

Description du projet

Ce projet vise à construire une usine de traitement d'eau sur le fleuve Wouri, des ouvrages de stockage et d'adduction pour desservir en eau potable la ville de Douala et ses environs. Par ailleurs, il s'agira de la :

- Construction des réservoirs et stations de pompage ;

- Fourniture et pose des équipements hydromécaniques ;

- Pose des conduites dans les réseaux primaire et secondaire ;

- Extension du réseau tertiaire et branchements.

Intérêt et Impacts du projet

- Réduction du déficit en eau potable dans la ville de Douala et ses environs ;
- Amélioration de l'offre en eau potable dans les services de base essentiels (éducation, santé, alimentation de qualité, etc.) ;
- Amélioration de la desserte en eau

potable en milieu urbain avec une offre additionnelle d'environ 400 000 m³/jour ;

- Amélioration de la rentabilité financière de la CAMWATER ;

- Réduction de la prévalence des maladies hydriques.

État de maturité du projet

Etudes en cours

Coût du projet

Le coût total du projet est de 350 milliards de FCFA

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle du projet est de 36 mois

Reconfiguration du réseau d'alimentation en eau potable de la ville de Douala

Description du projet

Ce projet consiste à :

- Réhabiliter le réseau de distribution existant dans la ville de Douala ;
- Etendre et densifier le réseau avec des branchements supplémentaires ;

- Réhabiliter les ouvrages de génie civil (captage, stockage, traitement) ;
- Réhabiliter les bâtiments d'exploitation et les cases d'astreinte ;
- Réhabiliter les équipements électromécaniques.

Intérêt et Impacts du projet

- Garantir l'intégration harmonieuse dans le réseau d'eau potable de la ville de Douala de la production additionnelle de 400 000 m³/jour issue du Méga projet d'adduction en eau potable de la ville de Douala ;

- Améliorer la desserte en eau potable en milieu urbain ;
- Réduire la prévalence des maladies hydriques ;
- Améliorer la rentabilité financière de la CAMWATER.

État de maturité du projet

Etudes en cours.

Coût du projet

Le coût du projet est estimé à 100 milliards FCFA

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- MOP privilégié

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 36 mois.

Projet de réhabilitation et d'extension de la station d'adduction d'eau potable de Japoma à Douala

Description du projet

- Le projet de réhabilitation et d'extension de Japoma dont la capacité de pompage d'eau brute sera de 131 500 m³/jour (Chenal et Dibamba), permettra la mise en place d'une nouvelle unité de traitement outre l'existante, d'une capacité de 63 500 m³/j.

Intérêt et Impacts du projet

- Mettre en place une nouvelle unité de traitement d'une capacité de 68 000 m³/j ;
- Réduction des maladies hydriques ;
- Amélioration de la production et de la desserte de la ville de Douala.

État de maturité du projet

Projet en cours de maturation :

- le rapport d'analyse économique et financière est disponible ;
- le rapport d'études d'APS est disponible;
- le rapport d'études d'APD est disponible;
- l'offre financière de GIE/EKSPORTKREDITT NORWAY est disponible;
- le rapport d'analyse des risques est disponible;
- le rapport d'étude d'impact environnemental et social est disponible;
- le certificat de conformité environnementale est disponible ;
- le plan prévisionnel de formation est disponible;
- le projet de convention de financement est disponible;
- le calendrier d'exécution des travaux est disponible;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 62 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle du projet est de 24 mois.

Projet de réhabilitation de la station de traitement classique d'Akomnyada

Description du projet

Ce projet vise à remettre à niveau la station de l'unité classique d'Akomnyada afin qu'elle puisse atteindre ses capacités nominales en termes d'eau potable de 100 000 m³/j.

Intérêt et Impacts du projet

- Améliorer l'offre ;
- Améliorer la qualité de service ;
- Créer des emplois ;
- Réduction des maladies hydriques ;
- Amélioration de la production et de la desserte de la ville de Yaoundé.

État de maturité du projet

Etudes à conduire.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP avec guichet concessionnel privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 30 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation du projet est à déterminer.

DEVELOPPEMENT DU NUMERIQUE

Depuis plusieurs années, le domaine des télécommunications et Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) ne cesse de se développer dans le monde et de prendre une place importante dans l'économie de plusieurs pays. De plus en plus, on parle d'économie numérique comme un catalyseur et un puissant levier d'innovation et de croissance inclusive, car étant indissociable du développement de nombreux aspects de l'économie et des activités quotidiennes des populations.

Au Cameroun, le secteur du numérique croît à une vitesse remarquable. En témoigne une étude faite par l'Agence de Régulation des Télécommunications (ART). Selon cette dernière, en décembre 2018, le pays comptait 18 819 852 abonnés mobiles, soit un taux de pénétration de 83%, et un peu plus de 8 millions d'abonnés au service de paiement mobile. C'est dire donc toute l'importance de mobiliser les moyens pour faire développer le secteur des télécommunications et TIC, afin que celui-ci puisse contribuer à la croissance économique et à la création d'emplois au Cameroun.

C'est pour cette raison que le Gouvernement accorde à ce secteur toute l'attention méritée.

Ainsi, le développement de l'économie numérique est placé au centre de la Stratégie Nationale de Développement à l'horizon 2030 (SND30), notamment dans le cadre de la transformation structurelle de l'économie nationale qui en constitue un des piliers majeurs. Le Gouvernement ambitionne donc de : (i) reconfigurer l'écosystème numérique national, notamment par la restructuration du secteur en renforçant la gestion du patrimoine de l'infrastructure numérique ; (ii) construire l'infrastructure numérique conséquente ; (iii) sécuriser globalement les réseaux.

En outre, le Gouvernement envisage la création des parcs et technopoles numériques en vue de : (i) développer la production des contenus numériques ; (ii) accroître et de diversifier les usages et services numériques ; (iii) développer la fabrication et l'assemblage des pièces et appareils numériques.

« L'objectif est de faciliter l'accès des TIC au plus grand nombre en

assurant un espace numérique performant et sécurisé avec un indice d'accès moyen supérieur à 0,4. Plus spécifiquement, il s'agira de développer un écosystème numérique de dernière génération à travers le parachèvement des travaux de pose de fibres optiques notamment le projet National Broadband Network II, le projet de mise en Réseau National des Télécommunications d'Urgence (RNTU) et le projet Central

African Backbone ainsi que la poursuite du déploiement du réseau hinterland de fibre optique pour permettre le raccordement des usagers à l'infrastructure déjà réalisée et de protéger les transactions de données ».

Dans cette optique, il s'avère indispensable de mobiliser des partenariats entre l'Etat et les grands opérateurs privés nationaux et internationaux pour pouvoir implémenter les projets décrits ci-dessous.

Projet de mise en œuvre du système de gouvernance électronique au Cameroun (E-Government)

Description du projet

Ce projet consiste à mettre en œuvre près de 21 actions regroupant 65 projets issues du plan directeur de la gouvernance électronique, identifiées dans les domaines relatifs au cadre légal et réglementaire, au cadre organisationnel, aux infrastructures, aux services et à la formation en vue de rendre l'administration camerounaise plus performante, plus efficiente, plus transparente et plus inclusive.

Intérêt et Impacts du projet

- Accélérer la transformation numérique de l'administration et des entreprises pour accroître leur efficacité, leur transparence, leur compétitivité et leur productivité ;
- Promouvoir la bonne gouvernance à travers le e-Government.

Le projet permettra à terme de :

- Transformer les processus internes des organisations publiques, et rendre l'offre des services publics plus efficace et performante en tirant avantage des TIC ;
- Améliorer les modes opératoires des relations qu'entretient le Gouvernement avec les usagers (les citoyens et les entreprises en particulier), pour

permettre d'avantage d'implication et de participation dans les politiques et les processus démocratiques ;

- Promouvoir l'intégrité et la transparence dans le mode de gouvernance ;
- Créer une réelle valeur publique par l'amélioration de la qualité de la gouvernance ;
- Amélioration des conditions des vies des citoyens grâce à une amélioration de l'offre de services sociaux.

Il permettra également la réduction des dépenses dans les administrations publiques.

État de maturité du projet

Projet en cours de maturation.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 200 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 10 ans.

Projet National Broadband Network (Phase III)

Description du projet

Le projet vise :

- L'extension et la densification des réseaux d'accès large bande fixes et mobiles et du réseau de transport IP, y compris les équipements d'énergie associés ;
- L'accès mobiles : 650 nouveaux sites radio UMTS/LTE/WTTX pour 400K abonnés WTTX et 1 000K abonnés 3G/4G ;

- L'accès fixes : 34 nouveaux nœuds d'accès et réseaux de distribution pour 100k abonnés FTTH supplémentaires ;
- L'installation d'un réseau IP : plus de 1500 routeurs d'accès, d'agrégation et de transport pour un réseau IP unifié pour les réseaux d'accès fixes et mobiles ;
- Le cœur du réseau : extension IMS, EPC et autres équipements.

Intérêt et Impacts du projet

- Générer l'accès large bande aux ménages, entreprises et administrations sur l'étendue du territoire national ;
- Vulgariser l'usage de l'internet sur l'ensemble du territoire et baisse des coûts d'accès aux réseaux et services.
- Le développement du télé-enseignement, de la télémédecine, du télétravail, du e-commerce, etc. au Cameroun ;
- La création d'emplois et une augmentation du pouvoir d'achat des camerounais, à travers le respect de la

réglementation en matière de législation du travail et le recrutement préférentiel des nationaux ;

- L'amélioration de la qualité de vie des camerounais, à travers la réduction des coûts de communication téléphonique et de la connexion Internet ;
- La multiplication des projets de développement, à travers la sensibilisation des acteurs et partenaires au développement à l'utilisation optimale de nouveaux outils.

État de maturité du projet

Projet en cours de maturation.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 200 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 37 mois.

Projet National Fibre Optique Backbone (phase 4)

Description du projet

- L'extension du réseau de transport par fibre Optique et amélioration de la qualité du Backbone national en déployant un linéaire de plus de 3 600 km de câble à fibre optique avec pour objets :
 - Connecter tous les chefs-lieux de département, - Connecter des arrondissements supplémentaires,
 - Optimiser la topologie du réseau fibre optique et de transmission optique,
- Déployer des nouvelles fibres sur des sections en voie de saturation ou dégradées,
 - Interconnecter les autres pays limitrophes.
 - L'interconnexion par câble sous-marin des stations d'atterrissage de Kribi, Douala et Batoké ;
 - La formation du personnel.

Intérêt et Impacts du projet

- Développer les infrastructures de transport large bande sur l'ensemble du territoire national ;
- Augmenter la couverture en termes de télécommunications du Cameroun ;
- Assurer la disponibilité en quantité suffisante des artères de transmission pour l'ensemble des opérateurs du secteur des communications électroniques, et une desserte en des zones les plus reculées.
- Améliorer en quantité et en qualité et à des prix abordables de l'offre de services de télécommunications et TICs, notamment du e-commerce, e-poste, e-banking, e-transfert, e-learning, vision conférence, etc.
- Améliorer des performances et de la production des opérateurs de réseaux de communications électroniques et les fournisseurs de services de télécommunications, des sites de production industrielle à l'échelle régionale, de l'écosystème économique des communications électroniques de manière générale, des domaines d'activités socioculturelles à distance (administration, Institutions, PME, Résidentiels/Ménages, etc.) ;
- Générer les recettes directes ;
- Annuler certaines dépenses directes récurrentes.

État de maturité du projet

Projet en cours de maturation.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 72 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 03 ans.

Projet Cameroon Satellite System (CAMSAT)

Description du projet

Le projet consiste à construire, installer et exploiter un satellite de télécommunications en orbite basse pour fournir une connectivité large bande à faible latence et des performances comparables à celles de la fibre optique.

Intérêt et Impacts du projet

- Généraliser l'accès large bande aux services de communication électroniques sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les zones enclavées ;
- Améliorer le système autonome de télécommunications au Cameroun et contribuer à la sécurisation des communications des systèmes de défense et de sécurité ;
- Soutien aux opérations de recherche et sauvetage à travers des recherches plus rapides ;
- Amélioration des pratiques agricoles grâce à l'imagerie satellitaire ;
- Utilisation de l'agriculture de précision par l'utilisation d'un équipement agricole muni d'un dispositif de navigation par satellite (GPS) et l'utilisation combinée

de l'imagerie satellitaire et de données météorologiques ;

- Ouvrir de nouveaux marchés grâce à l'utilisation de l'imagerie satellitaire ;
- Amélioration de l'efficacité du transport maritime : grâce à la navigation par satellite (GPS) et à l'imagerie satellitaire, les navires peuvent choisir les routes optimales, ce qui permet de réaliser des économies de carburant, de réduire l'impact sur l'environnement et d'améliorer l'efficacité des opérations maritimes ;
- Création d'emplois.
- Créer plus de richesses et une valeur ajoutée dans l'économie en générale, et dans les secteurs d'activités maritimes et agricoles en particulier ;

État de maturité du projet

Projet en cours de maturation.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 200 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 36 mois.

Projet 3K Towers Solutions Project (Phase I)

Description du projet

Le projet 3K Towers Solutions consiste à construire d'ici 2025, 3000 sites de télécommunications pour abriter les BTS du réseau mobile de CAMTEL et des autres opérateurs. Il s'agit également d'installer au Cameroun une usine de fabrication des pylônes en fer galvanisé pour le secteur des télécommunications et de l'électricité. Dans cette phase 1 du projet, il est question de construire 330 sites de télécommunications dont la consistance est décrite ci-dessous :

- Construction des sites radio comprenant chacun : un pylône de 45 m, 55 m ou 70 m, une station d'énergie solaire de capacité 17kw ou 20kw avec batteries, avec ou sans groupe électrogène, un abri pour les équipements de télécommunications, une clôture du site.
- Construction du réseau par fibre optique pour interconnecter chaque site radio au réseau optique existant ;
- Formation du personnel.

Intérêt et Impacts du projet

- Développer les infrastructures d'accès mobiles large bande sur l'ensemble du territoire national;
- Améliorer l'offre des services de communication électroniques sur l'ensemble du territoire national ;
- Créer les emplois grâce à l'usine de fabrication des pylônes en fer galvanisé ;

- Améliorer des conditions de vies des populations grâce à l'amélioration de l'offre des services de communication électroniques sur l'ensemble du territoire national et l'offre d'énergie solaire produite par la station d'énergie solaire ;
- Accroissement des revenus ;

État de maturité du projet

Projet en cours de maturation.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 105 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 10 mois.

DEVELOPPEMENT DU TOURISME

Le Tourisme se trouve en bonne place dans la Vision du développement à long terme du Cameroun. Le Cameroun partage avec l'ensemble des pays en voie de développement la conviction selon laquelle le tourisme constitue un important levier de la croissance, du fait de la contribution du secteur touristique dans le PIB (1% en 2020), de la part de la population active qu'il occupe, et des recettes qu'il génère. De plus, le tourisme contribue à l'aménagement du territoire (construction/aménagement des voies d'accès), à la stimulation de l'économie locale, ainsi qu'au partage de cultures.

De par sa position privilégiée en Afrique Centrale (richesses fauniques, végétales, et géographiques ; côte atlantique, etc.) et sa richesse culturelle plurielle, le Cameroun est nanti d'un potentiel qui représente des opportunités touristiques certaines.

Cependant il s'agit là presque exclusivement d'un tourisme d'agrément, et l'offre touristique du Cameroun reste

faible, du fait des principaux écueils ci-après, en termes d'infrastructures d'accueil et de sites touristiques : (i) l'absence des produits touristiques phares par région, (ii) l'insuffisant aménagement quantitatif des sites touristiques, (iii) l'insuffisante capacité quantitative d'accueil des touristes (trop peu d'hôtels dans nos villes), et (iv) l'insuffisance des hôtels répondant aux normes internationales (pour accueillir le tourisme d'affaires). Autant d'obstacles qui, conjugués à l'absence d'une stratégie assumée de développement du secteur et/ou d'un Programme gouvernemental de tourisme, explique la faible valorisation jusqu'ici constatée du potentiel touristique du Cameroun.

Le Gouvernement dans la SND30 a opté pour un tourisme inclusif, ce par la création des contacts entre l'ensemble des acteurs du secteur (instauration des partenariats avec les acteurs privés), et l'intégration des femmes dans l'industrie et/ou les activités touristiques. De même, le Cameroun, tout en renforçant le tourisme d'agrément,

entend développer les deux autres segments que sont le tourisme d'affaires (rendez-vous d'affaires, congrès, foires et salons, incentives) et le tourisme de loisirs.

Cette stratégie vise à amener le tourisme camerounais à contribuer à la transformation structurelle de l'économie en portant à 3 500 000/an le nombre de touristes à l'horizon 2030, dans les deux composantes que sont le tourisme individuel et le tourisme de groupe. Le gouvernement, en concertation avec les acteurs du secteur, a défini sept (07) axes stratégiques y afférents dont les quatre (04) majeurs sont ainsi formulés :

- Définir et organiser les priorités d'investissement (public et privé) autour de deux ou trois produits touristiques phares ;

- Se désengager progressivement de la gestion des établissements hôteliers et prendre des mesures incitatives au développement des Partenariats Public-Privé dans les services touristiques, artisanaux et culturels ;

- Renforcer l'offre touristique ;

- Mettre en place un système d'information sur les produits touristiques.

²Voyages de motivation pour les cadres d'entreprises

Aménagement du Méga complexe touristique de Yoyo y compris le bitumage de la route Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo

Description du projet

Le projet est situé dans la localité de YOYO, département de la SANAGA MARITIME de la région du LITTORAL. Il s'agit concrètement de la construction d'une grande station balnéaire ultra moderne de 10 000 hectares à YOYO par MOUANKO et du bitumage de la route Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo (section de la route RD 58) longue de 110 km.

Intérêt et Impacts du projet

- Accroître l'offre des installations et autres centres touristiques du Cameroun ;
- Facilitation de l'accès au site du projet de construction de la zone économique et touristique de Yoyo ;
- Désenclavement du bassin de production ;
- Amélioration des conditions de déplacement et brassage des populations.

État de maturité du projet

Etudes disponibles

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût du plan est de 1 113 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 84 mois.

AMENAGEMENTS URBAINS ET SOCIAUX

L'écosystème du logement au Cameroun présente encore de nombreuses faiblesses, (plus d'un foyer sur deux n'ayant pas encore accès à un logement décent).

Pour un taux d'urbanisation de 52% en 2020, et devant atteindre 73% à l'horizon 2050, le déficit de logements au Cameroun est estimé en 2020 à 1 864 439 unités, dont 80% en zone urbaine, et essentiellement dans les deux principales métropoles du pays que sont Yaoundé et Douala. Avec une croissance de plus de 150 000 unités/an, la Banque Mondiale estime ce déficit à 2 119 751 en 2025.

Sur le plan qualitatif cette fois, et ainsi que diagnostiqué dans la SND30, « *L'habitat, notamment dans les zones urbaines, est essentiellement précaire du fait de l'occupation anarchique de l'espace dans les sites non viabilisés* », ce pour les raisons ci-après : (i) difficultés d'accès au foncier, (ii) urbanisation très rapide, (iii) cherté des matériaux de construction, (iv) difficultés d'accès au crédit pour les populations à faibles revenus.

Afin d'améliorer quantitativement et qualitativement l'offre d'habitats décents aux populations, le Gouvernement, dans le cadre du DSCE (2010-2020), a entrepris un ambitieux programme de constructions de logements. Sur les 17 000 logements prévus, seuls 2 640 sont construits en 2020, soit moins du quart (15,52%).

S'appuyant sur les enseignements tirés de ce faible taux de réalisation, le Gouvernement a, dans la SND30 et ce pour la décennie 2020-2030, opté pour un changement de paradigme de l'offre de logements décents à l'effet de réorienter les actions et/ou mesures d'amélioration de l'accès au logement.

Parmi ces mesures, les principales sont : (i) la viabilisation et la mise à disposition de 10 000 hectares de parcelles constructibles dans l'ensemble du territoire, et la responsabilisation accrue des CTD dans leur utilisation, et (ii) la mise sur pied d'un cadre incitatif à l'émergence des sociétés immobilières industrielles privées au niveau national, ainsi que pour l'arrivée du secteur privé étranger dans l'immobilier industriel, et (iii) l'industrialisation des matériaux de construction (avec réduction conséquente de leur coût).

Dans le cadre de la mise en œuvre de la SND30, le Gouvernement affirme son ambition de poursuivre la modernisation des villes du Cameroun en mettant un accent particulier sur l'amélioration du cadre de vie des populations des grandes métropoles et le développement infrastructures de mobilité urbaine. Ainsi, la stratégie de développement du secteur de l'habitat vise :

- Le développement des voies de contournement et pénétrantes ;
- La mobilité à travers la mise en place d'un système de transports intermodal (y compris métro, tramway ou train) ;
- L'amélioration de l'accès aux logements décentes ;
- L'aménagement des zones industrielles et le développement des services.

Mobilité urbaine dans la ville de Douala

Description du projet

L'aménagement du corridor pilote Bus Rapid Transit de la Ville de Douala consiste à insérer une voie de transport collectif de masse en site propre sur les corridors :

- A1 : qui part du « carrefour Leclerc au carrefour PK14 » et ayant une longueur de 14,02 km et,
- A3 : allant du Carrefour Ndokoti au

Carrefour Yassa, avec une longueur de 13,08 km.

Les travaux à réaliser comprennent en plus de l'insertion des voies BRT, la construction de 5 pôles d'échanges multimodaux, la réorganisation du reste de l'emprise, l'aménagement des carrefours, l'aménagement de voies de rabattement avec des lignes de taxi, etc.

Intérêt et Impacts du projet

- Faciliter le transport intra urbain ;
- Soutenir le développement économique inclusif le long du corridor de BRT et de ses lignes de rabattement de Douala.

État de maturité du projet

Etudes disponibles

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP privilégié.

Coût du projet

Le coût du plan est de 346,8 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 48 mois.

Construction de la voie de contournement de la ville de Yaoundé

Description du projet

Ce projet long de 90 km environs est une voie rapide urbaine qui part de NKOZOA, passe à EBOGO III sur l'axe Yaoundé-Soa, arrive à Nkolafamba pour se raccorder au village MEYO où s'interconnectent le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen et la bretelle autoroutière devant se raccorder à l'autoroute Yaoundé-Douala, puis rejoint Nkozoa.

La construction de cette voie permettra de dévier du noyau urbain de la ville

de Yaoundé, le trafic de transit des poids lourds en provenance des routes nationales N3, N4, N10, de l'autoroute Yaoundé-Douala et du trafic venant des localités environnantes, par le contournement de la ville.

La construction de toute la rocade de contournement permettra d'une part, d'améliorer la mobilité urbaine et le temps de traversée de la ville de Yaoundé et d'anticiper sur les projets d'expansion de la ville, d'autre part.

Intérêt et Impacts du projet

- Déviation du trafic de transit en provenance de la ville de Douala en partance pour les régions de l'Est, de l'Ouest, du Nord-Ouest et de l'Adamaoua ;

- Moteur de développement de la ville et des villes environnantes.

État de maturité du projet

Etudes disponibles

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP privilégié.

Coût du projet

Le coût du projet est de 795 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation est de 48 mois.

Aménagement de la zone d'habitation de Massoumbou dans l'aire métropolitaine de la ville de Douala

Description de projet

Le Projet vise l'aménagement et l'équipement d'une zone d'habitat de 2 056 ha dans la commune de Yabassi, limitrophe à la Ville de Douala au Nord-Est. En conformité avec les prescriptions de développement d'un cadre de vie durable (150hbts/ha), la capacité d'accueil de ce cadre de vie est de 215 880 habitants.

Intérêt et impacts du projet

- Accroissement significatif de l'offre en logements et en cadre de vie structuré et décent pour les populations ;
- Maîtrise de la pollution de la Dibamba dans le secteur de Massoumbou ;
- Préservation de la mangrove de la Dibamba et de la biodiversité aquatique ;
- Embellissement de la Commune de Yabassi par un aménagement qui prône l'intégration de la ville dans la nature et non l'inverse ;
- Promotion de la ville comme outil de production de richesse ;
- Amélioration de l'offre d'emploi dans la zone de Douala Nord et de Yabassi Sud ;
- Promotion de la ville inclusive à travers l'implication active des populations (qui y sont installées actuellement) dans le processus de création de la ville ;
- L'accroissement des ressources fiscales grâce à la structuration de l'espace ;
- Le ralentissement de l'exode rural.

Etat de maturité du projet

- Identification et implication des parties prenantes locales dans le projet à travers des conventions ;
- Sécurisation foncière en cours ;
- Etudes APS en cours ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 500 milliards de FCFA. Toutefois le coût de la phase I (100 ha) de ce projet coûte de 25 milliards.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation totale de ce projet est de 96 mois, dont 24 mois pour la phase pilote de 100 ha.

Aménagement de la zone d'habitat de Mbankomo dans l'aire métropolitaine de la Ville de Yaoundé

Description de projet

Le projet vise l'aménagement et l'équipement d'une zone d'habitat de 1000 ha dans la Commune de Mbankomo, limitrophe à la ville de Yaoundé au Sud-Ouest. En conformité avec les prescriptions de développement d'un cadre de vie durable (150hbts/ha), la capacité d'accueil de ce cadre de vie est de 150 000 habitants.

Intérêt et impacts du projet

- Accroissement significatif de l'offre en logements et en cadre de vie structuré et décent pour les populations ;
- Préservation des collines qui structurent le paysage naturel ;
- Embellissement de la Commune de Mbankomo par un aménagement qui prône l'intégration de la ville dans la nature et non l'inverse ;
- Promotion de la ville comme outil de production de richesse ;
- Amélioration de l'offre d'emploi dans la zone de Yaoundé Sud-Ouest ;
- Promotion de la ville inclusive à travers l'implication active des populations (qui y sont installées actuellement) dans le processus de création de la ville ;
- L'accroissement des ressources fiscales grâce à la structuration de l'espace ;
- Le ralentissement de l'exode rural.

Etat de maturité du projet

- Identification et implication des parties prenantes locales dans le projet à travers des conventions ;
- Sécurisation foncière en cours ;
- Etudes APS en cours ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 275 milliards de FCFA. Toutefois le coût de la phase I (100ha) de ce projet coûte de 27 milliards.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation totale de ce projet est de 60 mois, dont 24 mois pour la phase pilote de 100 ha.

Aménagement d'une zone d'extension urbaine de la ville de Limbé

Description du projet

Le projet vise l'aménagement et l'équipement d'une zone d'extension urbaine de 650 ha dans la ville de Limbé (principale agglomération et ville balnéaire) qui permettra également d'amorcer le processus de restructuration/rénovation urbaine des quartiers anciens. En conformité avec les prescriptions de développement d'un cadre de vie durable (150hbts/ha), la capacité d'accueil de ce cadre de vie est de 97 500 habitants.

Intérêt et impacts du projet

- Accroissement significatif de l'offre en logements et en cadre de vie structuré et décent pour les populations;
- Préservation des flancs de collines qui structurent le paysage naturel ;
- Embellissement de la Commune de Limbé par un aménagement qui prône l'intégration de la ville dans la nature et non l'inverse ;
- Promotion de la ville comme outil de production de richesse ;
- Amélioration de l'offre d'emploi dans la Région du Sud-Ouest ;
- Promotion de la ville inclusive à travers l'implication active des populations (qui y sont installées actuellement) dans le processus de création de la ville ;
- L'accroissement des ressources fiscales grâce à la structuration de l'espace ;
- La gestion anticipatives des risques de catastrophes naturels ;
- La mise en valeur des sites historiques de la traite négrière.

Etat de maturité du projet

- Identification et implication des parties prenantes locales dans le projet à travers des conventions ;
- Sécurisation foncière en cours ;

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 170 milliards de FCFA. Toutefois le coût de la phase I (50ha) de ce projet coûte de 13 milliards.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation totale de ce projet est de 48 mois, dont 18 mois pour la phase pilote de 50 ha.

Aménagement de l'écoquartier de TALLA à Kribi

Description du projet

Le projet vise l'aménagement et l'équipement d'une assiette foncière de 87 ha environ au centre de la ville de Kribi, le long de la rivière KIENKE. Le parti urbanistique de ce lotissement intègre aussi bien les notions d'écoquartier, d'inclusivité, de résilience et de mixité fonctionnelle et sociale. La capacité d'accueil de ce cadre de vie est estimée à 12 000 habitants.

Intérêt et impacts du projet

- Accroissement significatif de l'offre en logements et en cadre de vie structuré et décent pour les populations ;
- Maîtrise de la pollution de la KIENKE dans le secteur de Talla ;
- Préservation des zones humides et de la biodiversité en milieu urbain ;
- Embellissement de la Communauté Urbaine de Kribi par un aménagement qui prône l'intégration de la ville dans la nature et non l'inverse ;
- Promotion de la ville comme outil de production de richesse ;
- Amélioration de la carte touristique de

la destination Kribi ;

- Promotion de la ville inclusive à travers l'application de la densification verticale et horizontale urbaine, et les mesures de lutte contre la gentrification qui touche les familles anciennement installées ;
- L'accroissement des ressources fiscales grâce à la structuration de l'espace ;
- Promotion de la résilience des aménagements urbains à travers la mise en valeur des ressources naturelles in situ (ressources de la KIENKE) ;
- Préservation des valeurs socio-culturelle à travers l'intégration des lieux sacrés dans le paysage urbain.

Etat de maturité du projet

- Identification et implication des parties prenantes locales dans le projet ;
- Sécurisation foncière achevée ;
- Etudes APD terminée ;
- Etude d'impact environnemental et social achevée et approuvée ;
- Travaux de nettoyage général du site réalisés ;
- Travaux de terrassement des voies engagés.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 24 milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 48 mois

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION AGRO-SYLVO-PASTORALE ET HALIEUTIQUE

En matière de production agropastorale, il sera question de stimuler le développement des grandes et moyennes exploitations agricoles en vue d'accroître la productivité, la production et la compétitivité des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques et en s'appuyant sur :

- La promotion d'une approche par filière structurée autour des chaînes de valeurs agropastorales et halieutiques, tout en tenant compte des spécificités liées aux différentes zones agro-écologiques;
- Le soutien de l'accès aux intrants ;
- La promotion des technologies les plus efficaces ;
- La vulgarisation des résultats de la recherche.

Projet d'aménagement des terres et d'installation des grands producteurs agricoles dans la plaine centrale (PATIPALACE)

Description du projet

Le projet est situé dans les villes de Batchenga, Ntui, Yoko, Tibati et Ngaoundéré dans les régions du Centre et de l'Adamaoua. Il consiste à ;

- Sécuriser et aménager des sites d'installation des grands producteurs agricoles (400 000 ha) le long de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko-Tibati-Ngaoundéré ;
- Appuyer la structuration des

producteurs installés ;

- Appuyer les entrepreneurs agricoles installés en vue du développement d'une agriculture suivant l'approche chaîne de valeur ;
- Construire des infrastructures routières de désenclavement des sites ;
- Construire ou réhabiliter des infrastructures socio-économiques dans la zone du projet.

Intérêt et Impacts du projet

- Contribuer à l'amélioration de la compétitivité des filière agricoles à travers l'aménagement des terres et la modernisation des infrastructures de production dans la plaine centrale ;
- Améliorer durablement les performances économiques et sociales des entreprises agricoles ;
- Améliorer la balance des paiements

par la baisse des importations (riz et maïs) et l'accroissement des exportations (cacao) ;

- Créer de la valeur ajoutée à travers la transformation des diverses productions agricoles (maïs, manioc, cacao, etc.) ;
- Créer de nombreux emplois.

État de maturité du projet

Etudes de préfaisabilité disponibles.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à 351 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage Privée/ Project Finance privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le temps de réalisation de ce projet est à déterminer.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET MINIER

Le Gouvernement entend mettre en œuvre les grands projets d'extraction de première génération. Cette mise en œuvre se fera à travers les orientations suivantes :

- La sécurisation accrue des conventions minières au terme d'un audit général qui devrait proposer une réorientation de la politique d'attribution des conventions minières aux transnationales et l'obligation de souscription des contrats de couverture ;
- Une valorisation accrue des matériaux de construction issus du secteur minier local ;
- La poursuite de l'inventaire du potentiel géologique national par la production et la mise à jour des cartes à grande échelle (Échelles supérieures ou égales à 1/200 000) pour faciliter l'exploration des gisements et la diversification des minerais et des matériaux miniers ;
- Un renforcement des capacités institutionnelles à travers la mise à niveau complète des équipements des laboratoires nationaux de recherche du secteur.

INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES ET MINIERES ENVISAGEES EN PPP

Projet de mise en place d'un parc technologique (Technopole) agro-industriel au Cameroun

Description du projet

Le projet est situé dans ville de Nkoteng de la région du Centre. Il vise à mettre en place un écosystème durable et compétitif de production et de transformation dans le secteur agro-industriel par la valorisation des extrants agricoles issus des agropoles et de la production séculière.

Intérêt et Impacts du projet

- Contribuer à l'industrialisation de l'économie du Cameroun par la transformation locale des produits agricoles ;
- Entraîner une organisation efficiente et une meilleure productivité du secteur amont ;
- Entraîner la formation de ressources humaines compétitives aux différents métiers ;
- Diffuser et essaimer la technologie dans chaque segment de la chaîne

de valeur ;

- Faire émerger les ressources et valeurs locales vers leur forme moderne et les exporter ;
- Faire émerger l'esprit d'entrepreneuriat et de bonnes pratiques managériales et commerciales.
- Financement à rechercher
- Commande publique : PPP privilégié.

État de maturité du projet

Etudes de pré faisabilité disponibles.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 120 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le temps de réalisation de ce projet est de 48 mois.

Construction d'une usine d'engrais chimiques.

Description du projet

Le projet consiste à la construction, exploitation et maintenance d'usine de production d'engrais d'une capacité de production annuelle de 600 000 tonnes d'ammoniac et 700 000 tonnes d'urée à partir du gaz à Limbé dans la région du Sud-Ouest.

Intérêt et Impacts du projet

- Satisfaction des besoins alimentaires des populations ;
- Satisfaction des besoins des agro-industries ;
- Valorisation du gaz naturel local ;
- Promotion des exportations et création des emplois ;
- Promouvoir la production locale à grande échelle des engrais chimiques et conquête des marchés internationaux et régionaux ;
- Réduire les importations d'engrais et améliorer le solde de la balance commerciale.

État de maturité du projet

- Identification par la SNH de sources de gaz disponibles en mer au large de LIMBE, notamment sur le bloc ETINDE opéré par la société EUROIL;
- Signature le 24 avril 2012 d'un Protocole d'Accord Tripartite ; SNH/ EUROIL/FERROSTAAL en vue de la fourniture du gaz à l'usine ;
- Identification d'un site côtier d'environ 70 hectares à LIMBE sur la route LIMBE/IDENAU, au lieudit NJONI, destiné à abriter l'usine ainsi que les installations de traitement du gaz naturel ;
- Etudes de faisabilité en cours.

Coût du projet

Le coût total du projet est d'environ 200 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation est de 36 mois

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage Privée/ Project Finance privilégié.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Construction d'une aluminerie à KRIBI

Description du projet

- Le projet à réaliser est situé à Kribi dans la région du Sud.
- Il s'agit de la construction d'une aluminerie qui s'effectuera en trois phases de 400 000 tonnes, avec une capacité ultime de 1,2 millions de tonnes
- L'investissement (Phases I et II) comprend deux séries d'électrolyse et les installations connexes de production d'anodes et de coulée

Intérêt et Impacts du projet

Accroître l'offre d'aluminium

État de maturité du projet

Etudes en cours.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage privé/Project finances privilégié.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est d'environ 4 040 milliards de FCFA dont 2 321 pour l'aluminerie, 1 924 pour les aménagements hydroélectriques et 159 pour le terminal et les infrastructures portuaires.

Calendrier prévisionnel d'exécution

- La Phase I a commencé en 2011 et doit finir en 2016.
- La Phase II commence en 2017 et s'achèvera en 2022.
- La phase III n'est pas encore programmée

Construction d'une unité de liquéfaction du gaz naturel à Kribi

Description du projet

- Le projet est situé à KRIBI dans la région du SUD.
- Le projet consiste en la construction d'une unité de production incluant les gazoducs de collecte du gaz et une usine de liquéfaction on-shore d'une capacité annuelle de 3,5 millions de tonnes.

Intérêt et Impacts du projet

Accroître la production de gaz naturel liquéfié et faciliter son transport

État de maturité du projet

- Projet réalisé conjointement par la SNH et GDF SUEZ
- Les études d'ingénierie préliminaires du projet sont à un stade avancé.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage privé/Project finances privilégié.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est d'environ 4 milliards de dollars US.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée des travaux de construction de l'unité de production est évaluée entre 3 et 4 ans.

Installation d'une agro-industrie de production d'huile de palme raffinée et savonnerie

Description du projet

- Le projet sera réalisé dans la région du SUD ;
- Il s'agit de l'installation d'une agro-industrie de production d'huile de palme raffinée et savonnerie.

Intérêt et Impacts du projet

- Promouvoir la production locale ;
- Réduire les couts de ces extrants pour les ménages.

État de maturité du projet

Etudes préliminaires en cours.

Calendrier prévisionnel d'exécution

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage privé/ Project finances privilégié.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est d'environ 81 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 36 mois.

Création d'un complexe sucrier à Mintom

Description du projet

- Le projet sera réalisé dans la localité de MINTOM dans le SUD Cameroun.
- Il s'agit de mettre en place un complexe agro-industriel sucrier comprenant une plantation d'une superficie de 45 000 hectares, dont 20 000 ha les 3 premières années et le reste progressivement.

Intérêt et Impacts du projet

- Satisfaire la demande intérieure du sucre et de ses produits dérivés;
- Promouvoir la production locale ;
- Créations d'emplois.

État de maturité du projet

Etudes techniques en cours.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage privé/ Project finances privilégié.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est d'environ 71 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée prévisionnelle de réalisation du projet est de 36 mois.

Projet de création d'un complexe industriel agro-alimentaire à Kaélé

Description du projet

Le projet est situé dans la ville de Kaélé, région de l'Extrême-Nord du Cameroun. Il consiste à transformer les produits agropastoraux locaux.

Intérêt et Impacts du projet

- Contribuer à l'industrialisation de l'économie du Cameroun par la transformation locale des produits agricoles ;
- Assurer la sécurité et l'autosuffisance alimentaire au niveau de la consommation interne ;
- Générer une valeur ajoutée à même de satisfaire les exigences de développement économique de la région
- Approvisionner l'industrie de transformation et créer un marché et une consommation interne pour les filières extraverties ;
- Développer les exportations et améliorer ainsi la balance commerciale d'une part, d'autre part faire passer la part de l'industrie manufacturière à environ 12% du PIB à l'horizon 2020 à travers la modernisation de l'appareil de production et de transformation.

État de maturité du projet

Le projet est en cours de maturation.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 858 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

Financement à rechercher.

Maitrise d'ouvrage privé/Project finances privilégié.

Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation de ce projet est de 04 ans.

Parc agro-industriel de la Vallée du Ntem (projet PAC)

Description du projet

- Le projet est situé dans le département de la Vallée du Ntem de la région du Sud au Cameroun.
- Il consiste à transformer les produits agropastoraux produits localement.

Intérêt et Impacts du projet

- Contribuer à l'industrialisation de l'économie du Cameroun par la transformation locale des produits agricoles ;
- Assurer la sécurité et l'autosuffisance alimentaire au niveau de la consommation interne ;
- générer une valeur ajoutée à même de satisfaire les exigences de développement économique de la Région ;
- Approvisionner l'industrie de transformation et créer un marché et une consommation interne pour les filières extraverties.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilité et d'impact environnemental disponibles.

Financement et réalisation du projet

Maitrise d'ouvrage privé/Project finances privilégié.

Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 72 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation de ce projet est de 03 ans.

Technopole agro-industriel GEAIFEC dans la région du Sud.

Description du projet

- Le projet est situé dans la région du Sud au Cameroun.
- Le projet consiste à transformer les produits agropastoraux produits localement.

Intérêt et Impacts du projet

- Contribuer à l'industrialisation de l'économie du Cameroun par la transformation locale des produits agricoles ;
- Entraîner une organisation efficiente et une meilleure productivité du secteur amont ;
- Entraîner la formation de ressources humaines compétitives aux différents métiers ;
- générer une valeur ajoutée à même de satisfaire les exigences de développement économique de la région ;
- Diffuser et essayer la technologie dans chaque segment de la chaîne de valeur ;
- Faire émerger les ressources et valeurs locales vers leur forme moderne et les exporter ;
- Faire émerger l'esprit d'entrepreneuriat et de bonnes pratiques managériales et commerciales.

État de maturité du projet

- Etudes de pré-faisabilité disponibles ;
- Certificat de conformité obtenu.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 361,6 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation de ce projet est à déterminer.

Exploitation du Cobalt, du Nickel et du manganèse de Lomié

Description du projet

Il s'agit de produire annuellement 4 160 tonnes de Cobalt, 3 280 tonnes de Nickel, 450 000 tonnes de manganèse et 4 000 tonnes de scandium dans la ville de Lomié à l'Est du Cameroun.

Intérêt et Impacts du projet

- Développer le secteur des infrastructures minières et industrielles.
- Accroître les exportations des produits miniers avec un impact positif

sur la balance commerciale ;

- Créer les emplois ;
- Développer le secteur des infrastructures minières et industrielles.

État de maturité du projet

Les études de faisabilité sont réalisées.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à environ 339 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation de ce projet est de 05 ans.

Exploitation de la bauxite de Fongo-Tongo

Description du projet

Le projet ambitionne l'exploitation de 46 millions de tonnes à une teneur moyenne de 47% d'alumine dans la localité de Fongo Tongo près de Dschang, dans la région de l'Ouest.

Intérêt et Impacts du projet

Exploiter les réserves locales à l'échelle industrielle.

- Des milliers d'emplois

- Revenu fiscal ;
- Bénéfices aux sociétés minières et à leurs actionnaires,

État de maturité du projet

Les études sont encore en cours.

Coût du projet

Le coût du projet est estimé à 3 000 Milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Exploitation de la bauxite de Mini-Martap et Ngaoundal

Description du projet

Le projet prévoit l'exploitation de bauxite à très haute teneur (contient plus de 50% d'oxyde d'aluminium) de près de 251 millions de tonnes sur les 550 millions de tonnes existantes du projet de classe mondiale à Ngaoundal et à Mini-Martap dans la région de l'Adamaoua.

Intérêt et Impacts du projet

- Exploiter les ressources en minerai de bauxite pour l'exportation des produits raffinés en tenant compte de l'exigence légale de transformer au moins 15% de la production ;
- Création d'emplois ;
- Accroître les exportations des produits miniers avec un impact positif sur la balance commerciale.

État de maturité du projet

- Etudes de faisabilités en cours ;
- Négociations en cours avec l'entreprise CAMALCO.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût du projet est estimé à 6 000 Milliards de FCFA

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Projet pilote de gaz naturel pour véhicules

Description du projet

Le projet consiste à faire basculer la consommation de carburants des véhicules des hydrocarbures liquides vers le gaz naturel en le rendant disponibles dans les 4 villes pilotes que sont Douala, Kribi, Edéa et Yaoundé. Il se traduira par la production du gaz par GAZ du Cameroun à Douala et par PERENCO à Kribi ainsi que la construction de stations de compression pour mise en citernes.

Intérêt et Impacts du projet

- Promouvoir l'exploitation et la valorisation des ressources gazières nationales afin d'accroître l'efficacité économique ;
- Accroître les recettes de l'Etat sans aggraver le coût du combustible en instaurant une taxe spéciale sur les carburants qui servira en priorité pour la construction des routes.

État de maturité du projet

Les études de faisabilité sont réalisées.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 20 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maîtrise d'ouvrage Privé/Corporate Finance
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Création d'un système de pépinières industrielles à haut rendement

Description du projet

Le projet consistera à mettre en place progressivement des unités de production des plants, d'une capacité de production annuelle de 50 millions découlant d'un réseau de 5 centrales de production localisées tenant compte des zones agroécologiques.

Intérêt et Impacts du projet

- Promouvoir la production compétitive de semences à haut rendement pour la production agricole ;
- Contribuer au relèvement de la

productivité des chaînes de valeurs agricoles et soutenir la production agricole de certaines cultures arboricoles (cacao, café,...)

État de maturité du projet

Etudes de faisabilités en cours

Coût du projet

Le coût total du projet est de 20 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maitrise d'ouvrage Privé/Corporate Finance
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Construction d'une unité de montage de micro-ordinateurs et tablettes

Description du projet

Le projet consiste à préparer, construire, exploiter et maintenir une usine de montage des micro-ordinateurs et des tablettes à des prix abordables destinés au marché camerounais et sous régional (CEMAC et CEEAC).

Intérêt et Impacts du projet

- Réduire la fracture numérique et sociale, et accélérer la transformation digitale au Cameroun par la création d'une entreprise de fabrication de micro-ordinateurs et tablettes à des prix compétitifs ;
- Accroître l'exportation des produits made in Cameroon dans la Sous-Région Afrique Centrale ;
- Réduire les importations des ordinateurs et tablettes.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilités en cours

Coût du projet

Le coût total du projet est de 13,8 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maîtrise d'ouvrage Privée/ Corporate Finance.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Construction d'une unité de montage de téléphones mobiles

Description du projet

Le projet consiste à préparer, construire, exploiter et maintenir une usine de montage de téléphones mobiles (téléphones de base et smartphones) à des prix abordables destinés au marché camerounais et sous régional (CEMAC et CEEAC).

Intérêt et Impacts du projet

- Réduire la fracture numérique et sociale, et accélérer la transformation digitale au Cameroun par la création d'une entreprise de fabrication de téléphones mobiles à des prix compétitifs ;
- Accroître l'exportation des produits made in Cameroon dans la Sous-Région Afrique Centrale ;
- Réduire les importations des ordinateurs et tablettes.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilités en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maîtrise d'ouvrage Privée/ Corporate Finance.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 16,5 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Construction d'un complexe industriel de Pâte et du Papier à Edéa

Description du projet

Le projet consiste à préparer, construire, exploiter et maintenir une usine de production de la pâte et du papier d'une capacité de 450 000 tonnes/an et selon le procédé Kraft avec un blanchissement d'oxygène.

Intérêt et Impacts du projet

- Valoriser les ressources forestières pour la fabrication de la pâte et du papier de qualité à des prix compétitifs ;
- Accroître les exportations de papier dans la Sous-Région Afrique Centrale et améliorer la balance commerciale ;
- Réduire les importations des produits de papeterie et des produits connexes qui tournent autour de FCFA 600 milliards par an.

État de maturité du projet

Les études de faisabilités sont en cours

Coût du projet

Le coût total du projet est de 900 milliards de FCFA.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maîtrise d'ouvrage Privée/ Corporate Finance.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

Construction d'une usine de bitumes

Description du projet

Le projet consiste à la construction, exploitation et maintenance d'une usine de bitume d'une capacité de production annuelle de 250 000 tonnes.

Intérêt et Impacts du projet

- Promouvoir la production locale à grande échelle du bitume et contribuer ainsi à la dynamique de construction routière du pays et de la Sous-Région Afrique Centrale ;
- Réduire significativement le coût de réalisation des travaux routiers au Cameroun ;
- Réduire les importations de bitume (190 000 tonnes par an) et améliorer le solde de la balance commerciale.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilités en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- PPP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est de 107 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation du projet est de 48 mois.

Construction d'une usine de production de l'hydrogène et d'ammoniac à Kribi

Description du projet

Le projet consiste à la construction, exploitation et maintenance d'usine de production d'ammoniac et d'hydrogène vert.

Intérêt et Impacts du projet

- Faire émerger la production de l'hydrogène vert et renforcer le mixte énergétique du pays ;
- Améliorer les performances des rendements agricoles par la production locale de l'ammoniac de bonne qualité ;
- Valoriser l'exploitation des ressources nationales en gaz naturel.

État de maturité du projet

- Etudes de faisabilités en cours ;
- MOU signé entre le Gouvernement et la Société Australienne FORTESCUE FUTURE INDUSTRIES.

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- Maîtrise d'ouvrage Privée/ Corporate Finance.
- Projet bénéficiant de facilités de l'Etat suivant la réglementation en vigueur.

Coût du projet

Le coût total du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

Le calendrier prévisionnel reste à déterminer.

INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES ET MINIERES ENVISAGEES EN MOP

Projet d'extension d'ALUCAM

Description du projet

- Le projet est situé à EDÉA dans la région du LITTORAL.
- Il s'agit de construire deux séries supplémentaires d'électrolyse de technologie Ap37 aux alentours de l'usine située à EDÉA.
- Le projet consiste notamment en la construction et l'exploitation sur le fleuve Nachtigal, près de NTUI, d'une centrale hydroélectrique de 300 MW.

Intérêt et Impacts du projet

- Extension de la société pour une meilleure production ;
- Construction d'une centrale hydroélectrique palliant la dépendance vis-à-vis de l'énergie électrique ;
- Porter la production nationale d'aluminium de 100 Kt à 300 Kt par an ;
- Améliorer la rentabilité financière d'ALUCAM ;
- Renforcer la conquête des marchés internationaux et régionaux tout en valorisant les ressources nationales de bauxites.

État de maturité du projet

Etudes en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est estimé à 650 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation de ce projet est à déterminer.

Projet de réhabilitation et modernisation de la Cameroon Development Corporation

Description du projet

Le projet consiste à actualiser et mettre en œuvre le business plan de la CDC se traduisant par :

- Un plan d'investissement et de réhabilitation de l'outil de production (palmier à huile, bananier,...) ;
- Un plan production/exploitation des installations ;
- Un plan de financement de rentabilité et de solvabilité

Intérêt et Impacts du projet

- Promouvoir le relèvement substantiel de la productivité de la CDC en vue de garantir sa compétitivité et sa rentabilité ;
- Accroître le chiffre d'affaires et les exportations des produits agricoles et transformés avec un impact positif sur la balance commerciale.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilités en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher.
- MOP privilégié

Coût du projet

Le coût total du projet est de 219 milliards de FCFA.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation de ce projet est à déterminer.

Restructuration/ modernisation de la CICAM

Description du projet

Le projet consiste, sur la base de l'étude de viabilité de la CICAM à adopter et mettre en œuvre un nouveau plan de développement se traduisant notamment par :

- Un plan de modernisation de l'outil de production ;
- Un plan d'exploitation ;
- Un plan de financement, Moderniser l'outil de production de la CICAM pour une plus grande capacité en vue d'accroître substantiellement sa production par la transformation du coton et de la valeur ajoutée de rentabilité et de solvabilité.

Intérêt et Impacts du projet

- Moderniser l'outil de production de la CICAM pour une plus grande capacité en vue d'accroître substantiellement sa production par la transformation du coton et de la valeur ajoutée ;
- Accroître les exportations des produits textiles avec un impact positif sur la balance commerciale ;
- Rétablir l'équilibre financier de la CICAM et accroître la rentabilité financière de l'entreprise afin de renouer avec la distribution des dividendes et la contribution au budget de l'Etat.

État de maturité du projet

Etudes de faisabilité en cours

Financement et réalisation du projet

- Financement à rechercher ;
- MOP privilégié.

Coût du projet

Le coût total du projet est à déterminer.

Calendrier prévisionnel d'exécution

La durée de réalisation du projet est à déterminer.

EQUIPE TECHNIQUE



SUPERVISION

Isaac TAMBA



COORDINATION TECHNIQUE

MZOGANG Patrick Kévin
DJOCKI KINGUE Jacques Fritz



EQUIPE DE RÉDACTION

DJIDJOU Lionel
ENAMA Jean-Didier
TIEMBOU Maxime
NGAHANE Cédric
BAOUGA David
AZEMAFAC Sabastian
POKAM Linda
FOH ABONDO Claude Gaël
MINKOUE Flore
NANA PATOUMATOU
BAMAYOUNA Lafortune
MANJIA MBOUOUMBOUO Rafiatou
MFOULOU Richard
TSOALA Firmin
MVONDO Carole
BESSALA Pascal
NGUIDOM Germaine
MBENDA Joël
TANGONG Wilson TAH

Collecte d'informations

Le Personnel de la Cellule de Préparation
des Grands Projets.



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

SECRETARIAT GÉNÉRAL

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

DIVISION DE LA PRÉVISION ET DE LA PRÉPARATION DES PROGRAMMES ET PROJETS

CELLULE DE PRÉPARATION DES GRANDS PROJETS