PORTEFEUILLE DE PROJETS PPP

PRÉSENTATION DU PORTEFEUILLE

Le Conseil d'Appui à la Réalisation des Contrats de Partenariat (CARPA) présente dans son portefeuille 26 projets structurants à fort potentiel de montage en Partenariat Public-Privé (PPP).

Ces projets sont issus du dossier-pays de la Table Ronde des Bailleurs et Partenaires du Programme PPP National. Ils ont été sélectionnés pour leur cohérence avec les secteurs cibles de la stratégie Global Gateway de l'Union européenne – énergie, transport & logistique, infrastructure urbaine et agro-industrie – et leur alignement avec les ambitions de la Stratégie Nationale de Développement du Cameroun à l'horizon 2030 (SND30).

Ce document constitue le support de référence pour les discussions préliminaires et l'exploration des modalités de co-investissement entre porteurs de projets publics, investisseurs institutionnels et partenaires financiers européens présents lors de la Business Week 2026.

RÉPARTITION PAR SECTEUR

Secteur	Projets	Exemples de projets
Énergie	**7**	*Aménagement hydroélectrique de Grand Eweng ; Aménagement hydroélectrique de Makaï... (+5)*
Transport & Logistique	**11**	*Port en eau profonde de Limbé ; Ligne de chemin de fer Ngaoundéré – N'Djaména (684 km)... (+8)*
Infrastructure Urbaine	**6**	*Restructuration des quartiers précaires de Yaoundé (Mimboman) ; Restructuration des quartiers précaires de Douala... (+5)*
Agro-industrie	**2**	*Aménagement des terres et installation des grands producteurs agricoles – Plaine centrale ; Pôle Agroindustriel de Kaélé*
TOTAL	**26**	4 secteurs prioritaires

CADRE DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ AU CAMEROUN

Le Cameroun dispose d'un cadre juridique et institutionnel consolidé pour les PPP, avec la loi n°2023/08 du 25 juillet 2023 fixant le régime général des contrats de partenariat piblic-privé, et le CARPA comme institution dédiée à leur facilitation et suivi. Les projets présentés dans ce portefeuille peuvent être structurés sous diverses formes contractuelles de PPP, selon les caractéristiques de chaque projet et le niveau de transfert de risque souhaité.

Les formes PPP envisagées pour chaque projet sont indiquées à titre indicatif et feront l'objet d'études de structuration approfondies en phase de préparation. L'objectif est d'optimiser l'allocation des risques entre la puissance publique et le partenaire privé, dans le respect du cadre OHADA et des exigences des bailleurs de fonds internationaux actifs dans la zone CEMAC.

SECTEUR

ÉNERGIE

7 projets présentés

E-01 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Grand Eweng

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**1 855 Mds FCFA / 3 Mds USD**

Localisation : Fleuve Sanaga

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet vise à porter la capacité installée de production d'électricité à 5 000 MW d'ici 2030, conformément à la Stratégie Nationale de Développement. Le schéma directeur de production d'électricité a retenu l'aménagement hydroélectrique de Grand Eweng sur le fleuve Sanaga, qui constitue l'un des projets phares du programme de développement énergétique du Cameroun.

JUSTIFICATION

Satisfaire la demande en énergie électrique des ménages et des industries, et permettre au Cameroun de devenir exportateur d'énergie électrique dans la sous-région.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Augmentation significative de la capacité installée de production électrique nationale
- Réduction du déficit énergétique du réseau interconnecté
- Contribution à l'objectif d'exportation d'énergie électrique dans la CEMAC

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Aménagement hydroélectrique sur fleuve

Fleuve : Sanaga

Puissance installée : à préciser dans les études APD

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	✓
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

E-02 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Makaï

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**À déterminer**

Localisation : Fleuve Nyong – Arr. Ngog-Mapubi, Dép. Nyong et Kelle

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire un barrage hydroélectrique sur le fleuve Nyong dans l'Arrondissement de Ngog-Mapubi, département du Nyong et Kelle. Il s'inscrit dans le programme national de développement des énergies renouvelables, en particulier la petite hydroélectricité.

JUSTIFICATION

Contribuer à l'amélioration de l'offre en énergie électrique au Cameroun, réduire le déficit énergétique du réseau interconnecté sud et promouvoir les énergies renouvelables.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Puissance installée de production électrique (à confirmer à l'APD)
- Réduction du déficit énergétique du réseau interconnecté sud
- Développement de la petite hydroélectricité au Cameroun

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Barrage hydroélectrique
Fleuve : Nyong
Localisation : Arr. Ngog-Mapubi, Dép. Nyong et Kelle
Puissance installée : 400 MW

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	○
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

E-03 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Katsina Ala

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**À déterminer**

Localisation : Région du Nord-Ouest – Axe Wum–Weh–Esu–Malo–Ntonkar–Kpep

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire un barrage réservoir central et un réseau d'évacuation vers les consommateurs, avec réhabilitation de la voie d'accès sur 60 km à partir de Wum-Weh-Esu (24 km) puis Malo-Ntonkar-Kpep (36 km). Le périmètre d'accès a été redéfini suite à la mission conjointe MINTP/JOULE AFRICA en octobre 2017.

JUSTIFICATION

Contribuer à l'amélioration de l'offre en énergie électrique au Cameroun, avec un accent particulier sur le désenclavement énergétique de la région du Nord-Ouest.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Barrage réservoir fonctionnel avec réseau d'évacuation opérationnel
- Voie d'accès réhabilitée sur 60 km
- Amélioration de la desserte électrique de la région du Nord-Ouest

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Barrage réservoir + réseau d'évacuation
Voie d'accès : 60 km (Wum-Weh-Esu : 24 km + Malo-Ntonkar-Kpep : 36 km)
Localisation redéfinie suite à mission conjointe MINTP/JOULE AFRICA (oct. 2017)
Puissance installée : 284 MW

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	○
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

E-04 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Njock

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**À déterminer**

Localisation : Fleuve Nyong – Dép. Nyong et Kele

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire un barrage hydroélectrique sur le fleuve Nyong dans le département du Nyong et Kele. Il fait partie de la série d'aménagements hydroélectriques projetés sur le fleuve Nyong pour renforcer la production d'énergie renouvelable au Cameroun.

JUSTIFICATION

Contribuer à l'amélioration de l'offre en énergie électrique au Cameroun, réduire le déficit énergétique du réseau interconnecté sud et promouvoir les énergies renouvelables notamment la petite hydroélectricité.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Puissance installée de production électrique : 170 MW
- Réduction du déficit énergétique du réseau interconnecté sud
- Promotion des énergies renouvelables au Cameroun

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Barrage hydroélectrique

Fleuve : Nyong

Puissance installée : 170 MW

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	○	APD	✓
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	○		

E-05 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Chollet

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**A déterminer**

Localisation : Rivière Dja – Arr. Ngog-Mapubi, Dép. Nyong et Kelle

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire un barrage hydroélectrique sur la rivière Dja, dans l'Arrondissement de Ngog-Mapubi, département du Nyong et Kelle. C'est l'un des projets hydroélectriques à fort potentiel de puissance installée identifiés dans le cadre du schéma directeur de production d'électricité.

JUSTIFICATION

Contribuer à l'amélioration de l'offre en énergie électrique au Cameroun, réduire le déficit énergétique du réseau interconnecté sud et promouvoir les énergies renouvelables.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Puissance installée de production électrique élevée (à confirmer à l'APD)
- Réduction du déficit énergétique du réseau interconnecté sud
- Contribution au mix énergétique renouvelable national

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Barrage hydroélectrique

Rivière : Dja

Puissance : 600 MW

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	○	APD	✓
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

E-06 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Mouila Mougue

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**A déterminer**

Localisation : Fleuve Nyong – Dép. Nyong et Kelle

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire un barrage hydroélectrique sur le fleuve Nyong dans le département du Nyong et Kelle. Avec une puissance installée de 420 MW, il constitue l'un des projets hydroélectriques de grande envergure du portefeuille énergétique camerounais.

JUSTIFICATION

Contribuer à l'amélioration de l'offre en énergie électrique au Cameroun, réduire le déficit énergétique du réseau interconnecté sud et promouvoir les énergies renouvelables.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Puissance installée de production électrique : 420 MW
- Réduction significative du déficit énergétique du réseau interconnecté sud
- Renforcement du mix énergétique renouvelable national

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Barrage hydroélectrique

Fleuve : Nyong

Puissance installée : 420 MW

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	✓
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

E-07 | ÉNERGIE

Aménagement hydroélectrique de Ngoila

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEE	**Concession**	**À déterminer**

Localisation : Fleuve Dja – Retenue de 204 millions de m³

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire un barrage hydroélectrique sur le fleuve Dja avec la création d'une retenue de 204 millions de m³ d'eau. La cote amont est de 520 m et la cote aval de 470 m, soit une hauteur de chute brute de 49 mètres. Le productible garanti annuel est d'environ 461 GWh pour un débit moyen de 297 m³/s.

JUSTIFICATION

Contribuer à l'amélioration de l'offre en énergie électrique au Cameroun, avec un potentiel hydroélectrique significatif sur le fleuve Dja.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Puissance installée : 84 MW
- Productible garanti annuel : ~461 GWh
- Voie d'accès au site sur 8 km
- Ligne d'évacuation d'énergie double circuit 225 kV jusqu'au poste 225/90 kV d'Abong-Mbang

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Barrage hydroélectrique avec retenue
Fleuve : Dja
Retenue : 204 millions de m³
Hauteur de chute brute : 49 m (cote amont 520 m / cote aval 470 m)
Débit moyen : 297 m³/s
Puissance installée : 84 MW
Productible garanti annuel : ~461 GWh
Ligne d'évacuation 225 kV double circuit

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	✓
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

SECTEUR

TRANSPORT & LOGISTIQUE

11 projets présentés

T-01 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Port en eau profonde de Limbé

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINT	**À déterminer**	**400 Mds FCFA / 0,610 Mds USD**

Localisation : Ville de Limbé – Région du Sud-Ouest

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le Cameroun dispose de 400 km de côtes et compte 4 ports principaux (Douala, Kribi, Limbé, Garoua), dont le port de Douala assure plus de 95 % du trafic maritime national depuis 1999. Face à l'augmentation croissante du trafic, le projet vise à développer un port en eau profonde à Limbé afin de diversifier et renforcer les capacités portuaires nationales.

JUSTIFICATION

Les exportations nettes représentent une part importante du PIB. Des ports pleinement opérationnels et efficaces sont un impératif pour la croissance économique. La saturation progressive du port de Douala rend nécessaire le développement de capacités alternatives.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Réduction de la saturation du port de Douala
- Augmentation des capacités nationales de traitement du trafic maritime
- Amélioration de la compétitivité logistique du Cameroun
- Création d'emplois directs et indirects dans la région du Sud-Ouest

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Construction d'un port en eau profonde

Localisation : Ville de Limbé

Coût estimé : 400 Mds FCFA (0,610 Mds USD)

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	○
Études ESG	○	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	○		

T-02 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Ligne de chemin de fer Ngaoundéré – N'Djaména (684 km)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINTP	**Concession / PPP à paiement mixte**	**À déterminer**

Localisation : Région de l'Adamaoua (Cameroun) – N'Djaména (Tchad)

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste en la construction d'une ligne de chemin de fer de 684 km reliant la ville de Ngaoundéré (Cameroun) à N'Djaména, capitale du Tchad. Ce projet d'envergure internationale permettra de fluidifier et d'accroître le trafic des personnes et des marchandises entre les deux pays.

JUSTIFICATION

Satisfaire la demande de transport de fret (notamment de l'industrie minéralière et de l'import-export), désenclaver le territoire, faciliter les échanges commerciaux transfrontaliers et renforcer l'intégration économique sous-régionale.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Ligne ferroviaire de 684 km opérationnelle entre Ngaoundéré et N'Djaména
- Fluidification du trafic de fret international (industrie minéralière, import-export)
- Désenclavement du territoire et facilitation des échanges commerciaux
- Impact positif sur les économies du Cameroun, du Tchad et de la sous-région

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur : 684 km
Type : Construction neuve d'une ligne ferroviaire internationale
Connexion : Ngaoundéré (Cameroun) – N'Djaména (Tchad)

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	○	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	○		

T-03 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Chemin de fer Lolabé – Kribi – Edéa (185 km)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINEPAT	**Concession**	**959 Mds FCFA / 1,462 Mds USD**

Localisation : Région du Littoral et Région du Sud (Edéa – Kribi – Lolabé – Campo)

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à construire 185 km de ligne ferroviaire à 2 voies ballastées en rails de 60 kg/m, avec écartement standard et traverses monobloc en béton précontraint, destinée à relier les régions du Littoral et du Sud (Edéa – Kribi – Lolabé – Campo). Il s'inscrit dans le Schéma Directeur Ferroviaire.

JUSTIFICATION

Renforcer la connectivité ferroviaire entre la zone industrialo-portuaire de Kribi et le réseau national. Soutenir le développement économique de la région du Sud et faciliter l'évacuation des productions agricoles et minières.

RÉSULTATS ATTENDUS

- 185 km de ligne ferroviaire à double voie opérationnelle
- Connexion des régions du Littoral et du Sud (Edéa–Kribi–Lolabé–Campo)
- Fluidification du trafic de fret vers le port de Kribi

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur : 185 km

Type : 2 voies ballastées – Rails de 60 kg/m

Écartement : Standard

Traverses : Monobloc béton précontraint

Type de projet : Financement, conception, construction, exploitation et maintenance

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

T-04 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Contournement de la ville de Douala – 3ème pont sur le Wouri

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINTP	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**310 Mds FCFA**

Localisation : Ville de Douala – Pont sur le Wouri (au nord de la ville)

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet prévoit la construction d'un troisième pont sur le Wouri, positionné plus au nord de la ville, afin d'assurer principalement le trafic de transit en évitant le centre de Douala. D'une longueur de 425 m, il assurera une liaison continue entre l'autoroute Yaoundé–Douala et l'autoroute Douala–Limbé.

JUSTIFICATION

Améliorer les conditions de circulation à Douala et du trafic de transit national et international. Désengorger le centre-ville et sécuriser une liaison continue entre les deux autoroutes structurantes.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Pont de 425 m opérationnel dédié au trafic de transit
- Liaison continue autoroute Yaoundé–Douala / autoroute Douala–Limbé
- Réduction de la congestion du centre-ville de Douala

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur du pont : 425 m

Trafic de référence : T0 = 1 360 PL/jour/sens ; T1 = 683 PL/jour/sens

Type : Construction, exploitation et gestion

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	✓
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

T-05 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Autoroute Douala – Limbé (70 km)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINTP	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**497 Mds FCFA**

Localisation : Axe Douala – Limbé – Région du Littoral / Sud-Ouest

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste en la construction d'une section autoroutière de 70 km reliant Douala à Limbé. Il se raccordera à la voie périphérique Nord de Douala, assurant sa connexion à l'autoroute Yaoundé–Douala et s'inscrivant dans la continuité du réseau autoroutier national.

JUSTIFICATION

Améliorer la fluidité du trafic sur l'axe Douala–Limbé et renforcer la connectivité de la région du Sud-Ouest. Soutenir le développement économique de la zone et faciliter l'accès au port de Limbé.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Section autoroutière de 70 km opérationnelle
- Connexion au réseau autoroutier national (autoroute Yaoundé–Douala)
- Amélioration de l'accessibilité de la ville de Limbé

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur : 70 km

Trafic de référence : 847,5 PL/sens

Type : Construction, exploitation et gestion

Raccordement : Voie périphérique Nord de Douala

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

T-06 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Autoroute Bafoussam – Bamenda (116 km)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINTP	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**787,7**

Localisation : Axe Bafoussam – Bamenda – Régions de l'Ouest et du Nord-Ouest

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste en la construction d'une section autoroutière de 116,68 km reliant l'autoroute Inter (Yaoundé–Douala)–Bafoussam à la ville de Bamenda, incluant les voies de rétablissement sur les échangeurs, notamment celui se raccordant à la voie de contournement de Bafoussam.

JUSTIFICATION

Désenclaver la région du Nord-Ouest, améliorer la connectivité entre les deux principales villes de l'axe Ouest–Nord-Ouest et faciliter les échanges économiques interrégionaux.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Section autoroutière de 116,68 km opérationnelle
- Connexion à l'autoroute Inter (Yaoundé–Douala)–Bafoussam
- Amélioration de l'accessibilité de Bamenda

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur : 116,68 km

Trafic de référence : 5 676 UVP/jour

Type : Construction, exploitation et gestion

Échangeurs : Voies de rétablissement incluses

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

T-07 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Autoroute Intersection (Yaoundé–Douala) – Bafoussam (180 km)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINTP	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**~1 117= Mds FCFA / 1,7 Mds USD**

Localisation : Axe Intersection autoroute (Yaoundé–Douala) – Bafoussam

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste en la construction d'une section autoroutière de 180 km entre l'intersection de l'autoroute Yaoundé–Douala et la ville de Bafoussam. Il constitue un maillon essentiel du réseau autoroutier national et dessert un corridor à fort trafic (supérieur à 3 000 UVP/jour).

JUSTIFICATION

Améliorer la connectivité entre la capitale économique et la capitale régionale de l'Ouest. Réduire les temps de parcours sur un axe stratégique à fort trafic.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Section autoroutière de 180 km opérationnelle
- Réduction des temps de parcours sur l'axe Littoral–Bafoussam
- Amélioration de la sécurité routière

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur : 180 km
Trafic de référence : > 3 000 UVP/jour
Durée de conception : 15 mois
Durée de construction : 48 mois (prévisionnel)
Type : Construction, exploitation et gestion

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	○
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	✓		

T-08 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Ligne ferroviaire Douala – Limbé – Idenau (74 km + extension 34 km)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINTP	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**1 117 Mds FCFA / 1,86 Mds USD**

Localisation : Axe Douala – Limbé – Idenau – Zone portuaire (Base navale, SONARA)

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet relie les villes de Douala et Limbé, ainsi que la zone portuaire (Base navale, SONARA), sur une longueur de 74 km, avec possibilité d'extension vers Idenau sur 34 km supplémentaires. Il offre une infrastructure ferroviaire moderne à double voie à grande vitesse.

JUSTIFICATION

Fluidifier les échanges entre Douala et la zone portuaire de Limbé (SONARA, Base navale). Réduire la pression sur l'axe routier Douala–Limbé et soutenir l'activité industrialo-portuaire de la région.

RÉSULTATS ATTENDUS

- 74 km de ligne ferroviaire opérationnelle Douala–Limbé
- Extension potentielle vers Idenau : 34 km supplémentaires
- Connexion directe à la zone portuaire (Base navale, SONARA)

DONNÉES TECHNIQUES

Longueur : 74 km (+ extension 34 km vers Idenau)
Écartement : Standard (1,435 m)
Plateforme : Double voie
Charge à l'essieu : 22,5 T
Rail : 54 kg/m
Vitesse voyageurs : 160 km/h

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	✓
Risque financier	✓		

T-09 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

BRT (Bus Rapid Transit) de Yaoundé

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU / MINTP	**Concession / PPP à paiement public**	**264 Mds FCFA**

Localisation : Ville de Yaoundé – Agglomération (~4 millions d'habitants)

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Métropole d'environ 4 millions d'habitants et capitale du Cameroun, Yaoundé souffre d'un système de transport inadapté. Le Plan de Mobilité Urbaine Soutenable (PMUS) de 2018–2019 a confirmé l'enjeu de développer des transports publics capacitaires et efficaces, notamment un réseau de bus à haut niveau de service bénéficiant de voies réservées, de priorités aux carrefours, de bonnes fréquences et de véhicules capacitaires.

JUSTIFICATION

Répondre aux défis croissants de mobilité urbaine à Yaoundé. Offrir une alternative crédible à la voiture individuelle et réduire la congestion sur les axes principaux de la capitale.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Réseau BRT opérationnel couvrant les principaux axes de Yaoundé
- Amélioration significative de la mobilité urbaine pour les résidents
- Réduction de la congestion et des émissions de CO_2

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec voies réservées

Zone : Agglomération de Yaoundé

Référence d'étude : PMUS Yaoundé 2018–2019

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	○✓
Études ESG	○	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	○		

T-10 | TRANSPORT & LOGISTIQUE

Tramway de Douala

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
À préciser	**Concession**	**À déterminer**

Localisation : Ville de Douala – Axes Bonabéri, Akwa, Deïdo, Aéroport international

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet vise la mise en place d'un système de transport en commun moderne, rapide et écologique à Douala, capitale économique du Cameroun. Il s'articule autour d'un réseau de lignes de tramway traversant les principaux axes de la ville, avec une première phase pilote couvrant 15 à 20 km entre les zones stratégiques (Bonabéri, Akwa, Deïdo, aéroport). Le projet inclut la construction de voies dédiées, l'acquisition de rames modernes, l'aménagement de stations accessibles et la mise en place d'un centre de maintenance.

JUSTIFICATION

Répondre aux défis croissants de mobilité urbaine dans une métropole de plus de 3 millions d'habitants. Offrir une alternative durable aux transports informels et réduire la congestion sur les axes structurants.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Phase pilote : 15 à 20 km de lignes de tramway opérationnelles
- Connexion des zones stratégiques : Bonabéri, Akwa, Deïdo, aéroport
- Centre de maintenance opérationnel
- Réduction de la congestion urbaine sur les axes couverts

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Tramway urbain – système de transport guidé sur rails
Phase 1 : 15 à 20 km de lignes
Zones desservies : Bonabéri, Akwa, Deïdo, Aéroport international
Composantes : Voies dédiées, rames modernes, stations accessibles, centre de maintenance

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	✓
Études ESG	○	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	○		

T-11 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Zone Économique Mixte de Ngoumou (ZEMN) – Zone logistique

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
À préciser	**Concession**	**90 Mds FCFA**

Localisation : Ngoumou – Région du Centre

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste à créer la Zone Économique Mixte de Ngoumou (ZEMN), justifiée par la nécessité de développer des infrastructures modernes pour soutenir la croissance économique, améliorer la compétitivité régionale et créer des emplois. Il comprend des zones commerciales, industrielles, logistiques, technologiques, ainsi que des agropoles et technopoles. Le site offre une superficie adaptée à un développement multifonctionnel.

JUSTIFICATION

Moderniser et optimiser les infrastructures logistiques au Cameroun, attirer des investissements privés, promouvoir le développement durable et répondre aux besoins croissants de gestion de la chaîne d'approvisionnement et de distribution dans la région.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Zone économique mixte opérationnelle avec volets commercial, industriel, logistique et technologique
- Attraction d'investissements privés nationaux et étrangers
- Création d'emplois directs et indirects dans la région du Centre

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Zone Économique Mixte multifonctionnelle

Composantes : Zones commerciale, industrielle, logistique, technologique, agropole, technopole

Localisation : Ngoumou – Région du Centre

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

SECTEUR

INFRASTRUCTURE URBAINE

6 projets présentés

U-01 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Restructuration des quartiers précaires de Yaoundé (Mimboman)

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**19,4 Mds FCFA**

Localisation : Quartier Mimboman – Banlieue Est de Yaoundé

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste au réaménagement du quartier Mimboman situé dans la banlieue Est de Yaoundé. Les populations rencontrent d'importants problèmes de mobilité : seule la pénétrante Est et quelques voies secondaires sont bitumées (desservant 4,1 % des ménages). Les routes intérieures en terre permettent à 67,3 % des ménages d'accéder à leurs logements ; 28,7 % sont dans une situation encore plus précaire.

JUSTIFICATION

Améliorer les conditions de vie des populations de Mimboman, sécuriser l'accès foncier, améliorer la mobilité urbaine et doter le quartier d'équipements de proximité.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Viabilisation et bitumage des voies intérieures du quartier
- Sécurisation foncière des ménages
- Mise en place d'un système d'assainissement adapté
- Dotation en équipements de proximité

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Réaménagement urbain – VRD, assainissement, équipements de proximité

Localisation : Quartier Mimboman, banlieue Est de Yaoundé

Enjeux : Mobilité, foncier, assainissement, drainage

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	✓
Études ESG	○	APD	✓
Risque construction	○	Étude financière	✓
Risque financier	○		

U-02 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Restructuration des quartiers précaires de Douala

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**À déterminer**

Localisation : Communes d'Arr. Douala 3e, 4e et 5e – Quartiers Bonaloka, Bobongo, Cité Berge, Grand-Hangar, Makèpè, Ndogbati/Bepanda

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste au réaménagement des communes d'arrondissement de Douala 3e, 4e et 5e, notamment les quartiers Bonaloka, Bobongo, Cité Berge (Douala 3e), Grand-Hangar (Douala 4e), Makèpè Missokè, Makèpè Maturité, Ndogbati/Bepanda Omnisport (Douala 5e). Il vise à assurer la sécurité foncière, améliorer la mobilité urbaine par la réhabilitation et l'extension des VRD, doter les quartiers d'équipements de proximité et mettre en place un système d'assainissement adapté.

JUSTIFICATION

Améliorer les conditions de vie des populations, sécuriser la situation foncière et renforcer la résilience urbaine dans les quartiers les plus précaires de la capitale économique.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Sécurisation foncière des ménages dans les quartiers ciblés
- Réhabilitation et extension des VRD
- Amélioration de la mobilité urbaine
- Mise en place d'un système d'assainissement et de drainage

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Réaménagement urbain multi-sites – VRD, assainissement, équipements

Périmètre : 3 communes d'arrondissement (Douala 3e, 4e, 5e)

Quartiers ciblés : Bonaloka, Bobongo, Cité Berge, Grand-Hangar, Makèpè, Ndogbati

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	✓
Études ESG	○	APD	✓
Risque construction	○	Étude financière	✓
Risque financier	○		

U-03 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Restructuration des quartiers précaires de Garoua

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**À déterminer**

Localisation : Commune d'Arrondissement de Garoua 1e – Quartiers Padama, Haoussaré, Souari, Sararé, Yelwa, N'Gaoundéré, Toupouriré, Bamiléké, WouroHourso 2, Mehéri, Tcheboaré, Nkolbives

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste au réaménagement de la Commune d'Arrondissement de Garoua 1e, notamment des quartiers Padama, Haoussaré, Souari, Sararé, Yelwa, N'Gaoundéré, Toupouriré, Bamiléké, WouroHourso 2, Mehéri, Tcheboaré et Nkolbives. Il vise à créer un espace urbain attrayant capable de mettre en valeur le potentiel socio-économique du périmètre d'étude et de la ville de Garoua.

JUSTIFICATION

Remédier aux constructions anarchiques, aux quartiers peu ou pas équipés, aux conditions de vie précaires, à la situation foncière confuse et à l'absence d'espaces verts et de loisirs.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Viabilisation des quartiers ciblés
- Dotation en équipements et infrastructures nécessaires
- Amélioration des conditions de vie des populations
- Sécurisation foncière
- Création d'espaces verts et de loisirs

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Réaménagement urbain – VRD, équipements, espaces publics

Commune : Garoua 1e

Quartiers ciblés : 12 quartiers (Padama, Haoussaré, Souari, Sararé, Yelwa…)

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	✓
Études ESG	○	APD	✓
Risque construction	○	Étude financière	✓
Risque financier	○		

U-04 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Restructuration du quartier Sisia de Bamenda

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**38,4. Mds FCFA**

Localisation : Quartier Sisia – Commune d'Arrondissement de Bamenda 3

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste au réaménagement du quartier Sisia situé dans la Commune d'Arrondissement de Bamenda 3. Il vise à créer un espace urbain attrayant capable de mettre en valeur le potentiel socio-économique du périmètre d'étude et de la ville de Bamenda.

JUSTIFICATION

Valoriser la ville de Bamenda afin d'augmenter son attractivité économique, améliorer les conditions de vie des populations et apporter la sécurisation foncière.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Viabilisation du quartier Sisia
- Dotation en équipements et infrastructures nécessaires
- Amélioration des conditions de vie des populations
- Sécurisation foncière des terrains

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Réaménagement urbain – VRD, équipements de proximité

Quartier : Sisia – Commune d'Arrondissement de Bamenda 3

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	○
Études ESG	○	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	○		

U-05 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Restructuration des quartiers précaires de Bafoussam

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**39,5 Mds FCFA**

Localisation : Communes d'Arr. Bafoussam 2e et Bafoussam 3e – Quartiers Djeleng 4C, Kouokouo ville A1, Kouokouo village 1&2, Ngouache 1-2-3

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste au réaménagement des Communes d'Arrondissement de Bafoussam 2e et 3e, notamment du quartier Djeleng 4C (Bafoussam 2e) et des quartiers Kouokouo ville A1, Kouokouo village 1 & 2, Ngouache 1, 2 & 3 (Bafoussam 3e). Il vise à créer un espace urbain attrayant capable de mettre en valeur le potentiel socio-économique de la ville de Bafoussam.

JUSTIFICATION

Valoriser la ville de Bafoussam afin d'augmenter son attractivité économique, améliorer les conditions de vie des populations et doter les quartiers d'équipements adaptés.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Viabilisation des quartiers ciblés
- Dotation en équipements et infrastructures
- Amélioration des conditions de vie des populations
- Renforcement de l'attractivité économique de Bafoussam

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Réaménagement urbain multi-sites

Communes : Bafoussam 2e et Bafoussam 3e

Quartiers ciblés : Djeleng 4C, Kouokouo ville A1, Kouokouo village 1&2, Ngouache 1-2-3

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	✓
Études ESG	○	APD	✓
Risque construction	○	Étude financière	✓
Risque financier	○		

U-06 | INFRASTRUCTURE URBAINE

Valorisation touristique du Lac municipal de Yaoundé

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINHDU	**Concession / PPP à paiement public / PPP à paiement mixte**	**9,2 Mds FCFA / 16,4 M USD**

Localisation : Lac municipal de Yaoundé – Centre-ville

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet vise à transformer le lac municipal de Yaoundé en une destination touristique locale majeure, en s'appuyant sur des PPP pour mobiliser les ressources nécessaires. Il est structuré en plusieurs lots correspondant à des composantes spécifiques du site : Lot 0 (Partie Commune) et plusieurs lots thématiques pour les activités de loisirs, restauration et équipements touristiques.

JUSTIFICATION

Valoriser un patrimoine naturel urbain sous-exploité au cœur de la capitale, créer des emplois et diversifier l'offre touristique et de loisirs à Yaoundé.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Lac municipal transformé en destination touristique locale de référence
- Équipements de loisirs, restauration et services touristiques opérationnels
- Création d'emplois directs et indirects
- Dynamisation du tissu économique local

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Valorisation touristique et récréative d'un plan d'eau urbain

Structure : Lots thématiques (Lot 0 : Partie Commune + lots spécifiques)

Coût estimé : 9,2 Mds FCFA (16,4 M USD)

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	✓	APS	✓
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	✓		

SECTEUR

AGRO-INDUSTRIE

2 projets présentés

A-01 | AGRO-INDUSTRIE

Aménagement des terres et installation des grands producteurs agricoles – Plaine centrale

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINADER	**Concession / PPP à paiement public**	**351,1 Mds FCFA / 582,8 M USD**

Localisation : Plaine centrale du Cameroun

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet vise à aménager et installer dans la plaine centrale du Cameroun de grands et moyens producteurs agricoles, à aider à leur structuration et à mettre en place les équipements nécessaires pour le développement de toutes les étapes des chaînes de valeur agricoles identifiées. Il s'inscrit dans les priorités de la SND-30 et du Plan de Développement Intégré (PDI).

JUSTIFICATION

Moderniser l'agriculture camerounaise, structurer les filières agro-industrielles, améliorer la sécurité alimentaire et créer des emplois ruraux en valorisant le potentiel agricole de la plaine centrale.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Terres agricoles aménagées pour les grands et moyens producteurs
- Structuration des producteurs et des filières de valeur
- Équipements de production, transformation et distribution opérationnels
- Développement des chaînes de valeur agricoles complètes

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Aménagement et exploitation des chaînes de valeurs agricoles

Cible : Grands et moyens producteurs agricoles

Zone : Plaine centrale du Cameroun

Coût : 351,1 Mds FCFA (582,8 M USD)

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	○
Études ESG	○	APD	○
Risque construction	✓	Étude financière	○
Risque financier	○		

A-02 | AGRO-INDUSTRIE

Pôle Agroindustriel de Kaélé

Autorité porteuse	Forme PPP envisagée	Coût estimé (Travaux + Contrôle)
MINMIDT	**Concession / PPP à paiement public**	**23 Mds FCFA / 38,2 M USD**

Localisation : Kaélé – Région de l'Extrême-Nord

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet concerne la transformation du maïs, du sorgho, de l'oignon ainsi que des viandes porcines et bovines, dont les sous-produits seront commercialisés sur l'ensemble du territoire national. Il vise à développer un pôle agroindustriel structurant dans la région de l'Extrême-Nord.

JUSTIFICATION

Promouvoir la transformation locale des productions agricoles, créer de la valeur ajoutée sur le territoire, réduire les pertes post-récolte et dynamiser l'économie de la région de l'Extrême-Nord.

RÉSULTATS ATTENDUS

- Unités de transformation du maïs, sorgho, oignon opérationnelles
- Unités de traitement des viandes porcines et bovines opérationnelles
- Distribution des sous-produits sur l'ensemble du territoire national
- Création d'emplois dans la région de l'Extrême-Nord

DONNÉES TECHNIQUES

Type : Financement, Conception, Construction, Exploitation, Maintenance

Produits transformés : Maïs, sorgho, oignon, viandes porcines et bovines

Durée de conception : 15 mois

Durée de construction : 48 mois (prévisionnel)

Coût : 23 Mds FCFA (38,2 M USD)

STATUT DES ÉTUDES

Rentabilité économique	○	APS	○
Études ESG	✓	APD	○
Risque construction	○	Étude financière	○
Risque financier	✓		