

R E P U B L I Q U E D U C A M E R O U N
PAIX - TRAVAIL - PATRIE



RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE 2013

CHAPITRE 36

**MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS**

VERSION FRANÇAISE

SOMMAIRE

	NOTE EXPLICATIVE	4
1.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES	5
1.1.	RAPPEL DE LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE	6
1.2.	PRÉSENTATION DU DOMAINE D'INTERVENTION DU MINISTÈRE	7
1.3.	CONTEXTE DE L'EXÉCUTION DES PROGRAMMES	7
1.4.	AUTRES FAITS MAJEURS DE L'ANNÉE 2013	9
2.	ETAT DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES	10
2.1.	PROGRAMME 467: CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER	11
2.1.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	12
2.1.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	12
2.1.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013	13
2.1.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013	15
2.2.	PROGRAMME 468: MAINTENANCE DU RÉSEAU ROUTIER	19
2.2.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	20
2.2.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	20
2.2.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013	21
2.2.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013	23
2.3.	PROGRAMME 469: RENFORCEMENT DE L'INGENIERIE DE LA CONSTRUCTION	32
2.3.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	33
2.3.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	33
2.3.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013	33
2.3.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013	35
2.4.	PROGRAMME 470: RENFORCEMENT INSTITUTIONNEL DU MINTP	38
2.4.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	39
2.4.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	39

2.4.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013	39
2.4.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013	41
3.	BILAN STRATEGIQUE ET PERSPECTIVES	47
3.1.	RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS OBTENUS AVEC L'OBJECTIF STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE	48
3.2.	LEÇONS APPRISES	50
3.3.	PERSPECTIVES	50

NOTE EXPLICATIVE

La loi n° 2007 du 26 décembre 2007 portant Régime Financier de l'Etat a mis en place un nouveau mode de gestion budgétaire, comptable et financier dans les administrations publiques. Ce nouveau cadre concrétise la volonté politique du Chef de l'Etat qui, lors de sa communication spéciale au cours du Conseil des Ministres du 12 septembre 2007, disait : « le Gouvernement doit s'attendre à être jugé sur les critères de performance ». Il est également une véritable constitution financière qui vient remplacer l'Ordonnance de 1962 qui, malgré les résultats non négligeables, était devenue inadaptée au regard des défis auxquels notre pays doit désormais faire face.

Le nouveau texte est une traduction dans les faits de la gestion axée sur les résultats. En effet, après l'adoption et la promulgation de la loi de finances n° 2012/014 du 21 décembre 2012, première élaborée en mode programme, et son exécution tout au long de l'année 2013 dans l'ensembles des ministères et autres organes institutionnels, il est nécessaire de dresser un bilan des activités menées et des résultats obtenus dans le cadre des politiques publiques mises en œuvre dans un document appelé Rapport Annuel de Performance.

L'élaboration du Rapport Annuel de Performance (RAP) constitue à cet effet une autre grande avancée dans le déploiement des principes et normes édictés dans le nouveau Régime Financier de l'Etat. Elle permet d'une part de rendre compte des résultats obtenus et de l'utilisation des ressources affectées à chaque programme et d'autre part favorise une meilleure projection des résultats à venir, tirant avantage des leçons apprises au cours de l'exercice 2013. Au terme des douze (12) mois d'exécution des 160 programmes inscrits dans la loi de finances 2013, les présents RAP - 2013, rendent compte de la mise en œuvre desdits programmes en présentant :

- Le contexte de mise en œuvre des programmes ;
- L'état de mise en œuvre pour le compte de l'exercice 2013 du premier cycle de budgétisation par programme ;
- Le bilan stratégique et les perspectives.

L'examen par le Parlement de cette première génération de Rapports Annuels de Performance produits par les administrations revêt un caractère essentiel dans la mesure où il inscrit dans la réalité la gestion budgétaire axée sur la performance. Il permet à travers les différentes évaluations et remises en cause, d'éprouver la réforme en cours et de réorienter la démarche en fonction des principaux constats.

Ainsi donc, l'Etat bâtit un sentier de progression ; un cercle vertueux d'améliorations continues permettant de construire pour chaque administration ou institution, une trajectoire de performance soutenue par les outils et nouvelles règles de gestion budgétaire.

1. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES

1.1. RAPPEL DE LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE

À la suite de la Vision qui ambitionne de faire du Cameroun un pays Emergent, Démocratique et Uni dans sa diversité à l'horizon 2035, le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) adopté par le Gouvernement en 2009 a placé les infrastructures au centre du développement économique, social et culturel de la nation à l'horizon 2020.

Afin de faire face au mauvais état du réseau routier et à son faible développement, le DSCE pour atteindre ses objectifs, a assigné au secteur routier de faire passer à l'horizon 2020, la proportion des routes revêtues à 17% contre 10% observée en 2009 et de porter la part du réseau existant en bon état à 55% contre 12% en 2009. Concrètement, il s'agit : (i) de porter par un rythme de bitumage de 350 km par an, le linéaire du réseau revêtu de 5250 km à 8500 km entre 2009 et 2020 ; (ii) de réhabiliter 200 Km de routes revêtues chaque année.

Afin d'atteindre ces objectifs majeurs, la stratégie sectorielle du Bâtiment et Travaux Publics (BTP) qui avait été validée en 2005 et qui mettait un accent particulier sur la maintenance du réseau existant, a été réaménagée au lendemain de l'adoption du DSCE dans ses principales actions pour cadrer avec ces nouveaux défis. C'est ainsi que pour réduire le gap entre l'offre et la demande en infrastructures, les objectifs redéfinis se présentent ainsi qu'il suit :

Pour le sous-secteur routier :

- augmenter le linéaire de routes bitumées, en particulier le réseau structurant et de desserte des zones enclavées ;
- améliorer l'état du réseau : (i) en augmentant le volume des travaux de réhabilitation ; (ii) en entretenant correctement et régulièrement l'ensemble du réseau routier (y compris la prise en charge effective par les populations, organisées en comités de routes, de l'entretien post-réhabilitation des routes rurales) ; (iii) en veillant sur la protection du patrimoine routier (barrières de pluies et stations de pesage).

Pour le sous-secteur de la construction dans lequel le Ministère des Travaux Publics est désormais reconnu comme l'Ingénieur de l'État, les objectifs visés consistent à :

- augmenter la capacité de production des matériaux à travers la diversification, la promotion de la concurrence, la mise en conformité des techniques et la réduction des prix ;
- promouvoir l'utilisation des matériaux locaux dans la construction des bâtiments publics ;
- promouvoir le respect des règles de l'art dans le secteur, notamment par le renforcement du rôle et de la capacité de la maîtrise d'œuvre ;
- améliorer l'organisation du secteur à travers le renforcement de la capacité de la maîtrise d'ouvrage dans la gestion des opérations et la mise en place d'un système de régulation opérant.

La stratégie de mise en œuvre consiste compte tenu des coûts élevés des travaux routiers, à mettre un accent particulier sur : (i) la recherche d'une allocation optimale des budgets annuels entre entretien, réhabilitation et construction ; (ii) la responsabilisation et le renforcement de la maîtrise d'ouvrage routière à travers notamment la simplification des procédures de passation des marchés et de gestion des contrats, ainsi que le renforcement des contrôles à posteriori ; (iii) le renforcement du parc de matériels de génie civil ; (iv) l'organisation du secteur privé afin de disposer d'un tissu d'entreprises et de bureaux d'études performants ; (v) le renforcement de la planification et de la programmation à travers l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie d'intervention qui privilégie le respect des standards de travaux au détriment des

opérations de saupoudrage ; (vi) la recherche de matériaux ou de procédés susceptibles d'accentuer la pérennité des interventions, en entretien routier notamment ; (vii) le recours à chaque fois que possible, à des techniques à haute intensité de main d'œuvre (HIMO) pour réduire les coûts et promouvoir l'emploi ; (viii) la sensibilisation sur l'utilisation des matériaux produits localement par la construction des bâtiments témoins et (ix) la mise en place d'une cartographie des matériaux locaux.

1.2. PRÉSENTATION DU DOMAINE D'INTERVENTION DU MINISTÈRE

Les dispositions du décret n°2011/308 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement confirmées par celles du décret n°2013/334 du 13 septembre 2013 portant organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics stipulent que, le Ministère des Travaux Publics est responsable de la construction des infrastructures, des bâtiments et édifices publics, ainsi que de la construction et de la maintenance du réseau routier.

À ce titre, il est chargé :

- de l'élaboration de la politique de maintenance et d'entretien des infrastructures, des bâtiments publics et des routes ;
- d'effectuer toutes études nécessaires à l'adaptation aux écosystèmes locaux de ces infrastructures en liaison avec le Ministère chargé de la Recherche Scientifique, les institutions de recherche ou d'enseignement et de tout autre organisme compétent ;
- d'assurer la promotion des infrastructures, des bâtiments publics et des routes en liaison avec le Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire ;
- du contrôle de l'exécution des travaux de construction des infrastructures et des bâtiments publics conformément aux normes établies ;
- d'apporter son concours à la construction et à l'entretien des routes, y compris les voiries urbaines, en liaison avec les Départements Ministériels et organismes compétents ;
- du suivi des activités des organisations professionnelles des ingénieurs de Génie Civil et des ingénieurs des Travaux Publics ;
- de la formation des personnels des travaux publics en liaison avec les Départements Ministériels concernés.

1.3. CONTEXTE DE L'EXÉCUTION DES PROGRAMMES

Les quatre (4) programmes du Ministère des Travaux Publics ont été mis en œuvre dans un environnement marqué par les principaux éléments de contexte suivants : la poursuite de la mise en œuvre du Programme Spécial d'Urgence (PSU), la réforme du système des marchés publics et l'entrée en vigueur du régime financier de l'État, la pose de la première pierre en vue de la construction du second pont sur le Wouri, la finalisation des études de conception de l'autoroute Douala – Yaoundé sur les 10 premiers kilomètres de la phase 1, le démarrage des travaux de construction de la pénétrante Est de la ville de Douala, etc.

- Poursuite de la mise en œuvre du Programme Spécial d'Urgence (PSU):

Sur la très haute instruction du Chef de l'État, ce programme a débuté au mois de février 2012 pour un coût global de 100 milliards prélevés essentiellement sur le « Guichet entretien » du Fonds routier et s'est poursuivi pendant l'année 2013. Les objectifs du Programme Spécial d'Urgence (PSU) sont entre autres : la réhabilitation de certains grands axes routiers (Yaoundé-Bafoussam-Bamenda sur la RN4, Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa sur la RN2, Ngaoundéré-Garoua sur la RN1, Mandjou-Batouri-Kenzou-Yokadouma sur la N10 et la D76, Tibati-Banyo sur la RN6, Kumba-Mundemba sur la RN16) et ouvrages d'art (pont sur le Nyong, Kribi-Edéa sur la RN7, Pont sur la Dibamba de l'axe Yaoundé-Douala sur la RN3), ainsi que la construction de la section Nding-Mbgaba de la RN1 entre Obala et Bouam. Les activités de ce programme se sont chiffrées à 35,5 milliards en 2013 portant ainsi leur cumul à 68 milliards pour les deux premières années de mise en œuvre. Les réalisations dudit programme ont ainsi impacté positivement la performance technique du MINTP au cours de cette année.

- Réforme du système des marchés publics et entrée en vigueur du Régime Financier de l'État

La concentration de l'essentiel des procédures de passation des marchés au sein du Ministère des Marchés Publics (MINMAP) en tant que principale autorité contractante a eu une incidence sur l'exécution des projets. En effet, l'essentiel des marchés n'a été attribué qu'en fin d'exercice et dans certains cas au premier semestre 2014.

Des mesures correctives ont été prises par le Chef de l'État par décret N°2013/271 du 05 août 2013 portant révision à la hausse du seuil de compétences des organes d'appui techniques placés auprès de chefs de départements ministériels. Cette réforme permettra d'améliorer la gouvernance et l'intégrité du système de passation, d'exécution et de contrôle des marchés publics ; l'objectif global étant d'augmenter le taux de consommation des crédits d'investissement publics.

Il faudra néanmoins espérer, concernant le MINTP, que les Commissions de Passation des Marchés prévues soient opérationnelles à travers la mise en place des membres, la désignation de ces derniers permettant d'améliorer leur fonctionnement et d'accélérer la dévolution des prestations.

La mise en œuvre intégrale du Régime Financier de l'État au mois de janvier 2013 a fortement influencé la gestion des finances publiques. Le fonctionnement peu optimal de la nouvelle application de gestion budgétaire (PROBMIS), a freiné la consommation des crédits de l'année.

- Pose de la première pierre pour la construction du second pont sur le Wouri :

Les travaux de cet ouvrage d'art de référence ont débuté avec la pose par le Chef de l'État de la première pierre le 14 novembre 2013. Il s'agit d'un pont à deux tabliers dont un routier et un ferroviaire, pour un coût global de 110 milliards de FCFA, financé conjointement par l'Agence Française de Développement (AFD), le Contrat de Désendettement et de Développement (C2D) et l'État du Cameroun.

- Finalisation des études de conception de l'autoroute Douala – Yaoundé sur les 10 premiers kilomètres de la phase 1

Le premier lot de cet important projet dont les travaux ont été attribués à l'entreprise chinoise China First Highway Engineering Co. Limited (CFHEC), est mis en œuvre sous le mode conception/réalisation. Il s'agit d'un projet qui fait l'objet d'une tranche 1 (Conception/Études) d'un montant d'environ 19 milliards de FCFA et d'une tranche 2 (Réalisations/Travaux) d'un montant d'environ 319 milliards de FCFA financé par EXIMBANK CHINA et l'État du Cameroun. L'avancement des études de conception des 10 premiers kilomètres est estimé à 90%.

- Démarrage des travaux de construction de la pénétrante Est de la ville de Douala

Le Projet d'aménagement de l'entrée Est de Douala consiste au renforcement de la chaussée de la route actuelle de 19,2 Km à partir du pont sur la Dibamba sur la RN3 et à la création des carrefours giratoires pour un coût de 38 milliards 700 millions de FCFA, sur financement de l'Agence Française de Développement (AFD). L'ordre de Service de démarrage des travaux ayant été notifié à l'entreprise adjudicataire le 22 novembre 2013, les travaux ont démarré en janvier 2014.

1.4. AUTRES FAITS MAJEURS DE L'ANNÉE 2013

2. ETAT DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES

2013

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.1. PROGRAMME 467

CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER

Responsable du programme

Mr AKONO MVONDO Léopold

2.1.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	Augmenter la fraction de route bitumée et désenclaver les zones frontalières du Cameroun.	
Indicateur	Intitulé:	Pourcentage du réseau structurant bitumé
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	68.0
	Année de référence:	2012
	Valeur Cible	78.0
	Année cible:	2015
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: BITUMAGE DU RESEAU STRUCTURANT Action 02: CONSTRUCTION DES OUVRAGES D'ART Action 03: BITUMAGE DU RESEAU NON STRUCTURANT ET DU RESEAU RURAL Action 04: OUVERTURE DES VOIES DE DESSERTE	
DOTATIONS INITIALES	AE 358 838 504 525	CP 135 812 504 000
RESPONSABLE DU PROGRAMME	Mr AKONO MVONDO Léopold,	

2.1.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Le réseau routier national compte un total de 55 000 km de routes (les études d'inventaire des routes rurales en cours nous permettront sans doute d'atteindre les 100 000 km, quand on sait que les 7 premières régions étudiées font état d'environ 80 000 km), dont environ 6000 km de routes sont actuellement bitumés, soit une fraction du réseau routier bitumé de 10%.

Ce taux est très faible compte tenu des ambitions d'émergence de notre pays à l'horizon 2035. En effet, les études réalisées lors de l'élaboration de la Vision ont démontré que les pays émergents ayant le minimum de couverture bitumée se situaient dans une fraction de 55% de leur réseau bitumé.

C'est compte tenu de tout ceci que la Vision a mis le développement des infrastructures en priorité dans la première décade de la Vision 2035, ce que le DSCE a consacré en faisant de l'intensification du bitumage des routes la deuxième priorité après l'énergie. La nouvelle stratégie de croissance s'appuie ainsi principalement sur le développement des infrastructures en tant que facilitateur des échanges et promoteur d'une croissance durable et d'emplois formels, et recommande un investissement massif du Gouvernement en vue d'augmenter le volume des infrastructures en général et le linéaire du réseau routier bitumé en particulier. Le programme de construction du réseau routier vise à l'horizon 2035 à porter la fraction du réseau routier à 17% tout en désenclavant les zones frontalières du Cameroun. De manière spécifique, il s'agit de faire passer le taux de bitumage du réseau structurant de 68% en 2012 à 78% en 2015, dans l'objectif d'obtenir un rythme moyen de bitumage de 350 km/an d'ici 2020. La mise en œuvre de ce programme et des investissements repris supra ont, depuis quelques années, conduit à une accélération du bitumage des routes sur ressources propres (BIP) et produit les premières routes bitumées à un standing élevé à partir des seules ressources nationales (Yaoundé-Soa sur la D46, Obala-Nkolessong sur la RN1, Ring-road sur la RN11,

Mengong-Sangmelima sur la N17A, etc.).

L'entrée en vigueur du MINMAP avec pour corollaire l'alourdissement et la complexification des procédures et l'achèvement du premier cycle des financements C2D ont eu un effet ralentisseur sur la mise en œuvre de ce programme.

Il importe cependant de noter que les ressources mises à disposition, quoique importantes, sont néanmoins en dessous des prévisions du DSCE, qui prévoyaient l'enveloppe du MINTP à 12% du budget de l'Etat ; malheureusement, ces ressources continuent de plafonner autour de 8%.

2.1.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013

Le programme 467 du Ministère des Travaux Publics a pour objectif de faire passer la part du linéaire de routes bitumées de 12% en 2012 à 14% en 2015. De façon spécifique, il s'est agi en priorité : (a) d'étendre le réseau routier bitumé par le bitumage du réseau structurant en terre ; (b) de créer des voies rapides à 2x2 voies ; (c) d'améliorer la circulation urbaine par l'aménagement des pénétrantes des grandes villes et la réalisation des contournements ; (d) de désenclaver les zones frontalières ; (e) de relier les unités administratives entre elles et en particulier connecter les deux grandes métropoles, Douala et Yaoundé, à tous les Chefs-lieux de régions ; (f) d'augmenter les réseaux de dessertes des régions ayant une densité routière par habitant en dessous de la moyenne nationale.

Quatre actions majeures ont permis d'envisager les résultats escomptés par ce programme ; il s'agit de : (i) Bitumage du réseau structurant, (ii) Construction des Ouvrages d'art, (iii) Bitumage du réseau non structurant et du réseau rural, (iv) Ouverture des voies de dessertes.

Globalement, le résultat obtenu au 31 décembre 2013 est de 196 km de routes bitumées soit un taux de réalisation de 56%.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	196 km de routes bitumées	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	56,0%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 360 429 185 675	CP 137 403 185 150
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 1 590 681 150	Ecart CP 1 590 681 150
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 63 564 666 996	CP 64 407 493 532
TAUX DE CONSOMMATION	18 %	47 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	La performance technique de ce programme se justifie par les projets dont les travaux ont été réceptionnés au cours de l'année 2013, ainsi que par les projets qui ont commencé et se sont poursuivis au cours de cet exercice. Ainsi, les sections Garoua Boulai-Nandéké et Nandéké-Mbéré sur la RN1, Bamenda-Batibo-Numba et Numba-Bachuo Akagbe sur la RN6 ont été achevées. Dans le même temps se sont poursuivis les travaux sur la RN9 Sangmelima-Djoum-Frontière Congo, sur la Ring road (RN11), Bachuo-Akagbe-Mamfe-Ekok, Nkolessong-Nding, Fouban-Manki, etc. Le projet de construction de l'Autoroute qui est une conception/réalisation, enregistre un taux de	

	réalisation de 90% des études sur les 10 premiers kilomètres. Le second Pont du Wouri a vu ses travaux lancés par le Chef de l'Etat le 14 novembre 2013, tandis que le marché d'aménagement de l'Entrée est de la ville de Douala a été attribué.
PERSPECTIVES 2014	- La poursuite des travaux de l'autoroute ; - Le démarrage des travaux de construction des entrées Est et Ouest de ville de Douala ; - La poursuite des principaux projets structurants notamment les liaisons transafricaines et CEMAC ; - La poursuite des travaux de construction du second pont sur le Wouri et d'autres ouvrages d'art ; - L'élargissement de la supervision des travaux à toutes les infrastructures ; - La réalisation d'un programme d'études techniques des infrastructures.

2.1.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013

Action 01 BITUMAGE DU RESEAU STRUCTURANT									
OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes bitumées du réseau structurant								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes bitumées structurantes				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 99,90%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		3759.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		4360.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		3955						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	230 159 084 525	89 438 084 000	231 826 864 967	91 105 864 442	37 004 519 444	42 833 933 691	16 %	47 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Entrée en vigueur du MINMAP avec pour corollaire l'alourdissement et la complexification des procédures ; - Ressources importantes, mais insuffisantes au regard de l'objectif ambitieux du DSCE de bitumer 350 km de routes par an.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Les travaux de construction de certains axes intégrateurs sous régionaux reliant le Cameroun aux pays voisins ont été achevés à savoir : les sections Garoua Boulai – Nandéké et Nandéké – Mbéré de la route Garoua Boulai – Ngaoundéré (RN1) et, les sections Bamenda – Batibo – Numba et Numba – Bachuo Akagbé (RN6) du corridor Bamenda – Enugu ; - Les études de conception de la première section de l'autoroute Douala – Yaoundé (10 premiers) sont exécutées à 90% ; - Achèvement des études en vue de la construction de la route Batchenga – Ntui – Yoko – Tibati (RN15) ; - La poursuite des travaux sur les chantiers structurant notamment : la construction des Routes Sangmélina – Bikoula et Djoum – Mintom (RN9) sur le corridor Yaoundé – Brazzaville, le tronçon Foumban – Manki (RN6) de la route Foumban - Tibati, les tronçons Nkolessong – Nding (89 km) et Nding – Mbgaba (40 km) de la RN1, le tronçon Ndop – Kumbo (60,5 km) de la Ring Road (RN11), la route Zoétélé – Nkolyop (D35), la section Bachuo Akagbe – Mamfe - Ekok (RN6) du corridor Bamenda – Enugu ; - L'amélioration de la mobilité urbaine avec le démarrage des travaux d'aménagement de la pénétrante Est de la ville de Douala et la 2ème voie d'accès à Bamenda.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Les 196 km de route réalisés en 2013 représentent en fait le linéaire de route dont la construction est achevée en 2013. Il y a lieu de signaler que les ressources du BIP 2013 ont servi non seulement à financer les projets achevés en 2013 mais aussi d'autres projets de construction du réseau structurant dont les travaux sont encore en cours d'exécution mais qui ne peuvent être évalués sur la base de l'indicateur actuel qui est le kilomètre de route construit. La perspective d'évaluer l'action avec un indicateur virtuel doit être examinée. Sinon, cet indicateur pourrait dans certains cas ne pas traduire clairement l'efficacité de la réalisation de l'action.								
Perspectives 2014	La poursuite des travaux de l'autoroute ; le démarrage des travaux de construction des Entrées Est et Ouest de la ville de Douala ; la poursuite des principaux projets structurants notamment les liaisons transafricaines et CEMAC (Corridors Bamenda – Inugu, Yaoundé – Brazzaville, Douala – Ndjamen).								

Action 02 CONSTRUCTION DES OUVRAGES D'ART

OBJECTIF	Eliminer les points de rupture de trafic								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire d'Ouvrages d'Art construits par an				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 70%		
	Unité de mesure		m						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		542.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		321.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		231						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	86 875 000 000	28 726 000 000	86 874 530 000	28 725 530 000	13 537 543 308	13 068 543 308	15,6 %	45,5 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Les ouvrages d'art représentent des points critiques et stratégiques pour le transport des biens et des personnes ; - Les études d'identification réalisées dans les années 1996-2000 ont permis la mise en œuvre de programmes de construction et de réhabilitation des ouvrages d'art, avec la participation des bailleurs de fonds ; - Un inventaire des ouvrages d'art est en cours sur le réseau principal et sera complété par les ouvrages identifiés dans le cadre de l'Inventaire des routes rurales ; - Une base des données des ouvrages d'art est disponible dans le Système d'Informations Géographiques du MINTP ; - Entrée en vigueur du MINMAP avec pour corollaire l'alourdissement et la complexification des procédures. - Achèvement du premier cycle des financements C2D qui avait pour principale composante la construction et/ou la réhabilitation de plus de 200 ouvrages d'art sur l'ensemble du territoire national, pour éliminer les points de rupture du trafic ; - Insuffisance des moyens par rapport aux besoins (plus de 2000 ouvrages d'art connus devraient être construits ou réhabilités).								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Début de la phase des travaux de construction du second pont sur le Wouri marqué par la pose de la première pierre par le Président de la République, son Excellence Paul BIYA. - Réception provisoire des 11 dalots entre Bekoko et Tiko (RN3) dans le cadre du remplacement des buses métalliques par les buses en béton.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Le retard pris par la contractualisation du Pont du Wouri a fortement impacté cette action, compte tenu de l'importance du volume de financement de ce projet en ressources propres et en ressources externes, par rapport au reste des activités de l'action. Cette performance aurait été meilleure n'eût été le retard enregistré dans la contractualisation des marchés qui pour la plupart n'ont pas vu leur marché signé au terme de l'année 2013. Les marchés signés en 2012 ont contribué positivement à la consommation des ressources de cette action.								
Perspectives 2014	Poursuite des travaux de construction du second pont sur le Wouri et d'autres ouvrages d'art. La vitesse de croisière de ce projet fera avancer les indicateurs liés à cette action.								

Action 03 BITUMAGE DU RESEAU NON STRUCTURANT ET DU RESEAU RURAL

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes bitumées du réseau non structurant et rural								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire de routes non structurantes et rurales bitumées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 112,5%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2010						
	Valeur de référence:		1916.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		2045.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		231						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	34 852 650 000	11 852 650 000	34 908 731 823	11 908 731 823	11 934 236 613	7 416 648 902	13,7 %	62,3 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Si le réseau structurant conduit les produits vers les centre de consommation et/ou d'exportation, il est seyant de rappeler que la production nationale, surtout dans le secteur agricole, pastoral et halieutique, a besoin du réseau secondaire, dit non structurant ou rural, pour se raccorder à la dorsale que constitue le réseau principal ; - Le bitumage des routes est la seule alternative crédible pour la compétitivité des coûts de transport compte tenu de la pluviométrie de notre pays ; - Avec les coûts élevés des bétons bitumineux (600 millions/km) et même des enduits superficiels (120 millions/km en moyenne), la recherche de produits innovants et de moindre coût semble la bonne alternative pour ce réseau ; - Entrée en vigueur du MINMAP avec pour corollaire l'alourdissement et la complexification des procédures ; - Cinquantenaire de la réunification.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Bitumage d'environ 40 km de route dans la région du sud –ouest dans le cadre des cérémonies du cinquantenaire de la réunification ; - Poursuite des programmes de bitumage en enduit superficiel des routes à trafic modéré ; - Travaux de bitumage en enduit superficiel de la route Meyomadjom-Bisson dans le département du DJA et LOBO (phase 1) ; - Première tranche conditionnelle du projet pilote de bitumage des routes avec le bitume à froid CARBONCOR sur la route Nkolafamba-Dzeng, dans le cadre de l'expérimentation des produits innovants pour l'aménagement des routes (8,5 km bitumés).								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Le taux de réalisation dans cette action se justifie par le nombre important de marchés passés en procédure de gré à gré pour l'exécution de certains travaux dans le cadre de la préparation de la commémoration du cinquantenaire. Ceci a eu pour conséquence d'accélérer la réalisation desdits projets ; - Le très bon comportement du produit CARBONCOR et son coût, surtout dans la perspective de la création d'une usine au Cameroun, plaide pour une généralisation de cette expérimentation.								
Perspectives 2014	Poursuite du bitumage des routes secondaires ou rurales en enduit superficiel Intensification de l'utilisation des produits innovants dont l'efficacité et la compétitivité sont avérées								

Action 04 OUVERTURE DES VOIES DE DESSERTE

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes de desserte								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes de desserte construite				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 42,36%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		192.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		642.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		272						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	6 951 770 000	5 795 770 000	6 819 058 885	5 663 058 885	1 088 367 631	1 088 367 631	16 %	19,2 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Insuffisance des moyens par rapport aux besoins énormes identifiés ; Entrée en vigueur du MINMAP avec pour corollaire l'alourdissement et la complexification des procédures.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Ouverture de la Route Benakuma-Baorou-Akwaya sur près de 65 km avec la construction d'une trentaine d'ouvrages d'art ; - Ouverture de la route Ngam Landa-Akok Maka ; - Ouverture de la route Mbokamba-Eloumba ;								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Le taux de réalisation financière de cette action se justifie par le fait que l'essentiel des marchés des projets ont été passés en fin d'exercice.								
Perspectives 2014	Le désenclavement des bassins de production agropastoraux va s'intensifier.								

2013

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.2. PROGRAMME 468

MAINTENANCE DU RÉSEAU ROUTIER

Responsable du programme

Mr GODJE

2.2.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	réhabiliter le reseau routier et améliorer l'état du réseau routier	
Indicateur	Intitulé:	Pourcentage du réseau bitumé réhabilité
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	17.0
	Année de référence:	2012
	Valeur Cible	44.0
	Année cible:	2015
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: REHABILITATION DU RESEAU BITUME Action 02: REHABILITATION DU RESEAU PRINCIPAL EN TERRE Action 03: REHABILITATION DES ROUTES RURALES Action 04: REHABILITATION DES OUVRAGES D'ART Action 05: ENTRETIEN DU RESEAU PRIORITAIRE Action 06: ENTRETIEN DU RESEAU NON PRIORITAIRE Action 07: PROTECTION DU PATRIMOINE ET DE L'ENVIRONNEMENT ROUTIER Action 08: ETUDES DE PROGRAMMATION ET SUIVI DE L'ENTRETIEN ROUTIER	
DOTATIONS INITIALES	AE 114 817 341 791	CP 80 859 255 000
RESPONSABLE DU PROGRAMME	Mr GODJE,	

2.2.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

La maintenance du réseau routier constitue une priorité dans la mise en œuvre de la stratégie du BTP. Elle est constituée d'actions de réhabilitation lorsque les ouvrages sont très dégradés et d'actions d'entretien dans le reste des cas.

A la suite de la crise économique des années 90, la première conséquence de l'absence de moyens alloués à l'entretien routier est que le réseau routier s'est retrouvé fortement délabré et nécessite aujourd'hui dans la plupart des cas, une réhabilitation complète et prononcée. Malheureusement, le coût de cette réhabilitation est très élevé par rapport aux ressources disponibles. A titre d'illustration, il faudrait près de 1 500 milliards pour réhabiliter les 3500 km de routes bitumées identifiées comme étant dégradées au stade où elles nécessitent une réhabilitation.

Les opérations d'entretien elles aussi nécessitent d'énormes moyens et sont, comme les opérations de réhabilitation, sous budgétisées.

Le Fonds routier assure pour l'essentiel les ressources allouées à l'entretien du réseau prioritaire (principal et rural).

Un programme Spécial d'Urgence (PSU) a été décidé par le Chef de l'Etat en vue de la réhabilitation de certains axes du réseau routier pour un montant de 100 milliards de F CFA à prélever sur le guichet « entretien » du Fonds Routier.

Par ailleurs, la mise en œuvre de la décentralisation est devenue effective à travers le transfert effectif des premières ressources vers les communes.

La mise en place du ministère des marchés publics, du fait des nouvelles procédures de passation des marchés qui demandaient du temps d'appropriation, a fortement impacté ce programme dont la passation des marchés revêt un caractère capital pour sa réalisation, compte tenu du nombre important de marchés à passer pour l'ensemble des opérations annuelles et triennales sur le réseau bitumé prioritaire ou non et le réseau des routes en terre et rurales, prioritaires ou non.

Sur le plan technique, le programme 648 s'est déployé dans une situation de rareté de matériaux. Ce qui avait pour conséquence d'augmenter la plus-value de transport aux dépens du linéaire total pour la même enveloppe budgétaire.

Dans ce contexte, les activités de ce programme ont essentiellement concerné le PSU, la réhabilitation de la RN1 dans les régions du septentrion avec des financements extérieurs, les études de réhabilitation, l'entretien du réseau prioritaire sur les ressources du Fonds Routier, l'entretien du réseau non prioritaire sur les ressources propres dont certaines conventions avec des sociétés de développement en vue de la réhabilitation de certains axes, ainsi que la réalisation des études préalables aux opérations de maintenance.

2.2.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013

Les taux d'avancement des principales activités de ce programme se présentent comme suit :

- Travaux de réhabilitation de la route Maroua - Kousseri section Dabanga –Kousseri et aménagement de la voie de contournement (29%) ;
- Réhabilitation du tronçon de route Figuil-Magada (100%),
- PSU de l'Aménagement de la route Ngaoundéré-Garoua (42%),
- PSU de réhabilitation de la route Yaoundé-Bafoussam-Bamenda (100%) ;
- PSU de réhabilitation de la route Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa (56%) ;
- Acquisition d'une batterie d'engins de génie civil dans le cadre du projet pilote d'entretien des routes non prioritaires en régie (80%) ;
- Phase II inventaire des routes rurales (100%) ;
- la construction et la réhabilitation des barrières de pluies.

Le taux de réalisation de l'indicateur est de 81,33% et ces différents extrants sont repartis de la manière suivante :

- 4370,99 Km de routes réhabilitées;
- 17 stations de pesages fonctionnels;
- 268 ml d'ouvrage d'art réhabilités.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	Les différents extraits de ce programme sont : - 4370,99 Km de routes réhabilitées - 17 stations de pesages fonctionnels - 268 ml d'ouvrage d'art réhabilités	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	81,3%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 107 007 255 241	CP 73 049 168 450
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 7 810 086 550	Ecart CP 7 810 086 550
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 17 448 051 729	CP 53 396 189 589
TAUX DE CONSOMMATION	16,3 %	54,5 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	- La réalisation des projets du Programme Spécial d'Urgence a permis la mobilisation d'un montant de 35 milliards pour le paiement effectif des travaux de l'exercice 2013 ; - Les programmes annuels 2012 sont réalisés en 2013 ; - Les tranches conditionnelles des triennaux précédents se sont déroulés en 2013 ; - Les marchés d'entretien routier lancés en 2013 n'ont pu aboutir avant la fin de l'exercice.	
PERSPECTIVES 2014	- La poursuite de certains travaux inachevés en 2013 et la réhabilitation d'autres axes routiers ; - La poursuite et la fin des contrats de la première phase du programme spécial d'urgence démarré en 2012 ; - Les besoins de trésorerie pour achever les contrats de la première phase s'élèvent à 32 milliards ce qui amènera le cumul des paiements à 100 milliards ; - Les besoins de financement additionnels, d'un montant estimé à 214 milliards pour poursuivre et achever la réhabilitation des axes routiers concernés par le programme spécial d'urgence. Les premiers 100 milliards ayant servi à traiter certains points critiques ; - L'intensification de la décentralisation de l'entretien et la réhabilitation du réseau non prioritaire ; - La signature des conventions avec des sociétés forestières pour la réhabilitation de certaines routes rurales dans leurs unités de compétence.	

2.2.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013

Action 01 REHABILITATION DU RESEAU BITUME								
OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes bitumées en bon état							
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes bitumées réhabilitées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 71,34%	
	Unité de mesure		km					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		398.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		698.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		498					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	36 518 426 485	15 598 426 000	36 412 676 485	15 492 676 000	3 705 435 747	3 560 385 747	10,17 %	22,98 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- La réhabilitation des routes Yaoundé-Bafoussam-Bamenda, Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa et Ngaoundéré-Garoua s'inscrit dans le cadre du Programme Spécial d'Urgence (PSU) instruit par le Président de la République en début 2012 ; - La signature des contrats est intervenue en août 2012 pour les marchés de contrôle et dans la période allant du mois d'août 2012 au mois d'avril 2013 pour ce qui est de la réhabilitation des routes Yaoundé-Bafoussam-Bamenda, Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa et Ngaoundéré-Garoua ; - Pour les axes du corridor ayant fait l'objet d'attribution de marchés sur financement extérieur, les procédures ont eu un effet d'éviction sur l'entretien courant ; - Les entreprises ont été rapidement mobilisées un mois après l'accord du Premier Ministre pour le lancement du Programme Spécial d'Urgence.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Travaux de renforcement de la route Ngaoundéré-Mbé-Guidjiba-Garoua (RN1) Lots 2 et 3 ; - Travaux de renforcement de la route Maroua-Kousseri : Section Mora-Dabanga (RN1) : Marché attribué ; - Travaux de renforcement de la route Maroua-Kousseri (RN1) : Section Dabanga-Kousseri et la voie de contournement de Kousseri : Marché attribué ; - Réhabilitation des tronçons Yaoundé-Okola-Evodoula et Mva'a-Monatélé-Emana ; - Etudes de réhabilitation de plusieurs axes du réseau principal ; - Réhabilitation des routes Yaoundé-Bafoussam-Bamenda (RN4), Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa (RN2) et Ngaoundéré-Garoua (RN1) (Programme Spécial d'Urgence).							

JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Le faible taux de consommation du financement s'explique par le retard dans la passation des marchés ; - Sur le plan technique, l'action a bénéficié de la réhabilitation de certains tronçons par le Programme Spécial d'Urgence. Les montants alloués ne permettent pas de réhabiliter l'ensemble des axes routiers Yaoundé-Bafoussam-Bamenda (30 milliards FCFA), Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa (15 milliards FCFA) et Ngaoundéré-Garoua (20 milliards FCFA HTVA). Seules les sections les plus dégradées sur ces axes routiers ont fait l'objet d'une réhabilitation en continu. <u>Route Yaoundé-Bafoussam-Bamenda</u> Tronçon Yaoundé-Pont sur la Sanaga à Ebebda, réhabilité en continu sur 69,350 km et 4 km après le pont Aménagement de la chaussée à la traversée du poste de péage de Nkometou 4,100 km de routes réhabilitées en continu à la traversée de Bangangté (Banekane-Carrefour Bangangté) Remplacement des joints de chaussée sur le pont de Banekane Première campagne de traitement des nids de poule et des points accidentogènes sur les sections Ebebda-Bafoussam et Bafoussam-Bamenda. <u>Route Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa</u> Campagne de traitement des nids de poule et des points accidentogènes Réhabilitation en continu sur certains tronçons de routes et réhabilitation de certains ouvrages d'art. <u>Route Ngaoundéré-Garoua</u> Campagne de traitement des nids de poule et des points accidentogènes.
Perspectives 2014	- La poursuite de certains travaux inachevés et la réhabilitation d'autres axes routiers. - La poursuite et la fin des contrats de la première phase du Programme Spécial d'Urgence démarré en 2012. - Le faible taux de consommation du financement s'explique par le retard dans la passation des marchés ; - Sur le plan technique, l'action a bénéficié de la réhabilitation de certains tronçons par le Programme Spécial d'Urgence. Les montants alloués ne permettent pas de réhabiliter l'ensemble des axes routiers Yaoundé-Bafoussam-Bamenda (30 milliards FCFA), Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa (15 milliards FCFA) et Ngaoundéré-Garoua (20 milliards FCFA HTVA). Seules les sections les plus dégradées sur ces axes routiers ont fait l'objet d'une réhabilitation en continu.

Action 02 REHABILITATION DU RESEAU PRINCIPAL EN TERRE

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes en terre du réseau principal en bon état							
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes principales en terre réhabilitées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 38%	
	Unité de mesure		km					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		69.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		546.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		208					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION	Ces travaux ont été effectués dans le cadre du Programme Spécial d'Urgence budgétisé sur les ressources du guichet entretien routier mobilisé lors des exercices précédents. De ce fait, les activités de cette action n'ont pas été prises en compte dans le budget 2013.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Réhabilitation de la route Mandjou-Batouri-Kentzou-Yokadouma (Programme Spécial d'Urgence) ; - Réhabilitation de la route Tibati-Banyo (Programme Spécial d'Urgence) ; - Réhabilitation de la route Kumba – Mundemba (Programme Spécial d'Urgence).							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Les activités de cette action s'inscrivent dans la poursuite du Programme Spécial d'Urgence.							
Perspectives 2014	La poursuite et la fin des contrats de la première phase du Programme Spécial d'Urgence démarrés en 2012.							

Action 03 REHABILITATION DES ROUTES RURALES

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes rurales en bon état								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes rurales en bon état				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 106,2%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		712.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		824.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		875						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	10 073 300 306	10 073 300 000	12 520 475 418	12 520 475 112	4 835 417 014	2 203 418 656	38,6 %	17,6 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Cinquantenaire de la réunification ; - Décentralisation de l'entretien des routes rurales non prioritaires ; - Entrée en vigueur du MINMAP avec pour corollaire l'alourdissement et la complexification des procédures.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Réhabilitation de près de 1500 km de routes rurales et pistes de désenclavement ; - Réhabilitation des routes rurales par l'approche HIMO (Convention avec le BIT) ; - Réhabilitation de près de 90 km de routes dans la cadre des Conventions MINTP /Sociétés de Développement pour la réhabilitation des pistes dans leurs unités ; - Aménagement de la route Mundemba-Isangele-Akwa dans le cadre d'une convention avec le génie militaire ; - Organisation du 15^{ème} séminaire régional des praticiens de la HIMO à Yaoundé.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Plusieurs projets de réhabilitation commencés en 2012 ont été réceptionnés, soit environ 550 km de routes réhabilitées ; - La majorité des projets de réhabilitation de l'exercice 2013 ont été gérés par les services déconcentrés, soit environ 900 km de routes réhabilitées ; - Le séminaire des praticiens de la HIMO a été réalisé avec la présence de plus de 400 participants dont plus de 200 issus de divers pays africains, européens et même asiatiques. Il a débouché sur la déclaration de Yaoundé, en vue d'intensifier les approches à fort coefficient d'emplois dans les infrastructures.								
Perspectives 2014	- Intensifier la décentralisation de l'entretien et la réhabilitation du réseau non prioritaire ; - Signer des conventions avec des sociétés forestières pour la réhabilitation de certaines routes rurales dans leurs unités de compétence ; - Utiliser des produits innovants pour améliorer la qualité de service des routes.								

Action 04 REHABILITATION DES OUVRAGES D'ART

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des ouvrages d'art								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire d'ouvrages d'art réhabilités par an				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 56%		
	Unité de mesure		m						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		257.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		290.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		691						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	17 235 000 000	4 697 000 000	17 160 575 839	4 622 575 839	4 725 351 592	4 485 675 751	27,53 %	97,04 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Les ouvrages d'art représentent des points de rupture potentiels du trafic ; - Les besoins sont très supérieurs à l'offre de financement; - Les PME nationales manquent d'habitude et donc d'expertise dans l'entretien et la réhabilitation des ouvrages d'art ; - La réhabilitation des deux ponts sur la Sanaga s'inscrit dans le cadre du co-financement KFW et le BIP.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	- Inventaire et inspection de 1 816 ouvrages d'arts sur le réseau classé et sur les routes rurales dans les régions du Centre, Est et Sud ; - La réhabilitation des deux ponts sur la Sanaga à EDEA ; - Réception provisoire de la phase 1 de réhabilitation du pont sur la DIBAMBA sur RN3 (Programme Spécial d'Urgence) ; - Travaux de réhabilitation de la phase 1 du pont sur le Nyong sur la route national N°7 section Edéa Kribi (Programme Spécial d'Urgence) achevés.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	- Le cofinancement KFW/BIP avec mobilisation de la contrepartie, a favorisé l'atteinte de l'objectif de l'action ; - Des appels d'offres de réhabilitation et d'entretien des ouvrages ont été infructueux parce que les entreprises ne sont pas familiarisées à cette prestation ; - Les projets de réfection, d'inspection initiale ont connu d'importants retards dans la contractualisation de leurs marchés.								
Perspectives 2014	- Poursuite des travaux de réhabilitation des ouvrages de grandes portées ; - Les projets d'inspection d'entretien et de réhabilitation des ouvrages d'art vont être relancés ; - Les projets d'inspection zéro (inspection détaillée initiale), d'entretien, de réfection et de réhabilitation des ouvrages d'art vont se poursuivre avec un suivi étroit de leur contractualisation ; - L'entretien de certains ouvrages d'art en régie sera envisagé.								

Action 05 ENTRETIEN DU RESEAU PRIORITAIRE

OBJECTIF	Améliorer le niveau de service du réseau prioritaire								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes bitumées entretenues par an				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 35%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		2465.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		2853.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		21 489						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	37 706 000 000	37 705 914 000	33 308 600 000	33 308 514 000	25 996 500 000	25 996 500 000	78,05 %	78,04 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Les mutations dans les procédures de passation des marchés : les seuils de compétences en vigueur ont justifié le transfert des DAO au MINMAP pour passation dans les commissions centrales ; - Aucun nouveau marché d'entretien n'a démarré en 2013 (sur la totalité des DAO transmis au MINMAP une infime partie des marchés ont été attribués en fin d'exercice) ; - Par Décret Présidentiel, des nouvelles commissions avec des seuils de compétences relevés ont été créées auprès du MINTP. À date, aucune de ces commissions n'a été mise en place ; - La procédure en vigueur pour la validation des acomptes est longue avec la multiplicité des intervenants dans la chaîne des paiements ; - La réaffectation des ressources du Fonds Routier dans les comptes du trésor entraine des difficultés de paiements.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Entretien du réseau bitumé : tous les projets de Dossiers d'Appels d'Offres (DAO) ont été préparés et transmis au MINMAP pour suite de la procédure ; - Entretien du réseau prioritaire classé en terre : tous les projets de DAO ont été préparés et transmis au MINMAP pour suite de la procédure ; - Entretien du réseau prioritaire rural : tous les projets de DAO ont été préparés et transmis au MINMAP pour suite de la procédure ; - Entretien des ouvrages d'art du réseau prioritaire : tous les projets de DAO ont été préparés et transmis au MINMAP pour suite de la procédure ; - Poursuite des marchés des anciens programmes.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Les contrats exécutés dans le cadre de ce programme sont pour l'essentiel ceux des marchés signés lors de l'exercice 2012 ou des marchés programmes signés à une date antérieure ;								
Perspectives 2014	- Il est envisagé de passer les marchés pour l'année n à l'année n-1 pour que les travaux puissent démarrer à temps ; - Il est également envisagé d'expérimenter le produit CON-AID dans l'entretien des routes en terre.								

Action 06 ENTRETIEN DU RESEAU NON PRIORITAIRE

OBJECTIF	Améliorer le niveau de service du réseau non prioritaire								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes non prioritaires du réseau classé entretenu par an				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 91%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		186.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		215.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		195,66						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	2 358 850 000	2 358 850 000	2 492 518 416	2 492 518 416	1 090 998 416	83 090 116	43,77 %	3,33 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Insuffisance des ressources par rapport à la demande ; - Mise en œuvre de la décentralisation pour les routes rurales ; - Les ressources sont déconcentrées ou décentralisées par le biais de délégations automatiques ; - Ce réseau ne bénéficiant pas de beaucoup de financement, les linéaires programmés sont fonction des dotations allouées.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Entretien des routes en terre classées non prioritaires ; - Entretien des routes rurales non prioritaires ; - Entretien de près de 240 km de routes rurales menacées de coupure.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Les travaux s'exécutant prioritairement en régie, la principale difficulté tient du fait que les engins de Génie civil ne sont pas toujours disponibles.								
Perspectives 2014	- Accentuer l'exécution des travaux en régie.								

Action 07 PROTECTION DU PATRIMOINE ET DE L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

OBJECTIF	Augmenter la durée de vie des routes								
Indicateur	Intitulé:		Nombre des stations de pesage en bon fontionnement				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 70,83		
	Unité de mesure		nb						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		12.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		24.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		17						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	2 386 765 000	1 886 765 000	2 303 175 095	1 803 175 095	1 368 711 902	1 331 211 900	59,42 %	73,83 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Incivisme des transporteurs ; - Circulation sur les routes en terre par temps de pluie ; - Surdimensionnement des camions citerne.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Réhabilitation des barrières de pluies sur les routes en terre non prioritaire ; - Réfection de la voie de station de pesage de Bekoko ; - Etude complète sur l'automatisation du pesage routier ; - Connexion à la fibre optique et la mise en réseau des stations de pesage.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Cette action a connu un niveau de mise en œuvre satisfaisant grâce au bon suivi de l'administration des projets engagés.								
Perspectives 2014	Poursuivre l'exécution des travaux.								

Action 08 ETUDES DE PROGRAMMATION ET SUIVI DE L'ENTRETIEN ROUTIER

OBJECTIF	Utilisation optimale des ressources								
Indicateur	Intitulé:		Taux d'exécution des programmes d'entretien routier				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 94,2%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		73.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		80.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		75,33						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	8 539 000 000	8 539 000 000	2 809 233 988	2 809 233 988	1 686 355 308	2 176 855 304	60,02 %	77,5 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Réseau routier annoncé à près de 100 000 km à la fin de l'inventaire des routes rurales ; - Impossibilité compte tenu des coûts des travaux, de l'importance du linéaire à entretenir et de la structuration du secteur privé, de couvrir tous les besoins d'entretien par des travaux à l'entreprise ; - Nécessité d'envisager un retour à la régie pour l'entretien du réseau non prioritaire et les interventions d'urgence ; - Décisions d'acquérir progressivement le matériel de génie civil et d'équiper progressivement les services déconcentrés du MINTP ; - Assurer le contrôle des travaux d'entretien du réseau prioritaire ; - Assurer le contrôle des travaux en régie dans le cadre du PSU.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Rééquipement des services déconcentrés du MINTP en engins de génie civil ; - Contrôle des travaux d'entretien routier du réseau prioritaire ; - Contrôle des travaux en régie dans le cadre du Programme Spécial d'Urgence.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Le matériel de génie civil a été acquis ; - Les travaux du PSU se sont déroulés ; - Les prestations de maîtrise d'œuvre des projets d'entretien routier du Fonds Routier en cours d'exécution se sont normalement déroulées.								
Perspectives 2014	- Achèvement de l'inventaire par la collecte des données dans les régions de l'Adamaoua, Extrême Nord et Nord ; - Proposition d'une nouvelle nomenclature routière ; - Mise à jour du référentiel géographique routier du Cameroun avec connaissance du linéaire.								

2013

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.3. PROGRAMME 469

RENFORCEMENT DE L'INGENIERIE DE LA CONSTRUCTION

Responsable du programme

Mr FORGWEI MBENG Alfred

2.3.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	Améliorer la capacité et la qualité de production du secteur de la construction du point de vue de l'ingénierie	
Indicateur	Intitulé:	Pourcentage des bâtiments publics réceptionnés dans les délais
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	55.0
	Année de référence:	2010
	Valeur Cible	75.0
	Année cible:	2015
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: OPTIMISATION DE LA PROTECTION DES MATERIAUX Action 02: MAITRISE D'OEUVRE DES PROJETS DE BATIMENTS Action 03: AUTRES CONSTRUCTIONS D'OUVRAGES	
DOTATIONS INITIALES	AE 1 194 625 530	CP 1 194 625 000
RESPONSABLE DU PROGRAMME	Mr FORGWEI MBENG Alfred,	

2.3.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Sur le plan organisationnel, ce programme a été placé sous la responsabilité de la Direction de la Construction. La mise en œuvre a concerné plusieurs acteurs institutionnels ainsi que les acteurs du secteur privé.

Sur le plan stratégique, la mise en œuvre de ce programme s'est effectuée dans la comparaison entre l'offre et la demande, dans un environnement caractérisé par un manque d'entreprises nationales capables de réaliser des opérations prestations d'envergure dans le secteur.

Quant aux projets à maîtrise d'ouvrage privé, un décalage a été observé entre la nature de la demande qui vise un produit clé en main et l'organisation de l'offre, complètement morcelée. Ainsi, dans le cas d'une demande de construction de logement, le particulier a été bien souvent amené à rechercher et à acheter les matériaux, à recruter les entreprises (et même parfois les tacherons et l'encadrement) et à superviser lui-même le chantier.

2.3.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013

L'objectif du programme 469 était d'améliorer la capacité et la qualité de production du secteur de la construction du point de vue de l'ingénierie, en renforçant notamment la maîtrise d'œuvre de la construction. Il était envisagé, à travers ce programme, que le taux des bâtiments publics en cours de réalisation réceptionnés dans les délais passe de 55% en 2012 à 75% à l'horizon 2015.

Trois actions majeures ont permis d'envisager les résultats escomptés par ce programme ; il s'agit : (i) optimisation de la production des matériaux locaux, (ii) maîtrise d'œuvre des travaux de construction et (iii) construction d'autres ouvrages.

Globalement, le résultat obtenu au 31 décembre 2013 se situe à 43% de bâtiments publics

ayant pu être réceptionné dans les délais, soit un taux de réalisation de 24,84%. Le caractère moyen du résultat se justifie par la diversité des maîtres d'ouvrage externes au MINTP.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	43% des bâtiments ont pu être réceptionnés dans les délais	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	24,84%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 596 433 849	CP 596 433 319
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 598 191 681	Ecart CP 598 191 681
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 573 765 423	CP 563 675 618
TAUX DE CONSOMMATION	96,2 %	94,51 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	Le caractère moyen du résultat se justifie par la diversité des maîtres d'ouvrage externes au MINTP.	
PERSPECTIVES 2014	Ce programme ne se poursuivra pas en 2014 car les différentes actions le composant ont été reformulées et intégrées dans d'autres programmes conformément au nouvel organigramme.	

2.3.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013

Action 01 OPTIMISATION DE LA PROTECTION DES MATERIAUX								
OBJECTIF	Améliorer la connaissance des sites de production des matériaux locaux							
Indicateur	Intitulé:		Nombre des régions ayant fait l'objet d'une cartographie des matériaux locaux				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 92%	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		1.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		4.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		2					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	842 580 530	842 580 000	344 660 430	344 659 900	335 061 500	334 981 500	97,2 %	97,19 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Cette action est mise en œuvre dans le cadre de (1) la vulgarisation de l'utilisation des matériaux locaux en partenariat avec la MIPROMALO relatif à la collaboration avec le MINTP (2) la faible capacité de mobilisation des entreprises (3) l'amélioration de la connaissance des coûts de construction (4) Partenariat avec le LABOGENIE pour la cartographie des matériaux.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Actualisation du fichier central de la construction; - Études des coûts de construction à plan type; - Sensibilisation à l'utilisation des matériaux locaux; - Travaux de cartographie des matériaux locaux dans la région du Nord-Ouest; - Travaux de cartographie des matériaux locaux dans la région de-l'Adamaoua.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- La cartographie des matériaux locaux dans les régions du Nord-Ouest et de l'Adamaoua est disponible - Le partenariat avec les institutions se fait dans le cadre des conventions.							
Perspectives 2014	- Il s'agira d'optimiser l'utilisation des matériaux produits localement dans la construction des édifices publics							

Action 02 MAITRISE D'OEUVRE DES PROJETS DE BATIMENTS

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations								
Indicateur	Intitulé:		Pourcentage des batiments réceptionnés dans les délais				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 30,1%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		55.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		75.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		30,1						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	238 045 000	238 045 000	237 778 419	237 778 419	226 113 367	216 103 562	95,09 %	90,88 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Cette action prend corps dans le suivi de la construction. Le souci étant de garantir les constructions en termes de respect des délais, la qualité d'exécution des travaux et le respect des normes. - Multiplicité et diversité des maîtres d'ouvrage qui impliquent nos services selon leur convenance. - Le Décret du 13 septembre 2013 ...								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Suivi des projets par la Direction de la Construction ; - Suivi des travaux des corps d'État secondaires ; - Suivi des travaux de constructions civiles ; - Suivi des travaux de constructions socio-éducatives ; - Suivi des travaux de constructions des bâtiments des administrations.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Environ 3 000 projets sont suivis par la Direction de la Construction pour le compte de nombreux maîtres d'ouvrage, sur l'ensemble du territoire national.								
Perspectives 2014	- Cette action sera reformulée en "Etudes Techniques des Projets de Bâtiments" et introduite dans le programme 469 : "Réalisation des Etudes Techniques". - Poursuite du renforcement du rôle d'Ingénieur de l'État confié au MINTP								

Action 03 AUTRES CONSTRUCTIONS D'OUVRAGES

OBJECTIF	Améliorer le fonctionnement et augmenter la durée de vie des digues								
Indicateur	Intitulé:		Nombres des digues entretenues par an				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 0%		
	Unité de mesure		nb						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		6.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		35.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		0						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	114 000 000	114 000 000	13 995 000	13 995 000	12 590 556	12 590 556	89,96 %	89,96 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Cette action s'inscrit dans le cadre du programme de modernisation et de renforcement des capacités de l'agriculture								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Projet de construction d'une digue dans la Région du Nord-Ouest non exécuté parce que les études lancées en 2011 sont en cours.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Le taux de consommation financière des ressources de cette action provient du processus mécanique de délégation ponctuelle de crédits vers le service déconcentré								
Perspectives 2014	- Cette action sera reformulée et introduite dans d'autres programmes conformément au nouvel organigramme.								

2013

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.4. PROGRAMME 470

RENFORCEMENT INSTITUTIONNEL DU MINTP

Responsable du programme

Dr Tang Ahanda Barnabé

2.4.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	Optimiser les prestations réalisées	
Indicateur	Intitulé:	Taux de réalisation des programmes opérationnels du MINTP
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	76.0
	Année de référence:	2012
	Valeur Cible	85.0
	Année cible:	2015
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: RENFORCEMENT DU SYSTEME DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION Action 02: AMELIORATION DE LA GESTION DES AFFAIRES PUBLIQUES ET DE LA QUALITE DES TRAVAUX Action 03: DEVELOPPEMENT DE LA CAPACITE ET DE LA COMPETITIVITE DU SECTEUR PRIVE DU BTP Action 04: RENFORCEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET MATERIELLES Action 05: AMELIORATION DES CAPACITES DE COMMUNICATION Action 06: AMELIORATION DES CAPACITES DE PILOTAGE, DE COORDINATION ET DE SUPERVISION DES PROGRAMMES	
DOTATIONS INITIALES	AE 41 368 616 000	CP 34 868 616 000
RESPONSABLE DU PROGRAMME	Dr Tang Ahanda Barnabé,	

2.4.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

En tant que programme transversal, le programme 470 veille à la budgétisation des ressources allouées au Ministère. Il est de ce fait un programme d'appui aux autres programmes en assurant la gestion des ressources humaines et financières à travers une planification stratégique et le suivi des carrières professionnelles. La mise sur pied du budget programme qui met en exergue les outils de planification et de programmation relatif au DCSE, a fortement impacté sur la nouvelle forme de gestion dont s'est doté le Ministère.

2.4.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2013

Ce programme s'intéresse aux questions de gouvernance du secteur, de renforcement de la capacité et de la compétitivité du secteur privé, du renforcement de la planification, de la programmation et de la qualité des travaux, de la valorisation des ressources matérielles et humaines.

C'est en fait le programme support qui se préoccupe de l'identification et la mise en œuvre des réformes qui seraient nécessaires à l'atteinte des résultats escomptés par la mise en œuvre des précédents programmes décrits.

La supervision géotechnique des prestations routières et du contrôle du matériel du génie civil (LABOGENIE), les travaux de construction d'un bâtiment R+2 au sein de la Délégation Régionale des Travaux (DRTP) du Centre, devant abriter les services centraux du MINTP et

l'appui budgétaire aux travaux d'aménagement de l'École Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) sont les projets majeurs de ce programme.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	77%	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	60,82%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 48 186 213 081	CP 41 686 213 081
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 6 817 597 081	Ecart CP 6 817 597 081
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 26 282 984 485	CP 30 244 801 533
TAUX DE CONSOMMATION	54,54 %	72,55 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	L'atteinte des résultats de ce programme a été possible grâce notamment : - à la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) ; - au contrôle des matériels de génie civil (MATGENIE).	
PERSPECTIVES 2014	- La poursuite des travaux de construction de l'immeuble du MINTP - L'appropriation effective de l'application de suivi des contrats et de la programmation; - L'équipement progressif des structures déconcentrées du MINTP en moyen roulant pour le suivi des chantiers ; - L'amélioration du cadre de travail du personnel du MINTP par la construction d'un immeuble.	

2.4.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2013

Action 01 RENFORCEMENT DU SYSTEME DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION								
OBJECTIF	Améliorer le taux de consommation des ressources							
Indicateur	Intitulé:	Taux d'engagement du budget d'investissement public					TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 91,58	
	Unité de mesure	%						
	Année de référence:	2012						
	Valeur de référence:	90.0						
	Année cible:	2015						
	Valeur Cible	95.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):	87						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	3 381 470 000	3 381 470 000	3 198 873 678	3 198 873 678	2 990 703 097	2 935	93,49 %	91,78 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Insuffisance des moyens disponibles par rapport aux besoins du réseau routier ; Mettre en œuvre et évaluer la planification et la programmation routières retenues dans le DSCE ; Nécessité d'améliorer et de renforcer le cadre de planification de programmation et de budgétisation ; Mise en œuvre de la décentralisation, du budget programme et du nouvel organigramme du MINTP ; Difficultés techniques liées au système de réformes budgétaires notamment avec l'application PROBMIS ;							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Elaboration du PAP 2014 - 2018 ; - Elaboration du CDMT 2014 – 2016 ; - Elaboration du PPA 2014 ; - Elaboration du rapport sur l'impact des investissements routiers sur la croissance et l'emploi ; - Etudes de trafic sur le réseau routier : 10 contrats avec 10 BET pour évaluer sur l'ensemble du territoire le nombre et la qualité des véhicules qui circulent par jour sur nos routes ainsi que l'origine et la destination des éléments transportés ; - Elaboration du rapport national sur le trafic routier ; - Inventaire des routes rurales : collecte des données dans les régions du Littoral, du Sud Ouest, du Nord Ouest et de l'Ouest ; - Etudes de mise en œuvre de la décentralisation ; - Renforcement des capacités sur les procédures de passation des marches; - Frais de régulation des marchés publics.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Les campagnes d'études de trafic (4 campagnes se sont déroulées normalement) ; - Le PAP, le CDMT et le PPA sont élaborés avec l'appui des équipes du MINFI et du MINEPAT ; - L'inventaire des routes rurales est réalisé en collaboration avec l'Institut National de la Statistique et les opérations de collecte ont mobilisé en 2013 près de 400 personnes pendant 3 mois, dont la moitié était des personnels du génie civil et le reste relevant de la statistique ou de la cartographie ; - Les frais de régulation des marchés publics ont été relevés de 500 millions pour apurer en partie les arriérés du MINTP ; - Retard accusé dans le démarrage du budget 2013 avec l'application PROBMIS ; - Marché de maîtrise d'œuvre de la construction de 14 postes de péage automatique attribué en décembre 2013 et virement des ressources au Fonds Routier.							
Perspectives 2014	- Mise en place du nouvel organigramme avec prise en main progressive des attributions ; - Confection des outils de collecte d'information pour une meilleure programmation et un meilleur suivi des programmes et projets							

Action 02 AMELIORATION DE LA GESTION DES AFFAIRES PUBLIQUES ET DE LA QUALITE DES TRAVAUX								
OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations							
Indicateur	Intitulé:		Pourcentage des contrats routiers réceptionnés dans les délais				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 81,1	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		55.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		74.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		60					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	2 980 000 000	2 980 000 000	2 999 058 530	2 999 058 530	2 655 598 651	2 655 598 651	88,55 %	88,55 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- La privatisation dans le secteur routier, décidée en 1996, a consacré le retrait de l'Etat de l'exécution des prestations : les entreprises réalisent les travaux et sont contrôlées par des bureaux d'études privés ; - Le matériel et la géotechnique sont les éléments clés des prestations de génie civil ; - Pour se rassurer de la qualité des prestations, l'Etat peut utiliser les institutions sous tutelle que sont MATGENIE et LABOGENIE, afin que ses représentants chargés du suivi et de la surveillance disposent d'éléments techniques d'appréciation des prestations réalisées par les laboratoires, les BET et les entreprises ; - Renforcement du partenariat et des capacités des institutions sous tutelles ;							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Appui à l'audit interne des programmes et projets d'investissement ; - Assistance technique pour la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) ; - Contrôle des matériels de génie civil et appui à la réalisation des planches d'essai (MATGENIE) ; - Achat du matériel géotechnique pour le LABOGENIE ; - Appui à la réhabilitation du MATGENIE ; - Gestion et suivi du pré contentieux.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	- Convention d'assistance technique avec le LABOGENIE : 140 chantiers visités, 348 descentes, 31 routes revêtues, 37 routes en terre, 24 chantiers de bâtiments, 15 ouvrages d'art, 33 routes en réhabilitation. 26 avis techniques, 16 validations de programmes géotechniques, 30 validations des études géotechniques, 5 examens de CCTP et de TDR géotechniques. 70% des entreprises possèdent du matériel d'autocontrôle et du personnel géotechnique qualifié, 95% des missions de contrôle utilisent les services d'un laboratoire agréé, 85% des équipements des laboratoires sont régulièrement étalonnés ; - Convention d'assistance technique avec le MATGENIE : 221 chantiers expertisés, 2223 engins expertisés, 74 entreprises classées selon la qualité de la mobilisation et l'adéquation des matériels mobilisés, en fonction de la typologie des travaux, constitution d'une base de données sur les matériels ; 3 sessions de formation à Kribi, Limbé et Garoua, relatives à l'impact du matériel sur la qualité des travaux. - Agréments décernés aux laboratoires de génie civil exerçant sur le territoire national par une commission inter ministérielle ; - Matériel Géotechnique acquis pour le LABOGENIE.							
Perspectives 2014	Poursuite et consolidation du partenariat avec les institutions sous tutelles (MATGENIE et LABOGENIE) en vue du renforcement du dispositif d'Ingénierie de l'État ; Elargissement de l'approche aux autres infrastructures.							

Action 03 DEVELOPPEMENT DE LA CAPACITE ET DE LA COMPETITIVITE DU SECTEUR PRIVE DU BTP								
OBJECTIF	Accroitre la performance des entreprises et BET du secteur du BTP							
Indicateur	Intitulé:		Ecart entre l'offre et la demande en engins de génie civil				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 92,3	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		-23.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		-39.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		-36%					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	250 000 000	250 000 000	169 950 000	169 950 000	169 950 000	169 950 000	100 %	100 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Le secteur privé (entreprises, BET, laboratoires) joue aujourd'hui un rôle fondamental dans la qualité des prestations ; - L'amélioration de la compétitivité des entreprises du secteur du BTP, conditionnera l'atteinte des objectifs fixés ; - La connaissance du système d'information du secteur et de la sensibilité du secteur privé sur la conjoncture du BTP, non seulement appuie le système de planification et de programmation, mais représente aussi un élément de décision important pour les choix d'investissements ; - Organisation du secteur du BTP en sous-secteurs spécialisés ; - Perspective de catégorisation des entreprises du secteur du BTP.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Renforcement des performances des entreprises et Bureaux d'Études Techniques (BET) du secteur des BTP - Elaboration de l'annuaire statistique du BTP ; - Elaboration de la note de conjoncture du secteur du BTP ; - Elaboration du rapport annuel sur l'offre de matériel de génie civil ; - Actualisation des critères d'évaluation des BET.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- L'annuaire statistiques du BTP est régulièrement produit au MINTP depuis 5 ans (contenu); - La note de conjoncture en est à sa 3ième édition annuelle (contenu) ; - Le paiement des missions de contrôle est subordonné à l'évaluation de leurs performances. Une nouvelle grille a été élaborée dans le but d'améliorer le suivi des prestations des BET par l'administration et par là même, la qualité des travaux.							
Perspectives 2014	- Poursuite du processus d'amélioration de la compétitivité des entreprises ; - Renforcement du dialogue avec le secteur privé ; - Elargissement aux autres acteurs du secteur des infrastructures ; - Amélioration du suivi des entreprises et BET du secteur du BTP.							

Action 04 RENFORCEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET MATERIELLES

OBJECTIF	Améliorer les conditions de travail								
Indicateur	Intitulé:		Taux d'exécution des travaux de construction de l'immeuble du MINTP				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 40%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		0.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		100.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		40						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	28 811 946 000	22 311 946 000	35 160 757 701	28 660 757 701	17 873 750 666	22 913 358 028	50,83 %	76,46 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Réforme de l'ENSTP pour que le métier et la formation de génie civil cadre avec les besoins du MINTP, du gouvernement, ainsi qu'avec les exigences normatives et académiques en la matière ; - Faire du CMTP d'Akonolinga un centre sous régional de référence en matière de formation aux métiers de la HIMO ; - Le MINTP est un véritable cordonnier mal chaussé avec des personnels répartis dans divers bâtiment dans un contexte de surpeuplement ; - Nécessité de construire un immeuble de référence pour le MINTP ; - Mise en place du nouvel organigramme ;								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Appui Budgétaire à l'ENSTP de Yaoundé au titre des projets d'investissements ; - Appui Budgétaire à l'ENSTP de Buea au titre des projets d'investissements ; - Projets d'investissements des Centre des Métiers des Travaux Publics (CMTP) d'Akonolinga et de Buea ; - Marché signé des travaux de construction de l'immeuble du Ministère des Travaux Publics ; - Travaux de construction d'un bâtiment R+2 au sein de la DRTP du Centre pour les services centraux du MINTP réalisés à 80% ; - Equipement des services centraux et extérieurs ; - Acquisition de véhicules pour le suivi des projets ; - Eau, téléphone et électricité ; - Interventions d'urgence routes et ouvrages d'art ; - Prise en charge salariale ; - Régulation marchés publics (700 millions) ; - Impôts et versements assimilés (projets du Fonds Routier).								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Le bâtiment R+2 au sein de la DRTP du Centre pour les services centraux du MINTP a été réalisé et est en cours de finalisation ; Les ressources destinées à la construction de l'immeuble du MINTP ont été réaffectées à d'autres dépenses urgentes du fait de la signature tardive du contrat								
Perspectives 2014	Achèvement du bâtiment R+2 abritant certains services des directions générales ; Financement de la construction de l'immeuble du MINTP dans le cadre des budgets 2014 et suivants Financement la mise à disposition des locaux pour les nouveaux collaborateurs nommés sur la base du nouvel organigramme ; Sécurisation de l'ensemble des locaux des services centraux et déconcentrés du MINTP.								

Action 05 AMELIORATION DES CAPACITES DE COMMUNICATION

OBJECTIF	Mettre à la disposition du grand public les informations sur les actions entreprises au MINTP								
Indicateur	Intitulé:		Nombre d'émissions télévisées réalisées sur les projets routiers structurants				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 90%		
	Unité de mesure		nb						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		7.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		20.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		18						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	574 000 000	574 000 000	360 543 766	360 543 766	335 324 467	330 332 467	93 %	91,62 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Nouvel organigramme avec renforcement des attributions - Souci de mettre à la disposition du public les travaux effectués au sein du MINTP								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Productions audiovisuelles ; - Elaboration de la stratégie de communication du MINTP ; - Elaboration d'un livre sur les travaux publics ; - Publications, communiqués de presse et autres ; - Production trimestrielle du magazine « Génie Civil Magazine ».								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Nécessité de communiquer sur les problématiques clés du ministère ; - Notamment sur l'écart offre/demande, les coûts des prestations, les projets phares, le retour partiel à la régie, l'extension des missions du MINTP, etc. ; - Difficulté de mettre en place les moyens et les techniques de communication.								
Perspectives 2014	Communication par rapport aux nouvelles attributions notamment la réforme dans la maîtrise d'œuvre publique ; Intensification de la communication vers les différents acteurs du BTP et vers le grand public en général ; Optimisation de l'utilisation des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) dans le cadre du travail entre les services centraux et déconcentrés ; Développement de nouvelles techniques d'approche communicationnelle.								

Action 06 AMELIORATION DES CAPACITES DE PILOTAGE,DE COORDINATION ET DE SUPERVISION DES PROGRAMMES									
OBJECTIF	Augmenter le taux d'exécution physique des programmes opérationnels								
Indicateur	Intitulé:		Taux d'exécution physique des programmes opérationnels				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 88,9%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		76.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		90.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		80						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	5 371 200 000	5 371 200 000	6 297 029 406	6 297 029 406	2 257 657 604	2 239 780 143	41,99 %	35,57 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Renforcement du rôle d'Ingénieur de l'État - Coordination et supervision des actions ministérielles.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Mobilisation de la logistique pour le suivi des chantiers : Achat du carburant, des véhicules, de matériels informatiques ; Fonctionnement des cabinets, du Secrétariat Général et des services extérieurs;								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Les activités se sont déroulées normalement, dans un contexte marqué par l'insuffisance des moyens de suivi des projets, notamment dans les services extérieurs.								
Perspectives 2014	- Trouver une solution au financement de la logistique de l'Ingénieur de l'État ; - Prise en main des attributions d'Ingénieur de l'État face aux différentes maîtrises d'ouvrage : renforcement de la coopération avec les bailleurs de fonds en matière de bâtiments et travaux publics, redynamisation de l'implication du MINTP en matière de coopération régionale et sous-régionale afférente aux bâtiments et travaux publics, suivi régulier de la promotion des infrastructures des bâtiments publics et des routes ; - Achèvement de la mise en place de l'organigramme et développement des compétences.								

3. BILAN STRATEGIQUE ET PERSPECTIVES

La mise en œuvre du PPA 2013 du Ministère des Travaux Publics permet de rapprocher les résultats obtenus et l'objectif stratégique visé. Il permet par ailleurs de mieux cadrer à court et moyen terme, les perspectives du département ministériel.

Avec la mise en œuvre du Budget Programme dans sa première année d'implémentation au MINTP, l'évaluation de l'effort à fournir, pour parvenir à une programmation optimale de l'intervention de l'État, sur les infrastructures a été appréhendée. La construction et la maintenance des infrastructures, la réalisation des études et la gouvernance institutionnelle dans le secteur des BTP ont trouvé un cadre d'épanouissement mieux élaboré et structuré. Si le MINTP se positionne progressivement, au travers des résultats obtenus, dans un processus d'exécution positif des programmes, actions et activités réalisés, il existe encore plusieurs aspects de ce cadre budgétaire à mieux comprendre.

3.1. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS OBTENUS AVEC L'OBJECTIF STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE

L'objectif stratégique du MINTP est d'«Assurer la supervision et le contrôle technique de la construction des infrastructures et des bâtiments publics ainsi que l'entretien et la protection du patrimoine routier ». Pour atteindre cet objectif en 2013, le ministère a axé ses priorités sur : (i) le développement du réseau routier ; (ii) l'amélioration de l'état du réseau routier ; (iii) l'optimisation du coût et de la qualité des travaux et (iv) l'optimisation des prestations réalisées. La performance globale du ministère peut ainsi s'apprécier au regard du rendement obtenu sur chacune de ces politiques publiques.

D'un plan général, le Ministère s'est déployé dans un contexte où l'organisation a dû connaître des modifications substantielles. Ainsi le MINTP a vu ses missions élargies à l'ensemble des infrastructures, dans une organisation déployée en milieu d'exercice budgétaire, ce qui n'a pas favorisé la lisibilité stratégique.

Par ailleurs, une meilleure appréhension du budget programme est nécessaire, la diversité des guichets de financement (fonds Routier, CAA, Trésor Public, ressources déconcentrées et mêmes décentralisées) n'ayant pas encore totalement été appréhendée par les outils de gestion du budget programme, ce qui crée par moments une forme de dyslexie entre les résultats présentés et l'exécution budgétaire base engagement.

Développement des infrastructures : le niveau de développement des infrastructures en 2013 par rapport aux prévisions du DSCE a atteint une réalisation de 56,0%. Ce taux révèle une double explication stratégique et opérationnelle.

Au plan stratégique, l'objectif de passer le pourcentage du réseau bitumé structurant de 10 à 12% s'est heurté à une contrainte budgétaire réelle. L'objectif de développement du réseau routier mentionné dans le DSCE partait de l'hypothèse budgétaire que la part du budget alloué au MINTP passerait de 8% de l'enveloppe globale en 2009 à plus de 12% en 2013.

Malheureusement cette enveloppe reste stable autour de 8,1%. La cible fixée par le DSCE ne

peut donc être atteinte.

Au plan opérationnel, ce programme contient beaucoup de grands projets, complexes à manipuler. Ces projets pour la plupart étaient en cours d'instruction et n'ont pas atteint leur vitesse de croisière. Le moindre retard des procédures (indemnisations, non objection des bailleurs de fonds, passation des marchés, etc.) dans une activité a un impact important sur la consommation budgétaire. De plus notre système d'évaluation base engagement a peiné à saisir les ressources externes logées à la CAA ou les ressources logées au Fonds Routier, diminuant ainsi les performances du programme. A contrario, certains projets ont été engagés, et présentent une exécution budgétaire apparemment satisfaisante, alors que ces projets n'ont pas réellement démarré.

Amélioration de l'état des infrastructures : en termes d'amélioration des infrastructures, les résultats obtenus ont été prometteurs. Le niveau de réalisation a atteint l'ordre de 81,33%. Ainsi, près de 4371 Km de routes ont été réhabilitées, 17 stations de pesages rénovées, 268 mètres linéaires d'ouvrages d'art également réhabilités. De façon spécifique, on a atteint un taux d'exécution des programmes d'entretien routier de 73,3%.

Ce taux d'exécution satisfaisant se justifie notamment par les bonnes performances de réalisation du programme spécial de réhabilitation du réseau routier structurant, qui était en vitesse de croisière au cours de cet exercice.

Dans le même ordre d'idées les interventions ponctuelles (aussi bien en délégations automatiques qu'en délégations ponctuelles) sur le réseau routier se sont déroulées avec une bonne efficacité dans l'ensemble.

Cependant, on peut constater en ce qui concerne l'entretien routier notamment, des lourdeurs dans le processus de passation des marchés, accentuées par le non arrimage de la période budgétaire à celle des travaux.

Ainsi, la consommation cache le fait que ce sont les programmes des années précédentes dont les marchés sont en cours (anciens triennaux ou annuel passé tardivement l'exercice précédent) lors de l'année de référence, tandis que les DAO et projets de marchés de l'exercice en cours sont englués dans les procédures.

Optimisation du coût et de la qualité des travaux : En 2013, seulement 43% des bâtiments dont la qualité a été approuvée, ont été réceptionnés dans les délais. Nous nous situons assez loin de l'objectif du programme.

Pourtant ce programme a connu un taux de réalisation budgétaire très performant (94%) qu'il convient d'expliquer.

L'explication tient simplement dans ce que l'indicateur retenu est un indicateur d'effet pour le secteur des BTP et non un indicateur de réalisation. Du coup le résultat envisagé est tributaire de plusieurs autres acteurs et fatalement, d'autres actions. En particulier, l'implication du MINTP par les autres maîtres d'ouvrage dans les projets de construction à toutes les étapes du cycle de projet, laisse grandement à désirer.

Cet objectif s'est fondu dans les nouveaux objectifs poursuivis par le Ministère en 2014, à la

faveur de sa réorganisation.

Optimisation des prestations réalisées : ce programme est positionné en appui aux autres programmes en assurant la gestion des ressources humaines et financières à travers une planification stratégique, la supervision du chapitre budgétaire, le développement du secteur privé, la renforcement des ressources humaines et des conditions de travail, ainsi que le suivi des carrières professionnelles.

Il s'est déroulé de manière globalement harmonieuse, avec un taux d'exécution très performant (95%).

Le résultat technique obtenu est plus faible que la consommation des crédits, car les crédits déconcentrés considérés comme engagés n'ont pas tous été consommés, et certains projets importants qui n'ont pas été réalisés ont vu leurs crédits transférés vers d'autres lignes (comme les ressources allouées à la construction de l'immeuble du MINTP).

3.2. LEÇONS APPRISES

Les grandes leçons apprises après la mise en œuvre du Budget Programme au cours de l'exercice 2013 sont les suivantes :

- Le suivi des ministères sectoriels doit-être permanent. Les ministères en charge de la coordination des budgets programmes doivent continuer d'appuyer les sectoriels en vue d'assurer une prise en main effective et complète ;
- Le Budget Programme est construit de façon permanente. Ainsi, il faut réaménager et affermir le contenu et la présentation des programmes mis en œuvre. La définition des actions et l'affinement des indicateurs doivent être réguliers ;
- L'harmonisation de la formulation des indicateurs doit être régulière. Une nomenclature adéquate des indicateurs renseignés doit être mise sur pied afin d'être unanime sur la réalité évoquée ;
- La mise sur pied d'un cadre cohérent de collecte préalable d'informations, en vue de préparer la rédaction des RAP doit exister.

3.3. PERSPECTIVES 2014

- Que le cadre budgétaire soit compatible avec les objectifs définis dans le DSCE, qui sont repris dans les stratégies sectorielles et dont une budgétisation adéquate est la première condition de mise en œuvre satisfaisante ;
- La mise en œuvre du Régime financier dans le cadre de la possibilité du maître d'ouvrage de réaliser lui-même les virements de crédits pour les cas prévus par la loi, ce qui permettra d'améliorer la consommation budgétaire ;
- Accentuer la coordination opérationnelle des différentes actions entre programmes ;
- Mettre un cadre permanent de collecte des informations relatives à l'élaboration des RAP;

- Sensibiliser le personnel opérationnel en charge de l'exécution de ces programmes ;
- Harmoniser la définition et la compréhension des indicateurs à mesurer.