

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 2015

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 2015	8
2.	ETAT DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES	9
2.1.	PROGRAMME 467: CONSTRUCTION DES ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES	10
2.1.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	11
2.1.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	11
2.1.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015	12
2.1.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015	14
2.2.	PROGRAMME 468: MAINTENANCE DES DES ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES	15
2.2.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	16
2.2.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	16
2.2.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015	17
2.2.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015	19
2.3.	PROGRAMME 469: REALISATION DES ETUDES TECHNIQUES D'INFRASTRUCTURES	29
2.3.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	30
2.3.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	30
2.3.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015	31
2.3.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015	33
2.4.	PROGRAMME 470: GOUVERNANCE ET APPUI INSTITUTIONNEL DU SOUS-SECTEUR TRAVAUX PUBLICS	45

2.4.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	46
2.4.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	46
2.4.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015	46
2.4.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015	48
3.	BILAN STRATEGIQUE ET PERSPECTIVES	55
3.1.	RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS OBTENUS AVEC L'OBJECTIF STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE	56
3.2.	LEÇONS APPRISES	56
3.3.	PERSPECTIVES	56

NOTE EXPLICATIVE

Le 1^{er} janvier 2013, le Cameroun a basculé dans un nouveau mode de gestion budgétaire : la budgétisation par programme. Cette dernière commande l'allocation de crédits budgétaires aux politiques publiques sur la base des programmes assortis d'objectifs et d'indicateurs de performance. Ces programmes sont structurés dans les Projets de Performance des administrations (PPA), rédigés annuellement par les ordonnateurs principaux du budget de l'Etat et annexés à la loi des finances. Après leur mise en œuvre, ils font l'objet d'une évaluation, également annuelle, dans le cadre de l'élaboration des Rapports annuels de performance (RAP), annexés à la loi de règlement.

Les RAP, prévus par l'article 22 alinéa 3 de la loi portant régime financier de l'Etat de 2007, étaient en 2016, rendus à leur troisième année d'élaboration, correspondant à l'évaluation des PPA de l'exercice 2015. A cet effet, il était question pour les départements ministériels et institutions de présenter l'état de réalisation technique et financière de leurs programmes au cours de cette année de référence, mais plus globalement, d'effectuer le bilan de la première période triennale de mise en œuvre du budget en mode programme (2013-2015).

En terme d'appropriation, il convient de relever pour s'en féliciter, la prise en main effective en 2015, de l'activité d'élaboration des rapports annuels de performance par les administrations concernées. Ces dernières, avec une assistance technique très faible, ont renseigné, conformément au format défini, les trois parties du RAP, avec en toile de fond l'objectif de fiabiliser davantage les éléments constitutifs du bilan technique.

Comme cela avait été le cas lors des deux années précédentes, les rapports annuels de performance 2015 sont déclinés ainsi qu'il suit:

- Contexte de mise en œuvre des programmes en 2015;
- Etat de mise en œuvre pour le compte de l'exercice 2015 ;
- Bilan stratégique et perspectives.

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 et ; (ii) de réhabiliter 200 Km de routes revêtues chaque année.

Pour 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

1.4. AUTRES FAITS MAJEURS DE L'ANNÉE 2015

2. ETAT DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES

2015

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.1. PROGRAMME 467

CONSTRUCTION DES ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES

Responsable du programme

M. TCHOUMI Jean Lambert

2.1.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	développer les infrastructures routières	
Indicateur	Intitulé:	% 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 Action 05: CONSTRUCTION DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS Action 06: DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER	
DOTATIONS INITIALES	AE 216 578 502 750	CP 195 510 502 750
RESPONSABLE DU PROGRAMME	M. TCHOUMI Jean Lambert,	

2.1.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Ce programme est mis en œuvre dans un contexte marqué par la volonté politique consistant à : (i) densifier le bitumage du réseau routier et notamment les corridors régionaux, les routes pénétrantes et contournements des grandes villes, les routes nationales et les bassins de production , (ii) créer de nouvelles dessertes en terre notamment dans les zones frontalières, (iii) relier les unités administratives entre elles et, (iv) construire les ouvrages d'art et les autres infrastructures en liaison avec les ministères et autres structures concernées.

Les autres éléments du contexte qui ont eu un impact sur les travaux menés en 2015 sont :

- L'intensification des visites de chantier par le chef de département ministériel,
- Des dotations budgétaires en dessous des besoins réels des projets,
- Des problèmes de libération des emprises,
- Des difficultés de paiements du Trésor public,
- L'existence d'une masse importante d'arriérés sans couverture budgétaire,
- Des cas d'accidents sur certains chantiers,
- Des retards dans la validation du béton bitumineux à module élevé sur certains chantiers.
- Des difficultés liées au déplacement des réseaux.

2.1.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015

Sans être exhaustif, les taux d'avancement des principales activités réalisées se présentent comme suit :

Construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase1) :

Des avancées significatives ont été enregistrées dans la réalisation de ce projet majeur, en dépit des problèmes de libération des emprises. Le taux d'exécution physique se situe à **24% contre 22%** d'exécution financière.

Construction du second Pont sur le Wouri

Le projet a atteint sa vitesse de croisière en 2015 et enregistre des performances physique et financière de **60% et 52 %** respectivement. Le marché complémentaires et le décret d'expropriation étant signés, son exécution se situerait à **90%** en fin 2016.

Travaux d'aménagement de l'entrée Est de la ville de Douala

Les taux d'exécution physique et financier sont respectivement de **93,7% et 84%**. Les travaux dudit projet s'achèvent dans les prochains mois.

Travaux d'aménagement de l'entrée Ouest de la ville de Douala

Avec des performances physique et financière respectives de **36% et 21%** en 2015, la fin du projet est prévue au premier semestre 2017.

Bitumage de la Ring Road, section Ndop – Kumbo

Les travaux dudit projet sont quasiment achevés, soit **49 km** bitumés correspondant à un taux d'exécution de **97%**. Les travaux résiduels du premier contrat ainsi que ceux résultant du marché complémentaire s'achèveraient en 2016.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU		
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	78%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 199 740 567 485	CP 178 672 567 485
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE -2 921 412 067	Ecart CP -2 921 412 067
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 72 404 226 479	CP 143 224 300 000
TAUX DE CONSOMMATION	75,63 %	80,16 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	Le pourcentage du réseau bitumé est en augmentation du fait de: (i) démarrage et de la poursuite des principaux projets structurants notamment les corridors régionaux (transafricains, réseau CEMAC) ;(ii) la construction des pénétrantes Est et Ouest de la ville de Douala et ; (iii) de la construction de certaines routes nationales, etc.	

PERSPECTIVES
2016

Les perspectives à capitaliser pour améliorer la performance graduelle du programme sont :

- La possibilité offerte au maître d'ouvrage de passer des marchés par anticipation. Ceci nécessite que le CDMT débouche sur une loi de programmation.
- Les activités du cadre de concertation en charge des paiements devront permettre des paiements réguliers et par conséquent, une exécution satisfaisante des projets,
- Les questions d'expropriation sont intégrées en phase d'études de maturation des projets dans les nouvelles études en cours au MINTP;
- La mise en œuvre du PLANUT routier devrait contribuer au rattrapage des retards enregistrés dans la réalisation des objectifs de développement assignés au MINTP par le DSCE,

La réalisation de certains travaux en régie,
L'atteinte de la vitesse de croisière des chantiers dont les emprises ont été libérées et les réseaux déplacés ;

- La signature du décret n°2016/0886/PM du 25 avril 2016 fixant le cadre général de la réalisation des projets d'infrastructures en régie devrait améliorer la mise en œuvre des projets.
- La signature du décret n°2016/0886/PM du 25 avril 2016 fixant le cadre général de la réalisation des projets d'infrastructures en régie devrait améliorer la mise en œuvre des projets.

2.1.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015

2015

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.2. PROGRAMME 468

MAINTENANCE DES DES ROUTES ET AUTRES
INFRASTRUCTURES

Responsable du programme

M. AKONO MVONDO Léopold

2.2.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	Améliorer l'état des infrastructures	
Indicateur	Intitulé:	Pourcentage du réseau bitumé réhabilité
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	12.0
	Année de référence:	2012
	Valeur Cible	24.0
	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 Action 09: MAINTENANCE DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS	
DOTATIONS INITIALES	AE 108 196 664 773	CP 106 591 706 683
RESPONSABLE DU PROGRAMME	M. AKONO MVONDO Léopold,	

2.2.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Ce programme s'exécute dans un contexte marqué par une volonté gouvernementale visant notamment (i) la réhabilitation des routes bitumées et en terre du réseau principal ; des routes rurales et des ouvrages d'art; (ii) les travaux d'entretien routier du réseau prioritaire et non prioritaire et ; (iii) la protection du patrimoine et l'environnement routiers.

A côté de cette volonté politique qui sous-tend toutes les actions, nous avons d'autres éléments de l'environnement qui font partie du contexte de mise en œuvre du programme à savoir :

- l'absence d'un tissu de PME locales performantes capables de réaliser les travaux d'envergure ; ce qui implique le monopole de certaines entreprises étrangères.
- le coût élevé des intrants et notamment le bitume, le ciment et les granulats.
- l'insuffisance des ressources humaines, financières et matérielles pour le suivi optimal des contrats avec pour corolaire le non-respect des cahiers de charge par certaines entreprises.
- Les obstacles spécifiques à la bonne exécution des contrats de maintenance du réseau routier sont notamment :
 - la multiplicité des contrats au long court. en effet, plus de 80% de contrats d'entretien routier ne s'exécutent plus dans les délais.
 - le mauvais allotissement des travaux ne permettant pas aux pme peu expérimentées de mieux s'organiser pour l'exécution des travaux.

- le non respect de la saisonnalité des travaux. en effet, l'alignement de l'année budgétaire à l'année civile, a favorisé la signature et la notification des marchés des travaux aux entreprises lorsque la saison n'est plus propice aux travaux.
- la passation des marchés sur la base du principe du moins disant. ceci est à l'origine des malfaçons et de l'enrichissement des coûts des projets (multiplication des avenants).
- l'amateurisme de certaines entreprises ne disposant ni de surface financière ni de capacité technique.
- l'absence d'un cadre réglementaire spécifique aux interventions en régie.
- les difficultés de paiement du fonds routier, qui dispose d'un compte au trésor public et par conséquent, est soumis aux mêmes contraintes de trésorerie comme les autres dépenses de l'état.
- les difficultés de financement des pme a travers le secteur financier formel, ne permettent pas a ces dernières de mener efficacement leurs activités et d'étendre leur parc en engins de génie civil.

2.2.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015

Au 31 décembre 2015, le taux d'engagement des ressources du Guichet Entretien du Fonds Routier (y compris les ressources reportées de 2014) est de **56,1%** correspondant à un montant de **28,43 milliards** sur **50,66 milliards** programmés. Le taux d'exécution physique quant à lui se situe à **21,7%**.

En somme, la mise en œuvre du programme de maintenance du réseau routier a notamment permis d'obtenir les principaux livrables suivants : (i) entretien périodique de **25 km** de routes bitumées sur l'axe Ngaoundéré- Garoua, (ii) **30 km** de routes bitumées entretenues sur l'axe Maroua-Moussourouk et, (iii) **1000 km** de routes bitumées ayant fait l'objet d'entretien courant au niveau national.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	●€ € € 940 κμ	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	78%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 106 303 185 782	CP 104 698 227 692
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 4 189 997 811	Ecart CP 4 189 997 811
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 68 537 317 770	CP 102 922 800 000
TAUX DE CONSOMMATION	75,27 %	98,3 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	- Entretien périodique de 25 km de routes bitumées sur l'axe Ngaoundéré - Garoua - 30 km de routes bitumées entretenues sur l'axe Maroua - Moussourouk - 1000 km de routes bitumées ayant fait l'objet d'entretien courant au niveau national	

PERSPECTIVES
2016

- En 2016, il est prévu :
 - L'entretien courant des routes en terre et bitumées du réseau classé prioritaire pour un montant de **11,787 milliards**, en vue de couvrir une partie du réseau n'ayant pas des contrats en cours ;
 - L'entretien des routes rurales prioritaires pour un montant de **7,188 milliards**, en vue de l'entretien des routes réhabilitées dans le cadre du désenclavement de certains bassins de production ;
 - L'entretien périodique de la route nationale n°3 Yaoundé - Pont Ndoupé – Douala – Limbé, pour un montant de **21,276 milliards**;
- Les réhabilitations des routes :**
- **carrefour Nsimalen – Ébolowa (12 milliards)**; en vue d'achever les travaux entamés dans le cadre du PSU 2012
 - **Ébolowa – Ambam (8,835 milliards)**: pour augmenter la durée de vie de cette section qui reste la seule en enduit superficiel sur cette route nationale n°2, desservant le Gabon et la Guinée Équatoriale;
 - **Yaoundé – Pont Ndoupé – Douala – Limbé – Idénau** pour un montant supplémentaire de **14,581 milliards**.
- En somme **213 contrats** d'entretien routier ont été programmés pour l'exercice 2016, pour un linéaire de **9 026 km**, dont **3 227 km** dédiés au cantonnement.
- Les principaux extrants escomptés dans la mise en œuvre des projets indiqués précédemment se présentent comme suit :
- **200 Km** de nouvelles routes principales bitumées ;
 - **100 Km** de routes rurales bitumées en enduit superficiel ;
 - **30 km** de routes principales et **20 km** de routes rurales réhabilitées ;
- 6500 km** de routes principales en terre prioritaires, **700 km** de routes revêtues et **3 000 km** de routes rurales prioritaires entretenues

2.2.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015

Action 01 REHABILITATION DU RESEAU BITUME								
OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes bitumées en bon état							
Indicateur	Intitulé:	Linéaire de routes bitumées réhabilitées					TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 78,33%	
	Unité de mesure	km						
	Année de référence:	2012						
	Valeur de référence:	398.0						
	Année cible:	2015						
	Valeur Cible	698.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):	940						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	19 853 782 800	19 853 782 800	23 078 944 221	23 078 944 221	23 026 383 000	17 418 246 300	98,07 %	74,19 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- La secte islamique Boko-haram a installé un état de guerre dans la Région de l'Extrême Nord du Cameroun. Ceci a engendré une situation d'insécurité dans la zone du Logone et Chari, avec les déplacements massifs des populations ; - les conséquences de cette insécurité sont entre autres, l'arrêt de nombreux projets de développements comme des travaux de réhabilitation de la route Maroua-Kousseri ; - Décomptes en instance de paiement ; Arrêt des travaux par EDOK ETER pour non paiement des décomptes							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Réhabilitation des routes revêtues dans le Département du Dja et Lobo (Lot 1 et 2) - Travaux de renforcement de la route Ngaoundéré - Mbé -Guidjiba-Garoua (RN1) lot2 et 3 ; - Travaux de réhabilitation de la route Maroua-Kousseri: Section Mora – Dabanga ; Travaux de réhabilitation de la route Maroua-Kousseri: Section Dabanga-Kousseri et contournement Kousseri.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- Nkpwang-Nkolotou'outou-Djom Yekombo-Nkoum-Yetotan-Carrefour Meyomessala-Bidjong (35 Km réhabilitées) ; - Zoétélé-Etoto-Ndele-Nkilzock-vers Nkolbang (4,5 km réhabilités)							
Perspectives 2016	- Achever les travaux de la 1ère phase et programmer la 2e phase. - Réorganisation des interventions en adoption l'approche régie axée sur les résultats avec la signature d'une convention de collaboration entre le MINDEF (Génie Militaire et le MINTP) - Mise en place d'un dispositif sécuritaire spéciale pour assurer la réalisation effective de cette régie							

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 de routes principales en terre réhabilitées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		69.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		546.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		345 km						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	RAS								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	RAS								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	RAS								
Perspectives 2016	RAS								

Action 03 REHABILITATION DES ROUTES RURALES

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes rurales en bon état								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire de routes rurales réhabilitées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 34,3%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		712.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		824.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		4028,5 km						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	24 408 667 367	22 941 298 277	25 626 180 588	24 158 811 498	21 448 485 200	22 574 925 100	80,59 %	85,86 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Transfert de ressources aux Communes pour la réhabilitation des routes rurales ; - Crédits délégués aux Services Déconcentrés du MINTP ; - Conventions de partenariat avec les Sociétés forestières (WIJMA et SEFAC), les sociétés de développement (SODECOTON, SOWEDA et SODECAO) et le Génie Militaire pour la réhabilitation de certaines routes rurales ; - Annulation du projet de réhabilitation de la route Fombo-Loundou-Mbakok et ressources transférées au projet de bitumage des routes à trafic modéré.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	- Réhabilitation de la route Bazou-Tongo-Milombé, Bretelle vers village Nkondjock et Bretelle vers village Nfanda ; - Réhabilitation de la route Babungo-Ibal-Oku ; - Réhabilitation des routes rurales par les Services Déconcentrés du MINTP ; - Réhabilitation des routes rurales par les Communes ; - Réhabilitation des routes rurales par certaines Sociétés de développement, certaines Sociétés forestières et le Génie Militaire dans le cadre des conventions de partenariat.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	- 2880 km de routes rurales réhabilitées par les Communes dans le cadre des ressources transférées, à raison de 08km en moyenne par Commune ; - 780 km de routes rurales réhabilitées par les Services déconcentrés du MINTP dans le cadre des crédits délégués - 70 km de routes rurales réhabilités par les sociétés de développement ; - 204 km de routes rurales réhabilités par les sociétés forestières. - 60 km de routes rurales réhabilités par le Génie Militaire ; - 17,5 km réhabilités sur la route Bazou-Tongo-Milombé, Bretelle vers village Nkondjock et Bretelle vers village Nfanda ; - 17 km réhabilités sur la route Babungo-Ibal-Oku.								
Perspectives 2016	- Suggérer l'augmentation du montant des ressources transférées au Communes ; - Soumettre les nouveaux projets de convention à la Signature du MINTP et procéder au démarrage des travaux au courant de l'année 2016 ; - Poursuivre l'exécution des travaux relatifs aux conventions signées avec la SODECOTON, la CDC, la SOWEDA, SODECAO, PAMOL, SEFAC								

Action 04 REHABILITATION DES OUVRAGES D'ART

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des ouvrages d'art								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire d'Ouvrages d'Art Réhabilités				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 89,65		
	Unité de mesure		m						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		257.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		290.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		260 ml						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	7 678 800 000	7 678 800 000	2 361 990 000	2 361 990 000	7 350 000 000	6 683 836 500	96,93 %	88,13 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Pour la réhabilitation des ouvrages d'art, FINEX : 1 500 000 000. Fonds de la contrepartie : 400 000 000 ; Pour la réhabilitation des bacs : 250 000 000.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Réhabilitation de certains ouvrages d'art du réseau classé (ouvrages d'indice B) : un programme des travaux subdivisé en plusieurs lots sur l'étendue du territoire national a été mis en place. - Inspection zéro de certains ouvrages d'arts, disséminés sur l'ensemble du pays. - Inventaire et inspection sommaire des ouvrages d'arts sur le réseau non prioritaire et sur les routes rurales ; - Réhabilitation du pont sur la Dibamba sur la RN3 et du pont sur le Nyong sur la RN7 (pHase2) ; Programme IV de réhabilitation des ponts en BA ou BP.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Les marchés ont été passés en plusieurs lots comme ci-dessous, pour la réhabilitation de certains ouvrages d'art du réseau classé (ouvrage d'indice B) : Lot 1 : Marché N°379/M/MINMAP/CCPM-AI/2014 du 15 septembre 2014, Entreprise : AE VENTURES, MDC : BEC LA ROUTIERE, Montant des travaux TTC 330 705 521 Lot 2 : Marché N°346/M/MINMAP/CCPM-AI/2014 du 25 aout 2014, Entreprise : AE VENTURES, MDC : Délégué Départemental compétent, Montant des travaux TTC 170 959 976 Lot 3 : Marché N°485/M/MINMAP/CCPM-AI : 2014 du 28 octobre 2014, Entreprise : SIMFO AND SON'S, MDC : Délégué Départemental compétent, Montant des travaux TTC 172 150 088 ; Lot 4 : Marché N°199/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 du 15 juillet 2015, Entreprise : ENTREBATT, MDC : Délégué Départemental compétent, Montant des travaux TTC 356 614 436 ; Lot 5 : Marché N°486/M/MINMAP/CCPM-AI/2014 du 28 octobre 2014, Entreprise : SAITEK GENIE, MDC : Délégué Départemental compétent, Montant des travaux TTC 313 382 902 ; Lot 6 : Marché N°0194/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 du 13 juillet 2015, Entreprise : ENTREBATT, MDC : Délégué Départemental compétent, Montant des travaux TTC 313 382 902 ; Lot 7 : Marché N°032/M/MINTP/CMPM-OAAI/2015 du 26 février 2015, Entreprise : Grpt ERICO :SATEC, MDC : Délégué Départemental compétent, Montant des travaux TTC 300 000 000 ;								
Perspectives 2016	- Suivi de l'exécution effective des travaux des différents marchés passés pour l'inspection ou la réhabilitation des ouvrages d'art ; - Réhabilitation de l'ensemble des bacs.								

Action 05 ENTRETIEN DU RESEAU PRIORITAIRE

OBJECTIF	Améliorer le niveau de service du réseau prioritaire								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire de routes bitumées entretenues				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 37%		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		2465.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		2853.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		1055 km						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	46 574 510 131	46 574 510 131	51 000 000 000	51 000 000 000	51 000 000 000	51 000 000 000	100 %	100 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Poursuite de l'exécution des travaux du programme 2014 ; - Lancement de la procédure de passation des marchés du programme 2016 ; - Prise en compte du produit stabilisant CON AID dans les DAO d'entretien de certaines routes rurales ; - Immensité du réseau des routes rurales prioritaire et des besoins d'entretien ;								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	• entretien périodique de 25 km de routes bitumées sur l'axe Ngaoundéré- Garoua, • 30 km de routes bitumées entretenues sur l'axe Maroua-Moussourtoutk et, • 1000 km de routes bitumées ayant fait l'objet d'entretien courant au niveau national Entretien des routes rurales prioritaires, financé par le Fonds Routier								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	92 km de route rurale prioritaire entretenus dans le Réseau Nord ; 203 km de route rurale prioritaire entretenus dans le Réseau Ouest ; 126 km de route rurale prioritaire entretenus dans le Réseau Sud.								
Perspectives 2016	- Démarrer les travaux d'entretien des routes rurales du programme 2016 avant la fin de l'exercice 2016 ; - Accroître l'utilisation des produits stabilisants dans l'entretien des routes rurales ; - Lancer la procédure de passation des marchés du programme 2017 avant la fin d'année 2016.								

Action 06 ENTRETIEN DU RESEAU NON PRIORITAIRE

OBJECTIF	Améliorer le niveau de service du réseau non prioritaire								
Indicateur	Intitulé:		Linéaire de routes non prioritaires du réseau classé entretenu				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE		
	Unité de mesure		km						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		186.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		215.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		567,7 km						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	3 945 000 000	3 807 411 000	3 364 399 938	3 226 810 938	2 612 248 400	2 787 856 900	70,22 %	69,8 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	- Constitution d'une banque de projets issue des requêtes des services déconcentrés du MINTP, des élites ; - Insuffisance du budget, représentant environ 10% des besoins exprimés.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Entretien de certaines routes rurales par les Services Déconcentrés du MINTP								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	101 km de route rurale non prioritaire entretenus dans le Réseau Nord ; 208 km de route rurale non prioritaire entretenus dans le Réseau Ouest ; 256,7 km de route rurale non prioritaire entretenus dans le Réseau Sud.								
Perspectives 2016	- Introduire l'utilisation des produits innovants - Exécuter les travaux en régie pour pouvoir exécuter plus de linéaire.								

Action 07 PROTECTION DU PATRIMOINE ET DE L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

OBJECTIF	Augmenter la durée de vie des routes								
Indicateur	Intitulé:		Nombre de stations de pesage en état de bon fonctionnement				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 62,5%		
	Unité de mesure		nb						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		12.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		24.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		15						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	907 569 600	907 569 600	468 826 029	468 826 029	368 000 000	368 000 000	100 %	100 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Le triennal 2012-2014 est arrivé à échéance le 31 décembre 2014. Un Avenant exceptionnel a été signé pour la période du 1 ^{er} janvier 2015 au 31 mai 2016. Une autorisation du MINMAP accorde des nouveaux Avenants exceptionnels jusqu'à la signature des nouveaux contrats. Les nouvelles attributions pour le triennal 2017-2019 se trouvent dans la phase de l'analyse financière au MINMAP.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	- Gestion technique et maintenance de 21 stations de pesage routier fixes - Gestion technique et maintenance de 04 stations de pesage routier mobiles - Suivi des travaux de construction et /ou réhabilitation et de gestion des barrières de pluie par la DEPPR - Construction de la station de pesage routier de Ngoulemakong - Construction des deuxièmes blocs techniques dans les stations de pesage routier de Nkankanzock, Nomayos, Mekong, Bagofit, Mandjou, Manwi - Entretien des voies d'accès et de contournement des stations de pesage routier de Nkankanzock, Nomayos, Bagofit, Manwi, Misséléélé, Yonkolé, Njombé - Construction de la nouvelle station de pesage routier de Dibamba - Construction de la nouvelle station de pesage routier sur l'axe Ngaoundéré-Touboro - Construction de la nouvelle station de pesage routier sur l'axe Edéa-Kribi - Equipement de 16 stations de pesage routier en mobilier - Equipement de 21 stations de pesage routier en matériel d'exploitation de la fibre optique - Production des carnets d'ordre de paiement des amendes et des procès-verbaux de constat de surcharges et de délestage des camions - Acquisition de (04) pick-up pour les brigades de contrôles et de suivi de la Cellule de la Protection du Patrimoine Routier - Acquisition de (04) stations de pesage routier mobiles embarquées par des fourgonnettes - Sécurisation Foncière des domaines des stations de pesage routier - Aménagement des plateformes de pesé pour l'utilisation des pèse-essieux mobiles - Etude en vue de la construction des stations de pesage routier								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	- Vingt et une stations de pesage sont actuellement en fonctionnement normal, ainsi que quatre stations de pesage mobiles ; - recette technique de la tranche conditionnelle N°2 prononcée ; mise en œuvre satisfaisant grâce au bon suivi de l'administration des projets engagés								

Perspectives 2016	- Automatisation du pesage routier ; - Mise en réseau des stations de pesage et la vidéosurveillance; - Amélioration de la technologie actuelle des pèse-essieux; - Construction de nouvelles stations de pesage programmées; - lutte contre certains foyers de surcharge; - paiement effectif et régulier des agents des prestataires privés ; - Signature des Avenants et attribution du nouveau triennal 2017-2019 de gestion et de maintenance de 21 st - élaboration de la cartographie des barrières de pluies sur l'ensemble du territoire national ; - validation du prix nouveau et l'achèvement des travaux de construction de la station de pesage de Ngoulema - validation du DAO pour la construction de la nouvelle station de Dibamba ; - finalisation des études et élaboration des DAO pour la construction des stations de pesage de VOYE (axe Ng - commande de 2 000 carnets d'ordre de paiement
-------------------	--

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	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		73.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		80.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	4 425 489 869	4 425 489 869	0	0	0	0	0 %	0 %

Action 09 MAINTENANCE DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS

OBJECTIF	Superviser la maintenance des bâtiments et édifices publics.								
Indicateur	Intitulé:		% des bâtiments et édifices publics réhabilités supervisés				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		0.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		0.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		30%						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	402 845 006	402 845 006	402 845 006	402 845 006	316 042 140	386 894 156	78,45 %	96,07 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Mise à niveau des infrastructures de la Présidence de la République.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Réhabilitation et entretien des Palais et résidences Présidentiels, leurs annexes et des pavillons d'honneur des aéroports.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Travaux réceptionnés (Procès verbaux)								
Perspectives 2016	- Besoins en réhabilitation encore élevés et couverts infiniment en 2015. - De nombreux projets évalués à près de trois (03) milliards repartis dans tout le pays demandent à être financés ; Il est à prévoir également des moyens pour le suivi de ces différents projets								

2015

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.3. PROGRAMME 469

REALISATION DES ETUDES TECHNIQUES D'INFRASTRUCTURES

Responsable du programme

M. ABOUNA ZOA Guy Daniel

2.3.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

OBJECTIF	L'objectif visé est d'améliorer la qualité des études techniques, 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 des infrastructures.	
Indicateur	Intitulé:	% des projets d'études réalisés dans les délais avec moins de 10% d'avenants
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	30.0
	Année de référence:	2012
	Valeur Cible	49.0
	Année cible:	2015
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE AUTOROUTIERES Action 02: ETUDE TECHNIQUES DES OUVRAGES D'ART Action 03: ETUDES TECHNIQUES DES PROJETS DE BATIMENTS Action 04: ETUDES TECHNIQUES DES AUTRES INFRASTRUCTURES Action 05: ETUDE TECHNIQUE ET MAITRISE D'OEUVRE DES ROUTES Action 06: ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE DES INFRASTRUCTURES ENERGETIQUE ET ENVIRONNEMENTALES Action 07: ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE DES INFRATSRUCTURES PORTUAIRES ET FLUVIALES Action 08: ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE DES INFRATSRUCTURES AEROPORTUAIRES Action 09: ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE DES INFRATSRUCTURES FERROVIAIRES	
DOTATIONS INITIALES	AE 9 322 505 187	CP 7 697 505 187
RESPONSABLE DU PROGRAMME	M. ABOUNA ZOA Guy Daniel,	

2.3.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Par Le décret N°2013/334 du 13 septembre 2013 portant organisation du Ministère des Travaux fait de lui l' « Ingénieur de l'Etat », il se voit ainsi doté d'une Direction Générale des Etudes Techniques qui est en charge de la maîtrise d'œuvre des travaux d'infrastructures routières, autoroutières, Énergétiques, ferroviaires, aéroportuaires, fluviales, des bâtiments et édifices publics. L'année 2015 a été marquée par la mise en place des différents responsables des structures de la Direction Générale des Etudes Techniques et la mise en place d'un cadre de concertations interministérielles élargies aux concessionnaires a été initié par le MINTP pour la mise en cohérence des interventions dans le secteur des infrastructures.

Le décret N°2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures, est l'un des fruits de ce cadre de concertation.

2.3.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015

Les principales activités menées en 2015 et ayant impacté l'exécution de ce programme sont :

- la poursuite de la réalisation d'un ensemble d'études techniques routières et d'ouvrage d'art visant environ 3000 km de routes, avec la réalisation de l'inspection détaillée des Ouvrages d'art du réseau classé prioritaire. En ce qui concerne la première phase de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, l'Avant-Projet Détaillé sur 100 km est disponible et le Cahier des Clauses Techniques Particulières (volet des Installations et terrassements) ont été validés; les études d'exécutions du PK 0 au PK 10 sont achevées
- la supervision géotechnique des prestations routières par le LABOGENIE et le contrôle des matériels de génie civil ainsi que l'appui à la réalisation des planches d'essai par le MATGENIE ;
- la mise en cohérence du secteur des infrastructures, avec une nouvelle gouvernance technique autour de l'Ingénieur de l'Etat, objet du décret n°2014/3863 du 21 novembre 2014, portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures ;
- l'élaboration des cahiers de charge en vue de la conduite des négociations techniques des contrats de concession ferroviaire et portuaire du Projet d'exploitation du fer de Mbalam. Ces activités ont été sanctionnées par la signature par le Ministre des Travaux Publics, après habilitation par le Président de la République, des concessions ferroviaire (tronçon Mbalam-Kribi) et portuaire (Terminal Minéralier du Complexe Industriel Portuaire de Kribi) ;
- le lancement des Appels d'Offres pour la réalisation des études de faisabilité des tronçons prioritaires du Plan Directeur Ferroviaire National notamment sur les tronçons Edéa-Kribi (136km) et Douala-Limbé (74 km) ;
- le lancement des Appels d'Offres pour la réalisation des études de faisabilité autoroutières sur trois (03) lots à savoir : Lot1: yaoundé-Douala(pk50 au pk100 et pk196 à Douala avec bretelle Edéa-Kribi), lot2 : Douala-Limbé et Lot3 : Intersection Yaoundé-Douala-Bafoussam.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU		
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	91,03%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 6 171 252 595	CP 4 546 252 595
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE -1 421 877 065	Ecart CP -1 421 877 065
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 4 173 519 535	CP 4 341 800 000
TAUX DE CONSOMMATION	64 %	95,5 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	Les ressources allouées ont permis d'exécuter de manière optimale toutes les actions et activités associées à ce programme.	

PERSPECTIVES 2016	- - Renforcement des capacités à travers l'organisation des séminaires ateliers et inscriptions aux revues scientifiques dans le domaine des Bâtiments et des Edifices Publics, Aéroportuaires, Portuaires et Fluviales Energétiques, Ferroviaires - - Les études en régies soient par billetterie
----------------------	--

2.3.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015

Action 01 ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE AUTOROUTIERES								
OBJECTIF	Mettre en place des prestations de maîtrise d'œuvre des autoroutes							
Indicateur	Intitulé:		% des projets de routes et d'autoroutes ayant des avenants inférieur à 20%				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100%	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2014					
	Valeur de référence:							
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible							
	Réalisation exercice (Résultat technique):		2					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	2 442 340 000	1 042 340 000	1 496 253 576	96 253 576	84 254 000	84 254 000	5,61 %	84,25 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	La phase des études de trafics des tronçons constituant le contournement de la ville de Yaoundé est réalisée grâce à un financement de l'Union Européenne ; Les études de faisabilités et d'APS sont en cours de procédure de passation de marchés, ainsi que l'assistance à maitrise d'ouvrage et le contrôle technique du projet de construction de l'Autoroute Kribi – Lolabé.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Etudes de faisabilité et d'APS en vue de la construction de l'Autoroute Edéa-Kribi ; - Etudes de faisabilité et d'APS en vue de la construction de l'Autoroute Douala-Limbé ; - Etudes techniques de faisabilité et d'APS en vue de la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase 2) ; et la (phase1) a comme livrable en 2015: - 70 % études réalisées sur les 20 premiers kilomètres ; - Déforestage exécuté :20 km ; - Terrassements exécutés : 5,5 km ; - Ouvrages hydrauliques:13/36 ; achevés sur les 20 premiers kilomètres. - Assistance à Maitrise d'ouvrage du projet de construction de l'autoroute Kribi -Lolabé (39 km) ; Contrôle technique du projet de construction de l'Autoroute Kribi –Lolabé.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- la non libération des emprises des autoroutes; - l'insuffisance des financements ; - le long délai de paiement des décomptes ; - le problème de déplacement des réseaux ; des cas d'accidents ou d'insécurité.							
Perspectives 2016	Obtenir les études de faisabilité de la phase 2 de l'autoroute Yaoundé-Douala d'ici septembre 2016 afin de lancer l'AOIR Y relatif et commencer les négociations avec les partenaires en janvier-février 2017 ; En effet, la disponibilité des études de faisabilité permettrait d'envisager avec plus de sérénité les négociations en procédure de partenariat Publics Privés avec les partenaires intéressés.							

Action 02 ETUDE TECHNIQUES DES OUVRAGES D'ART

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations d'études d'ouvrages d'art								
Indicateur	Intitulé:		% des projets d'études routières réalisés dans les délais avec des avenants inférieurs à 10%				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		30.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		40.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		40%						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	2 190 644 000	2 190 644 000	1 846 060 798	1 846 060 798	1 712 900 858	1 856 211 489	89,68 %	91,98 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Etudes en vue de la construction des ouvrages d'art afin de permettre - Amélioration des conditions de circulation dans le réseau routier national - Résolution de la Rupture de trafic par l'effondrement d'un ouvrage Raccordement des deux rives d'un cours d'eau								

ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	- Marché N°000106/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction de deux ponts sur le DJA à Ngalla (90ml) et sur le fleuve NLOBO à Assok (90ml) (Voie d'accès au barrage de Mekin) (Rapports EPOA, APS, APD et DCE produits : études achevées) - Marché N°000173/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction du pont sur la rivière NLOBO, sur la route Ebolowa-Biwong-Boulou-Mvangan (Rapports EPOA, APS APD et des DCE produits : études achevées) - Marché N°000107/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction du pont sur la rivière NLOBO au Pk52+00 sur la route Mekomo-Meyos. (Production des rapports EPOA, APS APD et DCE, études achevées) (Rapports EPOA, APS APD et des DCE produits, études achevées) - Marché N°000106/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction de trois pont sur les rivière MUKEYONG au Pk 18+730, MWANE au Pk 33+ 125, AKWUYA dans le département de la Manyu, région du sud-ouest ((Rapports EPOA, APS APD et des DCE produits, études achevées) - Marché N°000108/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction d'un pont sur le fleuve MAYO THIEL dans la région du Nord (Rapports EPOA, APS APD et des DCE produits, études achevées) - Etude en vue de la construction d'un pont sur la rivière KOM sur la RN17B, tronçon Sangmelima Oven frontière Gabon au PK 136 de Sangmelima (Rapports EPOA, APS APD et des DCE produits, études achevées) - Marché N°000104/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction d'un pont sur la rivière KATSINA ALA sur la route RP26 Esu-Fru Awa dans le département de la Menchum, région du Nord-ouest, longueur 120 m. (rapports EPOA produits) - Marché N°000178/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 pour la réalisation des Etudes de contournement d'Edéa avec la construction d'un pont et ses accès sur la Sanaga au croisement des deux bras mort et vif de ce fleuve, sur l'axe Yaoundé-Douala, (Rapport d'étude préliminaire produit) ; - Marché N°000282/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction d'un second pont et ses accès sur la Dibamba (entre Edéa et Douala), (Rapport d'étude préliminaire produit) - N°000174/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction du second pont et de ses accès sur la Bénoué à Garoua. (Rapport d'étude préliminaire produit) - Marché N°000177/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 pour la réalisation des Etudes de contournement de la ville de Douala, avec la Construction du 3ème pont sur le fleuve Wouri. (Rapport d'étude préliminaire produit) - N°000060/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 pour Etudes en vue de la construction du pont sur le fleuve NCHIAYANG dans l'arrondissement de DEUK, département du Mbam et Inoubou, Région du Centre longueur (environ 125 m)
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	Certains résultats mitigés peuvent se justifier entre autre par les retards dans les paiements des décomptes La Production des rapports EPOA, APS APD et des DCE justifie l'utilisation des ressources

Perspectives 2016	Poursuivre les activités inscrites dans le Budget 2016 notamment : - Marché N°000106/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction deux sur le DJA à Galla et sur le fleuve NLOBO à ASOK (90 ml) voie d'accès au barrage Mekin ; - N°000106/M/MINMAP/CCPM-AI/2013 pour la réalisation des Etudes en vue de la construction trois ponts sur les rivière MUKEYONG au Pk 8+730(24m), Mwané au Pk 33+125 (96 ml) , AKWAYA (72 ml) dans le département de la Manyu, région du sus ouest ; - Etudes en vue de la construction d'un second pont et ses accès sur la Dibamba (entre Edéa et Douala), - Marché N°178/M/MINMAP/CCPM-AI/2015 pour les études en vue de contournement de la ville d'Edéa avec construction d'un pont sur la Sanaga ; - Etudes en vue de la construction du second pont et de ses accès sur la Bénoué à Garoua ; - Etudes de contournement de la ville de Douala, avec la Construction du 3ème pont sur le fleuve Wouri ; - Etudes en vue de la construction du pont sur le fleuve NCHIAYANG dans l'arrondissement de DEUK, département du Mbam et Inoubou, Région du Centre longueur (environ 125 m) ; Autres études et maîtrise d'œuvre en régie des routes et ouvrages d'art.
-------------------	--

Action 03 ETUDES TECHNIQUES DES PROJETS DE BATIMENTS

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations de Bâtiments								
Indicateur	Intitulé:		% des bâtiments publics réceptionnés dans des délais				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 85%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		55.0						
	Année cible:		2014						
	Valeur Cible		75.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		75%						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	496 195 200	496 195 200	277 090 427	277 090 427	170 000 000	170 000 000	100 %	100 %	

Action 04 ETUDES TECHNIQUES DES AUTRES INFRASTRUCTURES

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations des autres infrastructures							
Indicateur	Intitulé:		% des projets des autres infrastructures ayant des avenants inférieur à 20%				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:							
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible							
	Réalisation exercice (Résultat technique):							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	486 477 600	486 477 600	0	0				

Action 05 ETUDE TECHNIQUE ET MAITRISE D'OEUVRE DES ROUTES

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations d'études routières							
Indicateur	Intitulé:		% des projets d'études routières réalisés dans les délais avec des avenants inférieurs à 10%				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		30.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		40.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	2 246 848 387	2 246 848 387	2 101 848 387	2 101 848 387	1 981 365 477	2 169 693 776	79,23 %	86,76 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Le projet de réhabilitation des tronçons de route Buéa-Sassé-Mille Four pénétrante de Kumba-Mutenguené-Muéa (14 km) a été transformé en un marché d'études de construction neuve de la route Buéa-Sasse-Mile Four, ce qui a entraîné un grand retard dans le démarrage effectif des prestations. Le Premier Ministre avait instruit que le projet d'études des tronçons de la route: Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo soit réalisé en 2 x 2 voies, ce qui a induit un réaménagement du marché, dont les prestations vont être arrêtées au niveau APS. Le projet de revue des études de la route Olama- Kribi a pris du retard à son démarrage car certains documents de l'étude initiale n'ont pas été retrouvés et le BET a par conséquent exécuté des prestations supplémentaires pour les restituer. l'étude initiale qui portait sur Kribi-Campo, prévue en 1x2 voies a été modifiée pour tenir compte de l'autoroute Kribi-Lolabé. Elle a été ramenée en une étude de 2x2 voies de Lolabé-Campo. Cette étude est arrêtée en APS, car les surcoûts liés aux prestations géotechniques supplémentaires représentaient plus de 60% du montant du marché de base. L'étude du tronçon de route Ngong Touroua a pris du retard du fait de la signature du contrat du Groupement de BET en 2016, au lieu de 2015 comme prévu dans le plan de passation du marché. L'avenant de régularisation de l'ordre de service de modification de certains tronçons en vue de prendre en compte MBET-Nguelemedouka-Ayos n'est pas encore finalisé, suite au rejet par le MINMAP. Le Maître d'Ouvrage a sollicité la prise en compte de la voie de contournement de la ville de Gashiga dans le rapport d'Etudes Préliminaires. Les négociations avec le BET pour cette nouvelle commande, qui n'ont finalement pas abouties car la proposition du BET était inacceptable, ont fortement ralenti le projet. Le tronçon de route Kokobuma-Mungo Ndor a été intégré parmi les tronçons de route du marché initial, alors que le rapport de premier établissement avait déjà été produit. Aussi, il a fallu que le BET redescende dans des conditions climatiques difficiles (fortes et intenses pluies pendant plusieurs mois).							

ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	1) Etudes technique en vue de la construction de la route: Melong-Banguem-Tombel-Nguti (193 km) : - Marché signé -Rapport de Premier établissement validé 2) Études en vue du bitumage de la route Obout -Endom -Akonolinga et bretelles (163 km) : -Rapport d'Etudes Avant Projet Détaillé validé -DCE validé 3)Études techniques en vue de la construction Garoua-Gashiga-Demsa-Frontière Nigeria (60 km) : -Rapport d'Etudes Préliminaires validé 4) Études Techniques en vue de la construction de certaines routes du réseau national-Lot n°4 (Nding-Mdgaba-Bouam) et Mbet-Nguelemedounka-Ayos : -Rapport d'Etudes Préliminaires validé 5) Études en vue du bitumage des Routes du réseau national, Tronçon: Awaé-Esse-Soa-Nkoteng (136 km) : -Rapport d'Etudes Avant-Projet Détaillé validé -DCE validé 6) Etudes technique en vue de la construction de la route: Ngong – Touroua – frontière Nigéria (71 km) : -Projet de contrat souscrit par le Gpt STUDI/ECTA BTP Sarl 7) Études en vue du bitumage de la route Lolabe-Campo (40 km) -Rapport d'Etudes Avant Projet Sommaire validé 8) Études techniques en vue de la réhabilitation des tronçons de route Buéa-Sassé-Mille Four pénétrante de Kumba-Mutenguené-Muéa (14 km) -Rapport d'Etudes Préliminaires validé 9) Revue des études en vue de la construction de la route Olama -Kribi (204 km) 10) Études techniques en vue du bitumage des routes du réseau national Tronçon: Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo (110 km) ; 11) Rapport d'Etudes Avant-Projet Sommaire validéÉtudes Techniques en vue du bitumage de certaines routes du réseau national-Lot n°8, Tronçon: Ebolowa - Lolodorf-Ofoumbi-Kribi et bretelles (205 km) -Rapport d'Etudes Avant-Projet Détaillé validé -DCE validé 12) Réalisation en régie de l'étude préliminaire en vue du bitumage de la route : de route Akonolinga- (InterN10)-Loum-Mboké-Nanga-Eboko(Inter N1) et bretelle Mboké-Kobdombo (InterD 31) ; 13) Etudes technique en vue de la construction de la route Loum-Yabassi-Bonepoupa (193 km) : -Rapport APS validé
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	- la faible mobilisation annuelle des ressources a conduit certains projets prévus pour 15 mois à être réalisé. Des choix de financement de certains projets prioritaires en régie (Yaoundé – Babadjou) ont été fait au détriment de celui relatif à Ngoulentangane-MenguemeSy -Nkozé - Mboké - Kobdombo (120 km) qui n'a pas pu avancer normalement.
Perspectives 2016	

Action 06 ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE DES INFRASTRUCTURES ENERGETIQUE ET ENVIRONNEMENTALES								
OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations des autres infrastructures							
Indicateur	Intitulé:	% des projets des autres infrastructures réceptionnés avec des avenants inférieur à 10%					TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 67%	
	Unité de mesure	%						
	Année de référence:	2012						
	Valeur de référence:	30.0						
	Année cible:	2015						
	Valeur Cible	40.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):	27						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	240 000 000	240 000 000	150 000 000	150 000 000	150 000 000	150 000 000	100 %	100 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Nécessité d'améliorer le dispositif des infrastructures de transport et de distribution d'énergie, prédominé par l'utilisation des poteaux en bois.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Etudes techniques et maitrise d'œuvre des infrastructures énergétiques et environnementales							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	La ressource allouée à ce projet était insuffisante pour le mener à terme. Elle a toutefois permis de mener une étude sur la pérennisation des poteaux en bois utilisés dans les réseaux de distribution de l'énergie électrique et du téléphone filaire.							
Perspectives 2016	Les recommandations et les directives pour une utilisation optimale des supports en bois dans le transport et la distribution de l'énergie électrique et du téléphone filaire doivent être formulées en 2016.							

Action 07**ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET FLUVIALES**

OBJECTIF	Assurer la qualité et la fonctionnalité des installations portuaires et fluviales							
Indicateur	Intitulé:		Nombre d'études techniques des infrastructures portuaires réalisées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 33	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		2.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		1					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	200 000 000	200 000 000	74 999 407	74 999 407	74 999 407	74 999 407	100 %	100 %

Action 08**ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE DES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES**

OBJECTIF	Arrimer les aéroports aux normes internationales							
Indicateur	Intitulé:		Nombre d'études d'infrastructures aéroportuaires réalisées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 20%	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		4.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		1					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	210 000 000	210 000 000	0	0	0	0	0 %	

Action 09 ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'OEUVRE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES								
OBJECTIF	Assurer la qualité des études et des travaux du sous-secteur ferroviaire							
Indicateur	Intitulé:		Nombre d'études techniques réalisées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 0%	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		5.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		0					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	810 000 000	585 000 000	225 000 000	0	0	0		
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Les projets exécutés dans cet action sont des projets classés prioritaires dans le Plan Directeur Ferroviaire National qui sont sensés s'exécuter ; ses projets doivent être réalisés afin de rendre fonctionnel les ports en cours d'étude ou de construction.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Aucunes activités programmées en 2015 n'ont été réalisées dû à la lenteur dans la procédure de passation des marchés au MINMAP.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	PAS DE RESSOURCES ALLOUEES							
Perspectives 2016	- Etude de faisabilité du tronçon de chemin de fer Douala-Limbé (environ 74 km) ; - Etude de faisabilité du tronçon de chemin de fer Douala-Ngaoundéré ; - Etude de faisabilité du tronçon de chemin de fer Edéa-Kribi (environ 136 km) ; Etude de faisabilité du tronçon de chemin de fer Ngaoundéré-Kousseri (environ 700 km).							

2015

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.4. PROGRAMME 470

GOUVERNANCE ET APPUI INSTITUTIONNEL DU SOUS-SECTEUR
TRAVAUX PUBLICS

Responsable du programme

M. NONO Henry

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:	2013
	Valeur Cible	90.0
	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 25 885 285 380	CP 25 885 285 380
RESPONSABLE DU PROGRAMME	M. NONO Henry,	

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.

2.4.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2015

Les activités phares qui ont été menées au cours de l'exercice 2015 sont :

- rééquipement des services déconcentrés du MINTP en engins de génie-civil pour la réalisation en régie de l'entretien des routes rurales non éligibles au Fonds Routier ;
- réalisation de la tranche ferme de la maîtrise d'œuvre complète du projet de construction des postes de péage automatique sur certaines routes nationales. Le Bureau d'Etudes Techniques chargé de la maîtrise d'œuvre complète du projet a livré l'Avant-Projet Détaillé (APD) et le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) nécessaires pour le lancement de l'Appel d'Offres. Ceci étant, les travaux de construction des premières stations de péage automatique sont envisagés en 2016. renforcement du système de planification et de programmation ;
- assistance technique pour la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) et l'élaboration de études géo techniquement dépendante ;

- renforcement des ressources humaines et matérielles ;
- Etudes d'optimisations, Maîtrise d'œuvre, Etudes defaisabilité et Assistance à Maîtrise d'Ouvrage liés auxAutoroutes Kribi - Lolabé, Edéa-Kribi, Douala - Limbé,Yaoundé - Douala (phase 2), bretelle autoroutièreBafoussam ;
- contrôle des matériels de génie civil et appui à laréalisation des planches d'essai (MATGENIE) ;

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU		
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	94%	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 47 767 952 228	CP 47 767 952 228
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE -889 056 440	Ecart CP -889 056 440
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 6 949 391 383	CP 47 487 200 000
TAUX DE CONSOMMATION	90,34 %	99,41 %

2.4.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2015

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				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 93,68%	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		85.0					
	Année cible:		2014					
	Valeur Cible		95.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		89%					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	2 529 493 380	2 529 493 380	1 526 765 395	1 526 765 395	940 988 400	940 988 397	99,97 %	99,97 %

Action 02**AMELIORATION DE LA GESTION DES AFFAIRES PUBLIQUES ET DE LA QUALITE DES TRAVAUX**

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations							
Indicateur	Intitulé:		% des contrats routiers réceptionnés dans les délais				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		55.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		74.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	3 596 979 200	3 596 979 200	2 939 824 648	2 939 824 648	2 832 242 063	2 840 584 298	94,17 %	94,45 %

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 offre et demande en engins de génie civil				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 47,37%	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		-23.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		-19.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		-21					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	1 046 912 000	1 046 912 000	82 300 000	82 300 000	82 300 000	82 300 000	89,61 %	100 %

Action 04 RENFORCEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET MATERIELLES

OBJECTIF	Améliorer les conditions de travail								
Indicateur	Intitulé:		Nombre de cadres formés pour l'exécution et/ou le suivi des études et des travaux des autres infrastructures				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 51%		
	Unité de mesure		nb						
	Année de référence:		2012						
	Valeur de référence:		0.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		50.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		50,97%						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	9 148 708 800	9 148 708 800	37 849 238 494	37 849 238 494	1 543 831 855	1 544 336 681	75 %	61,7 %	

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 0	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2012					
	Valeur de référence:		7.0					
	Année cible:		2015					
	Valeur Cible		20.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		0					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	671 165 600	671 165 600	651 464 367	651 464 367	375 102 140	375 102 140	98,8 %	98,8 %

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 opérationnel				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 96%		
	Unité de mesure		%						
	Année de référence:		2014						
	Valeur de référence:		76.0						
	Année cible:		2015						
	Valeur Cible		90.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		76,8%						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	8 892 026 400	8 892 026 400	4 718 359 324	4 718 359 324	1 174 926 925	1 174 926 921	100 %	99,98 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	La mise en œuvre de cette action a été marquée par le changement à la tête du Département ministériel à la faveur du décret N°2015/434 du 02 octobre 2015 portant réaménagement du Gouvernement. Le nouveau Chef de ce Département a impulsé une dynamique d'ensemble dans la gouvernance et la gestion des projets à travers l'institution du tableau de bord des projets, le renseignement systématique du journal de chantier, l'actualisation et la vulgarisation d'un manuel de procédures et de directives pour une meilleure mise en œuvre de l'entretien routier. Ces instruments, sont de véritables outils de suivi des projets. Il a su implémenter des valeurs chères aux équipes de travail efficaces et efficientes, à savoir : la veille proactive, l'échange permanent entre les services et la rigueur dans l'accomplissement des responsabilités assignées. Un accent particulier a été mis sur une grande cohérence des activités entre les services centraux et déconcentrés au travers de la tenue régulière des réunions de cabinet par vidéoconférence. Faut-il le rappeler que l'année 2015 a été fortement marquée par la résilience face à l'agression de la secte terroriste dans la partie septentrionale de notre pays, tout état de chose qui a conduit à la mise en œuvre difficile des activités liées à la difficile mobilisation des ressources.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	- Elaboration et suivi de la mise en œuvre de la feuille de route ministérielle ; - Visites des chantiers de réalisation des infrastructures routières ; - Organisation des vidéoconférences : Lancement de la campagne d'entretien routier 2016 ; appropriation du cadre général de la réalisation des projets d'infrastructures en régie ; - Tenue des réunions de coordination mensuelles ; - Tenue des réunions de cabinet hebdomadaires ; Tenue dus séminaires interrégionaux pour l'appropriation de la maitrise d'œuvre technique de l'Etat.								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Au terme de l'année 2015, les activités ci-après ont été conduites avec des résultats conséquents : - Amélioration de la capacité de pilotage : Organisation des réunions de cabinet tous les lundis de la semaine, des vidéoconférences avec les services déconcentrés ; organisation du séminaire pour la gestion du personnel dans l'application SIGIPES2; - Coordination et de supervision des programmes en régie : Mise à jour de l'application STRATEGIC ; élaboration de l'annuaire statistiques des entreprises et des Bureaux d'Etudes Techniques. - Suivi des travaux par le Ministère des Travaux Publics : - visite de travail dans le Département du Dja et Lobo, Région du Sud, le 26 novembre 2015, relative à l'évaluation des mesures préparatoires au lancement des travaux de construction de la route Mengong-Sangmélina ; visite des chantiers de cantonnement routier dans les Régions du Centre et du Littoral, par le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Travaux Publics, chargé des routes, le mardi 22 décembre 2015 ;								

Perspectives 2016	Au terme de l'année 2015, les activités ci-après ont été conduites avec des résultats conséquents : - Amélioration de la capacité de pilotage : Organisation des réunions de cabinet tous les lundis de la semaine, des vidéoconférences avec les services déconcentrés ; organisation du séminaire pour la gestion du personnel dans l'application SIGIPES2; - Coordination et de supervision des programmes en régie : Mise à jour de l'application STRATEGIC ; élaboration de l'annuaire statistiques des entreprises et des Bureaux d'Etudes Techniques. - Suivi des travaux par le Ministère des Travaux Publics : - visite de travail dans le Département du Dja et Lobo, Région du Sud, le 26 novembre 2015, relative à l'évaluation des mesures préparatoires au lancement des travaux de construction de la route Mengong-Sangmélina ; visite des chantiers de cantonnage routier dans les Régions du Centre et du Littoral, par le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Travaux Publics, chargé des routes, le mardi 22 décembre 2015 ;
-------------------	--

3. BILAN STRATEGIQUE ET PERSPECTIVES

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

Le DSCE a fixé deux objectifs majeurs au Ministère des Travaux Publics à savoir : (i) densifier le réseau routier bitumé (350km/an) et, (ii) réhabiliter le réseau et notamment bitumé(250 km/an) afin d'améliorer sa proportion en bon état de surface. Ces deux objectifs sont respectivement portés par les programmes 1 et 2 du Ministère des Travaux Publics.

Les travaux du RAP 2015 montrent que **92,1%** de l'objectif des constructions neuves (programme 1) est réalisé contre **68,2%** pour celui de la réhabilitation des routes bitumées (programme 2). Quant aux taux d'engagement de crédits, ils sont respectivement de **91,6%** et **82,8%** pour les programmes 1 et 2. Les principales explications de cette sous performance sont notamment consécutives aux.

- dotations budgétaires insuffisantes par rapport aux besoins
- problèmes de libération des emprises
- problèmes de trésorerie au niveau des finances publiques
- longs délais de passation des marchés

3.2. LEÇONS APPRISSES

Les principales leçons apprises sont :

- les problèmes d'expropriation sont mieux adressés en phase d'études des projets,
- la régie est nécessaire pour les travaux d'urgence
- les projets sont mis en œuvre de manière optimale lorsque la trésorerie est à vue, sur la base des plans de décaissement des entreprises
- les contrats de partenariat sont une des solutions à la contrainte budgétaire

3.3. PERSPECTIVES 2016

Les perspectives 2016 sont les suivantes :

Travaux neufs :

- La possibilité offerte au maître d'ouvrage de passer des marchés par anticipation
- Les activités du cadre de concertation en charge des paiements devront permettre des paiements réguliers et par conséquent, une exécution satisfaisante des projets,
- Les questions d'expropriation sont intégrées en phase d'études de maturation des projets dans les nouvelles études en cours au MINTP;
- L'atteinte de la vitesse de croisière des chantiers dont les emprises ont été libérées et les réseaux déplacés ;
- La signature du décret n°2016/0886/PM du 25 avril 2016 fixant le cadre général de la réalisation des projets d'infrastructures en régie devrait améliorer la mise en œuvre des projets,
- La mise en œuvre du PLANUT routier devrait contribuer au rattrapage des retards enregistrés dans la réalisation des objectifs du DSCE assignés au MINTP.

En somme, il est envisagé de construire en 2016 :

- **200** Km de nouvelles routes principales ;
- **100** Km de routes rurales en enduit superficiel

Pour ce qui est des travaux de maintenance, les perspectives 2016 sont :**Entretien**

- L'entretien courant des routes en terre et bitumées du réseau classé prioritaire
- L'entretien des routes rurales prioritaires en vue de l'entretien des routes réhabilitées dans le cadre du désenclavement de certains bassins de production ;

Réhabilitations

- **carrefour Nsimalen – Ébolowa**; en vue d'achever les travaux entamés dans le cadre du PSU 2012
- **Ébolowa – Ambam** : pour augmenter la durée de vie de cette section qui reste la seule en enduit superficiel sur cette route nationale N°2, desservant le Gabon et la Guinée Équatoriale;
- **Yaoundé – Pont Ndoupè – Douala – Limbé – Idénau**

Globalement, la maintenance du réseau routier devra permettre de réaliser:

- **30** km de routes principales et **20** km de routes rurales réhabilitées ;
- **6500** km de routes principales en terre prioritaires, **700** km de routes revêtues et **3000** km de routes rurales prioritaires entretenues.

Yaoundé et la programmation des phases suivantes ; (ii) la construction de l'autoroute Kribi - Edéa dont la première phase porte sur le tronçon Lolabé - ville de Kribi ; (iii) la construction des deuxième et troisième ponts sur le Wouri, d'un pont et ses accès sur le Mayo Soulabé à Banyo et de 55 ponts métalliques ; (iv) la construction des entrées Est et Ouest de la ville de Douala ; (v) le démarrage de la construction des routes Ebolowa - Akom2 - Kribi, Olama - Kribi, Mbama - Messamena, Obout - Endom - Akonolinga, des accès aux stades en construction ainsi que le suivi et le contrôle des travaux de construction de 10 stades et de réhabilitation de 05 autres pour les CAN 2016 et 2019 ; (vi) le désenclavement des bassins de production de la région de l'Ouest ; (vii) le bitumage des routes Nkolessong - Nding et Nding - Mgaba - Bouam, Sangmélina - Bikoula, Bikoula - Djoum et Djoum - Mintom - Frontière du Congo ; (viii) la poursuite du bitumage en enduit superficiel des routes à trafic modéré ; (ix) les réhabilitation porteront notamment sur les tronçons de routes Mora - Dabanga et Dabanga - Kousseri, Yaoundé - Douala (RN3) et Yaoundé - Bafoussam - Bamenda (RN4) ainsi que les routes rurales des zones agropastorales et frontalières et ; (x) la promotion de l'utilisation des produits stabilisants pour l'entretien des routes en terre. Une stratégie visant l'insertion de ces produits dans tous les DAO à partir du prochain exercice est en cours de mise en œuvre. Il s'agira également d'intensifier le désenclavement des bassins de production à travers un programme de bitumage des routes secondaires en régie. A cet effet, il est envisagé l'acquisition des concasseurs mobiles au cours de l'exercice 2016 et la réalisation d'un programme pilote.

Les opérations de protection du patrimoine routier vont continuer à travers notamment :

(i) la densification du contrôle systématique des charges à l'essieu sur les routes revêtues en même temps que la réhabilitation et la gestion des barrières de pluies sur les routes en terre, (ii) le renforcement de la gouvernance des opérations de contrôle de charge et, (iii) la mise en place d'un corps des gardes barrières de pluie assermentés.

En ce qui concerne les études techniques d'infrastructures, le MINTP mettra un accent particulier sur les actions visant l'amélioration de la qualité des travaux et la réduction des coûts dans le domaine routier et celui des autres infrastructures à travers la réalisation d'une bonne partie des études en régie. Les activités phares de ce programme consisteront en (i) la réalisation/actualisation des études de faisabilité ferroviaire des tronçons Kribi - Edéa, Douala - Limbe, Douala - Ngaoundéré, Ngaoundéré – Kousséri ; (ii) la supervision des études et travaux d'infrastructures des autres maîtres d'ouvrages et (iii) la finalisation des études de faisabilité des projets retenus en tranches ferme et conditionnelle par le PLANUT.

Les mesures de renforcement institutionnel desquelles dépendent l'efficacité des actions du Ministère des Travaux Publics et la durabilité des résultats escomptés seront également poursuivies. Dans ce registre, il s'agira notamment : (i) de la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) et du contrôle des matériels de génie civil (MATGENIE) et (ii) la construction de l'immeuble siège du MINTP, etc.

Concernant le cas spécifique du PLANUT, il convient de rappeler qu'au terme des concertations organisées à cet effet, les itinéraires à bitumer ont été arrêtés par la très haute hiérarchie.

La première phase qui va immédiatement démarrer correspond à la tranche ferme pour un coût global prévisionnel des travaux estimé à FCFA 331 474 000 000 (trois cent trente un milliards quatre cent soixante-quatorze millions).

Le linéaire total des routes à bitumer pendant la tranche ferme est de 682 km. Ce qui permettra de rattraper le retard enregistré ces dernières années dans l'atteinte des objectifs fixés au MINTP par le DSCE.