

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
PAIX - TRAVAIL - PATRIE



RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE 2020

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	8
1.4.	AUTRES FAITS MAJEURS DE L'ANNÉE 2020	9
2.	ETAT DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES	10
2.1.	PROGRAMME 467: CONSTRUCTION DES ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES	11
2.1.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	12
2.1.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	13
2.1.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020	13
2.1.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020	16
2.2.	PROGRAMME 468: REHABILITATION, MAINTENANCE ET ENTRETIEN DES DES ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES	32
2.2.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	33
2.2.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	34
2.2.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020	34
2.2.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020	36
2.3.	PROGRAMME 469: REALISATION DES ETUDES TECHNIQUES D'INFRASTRUCTURES	47
2.3.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	48
2.3.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	49
2.3.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020	49
2.3.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020	51
2.4.	PROGRAMME 470: GOUVERNANCE ET APPUI INSTITUTIONNEL DES TRAVAUX PUBLICS	66

2.4.1.	PRÉSENTATION DU PROGRAMME	67
2.4.2.	CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME	67
2.4.3.	PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020	68
2.4.4.	PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020	70
3.	BILAN STRATEGIQUE ET PERSPECTIVES	77
3.1.	RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS OBTENUS AVEC L'OBJECTIF STRATÉGIQUE DU MINISTÈRE	78
3.2.	LEÇONS APPRISES	78
3.3.	PERSPECTIVES	78

NOTE EXPLICATIVE

La Loi N°2018/012 du 11 juillet 2018 portant Régime Financier de l'État et des autres entités publiques a mis en place un nouveau cadre de gestion budgétaire, comptable et financier dans les administrations publiques. Ce nouveau cadre prescrit les modalités de collecte et de contrôle des impôts et taxes sur la dépense publique pour ce qui est des procédures ordinaires et exceptionnelles d'exécution de la dépense, les obligations de régisseurs et des billeteurs des fonds publics. Il s'agit d'une véritable constitution financière qui vient remplacer l'Ordonnance de 1962 qui était devenue inadaptée au regard des défis auxquels notre pays fait face.

Le décret N°2019/281 du 31 mai 2019 fixant le calendrier budgétaire de l'Etat nous rappelle que le processus d'élaboration du projet de loi de finances s'articule autour de quatre (04) principales phases : (i) préparatoire, (ii) cadrage macroéconomique et budgétaire, (iii) préparation détaillée du budget, (iv) finalisation et approbation. Dans sa phase préparatoire, il est question de faire l'état de lieux sur les réalisations antérieures et les projections en vue de l'élaboration du projet de loi de finances. La revue de la performance est sanctionnée par l'élaboration d'un Rapport Annuel de Performance (RAP), lequel doit être transmis aux Ministères en charge des finances et des investissements.

L'élaboration du RAP constitue ainsi une grande avancée dans le déploiement des principes énormes édictés dans le Nouveau Régime Financier de l'État. Il permet de rendre compte des résultats obtenus par les administrations et de l'utilisation des ressources ainsi affectées à leurs programmes. Il favorise également les retours d'expérience et la mutualisation des enseignements découlant des exercices précédents.

Au terme d'une année de mise en œuvre des quatre (04) programmes du Ministère des Travaux Publics, le présent RAP rend compte par programme/action du niveau de réalisation des activités programmées à travers les quatre (04) principaux points à savoir :

- le contexte de mise en œuvre des programmes/actions ;
- l'état de mise en œuvre du budget programme 2019 ;
- la justification du résultat obtenu et l'utilisation des ressources ;
- les perspectives.

1. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES

Dans son cheminement vers une économie émergente, le Cameroun a entrepris de réduire le gap entre l'offre et la demande en infrastructures, tel que planifié Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE).

1.1. RAPPEL DE LA SYNTHÈSE STRATÉGIQUE

Les analyses économiques ont établi l'existence d'un lien positif à long terme entre les infrastructures de transport et la croissance économique. Au Cameroun, une augmentation du linéaire d'infrastructures routières de 1% entraîne une croissance économique correspondante d'au moins 1%. Ainsi des effets induits sont perceptibles dans d'autres secteurs de l'économie à savoir : (i) le secteur du transport où on pourra relever une amélioration du trafic routier ; (ii) le secteur des industries dans lequel on notera une réduction des coûts des facteurs de productions et ; (iii) le secteur de l'agriculture pour lequel on observera une réduction des coûts de production et des pertes post récolte. Il ressort ainsi qu'une réduction en quantité et en qualité du déficit en infrastructures a un impact positif significatif sur la croissance économique. Ainsi, le Cameroun s'est engagé depuis 2010 dans une vision de développement à long terme pour être émergent à l'horizon 2035. La 1^{ère} phase de cette vision qui couvre la période 2010 – 2020, déclinée dans la Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, prescrit au MINTP la réalisation de l'objectif portant sur l'accélération de la croissance, en mettant à la disposition de l'économie domestique des routes revêtues et en terre en bon état. Ces routes jouent un rôle d'entraînement sur les autres secteurs d'activités.

Concrètement, sur la période 2010 – 2020, les objectifs sont :

- bitumer 3500 km de routes pour passer d'un linéaire de routes bitumées de 5000 en 2010 à 8500 km en 2020.
- réhabiliter 2000 km de routes bitumées, entretenir et maintenir en bon état 30% du réseau routier.

Pour atteindre les objectifs ainsi énoncés, les priorités d'intervention sur le réseau routier sont les suivantes :

- la mise en marche du réseau d'autoroutes ;
- l'aménagement des corridors sous régionaux, notamment leur chaînons nationaux ;
- l'aménagement des voies d'accès aux bassins de production industrielle et agropastorale structurantes ;
- les contournements des grandes villes, notamment Yaoundé et Douala, etc... ;
- la densification du réseau des routes nationales, régionales et communales dans le cadre du programme infrastructurel de connectivité par la route.

Les actions du MINTP seront dans ce sens articulées autour de son Programme Infrastructurel de Connectivité par la route. Il s'agit d'une Très Haute Directive du CHEF DE L'ETAT qui vise à relier par la route, les différentes localités du pays ainsi que les pays voisins.

Ce programme qui ambitionne de veiller à la priorisation et à une meilleure budgétisation des ressources d'investissement allouées aux projets, met à contribution d'autres outils stratégiques de planification et programmation des infrastructures que sont : (i) le Plan Directeur Routier, (ii)

la Stratégie Intégrée des Infrastructures de Transport Multimodal, et (iii) le Plan Directeur d'Industrialisation (PDI).

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDI, les actions du MINTP viseront principalement à améliorer l'exploitation du potentiel industriel du Cameroun de manière significative à la réduction des coûts de production à travers d'une part, une circulation aisée des matières premières des bassins de production vers les centres de transformation industrielle et d'autre part, une connectivité fonctionnelle des produits à forte valeur ajoutée des zones industrielles vers les centres de distribution, voire les pays étrangers.

Sur la base de la nouvelle nomenclature routière et de la nomenclature des autres infrastructures, à savoir : (i) **autoroutes**, (ii) **routes**(nationales, régionales et communales), (iii) **ouvrages de franchissement et de traversée**(ouvrages d'art, bacs, dalots et buses), (iv) **autres équipements routiers**(postes de péage, postes de pesage et barrières de pluies) et, (v) **autres d'infrastructures**(ferroviaires, portuaires, fluviales, aéroportuaires, énergétiques et environnementales), les différentes interventions (construction, réhabilitation, entretien, étude et gouvernance) sont recensées dans le but de s'assurer de l'exhaustivité du programme d'interventions proposé. Un séquençement du programme d'investissement suivant trois (03) sous-programmes est toutefois fait, à savoir :

- **le Sous-Programme Infrastructuel 1 relatif aux routes nationales et aux chaînons des corridors sous-régionaux et régionaux** : pour le développement des échanges commerciaux entre Etats de la sous-région (transport des biens et des marchandises), et la réduction des coûts des facteurs ;
- **le Sous-Programme Infrastructuel 2 concernant les routes régionales** : pour (a) la réduction du coût de la vie, (b) la diminution des accidents de la route, (c) la fluidité des activités économiques ;
- **le Sous-Programme Infrastructuel 3 porte sur les routes communales** : pour désenclaver les zones de production en améliorant l'écoulement des marchandises vers les villes réduisant ainsi les coûts de transports, améliorer l'accessibilité aux services de base (services de santé, les écoles), et l'accès aux bassins de production.

1.2. PRÉSENTATION DU DOMAINE D'INTERVENTION DU MINISTÈRE

Les dispositions du décret n°2018/461 du 07août 2018 portant organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics stipulent que celui-ci est responsable de la supervision et du contrôle technique de la construction des infrastructures et des bâtiments publics, ainsi que de l'entretien et de la protection du patrimoine routier national.

A ce titre, il est chargé :

- de l'élaboration de la politique de construction, 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 du 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

La mise en œuvre des programmes a été particulièrement marquée par :

- les contraintes afférentes à la poursuite de la consolidation budgétaire amorcée depuis 2018 et, au respect de la discipline budgétaire, mises en œuvre dans le cadre du Programme Economique et Financier avec le FMI. Il s'agissait spécifiquement du plafonnement du montant des financements extérieurs décaissé, laquelle a eu comme principale conséquence un allongement des délais d'exécution des projets et corrélativement le différenciel des effets économiques induits escomptés ;
- le Collectif Budgétaire objet de l'ordonnance n°2020/001 du 03 juin 2020, qui a réduit les ressources internes du BIP et des crédits de fonctionnement, déjà déficitaires depuis plusieurs exercices, aggravant ainsi la sous-couverture budgétaire des projets et créant par conséquent des dysfonctionnements dans l'exécution des projets ;
- les délais de règlement de la dépense publique anormalement longs, au-delà de 60 jours après les phases d'ordonnancement et de prise en charge comptable ;
- les retards dans la libération des emprises routières ;
- l'insécurité persistante dans les régions en crise ;
- la stagnation des ressources de l'entretien routier alors que le linéaire des routes à entretenir qui a plus que doublé passant de 55000 km en 2010 à 122000 km en 2019 ;
- le ralentissement de la cadence des travaux et la restriction des importations des intrants tel que le bitume du fait de la COVID-19 ;
- la réception par anticipation des projets afin de mettre immédiatement à la disposition des populations les routes nouvellement bitumées, une fois ces dernières exploitables ;
- le focus de la libération des emprises sur les couloirs des travaux afin de faire face aux difficultés rencontrées dans la conduite à terme des procédures d'indemnisations ;
- la promotion du télétravail principalement pour la tenue des réunions de revue de la mise en œuvre du portefeuille des projets du MINTP, en temps de respect des mesures barrières visant à limiter la propagation de la pandémie ;
- le maintien d'un dialogue permanent entre le Ministre des Travaux Publics et les entreprises dans le but d'inciter ces dernières à la poursuite des travaux malgré les contraintes

d'exécution rencontrées.

1.4. AUTRES FAITS MAJEURS DE L'ANNÉE 2020

Au courant de l'année 2020, plusieurs actions significatives ont été mises en œuvre par le Ministère des Travaux Publics, aux plans institutionnel et structurel, dans le but d'améliorer la qualité de ses interventions dans le secteur des infrastructures. Il s'agit notamment de :

la définition des directives relatives à l'orientation technique et méthodologique pour la construction routière au Cameroun : le document a été élaboré et vulgarisé au cours de la conférence annuelle des services centraux et déconcentrés de janvier 2020.

l'élaboration des prix de référence des travaux neufs des routes et ponts : le Bordereau de Prix Unitaire (BPU) a été élaboré par la DPPN. A date, ledit document est en attente d'amendement et observations éventuelles de la part des autres acteurs et partenaires intervenant dans le secteur des BTP ;

la directive prescrivant l'examen en « guichet unique » mensuelle des problématiques des travaux et contrôle, notamment les décomptes, les appréciations des études, etc ;

contrat de Partenariat Public-Privé (PPP) pour le financement, la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation et la maintenance de quatorze (14) postes de péage automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais : Contrat de partenariat attribué et signé entre le Gouvernement camerounais et le partenaire privé le 18/05/2020. Les modalités de démarrage du contrat sont en cours ;

expérimentation des chaussées en béton au sol : cette approche technique a commencé à être intégrée dans les DAO pour expérimentation sur certains projets pilotes.

2. ETAT DE MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES

2020

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.1. PROGRAMME 467

CONSTRUCTION DES ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES

Responsable du programme

LEKEUFACK RADEGONDE CHRISTINE VIRGINIE

2.1.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme de construction des routes et autres infrastructures vise à doter l'Etat du Cameroun d'infrastructures de qualité. De manière spécifique, il s'agit de : (i) densifier le bitumage du réseau routier, (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. Ceci est rendu possible au travers des actions telles que : l'aménagement des autoroutes et des voies express, l'aménagement des routes, la construction des ouvrages de franchissement et de traversé, la mise en œuvre du volet routier du Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance (PLANUT), la construction des bâtiments et édifices publics, l'aménagement des autres équipements routiers et, l'accompagnement des maîtres d'ouvrages dans la construction des autres infrastructures ;

Le tableau ci-dessous récapitule la performance attendue du programme 467.

OBJECTIF	Développer les infrastructures routières et de franchissement		
Indicateur	Intitulé:	Densité du réseau routier bitumé pour 1000 habitants	
	Unité de mesure	%	
	Valeur de référence:	0.33	
	Année de référence:	2018	
	Valeur Cible	0.39	
Indicateur	Année cible:	2022	
	Intitulé:	Pourcentage des grands projets de construction des autres infrastructures respectant l'itinéraire technique	
	Unité de mesure	%	
	Valeur de référence:	80.0	
	Année de référence:	2018	
Indicateur	Valeur Cible	90.0	
	Année cible:	2022	
	ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01:	AMÉNAGEMENT DES AUTOROUTES ET DES VOIES EXPRESS
		Action 02:	AMÉNAGEMENT DES ROUTES
		Action 03:	CONSTRUCTION DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT ET DE TRAVERSÉE
Action 04:		PLAN D'URGENCE TRIENNAL POUR L'ACCELERATION DE LA CROISSANCE (PLANUT)	
Action 05:		CONSTRUCTION DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS	
Action 06:		AMÉNAGEMENT DES AUTRES ÉQUIPEMENTS ROUTIERS	
Action 07:		ACCOMPAGNEMENT DES MAITRES D'OUVRAGES DANS LA CONSTRUCTION DES AUTRES INFRASTRUCTURES	
Action 11:		COORDINATION ET PILOTAGE DU PROGRAMME 467	
DOTATIONS INITIALES	AE	CP	
	265 697 841 336	263 001 146 407	
RESPONSABLE DU PROGRAMME	LEKEUFACK RADEGONDE CHRISTINE VIRGINIE,		

2.1.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Le Ministère des Travaux Publics, dans son rôle de Maître d'ouvrage et d'Ingénieur de l'Etat, vise à doter le Cameroun des infrastructures routières, d'ouvrages d'art, des bâtiments publics et autres infrastructures viables et de qualité. A cet effet, sa Direction Générale des Travaux d'Infrastructures est chargée de la mise en œuvre, en liaison avec les administrations concernées, des travaux de construction d'infrastructures ferroviaires, portuaires, aéroportuaires, énergétiques et environnementales, des bâtiments et des routes y compris les voiries urbaines.

A côté de la volonté politique ainsi précisée, certains éléments de contexte ont impacté négativement la mise en œuvre des projets à savoir : (i) les problèmes de libérations des emprises, (ii) les retards dans la production des études d'exécution par les entreprises, (iii) la budgétisation non optimale des grands projets du fait de la faiblesse de l'espace budgétaire, (iv) les retards dans la mobilisation effective des ressources par le trésor, (v) les retards dans la mobilisation de certaines entreprises, (vi) les retards dans la signature des marchés, (vii) la pandémie de Covid-19, (viii) la pandémie de Covid-19 entraînant le Collectif Budgétaire qui a eu pour principale conséquence la réduction de 12,25% des ressources programmées pour l'exécution des projets.

2.1.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020

Au titre de l'exercice budgétaire 2020, la mise en œuvre global du programme aura permis d'obtenir les résultats ci-après :

- la réception de **339,53**km de nouvelles routes bitumées correspondant aux projets :
 - Manki-Pont de la Mape et construction du pont sur la Mape (**25,80** km) ;
 - Les **50** premiers kilomètres de la route Galim-Bamendjing- Foubot-Bangangte ;
 - Ahala-Ahala Barrière et bretelles (**6,98** km) ;
 - Mangamba - Bondjo (**10,95** km) ;
 - Oback- Ekorezock-Nouma -Leboudi -Carrefour Zoa Mbassi (**13,6** km) ;
 - Mintom-Lélé **67,50** km) ;
 - Voies d'accès à la station de pesage de Bagofit (**2,50** km).
 - Route Batchenga - Ntui - Yoko - Lena - Sengbe - Tibati (N15) :
 - section : Batchenga - Ntui + pont sur la Sanaga à Nachtigal (**21,3** km) ;
 - section Yoko-Lena (coût : **29,30** milliards ; linéaire : **44,9** km) ;
 - Nkolessong-Nding (N1) et bretelle Nanga Eboko-Bifogo (**96** km) ;
- la réception de **689,5** ml d'ouvrages d'art construits, portant sur les projets :
 - la construction d'un pont bi-poutre de **400** ml sur le fleuve Sanaga à Nachtigal ;
 - les travaux de remplacement des buses par des dalots sur la route Nationale N°3, Yaoundé - Douala, Lot 2 : Pont de Ndoupé – Pont sur la Dibamba (**289,5** ml).
- la poursuite des travaux de constructions sur un linéaire d'environ **6 662,6** km ;
- la bonne évolution des travaux de construction de routes dans le cadre de la mise en

œuvre du Plan d'Urgent Triennal pour l'Accélération de la Croissance (PLANUT) qui porte sur un linéaire de total de **681** km dont **69** km de chaussée bitumées déjà construites et exploitables ;

- de par son rôle habituel de construction des infrastructures, le Ministère des Travaux Publics est appelé à jouer un rôle central qui le conduit à la réalisation et réception de bon nombre d'édifices publics et d'infrastructures sportives ;
- l'accompagnement par le MINTP, en tant qu'Ingénieur de l'Etat, des autres Maîtres d'Ouvrage dans la réalisation de leurs missions notamment dans le secteur des Infrastructures ferroviaires, portuaires et fluviales, aéroportuaires et énergétique et environnementales.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	Indicateur 1: 0,36; Taux de réalisation: 97,22% Indicateur 2: 85; Taux de réalisation: 100%	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	100	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 243 313 980 074	CP 240 617 285 145
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 22 383 861 262	Ecart CP 22 383 861 262
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 95 109 632 283	CP 93 075 122 311
TAUX DE CONSOMMATION	39,09 %	38,68 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	<p>Parmi les difficultés structurelles et exogènes qui impactent sur la performance, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les contraintes liées au Programme Economique et Financier avec le FMI qui plafonne désormais le montant des financements extérieurs à décaisser avec comme principale conséquence, l'allongement des délais d'exécution des projets et corrélativement des effets économiques induits escomptés ; - le Collectif Budgétaire, objet de l'ordonnance n°2020/001 du 03 juin 2020, qui a réduit les ressources internes d'environ 36,6 milliards, aggravant ainsi la sous-couverture budgétaire des projets et créant par conséquent des dysfonctionnements dans l'exécution des projets ; - les délais de paiement anormalement longs (au-delà de 60 jours après les phases d'ordonnancement et de prise en charge comptable) ; - les retards dans la libération des emprises routières ; - le ralentissement de l'activité du fait du COVID-19 ; <p>l'insécurité persistante dans les régions en crises.</p>	

<p>PERSPECTIVES 2021</p>	<p>Sur la base des crédits de paiement ainsi disponibles, le MINTP envisage de poursuivre les actions en cours et nouvelles dans la perspective des réceptions d'environ : (i) 98,5 km d'autoroutes, (ii) 423,3 km de nouvelles routes bitumées, (iii) 472,4 ml d'ouvrages d'art construits et la poursuite des travaux de construction des routes sur 873,19 km, 1 316,4 ml d'ouvrages d'art et 23 km de routes à trafic modéré en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - finalisant et en réceptionnant des projets à fort impact économique et, le démarrage des projets emblématiques prescrits par la Haute Hiérarchie ; - rationalisant du volet routier du Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance (PLANUT) en vue de l'achèvement des projets susceptibles de l'être en 2021 ; - la mise en œuvre du plan présidentiel de reconstruction et de développement des régions en crise ; - la réalisation des projets relatifs à l'organisation de la CAN 2022 ; - l'accélération de la décentralisation ; - renforçant des actions sur le terrain visant à consolider son rôle d'Ingénieur de l'Etat pour garantir la qualité et la cohérence dans la réalisation des infrastructures ; - démarrant les projets classés comme emblématiques parmi lesquels on peut citer : <ul style="list-style-type: none"> · la route Ebolowa - Akom II - Kribi (coût : 179,63 milliards ; linéaire : 179,5 km); · la route Bogo-Pouss (93 km) ; <p>routes communales de Meyomessala sous maîtrise d'ouvrage communal.</p>
------------------------------	---

2.1.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020

Action 01 AMÉNAGEMENT DES AUTOROUTES ET DES VOIES EXPRESS										
OBJECTIF	Accroître la compétitivité de l'économie									
Indicateur	Intitulé:	Linéaire des autoroutes et voies express construites							TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 94,01	
	Unité de mesure	km								
	Année de référence:	2018								
	Valeur de référence:	47.0								
	Année cible:	2022								
	Valeur Cible	110.5								
	Réalisation exercice (Résultat technique):	78,5								
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE			
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP		
	72 263 936 930	71 863 936 930	72 223 942 787	71 823 942 787	9 225 336 720	9 225 336 720	12,77 %	12,84 %		
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>L'exécution des projets a été entravée (buter) par :</p> <ul style="list-style-type: none"> § La libération des emprises ; § Le déplacement des réseaux ; § Le retard dans le paiement des décomptes ; § Les modifications techniques ; § La pandémie de Covid-19 à travers des difficultés dans la mobilisation des personnels. 									
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>Au cours de l'exercice budgétaire 2020, les travaux de construction des autoroutes ont permis d'enregistrer les performances suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoroute Yaoundé-Douala (phase1) (coût : 347,25 milliards ; linéaire : environ 46 km, niveau d'avancement: 99,5 %) ; Autoroute Kribi-Lolabé (coût : 278,6 milliards; linéaire : 38,5 km, niveau d'avancement : 89,2 %). 									
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute Yaoundé-Douala (phase1) : en raison de fréquentes visites de chantiers, des réunions régulières de revue et un meilleur accompagnement des entreprises et bureaux d'études, le rendement des entreprises a été amélioré. Sur les chantiers en cours, les tâches suivantes sont exécutées : (i) terrassement réalisé sur 60 Km (ii) construction de tous les ouvrages hydrauliques sur 60 Km (iii) Etude d'exécution de l'OH100 du PK54+500 réalisée (iv) mise en œuvre de couche de forme en GNT entre le PK40-PK60 (réalisée sur 4,51 Km); (vi) couche de base entre le PK40-PK50 (réalisée sur 2,57 Km) ; Autoroute Kribi-Lolabé : finalisation de la résiliation du contrat de l'AMO. Préparation du décompte général et définitif (relance 2). Marché en cours de résiliation. 									
Perspectives 2021	<p>En 2021, il est envisagé la réception de 98,5 km d'autoroutes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoroute Yaoundé- Douala (phase1) : (linéaire : 60 km ; coût : 338,67 milliards) ; - Autoroute Kribi-Lolabé : (linéaire : 38,5 km ; coût : 253,90milliards). 									

Action 02 AMÉNAGEMENT DES ROUTES

OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes bitumées							
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes bitumées construites				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 86,98	
	Unité de mesure		km					
	Année de référence:		2018					
	Valeur de référence:		354.63					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		530.3					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		909,43					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	141 327 864 211	139 540 828 335	133 056 788 275	131 269 752 399	52 740 382 467	51 949 533 356	39,63 %	39,57 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>Les principales contraintes rencontrées dans la mise en œuvre des projets au cours de l'exercice 2020 sont:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les contraintes liées au Programme Economique et Financier avec le FMI qui plafonne désormais le montant des financements extérieurs à décaisser avec comme principale conséquence, l'allongement des délais d'exécution des projets et corrélativement le différé des effets économiques induits escomptés ; - le Collectif Budgétaire, objet de l'ordonnance n°2020/001 du 03 juin 2020, qui a réduit les ressources internes d'environ 36,6 milliards, aggravant ainsi la sous-couverture budgétaire des projets et créant par conséquent des disfonctionnements dans l'exécution des projets ; - L'insuffisance du budget alloué à certains projets en comparaison aux plans de décaissements des entreprises ; - Le climat d'insécurité qui prédomine dans la zone de réalisation de certains projets ; - La pandémie de la Covid-19 ; - La non libération des emprises due soit au retard de la signature du décret, soit au retard de la mobilisation des finances ; - Le retard dans le paiement des décomptes des entreprises ; - Le retard dans l'approvisionnement en bitume suite à la fermeture des frontières du fait de la pandémie de la Covid-19 ; - La non signature de la convention de financement ; - La faiblesse de la production des entreprises ; - La procédure de passation des marchés trop longue ; - le non-paiement des indemnités des personnes affectées par le COVID-19 sur projet ; - Retard quant à la délivrance de certaines autorisations. 							

ACTIVITES
MAJEURES
REALISEES
(présentation des
extrants)

L'exercice budgétaire 2020 a été marqué par la réception de nombreux projets de construction notamment :

- Manki-Pont de la Mape et construction du pont sur la Mape (N6) : **(25,80 km; 22 milliards)** ;
- Les **50** premiers kilomètres de la route Galim-Bamendjing- Foubot-Bangangte (**107 km ; 61,80 milliards**) ;
- Ahala-Ahala Barrière et bretelles (**6,98 km ; 1,29 milliard**) ;
- Exécution des travaux de bitumage en enduit superficiel de certaines routes en terre à trafic modéré Mangamba - Bondjo dans le réseau Ouest. Département du Nkam, région du Littoral (coût : **1,075 milliard F CFA** ; linéaire : **10,95 km**) ;
- Bitumage de la route Zoétélé-Ngolbang et Méyomessala-Mezesse-Sangmelima (coût : **23,141 milliard** ; linéaire : **65 km**) ;
- Oback- Ekorezock-Nouma -Leboudi -Carrefour Zoa Mbassi (**13,6 km ; 2,50 milliards**) ;
- Travaux de bitumage de la route Sangmélina - Ouessou (N9): lot 1 : Mintom - Lélé (**67,50 km, coût 37,11 milliards**) ;
- Aménagement des voies d'accès à la station de pesage de Bagofit (**2,50 km ; 0,199 milliard**).
- Route Batchenga - Ntui - Yoko - Lena - Sengbe - Tibati (N15) :
 - section : Batchenga - Ntui + pont sur la Sanaga à Nachtigal (coût : **29,04 milliards** ; linéaire : **21,3 km**) ;
 - section Yoko-Lena (coût : **29,30 milliards** ; linéaire : **44,9 km**) ;
- Nkolessong-Nding (N1) et bretelle Nanga Eboko-Bifogo (coût : **58,30 milliards** ; linéaire : **96 km** ; niveau d'exécution : **85%**) ;

On a aussi enregistré de bonne performance sur les chantiers qui se poursuivent :

- Bitumage de la route Bikoula-Djoum (**38 km**) (coût : **28,599 milliards** linéaire : **38 km**, niveau d'avancement : **70%**) ;
 - Travaux de bitumage de la route Kumba – Mamfé : lot 2 : Nfaitock - Mamfé (coût : **36.87 milliards** linéaire : **46,54 km**, niveau d'avancement : **91%**) ;
 - Travaux de construction de la Route Olama - Kribi :
 - Section Olama- Bingambo (coût : **83,79 milliards** ; linéaire : **106 km** niveau d'avancement : **58%**) ;
 - Section de route Grand Zambi – Kribi (coût : **35,05 milliards** ; linéaire : **53km** niveau d'avancement : **53%**) ;
 - Route Batchenga - Ntui - Yoko - Lena - Sengbe - Tibati (N15) :
 - Section Mankim-Yoko (coût : **52,62 milliards** ; linéaire : **82,1 km** ; niveau d'avancement : **40%**) ;
 - Section : Lena-Tibati- NGATT (coût : **107,89 milliards** ; linéaire : **167 km** ; niveau d'avancement : **67%**) .
 - Travaux de bitumage de la route Sangmélina - Ouessou (N9) : lot 2: Lélé-Ntam-Mbalam (coût **29,81 milliards**, linéaire: **53 km**; niveau d'avancement : **94%**) ;
 - Bitumage de la route Mbama-Messamena (coût : **26,696 milliards** ; linéaire : **43 km** niveau d'avancement : **89%**) ;
 - Travaux de bitumage de la route Mengong-Sangmelima (coût : **60,3 milliards F CFA** ; linéaire : **73 km** ; niveau d'avancement : **76,73 %**) ;
 - Travaux de bitumage de la route Melong-Bangem (coût : **1,73 milliard F CFA** ; linéaire : **16,95 km** ; niveau d'avancement : **85 %**) ;
 - Bitumage de la RN1 Obala-Batchenga-Mbouam : route Nding-Mbgaba (niveau d'avancement : **62 %**).
- Dans le cadre du désenclavement des bassins de production agricoles, les performances suivantes ont été enregistrées :
- Travaux de désenclavement du bassin agricole de l'Ouest: -lot1 : Baleveng-Bagang-Batcham-Mbouda et bretelles Mbouda-Bamesso-Galim-Balessing-Batcham et Mbouda- Ngouya-Bati (coût : **51,7 milliards F CFA** ; linéaire : **117 km** niveau d'avancement : **35,74%**) ;
 - Travaux de désenclavement du bassin agricole de l'Ouest: -lot2 : Galim-Bamendjing-Foubot-Baganté dans la région de l'ouest (coût : **61,8 milliards F CFA** ; linéaire : **107 km** niveau d'avancement : **87,15%**) ;
 - Bitumage des accès à la Cimenterie de Nomayos (coût : **5 milliards F CFA** ; linéaire : **12,80 km** ; niveau d'avancement : **50%**) ;
 - Travaux de bitumage des routes communales de Meyomessala (coût : **13 milliards F CFA** ;

	<p>linéaire : 64 km ; niveau d'avancement : 53%).</p> <p>En termes d'aménagement des routes communales et de travaux de construction en enduit superficiel on a enregistré les performances ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux de bitumage économique de la route Sondiboma (Inter D55) -Massok (Inter D56) (coût : 1,25 milliards F CFA ; linéaire : 16 km ; niveau d'avancement : %) : prestations en cours de démarrage ; · Travaux de bitumage en enduit superficiel de la route Inter N5 - Saint Marc de Manjo - Centre de santé intégré de Ngol (coût : 0,79 milliard; linéaire : 6,25 km niveau d'avancement : 68 %) en arrêt; · Travaux de bitumage de la route Melong - Bangem (coût : 1,73 milliard ; linéaire : 16,95 km niveau d'avancement : 85 %); <p>Travaux de bitumages des tronçons Inter P17 (carrefour Johnny Baleng-Lycée de Toula-Stade Ndzong-Inter P17 (Marché Foto avec embranchement vers chefferie Foto), vers ferme avicole et chefferie Ndzong dans la Commune de Dschang (coût : 0,87 milliard ; linéaire : 5 km niveau d'avancement : 73 %).</p>
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	L'atteinte de l'objectif de cette activité découle de la réception d'un grand nombre de projets ainsi que des avancées majeures enregistrées sur un ensemble significatif de projets en cours (voir projets sus – listés).
Perspectives 2021	<p>En 2021, il est envisagé la réception de : 423,3 km de nouvelles routes bitumées, la poursuite des travaux de construction quant à eux porteront sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> · - 1 028,02 km de travaux de construction des routes ; - 23 km de travaux de bitumage des routes à trafic modéré.

Action 03 CONSTRUCTION DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT ET DE TRAVERSÉE

OBJECTIF	Eliminer les points de rupture de trafic							
Indicateur	Intitulé:		Linéaire d'ouvrage d'art de franchissement et de traversée construits				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 60,64	
	Unité de mesure		ml					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		2355.5					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		0.0					
Réalisation exercice (Résultat technique):		2812,5						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	8 660 286 480	8 340 627 398	2 960 972 767	2 641 313 685	2 180 634 542	2 044 682 809	73,65 %	77,41 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La réalisation de bon nombre de projets ont fait face à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non libération des emprises : plusieurs habitations se trouvent sur l'emprise des travaux en plus du réseau électrique ENEO qui parcourt le linéaire du projet ; • La pandémie de Covid-19 entrave de façon considérable le bon déroulement des travaux. • Absence des marchés complémentaires signés ; • Arrêt des prestations par les entreprises pour cause d'insécurité dans la Région ; • Insuffisance des crédits budgétaires pour le démarrage des nouveaux projets ; • Difficultés de paiements des décomptes dues aux tensions de trésorerie ; • Difficultés de localisation des réseaux souterrains des concessionnaires dues à l'absence de plan et de grillages avertisseurs desdits réseaux. 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	<p>Les principales actions menées ont conduit à la réception des travaux de construction de certains ouvrages d'art parmi lesquels on peut citer :</p> <p>§ la construction d'un pont bi-poutre de 400 ml sur le fleuve Sanaga à Nachtigal ;</p> <p>§ les travaux de remplacement des buses par des dalots sur la route Nationale N°3, Yaoundé - Douala, Lot 2 : Pont de Ndoupé – Pont sur la Dibamba (289,5 ml).</p> <p>L'on peut aussi relever que plusieurs projets de constructions d'ouvrages d'art dans le cadre de l'entretien des routes ont été réalisés et réceptionnés.</p> <p>Les principaux projets qui ont été exécutés en 2020 et dont les travaux se poursuivent sont :</p> <p>§ Travaux de construction d'un pont sur le Logone (coût : 46,88 milliards ; linéaire : 620ml, niveau d'avancement : 05%) ;</p> <p>§ Construction d'un pont sur le DJA (HYDRO MEKIN) (coût : 12,12 milliards ; linéaire : 90 ml ; niveau d'exécution : 0%) ;</p> <p>§ Construction d'un pont sur le LOBO (HYDRO MEKIN) (coût : 12 milliards ; linéaire : 90 ml ; niveau d'exécution : 0%) ;</p> <p>§ Reconstruction d'un pont et ses accès sur le Mayo-Pintchoumba (coût : 2,203 milliards ; linéaire : 62,4 ml ; niveau d'exécution : 17,03%) ;</p> <p>§ Construction d'un pont sur le fleuve Mbam à NCHIAYANG (coût : 6,942 milliards ; linéaire : 130 ml ; niveau d'exécution : 10,00%) ;</p> <p>§ Construction d'un pont sur le fleuve MUNGO (coût : 0,72 milliard ; linéaire : 130 ml ; niveau d'exécution : 0%) ;</p> <p>§ Travaux de construction de 08 dalots et la digue de Kom (coût : 1,062 milliard; niveau d'avancement : 78,80%) ;</p> <p>Construction d'un pont sur la Cross River avec ses voies d'accès entre ekok (Cameroun) et Mfum (Nigeria) (coût : 13,05 milliards linéaire : 403 ml, niveau d'avancement : 90%).</p>							

<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>La non-atteinte de cet objectif découle de la conduite à achèvement de 689,5 ml d'ouvrages d'art contre 2900 ml attendus. Cette faible performance est principalement due à l'arrêt du projet de construction des ponts ACROW (2096 ml) suite à l'arrivée à échéance en juin 2019 du délai d'utilisation du Financement Extérieur. Bien que la convention ait été signée par le MINEPAT en novembre 2020, les travaux n'ont pas pu reprendre au courant de cet exercice du fait de la non confirmation de la prorogation de la convention de 18 mois par les différents partenaires financiers.</p> <p>A cela, il faut ajouter la sous-couverture budgétaire des activités de cette action, car principalement financées sur ressources internes ordinaires pour lesquelles la couverture ne dépasse pas les 30% des besoins réels.</p>
<p>Perspectives 2021</p>	<p>En 2021, il est envisagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> § La réception de 472,4 ml d'ouvrage d'art notamment : le pont sur la Cross River (linéaire : 410 ml) ; § Le démarrage de la phase 2 des travaux de remplacement des buses par des dalots en BA sur la route Nationale N°3, Yaoundé – Douala, dont le lot 1 : Yaoundé - Pont de Ndoupé (204 ml) a été attribué à l'entreprise MAG Sarl et le lot 2 : Pont de Ndoupé - Pont sur la Dibamba (130,70 ml) a été attribué à l'entreprise RAZEL CAMEROUN SA. <p>Il est aussi envisagé la poursuite des travaux de construction d'ouvrages d'art portant sur un linéaire de 1 196,4 ml.</p>

Action 04 PLAN D'URGENCE TRIENNAL POUR L'ACCELERATION DE LA CROISSANCE (PLANUT)										
OBJECTIF	Densifier les infrastructures pour atténuer le recul par rapport à la vision									
Indicateur	Intitulé:		Linéaire des routes bitumées construites dans le cadre du PLANUT				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE		86,25	
	Unité de mesure		km							
	Année de référence:		2017							
	Valeur de référence:		0.0							
	Année cible:		2022							
	Valeur Cible		122.17							
CRÉDITS	Réalisation exercice (Résultat technique):		69							
	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE			
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP		
	36 185 898 138	36 085 898 138	28 840 237 072	28 740 237 072	24 924 582 081	24 924 582 080	86,42 %	86,72 %		
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de cette activité a été entravée par les difficultés liées à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Retard dans la libération de l'emprise ; - Pluviométrie abondante dans certaines zones d'exécution des projets (Littoral et Ouest) ; - Occupation des emprises par les tiers (victimes d'expropriation, réseaux des concessionnaires) ; - La rareté des matériaux latéritiques pour la couche de fondation oblige à recourir au matériau composite de béton de sol ; - Expropriations non effectives ; - Retards dans le déplacement des réseaux du fait des concessionnaires. 									

ACTIVITES
MAJEURES
RÉALISEES
(présentation des
extrants)

La situation des projets conduits en 2020 se présente comme suit :

1. Travaux de bitumage de la route MAROUA - BOGO (coût : 25,2 milliards ; linéaire : 39 km ; niveau d'avancement : 93,36%) :

Travaux Réalisés :

- Terrassements généraux : 100% (achevés sur l'ensemble de l'itinéraire) ;
- Construction des ouvrages hydrauliques : 100% (achevés sur l'ensemble de l'itinéraire) ;
- Linéaire couche de fondation : 35 km réalisés sur les 35 km prévus
- Linéaire couche de base : 35 km réalisés sur les 39 km prévus ;
- Linéaire de couche de roulement : 35 km réalisés sur les 35 prévus ;
- Signalisation horizontale : 20 km réalisés sur les 35 km prévus.

2. Travaux de bitumage de la route Mandjou-Akokan (Linéaire : 45 km ; Coût : 24,3 milliards ; niveau d'avancement : 79,22%) :

Travaux Réalisés :

- Terrassements généraux (remblai, déblai) : 45 km/45 km (100 %) ;
- Mise en forme de la plateforme : 35 km/45KM (77,8%) ;
- Travaux de Chaussée :
 - o Couche de fondation : 30 km/ 45 km (66,7%) ;
 - o Couche de base : 28 km/ 45 km (62,2%) ;
 - o Couche de roulement : 26 km/ 45 km (57,8%).

3. Travaux de bitumage de la route Akokan-Batouri (Linéaire : 45 km ; Coût : 24,3 milliards ; niveau d'avancement : 45%) :

Travaux Réalisés :

- Terrassement généraux (remblai, déblai) : 40km/45 km (89 %) ;
- Mise en forme de la plateforme : 30 km/45KM (67%) ;
- Travaux de Chaussée :
 - o Couche de fondation : 23 km/ 45 km (51,1%) ;
 - o Couche de base : 0 km/ 45 km (0%) ;
 - o Couche de roulement : 0 km/ 45 km (0%).

4. Travaux de bitumage de la route DOUALA – BONEPOUPA (coût : 26,448 milliards ; linéaire : 45KM ; niveau d'avancement : 37,5%) :

Travaux Réalisés :

- Travaux préparatoires :
 - o Dégagement : 31 km/ 32,7 km (94,8%) ;
 - o Préparation de l'assiette des terrassements : 21,4 km/ 32,7 km (65,45%) ;
- Terrassement généraux (remblai, déblai) : 25 km/ 32,7 km (76,45%) ;
- Travaux de chaussée :
 - o Couche de fondation : 13,5 km/ 32,7 km (41,28%) ;
 - o Couche de base : 9,42 km/ 32,7 km (28,8%) ;
 - o Couche de roulement : 0km/ 32,7 km (0%) ;
- Ouvrages hydrauliques : 29/43U (67,44%).

5. Travaux de bitumage de la route BONEPOUPA - YABASSI (coût : 37,8 milliards ; linéaire : 50km ; niveau d'avancement : 53%) :

Travaux Réalisés :

- Dégagement : 47.5 km/ 50 km (95%)
- Préparation de l'assiette des terrassements : 45 km/ 50 km (90%)
- Terrassement généraux (remblai, déblai) : 47km/50 km (94 %) ;
- Mise en forme de la plateforme : 36 km/50KM (72%) ;
- Travaux de Chaussée :
 - o Couche de fondation : 30km/ 50 km (60%) ;
 - o Couche de base : 22.5 km/ 50 km (45%) ;
 - o Couche de roulement : 8 km/ 50 km (16%).

6. Travaux de bitumage de la route EKONDO TITI - KUMBA (coût : 40,6 milliards ; linéaire : 60km ; 11,5%) :

Travaux Réalisés :

- Nettoyage et de forestage : 36 km/60km à partir du PK0 situé à KUMBA ;

	<ul style="list-style-type: none"> - Décapage et enlèvement des terres végétales : 24 km réalisés sur les 60 km prévus - Déblais mis en dépôts : réalisés sur 10 km entre le PK 0 et le PK10+100 et étaient en cours sur 16 km entre le PK10+100 et le PK 26+100 au moment de l'arrêt des travaux ; - Remblais : réalisés sur 10 km du PK 0+000 au PK10+000 ; - Plateforme réglée sur 10 km. <p>7. Travaux de bitumage de la route AWAE-ESSE-SOA : Travaux de bitumage de la route de AWAE-ESSE (coût : 1,44 milliards ; linéaire : 33 km, Taux d'exécutions : 18,9%) : Travaux Réalisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux préparatoires (nettoyage, dégagement de l'emprise des travaux et décapage de la terre végétale) : 35,2% ; - Terrassements généraux : 48,2% ; - Construction des ouvrages hydrauliques : 100% (16 dalots) ; - Linéaire couche de fondation : 8,6 km (35,6%) ; - Linéaire couche de base : 0km réalisés sur les 33 km prévus (0,00%) ; - Linéaire de couche de roulement : 0km réalisé sur les 33 km prévus (0,00%). <p>A. Travaux de bitumage de la route d'ESSE-SOA (coût : 2,59 milliards ; linéaire : 49 km ; niveau d'avancement : 24%) : Travaux Réalisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux préparatoires (nettoyage, dégagement de l'emprise des travaux et décapage de la terre végétale) : 55.92% ; - Terrassements généraux : 23,43% ; - Construction des ouvrages hydrauliques : (23 sur 70 dalots), 32% ; - Linéaire couche de fondation : 15km réalisés sur les 49 km prévus ; - Linéaire couche de base : 0 km réalisés sur les 49 km prévus ; - Linéaire de couche de roulement : 0 km réalisés sur les 49 km prévus ; <p>8. Travaux de bitumage de la route NGAOUNDERE - PARO (coût : 31,85 milliards ; linéaire : 70 km ; niveau d'avancement : 10%) : Travaux Réalisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux préparatoires (nettoyage, dégagement de l'emprise des travaux et décapage de la terre végétale) : 47,86% ; - Terrassements généraux : 36,86% ; - Construction des ouvrages hydrauliques : 0% ; - Linéaire couche de fondation : 0 km réalisés sur les 70 km prévus ; - Linéaire couche de base : 0 km réalisés sur les 70 km prévus ; - Linéaire de couche de roulement : 0 km réalisés sur les 70 km prévus. <p>9. Travaux de bitumage de la route de FOUMBAN-KOUPAMATAPIT-LIMITE REGION OUEST/NORD-OUEST (coût : 46,12 milliards ; linéaire : 54 km ; niveau d'avancement : 12,14%) : Travaux Réalisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux préparatoires (nettoyage, dégagement de l'emprise des travaux et décapage de la terre végétale) : 56% ; - Terrassements généraux : 20 km/54km (37%) ; - Construction des ouvrages hydrauliques : 53/122(43%) ; - Linéaire couche de fondation : 0Km ; - Linéaire couche de base : 0Km ; <p>Linéaire de couche de roulement : 0Km.</p>
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	<p>Les performances réalisées en 2020 se traduisent de manière générale par la réalisation des activités et tâches (<i>sur tous les chantiers en activité</i>) suivantes : Travaux Préparatoires, Terrassements généraux, Ouvrages hydrauliques, chaussée couche de fondation, couche de base, couche de roulement, assainissement - fossés en terre et caniveaux bétonnés, Dalle d'accès, signalisation.</p>

Perspectives 2021	<p>Les projections de 2021 porteront dans un premier temps sur la poursuite des travaux de manière globale, et de manière spécifique, il sera question de finaliser et réceptionner les travaux des tronçons :</p> <ul style="list-style-type: none">- MAROUA – BOGO (35 km) : 35 km- DOUALA – BONEPOUPA (36 km) : 25 km prévus ;- BONEPOUPA – YABASSI (50 km) : 45 km prévus ;- MANDJOU-AKOKAN (45 km) : 45 km prévus ; <p>AKOKAN-BATOURI (45 km) : 20 km prévus.</p>
-------------------	---

Action 05 CONSTRUCTION DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS

OBJECTIF	Superviser la construction des bâtiments et édifices publics.								
Indicateur	Intitulé:	% des infrastructures et édifices publics construits						TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 97,88	
	Unité de mesure	%							
	Année de référence:	2017							
	Valeur de référence:	26.6							
	Année cible:	2022							
	Valeur Cible	50.0							
	Réalisation exercice (Résultat technique):	83,20							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	3 052 781 620	3 012 781 620	945 313 114	905 313 114	763 937 163	763 937 163	80,81 %	84,38 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de cette action a fait face aux difficultés ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lenteur des entreprises dans l'exécution des tâches ; - non-respect des délais contractuels par les entreprises. 								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>La mise en œuvre des activités de cette action lors de l'exercice budgétaire 2020 ont porté sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction de l'immeuble R+3 (coût : 0,63 milliard; niveau d'avancement : 83 %); <ul style="list-style-type: none"> - travaux de Génie Civil (gros œuvre) VRD au niveau de la Guérite principale guérite VIP, du local transformateur, du groupe électrogène et du local bêche à eau ; - Travaux de gros œuvre sur Guérite principale guérite VIP, Local transformateur, local groupe électrogène, local bêche à eau - Etanchéité sur certains voiles enterrés ; - Exécution du complexe d'étanchéité sur les voiles enterré du bâtiment A et C ; - Réalisation de certains Murs de soutènement, pose des drains et remblais (ex : Construction des murs de soutènement A1, A2, S1 et S3 - Pose des drains en pied des murs de soutènement C1 etC2). - Exécution de la fosse septique de la guérite No02 -Exécution de la clôture côté sud. • Construction de l'immeuble siège MINTP (coût : 16,1 milliards; niveau d'avancement : 45 %). <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation des corrections d'une partie des malfaçons, - Raccord d'étanchéité autour de l'édicule, - Application du vernis sur les portes de certains bureaux, - Traitement du bois de séparation des placards, - Installation des bornes wifi au couloir et installation des postes téléphoniques dans certains bureaux - Réalisation de certains caniveaux ; - Pose des pavés à la façade principale et arrière du bâtiment ; - Mise en service du local technique ; - Examen de certains documents d'exécution. 								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>La performance enregistrée dans cette action se justifie par la poursuite des travaux, principalement ceux relatifs à la Construction de l'immeuble R+3, avec notamment l'achèvement du gros œuvre.</p>								

Perspectives 2021	<p>Il est attendu en 2021 :</p> <p>Projet de Construction de l'immeuble R+3 : L'achèvement du processus de clôture de ce projet ;</p> <p>Construction de l'immeuble siège MINTP : La livraison sur le chantier, de tous les approvisionnements en matériaux et presque l'achèvement du projet car la fin de délai contractuelle y compris les prolongations est fixée au 23 janvier 2022.</p>
-------------------	---

Action 06 AMÉNAGEMENT DES AUTRES ÉQUIPEMENTS ROUTIERS

OBJECTIF	Superviser la construction des autres infrastructures							
Indicateur	Intitulé:		Nombre des autres équipements routiers construits				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2018					
	Valeur de référence:		1.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		5.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		2					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	0	0	0	0	0	0	0 %	0 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre des projets à fait face aux difficultés suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'insuffisance de la couverture budgétaire ; • les procédures administratives (organisme payeur a été changé : il est passé du Guichet Investissement du Fonds Routiers au BIP) ; • le retard dans le paiement des décomptes ; • le retard quant à la signature des marchés. 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>La mise en œuvre des activités de cette action en 2020 a consisté en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mise en service du deuxième bloc technique de la station de pesage de Nkankanzock ; • la construction de la station de pesage de Ngoulémakong (coût 728 millions) : les OS de reprise des travaux ont été notifiés à l'entreprise et à la Mission de contrôle respectivement le 14 et 17 décembre 2020 ; • la construction de la station de pesage de Fifinda (coût 2,45 milliards) : l'OS de démarrage des travaux notifié à l'entreprise le 19 octobre 2020 et celui de la MDC le 05 janvier 2021 ; • l'élaboration d'une fiche technique des équipements de pesées à installer dans les stations de pesage routier ; • la mise en œuvre d'un contrat de Partenariat Public-Privé (PPP) pour le financement, la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation et la maintenance de quatorze (14) postes de péage automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais. 							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	L'atteinte des objectifs de cette action se justifie par la bonne exécution des travaux entamés les années antérieures qui ont permis de déboucher en 2020 sur la la mise en service du deuxième bloc technique de la station de pesage de Nkankanzock.							
Perspectives 2021	<p>Pour 2021, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réception et la mise en service de la station de pesage de Ngoulémakong ; • poursuite de l'exécution des travaux de la station de pesage de Fifinda ; • intallation d'équipements de vidéo surveillance dans les 21 stations de pesage en service ; • vulgarisation de la fiche technique des équipements à installer dans les stations de pesage ; • élaboration du rapport bilan du pesage routier en 2020 ; • Au 02 avril 2021 le partenaire les prêteurs et la partie publique devront signer l'accord direct en vue de l'entrée en vigueur du Contrat. 							

Action 07 ACCOMPAGNEMENT DES MAITRES D'OUVRAGES DANS LA CONSTRUCTION DES AUTRES INFRASTRUCTURES										
OBJECTIF	Superviser la construction des autres infrastructures									
Indicateur	Intitulé:		% d'infrastructures construites supervisé				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE		83,33	
	Unité de mesure		%							
	Année de référence:		2018							
	Valeur de référence:		20.0							
	Année cible:		2022							
	Valeur Cible		45.0							
	Réalisation exercice (Résultat technique):		25							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE			
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP		
	98 680 406	48 680 435	109 887 383	59 887 412	98 551 759	59 818 850	89,68 %	99,89 %		
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>Durant l'exercice budgétaire précédent, la réalisation des projets de cette action a fait face aux difficultés ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence totale de formations spécifiques du personnel, dans les thématiques complexes relevant du domaine des autres infrastructures. Le renforcement des capacités du personnel étant la clé de voute, pour donner des avis techniques fiables et pertinents dans le cadre de l'accompagnement et l'assistance des Maitres d'Ouvrages ; - La réticence encore perceptible de certains Autres Maître d'Ouvrage, notamment pour les travaux d'infrastructures portuaires et de transport de l'énergie électrique, à solliciter l'accompagnement du MINTP en application des dispositions de l'article N°5 du décret N° 2014/3863/PM du 21 novembre 2014 ; - L'insuffisance de bureau et de personnel. Signalons tout de même qu'à ce jour, plusieurs postes restent vacants à la Direction des Autres Travaux d'Infrastructures; <p>L'insuffisance des moyens logistique.</p>									

<p>ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)</p>	<p>Dans sa mission d'accompagnement des autres Maîtres d'Ouvrage, les actions suivantes ont été menées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'étude/diagnostic et définition des priorités d'intervention sur les ouvrages d'art des zones d'instabilité de la plateforme ferroviaire entre Kumba et N'Gaoundéré, réalisée par le Bureau d'Etude Technique COMETE, a fait l'objet de l'analyse des rapports par la DATI ; - Travaux de réhabilitation de 55 ponts ferroviaires entre Douala et Ngaoundéré ; - Travaux de dépollution des gares : dans le cadre de l'amélioration de l'environnement du travail dans les dépôts d'entretien des locomotives, les travaux de dépollution, de dépose et de pose de la voie ferrée, en exécution dans les gares de Yaoundé, de Bélabo et de Ngaoundéré ont fait un suivi par la DATI. <p>Il en de même :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Du projet d'Alimentation en Eau Potable de la ville de Yaoundé et de ses environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS) ; - Des travaux de construction d'un hélicoptère présidentiel attendant au projet d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé et ses environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS) ; - Des travaux de sécurisation du périmètre du Port Autonome de Douala ; - Du projet de Construction de l'usine à pied de 30MV destiné à l'alimentation de la Région de l'Est et des lignes de transports électrique associées, du barrage hydroélectrique de LOM PANGAR ; - Du projet d'aménagement hydroélectrique de BINI à WARAK ; - Du projet d'aménagement hydroélectrique de Nachtigal Amont, où une équipe d'ingénieur du MINTP accompagnera le Cabinet d'ingénieur indépendant recruté à l'effet d'assurer le suivi technique des travaux pour le compte de l'Etat du Cameroun ; <p>De la réflexion pour la mise en place d'une activité de production et distribution par canalisation du gaz naturel dans les ménages au Cameroun, il a d'ailleurs été proposé aux Services du Premier Ministre de poursuivre cette réflexion dans le cadre d'un Comité interministériel à l'effet de mener une étude de faisabilité pour un projet pilote dans les villes de Douala et Yaoundé.</p>
<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>La performance enregistrée découle de la bonne collaboration du MINTP avec les autres Maîtres d'Ouvrage que sont principalement le Ministère des Transports et le Ministère de l'Eau et de l'Energie.</p>
<p>Perspectives 2021</p>	<p>Pour 2021, il est prévu de poursuivre l'accompagnement des autres Maîtres d'Ouvrage dans la réalisation de leur projet.</p>

Action 11 COORDINATION ET PILOTAGE DU PROGRAMME 467

OBJECTIF	Rationaliser et harmoniser la mise en œuvre des activités du programme 467							
Indicateur	Intitulé:		Taux de réalisation physique des activités du programme 467				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 112,17	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2018					
	Valeur de référence:		40.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		70.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		67,3					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	4 108 393 551	4 108 393 551	5 176 838 676	5 176 838 676	5 176 207 551	4 107 231 333	99,99 %	79,34 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Les tensions de trésoreries et la collaboration difficile avec les autres Maîtres d'ouvrage ne facilite pas la mission d'accompagnement							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	Les activités majeures réalisées sont déclinées dans les différentes actions de ce programme							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	La performance physique de ce programme au-dessus de la projection du PPA est due à la bonne performance des actions Aménagements des routes, PLANUT et aménagement des autres équipements routiers.							
Perspectives 2021	Il est envisagé une extension de la performance des actions sus-évoqués à l'ensemble des actions du programme							

2020

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.2. PROGRAMME 468

REHABILITATION, MAINTENANCE ET ENTRETIEN DES DES
ROUTES ET AUTRES INFRASTRUCTURES

Responsable du programme

ADAMOU MOUSSA

2.2.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme de Réhabilitation, maintenance et entretien des routes et autres infrastructures vise à améliorer la qualité des infrastructures en les maintenant en bon état d'utilisation. Les grands axes dudit programme consistent à: (i) augmenter le linéaire du réseau bitumé réhabilité, (ii) accroître le pourcentage du réseau bitumé en bon état, (iii) assurer la maintenance des bâtiments et des autres projets d'infrastructures en liaison avec les ministères et autres structures concernées.

Pour y parvenir, des actions diverses sont menées, notamment: réhabilitation, Maintenance des routes, entretien des routes, réhabilitation des ouvrages de franchissement et de traversée, protection du Patrimoine et de l'environnement Routier, réhabilitation des autres équipements routiers, réhabilitation, Maintenance des bâtiments et édifices publics et la coordination et pilotage du programme 468.

L'objectif ici étant de Restaurer et Améliorer le réseau bitumé et en terre.

OBJECTIF	Restaurer et améliorer l'état des infrastructures	
Indicateur	Intitulé:	Linéaire du réseau bitumé réhabilité
	Unité de mesure	km
	Valeur de référence:	1183.5
	Année de référence:	2017
	Valeur Cible Année cible:	0.0 2022
Indicateur	Intitulé:	Pourcentage du réseau routier en bon état
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	40.0
	Année de référence:	2018
	Valeur Cible Année cible:	80.0 2022
Indicateur	Intitulé:	% des grands projets de réhabilitation / entretien des autres infrastructures respectant l'itinéraire technique
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	60.0
	Année de référence:	2018
	Valeur Cible Année cible:	80.0 2022
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: RÉHABILITATION, MAINTENANCE DES ROUTES Action 02: ENTRETIEN DES ROUTES Action 03: REHABILITATION DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT ET DE TRAVERSEE Action 04: PROTECTION DU PATRIMOINE ET DE L'ENVIRONNEMENT ROUTIER Action 05: REHABILITATION DES AUTRES EQUIPEMENTS ROUTIERS Action 07: REHABILITATION, MAINTENANCE DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS Action 08: COORDINATION ET PILOTAGE DU PROGRAMME 468	
DOTATIONS INITIALES	AE 127 356 142 571	CP 122 752 833 018
RESPONSABLE DU PROGRAMME	ADAMOUMOUSSA,	

2.2.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Le Ministère des Travaux Publics, dans son rôle de Maître d'ouvrage et d'Ingénieur de l'Etat, vise à doter le Cameroun des infrastructures routières, d'ouvrages d'art, des bâtiments publics et autres infrastructures viables et de qualité. Doté d'une Direction Générale des Travaux d'Infrastructures chargée de la mise en œuvre et du contrôle des travaux de réhabilitation et d'entretien des infrastructures ferroviaires, portuaires, aéroportuaires, énergétiques et environnementales, des routes et des bâtiments publics en liaison avec les autres administrations compétentes.

Les éléments ayant affectés la mise en œuvre du programme de réhabilitation, maintenance et entretien des routes et autres infrastructures sont :

- la situation économique du pays, marquée par la rareté des ressources budgétaires qui a entraîné l'accumulation en instance de paiements, des décomptes des travaux exécutés ;
- la préparation du Championnat d'Afrique des Nations 2021 et de la Coupe d'Afrique des Nations 2022;
- le climat d'insécurité qui règne dans plusieurs Régions (Sud-Ouest, Nord-Ouest, Est et Extrême-Nord), entretenu respectivement par les sécessionnistes, les bandes armées et la secte islamiste BOKO HARAM ;
- le manque d'intérêt des entreprises ayant des capacités à réaliser des travaux d'envergure, ce qui se traduit par de nombreux Appels d'Offres infructueux ;
- l'insuffisance des ressources budgétaires pour assurer la logistique du suivi des chantiers (véhicules, carburants, lubrifiants et frais de missions) ;
- le transfert aux unités déconcentrées du MINTP des rôles de Chef de service du Marché et d'Ingénieur du Marché ;
- les retards dans la libération des emprises routières ;
- la crise sanitaire provoquée par la pandémie de Covid-19 qui a entraîné l'arrêt des travaux et la mise en œuvre des mesures barrières ;
- le Collectif Budgétaire, objet de l'ordonnance n°2020/001 du 03 juin 2020, qui a réduit de 9,22% la provision programmée, déjà fortement déficitaires, aggravant ainsi la sous-couverture budgétaire des projets.

2.2.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020

Au terme de l'exercice 2020, les opérations de réhabilitation, maintenance et entretien des routes et autres infrastructures auront permis la réception de **67,74** km de routes bitumées réhabilitées, **1502,64** ml d'ouvrages d'art réhabilités et **2446,6** km de routes entretenues.

La mise en œuvre progressive de la décentralisation place les Magistrats Municipaux au cœur de l'entretien routier au niveau des communes. Ces derniers sont désormais Maîtres d'Ouvrage des prestations concernant les routes de leur ressort et ordonnateur auprès du Fonds Routier des dépenses y afférentes.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	Indicateur 1: 2 100; Taux de réalisation: 100% Indicateur 2: 45; Taux de réalisation: 64,29% Indicateur 3: 70 ; Taux de réalisation: 100%	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	100	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 108 012 814 639	CP 103 409 505 086
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 19 343 327 932	Ecart CP 19 343 327 932
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 19 986 897 410	CP 18 844 894 384
TAUX DE CONSOMMATION	18,5 %	18,22 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	<p>Bien que les travaux routiers soient exécutés conformément aux clauses des contrats, les niveaux de services offerts par les axes routiers ne donnent pas les résultats escomptés (confort, sécurité de l'usage). Entre autres facteurs explicatifs, on relève :</p> <ul style="list-style-type: none"> · une allocation insuffisante des ressources et davantage la faiblesse des méthodes et approches d'entretien pratiquées. La stratégie de relèvement vise le maintien à un niveau de service satisfaisant de l'état du réseau routier dans son ensemble (corridors, routes nationales, routes régionales, routes communales) ; · le linéaire des routes à entretenir qui a plus que doublé passant de 55000 km en 2010 à 122000 km en 2019, alors même que les ressources d'entretien routier ont diminué ; · la pandémie de Covid-19 a contribué à ralentir la réalisation des travaux ; · les retards dans la libération des emprises routières ; · l'insécurité persistante dans les régions en crises ; · le Collectif Budgétaire, qui a réduit d'environ 9,32 milliards le montant des ressources internes. 	
PERSPECTIVES 2021	<p>La mise en œuvre de ce programme en 2021 devra permettre d'effectuer la réception d'environ 302,99 km de routes bitumées réhabilitées et, 652,40 ml d'ouvrages d'art réhabilités.</p> <p>En ce qui concerne la protection du patrimoine routier, la finalisation des travaux de construction de la station pesage routier de Ngoulémakong sur la N2, tronçon Mbalmayo-Ebolowa, la construction d'un certain nombre de barrières de pluie type dans la région de l'Est.</p> <p>Par ailleurs, les travaux de réhabilitations et d'entretien se poursuivront suivant les projections suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> · la réhabilitation des route portera sur un linéaire d'environ 366,8 km ; · la réhabilitation des ouvrages d'art se fera sur un linéaire de 750 ml ; · l'entretien routier portera quant à lui sur un linéaire estimé à 1 266,91 km. 	

2.2.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020

Action 01 RÉHABILITATION, MAINTENANCE DES ROUTES									
OBJECTIF	Augmenter le linéaire des routes bitumées en bon état								
Indicateur	Intitulé:	Linéaire de routes bitumées réhabilitées						TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure	km							
	Année de référence:	2017							
	Valeur de référence:	1183.5							
	Année cible:	2022							
	Valeur Cible	220.0							
	Réalisation exercice (Résultat technique):	180							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	89 877 601 547	89 219 601 600	55 043 417 732	54 385 417 785	15 311 671 743	15 911 671 743	29,26 %	29,26 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La réalisation des travaux a été confronté aux difficultés telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lutte contre la pandémie du Covid-19 qui a conduit à la réduction des effectifs sur les chantiers afin de respecter les mesures barrières édictées par le gouvernement, ce qui à un impact sur la rentabilité ; - La non-libération des emprises ; - L'insécurité dans les zones de projet ; - les insuffisances détectées sur le plan conceptuel ; - le retard dans la libération des emprises ; - l'absence de contrat pour certaines entreprises en activités ; - le retard dans le paiement des décomptes. 								

<p>ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)</p>	<p>Au terme de l'exercice 2020, les opérations de réhabilitation, maintenance et entretien des routes auront permis la réception de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réhabilitation de la route Ngolbang-Zoétéélé-Sangmelima-Mezesse-Meyomessala (coût : 11,5 milliards ; linéaire : 65 km) ; - Travaux de réhabilitation des voies d'accès à l'Université de Dschang (2,04 km) et aux infrastructures sportives (coût : 646 millions ; linéaire : 2,74 km) ; <p>La bonne exécution des travaux s'est poursuivie sur les autres chantiers notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Yaoundé-Bafoussam-Babadjou (coût : 114,41 milliards ; linéaire : 240,9 km) : · lot 1 : Pont d'Ebebda - Kalong y compris la construction d'un échangeur au lieu-dit carrefour Obala (niveau d'exécution : 76%,) ; · lot 2 : Kalong – Tonga (niveau d'exécution : 81%) ; · lot 3 : Tonga - Bafoussam - Babadjou (niveau d'exécution 48%) ; - Maroua-Mora (coût : 37,05 milliards ; linéaire : 62 km ; niveau d'avancement : 75%); - Réhabilitation du tonçon de route Nsimalen - Mbalmayo - Ebolowa (87,8 km) sur la N2 : niveau d'avancement : 89%; - Babadjou-Bamenda (coût : 37,1 milliards; linéaire : 56 km ; niveau d'avancement : 35%); - Boucle du DJA (phase 3) (coût : 13 milliards; linéaire : 64 km ; niveau d'avancement : 51,1%); - Bazou-Tongo-Milombé (coût : 3,7 milliards; linéaire : 41,8 km ; niveau d'avancement : 90 %); - Entretien de la route Bipindi - Nsola - Song Lipem (coût : 0,150 milliard; linéaire : 45 km ; niveau d'avancement : 80 %) ; - Travaux de réhabilitation de la route Nkoumadjap-Nkolfoung-Oveng et bretelle Nkoumadjap Ndeng (mission catholique) (coût : 3,203 milliards F CFA ; linéaire : 39,1 km ; niveau d'avancement : 23,52%) ; - Réhabilitation de la route Ngaoundéré - Garoua (N1); - Réhabilitation de la route Mbalmayo - Sangmélina (N9); - Travaux de réhabilitation de la route Mora - Dabanga - Kousseri (N1) (205km, coût 55 milliards).
<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>Au regard des défaillances et difficultés rencontrées par les entreprises, on a assisté à la reconfiguration de deux (02) projets de réhabilitation routière d'envergure à savoir Mora-Dabanga-Kousseri et Babadjou-Bamenda. Pour ces projets, les résultats ci-après ont été enregistrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Mora-Dabanga-Kousserie : du PK 0 au PK 25: 3% (piquetage, amenée du matériel et installation), mora-waza du PK 25 au PK 62: 7% (scarification, malaxage, mise en forme) et du PK 102 au PK 205 de SALE à Dabanga (scarification, apport de 0/31.5, mise en forme) 50% ; · Yaoundé - Bafoussam - Babadjou (N4) : 47,535 km de couche de fondation en matériaux recyclés, 46,340 km couche d'imprégnation, 43,535 km de couche de base en grave bitume, 18,380 km de Couche de revêtement.
<p>Perspectives 2021</p>	<p>La mise en œuvre de ce programme en 2021 devra permettre de réceptionner 302,99 km de routes bitumées réhabilitées. Les travaux de réhabilitation se poursuivront sur un linéaire de 366,8 km.</p>

Action 02 ENTRETIEN DES ROUTES

OBJECTIF	Améliorer le niveau de service du réseau routier							
Indicateur	Intitulé:		Linéaire de routes entretenues				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		km					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		2171.34					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		4200.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		3300					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	22 422 309 606	18 625 000 000	49 533 990 216	45 736 680 610	603 605 137	603 605 137	1,32 %	1,32 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre des projets à fait face aux difficultés suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lutte contre la pandémie du Covid-19 qui a conduit à la réduction des effectifs sur les chantiers afin de respecter les mesures barrières édictées par le gouvernement, ce qui a un impact sur la rentabilité ; • Le retard ou la non-libération des emprises ; • L'insécurité dans les zones de projet ; • les insuffisances détectées sur le plan conceptuel ;l'absence de contrat pour certaines entreprises en activités ; • le retard dans le paiement des décomptes. 							

<p>ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)</p>	<p>Le suivi et l'accompagnement des entreprises et des BET, ont permis de réceptionner les projets suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Travaux d'entretien courant de la Route Nationale N6: Banyo-Mayo- Darlé-Nyamboya-Magba (147,65km) dans la région de l'Adamaoua, département du Mayo-Banyo (coût 664 millions) ; • Travaux d'entretien de la route Likok - Pont Paro (coût 95 millions, linéaire 45 km) ; • Travaux d'entretien confortatif : <ul style="list-style-type: none"> o N1 : Lot 2 : Fin falaise – Pont Keroua (38,5km,) Pont Keroua – Pont SALA (81,5 km) pour un Coût estimé à 6,87 milliards; o N1 : Lot 3 : Pont SALA- GAROUA (Consulat Tchad) (102 km, coût: 7,303 milliards); o N2 : Lot 2 : Limite Sud-SANGMELIMA (69,33 km, coût: 1,7 milliard); o N2 : Lot 3 : Ebolowa-Nkoemvom, Nkoemvom-Ambam (91,78 km, coût: 2,407 milliards); o N3 : Lot 2 : Pont NDOUPE - pont DIBAMBA (109 km,coût : 8,05 milliard); o N5 : Pont NKAM-BAFANG, BAFANG-BANDJA-BANDJOUN, BAFANG-BANGANGTE (Int N4) (113,76 km, coût : 1,647 milliard); o N5 : Section PENJA-EBONE-Péage de MUYUKA, passage à niveau de MUYUKA MBANGA et la descente MBANGA (85,04 km, coût : 1,59 milliard); o BAFOUSSAM-FOUMBOT-FOUMBAN (67 km, coût : 1,04 milliard); o BAMOUGOUM (INTER N6)-Limite Littoral/ Limite Ouest-MELONG (INTER N5) (85 km, coût : 1,32 milliard); o EMANA – MONATÉLÉ (17,87 km, coût : 4,35 milliard). <p>L'entretien étant une activité permanente, plusieurs autres tronçons font l'objet d'entretien, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux d'entretien confortatif : o N1 : Lot 1 : Intervention d'urgence (zone Aéroport-Université de NDANG. (coût : 2,646 milliards, taux d'exécution : 43,83%) o N1 : Lot 1 : finalisation des travaux du lot d'ESICO (coût : 2,384 milliards, taux d'exécution : 43,83%) o BAFOUSSAM-FOUMBOT (2^{ème} phase) (coût : 2,113 milliards, taux d'exécution : 66,3%). - Contrats à niveau de service (GENIS) : o Lot 1 (réseau sud): Yaoundé (inter N3)- Awae-Mekong.Mekong-Ayos (Lim ES) (140 km, TF :1,062 milliard et TC :810 millions pour un avancement des travaux estimés à 37,65%); o Lot 2 (réseau sud) : Ayos (Lim CE)- Abong Mbang et Abong Mbang –Bonis (coût: 2,337 milliards, pour un taux d'exécution de 54,8%) ; o LOT 1:Bafoussam – Foubot – Fouban (réseau ouest) : coût 3,313 milliards, taux d'avancement des travaux : 0% Pour la phase 1 de la Tranche Ferme) ; o Lot 2 Bekoko – Nkongsamba - Pont du Nkam (180 km)(réseau ouest) : coût 3,061 milliards, avancement des travaux : 9,79%; o Lot 3 : Bamougoum (inter N6) – limite Littoral-limite Ouest – Melong (inter N5) (réseau ouest) : coût 3,96 milliards, avancement des travaux : 47%. <p>En terme de conventions avec les sociétés de développement dans le cadre de l'entretien de certaines routes en terre, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> o La convention pour la réhabilitation (en cofinancement) de la route en terre Batouri-Ngoura II - Kentzou-Frontière RCA avec l'entreprise UNITED TRANSPORT AFRICA (UTA S.A) dont l'avancement physique des travaux est estimé à 85%; o La convention pour l'entretien et/ou la réhabilitation en cofinancement de certaines routes en terre dans la région de l'Est ; avec l'entreprise PALLISCO S.A pour un avancement physique des travaux estimé à 75%.
<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>La bonne mise en œuvre du mécanisme de Débit-Office du Fonds Routier explique en grande partie la bonne performance de cette action. En effet, ce mécanisme aura permis l'apurement d'un nombre de décomptes en instance au Fonds relatifs aux prestations d'entretien routier, avec une incidence très positive sur le rendement des entreprises. Il en est ressorti une réception au-delà des prévisions des interventions en entretien routier.</p> <p>Le traitement des décomptes en guichet unique au cours de réunions de chantier.</p> <p>Le suivi de rapproché des différentes entreprises en charge de l'exécution des travaux, ainsi que des bureaux d'études.</p>

Perspectives 2021	<p>Lors du prochain exercice budgétaire, il sera question de poursuivre l'entretien routier sur un linéaire estimé à 1 266,91 km.</p> <p>Par ailleurs, en vue de l'augmentation de la durabilité des routes en terre et de l'élimination des points critiques sur les routes bitumées, le MINTP envisage passer à la phase d'expérimentation des chaussées en béton du Sol. Les axes routiers en terre qui feront l'objet de travaux expérimentaux en 2021 sont :</p> <ul style="list-style-type: none">· Ekong-Bengbis (70 km) ;· Edéa-Dizangue-Mouanko (50,1 km) ;· Obout-Endom-Akonolinga (86,7 km) ; <p>Ngul tang (Int N10)-Mengueme Si-Nkangkombo-Lembe-Yezoum (55 km).</p>
-------------------	--

Action 03 REHABILITATION DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT ET DE TRAVERSEE

OBJECTIF	Améliorer l'état des ouvrages de franchissement et de traversée les points de rupture de trafic							
Indicateur	Intitulé:		Mettre-linéaire des ouvrages de franchissement et de traversée réhabilité				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 49,06	
	Unité de mesure		km					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		505.05					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		1600.0					
Réalisation exercice (Résultat technique):		1200						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	2 075 006 720	1 975 006 720	1 817 961 600	1 717 961 600	1 004 871 253	1 004 871 253	58,49 %	58,49 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de cette action s'est faite en tenant compte de plusieurs facteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> insécurité dans les régions du Nord-Ouest et Sud-Ouest ; non-libération de l'emprise de certains projets ; contexte sanitaire lié à la pandémie du Covid-19 ; difficulté à mobiliser les ressources financières qui entraîne un retard dans le paiement des décomptes ; insuffisance dans les études techniques de réalisation 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>Les activités majeures menées au cours de l'exercice budgétaire précédent ont permis de réceptionner deux projets de réhabilitation des ponts inspectés d'indice B. Les autres projets d'indice B bien achevés ne peuvent pas être réceptionnés du fait de l'insécurité dans les régions du Nord-Ouest et Sud-Ouest. A cela est rajoutée les avancées majeures des autres projets à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> réhabilitation du pont long de 120ml sur le MAYO LIMANI et ses accès situé entre AMCHIDE et LIMANI, frontière CAMEROUN –NIGERIA Région de l'Extrême-Nord (montant 1,166 milliard F CFA, projet en phase de démarrage) ; réhabilitation de l'ancien pont sur le fleuve Wouri long de 720 ml (montant 3,2 milliards FCFA ; niveau d'exécution : 12,5%); réhabilitation des ponts en béton armé et/ou précontraint sur les routes prioritaires du réseau National (Programme IV) (montant 4,1 milliards FCFA ; niveau d'exécution : 90,0%). 							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>La non-atteinte de cet objectif découle de la conduite à achèvement de 904 ml d'ouvrages d'art contre 372,2 ml attendus. Cette faible performance est principalement due à la sous-couverture budgétaire des activités de cette action, car principalement financées sur ressources internes ordinaires pour lesquelles la couverture ne dépasse pas les 30% des besoins réels. La réduction des ressources due.</p>							
Perspectives 2021	<p>Pour les programmations avenir, il importe d'envisager :</p> <ul style="list-style-type: none"> La poursuite du remplacement des buses métalliques dans un état critique (à remplacer en urgence) sur nos axes routiers notamment les routes Nationales ; suivi de l'exécution effective des travaux des différents marchés passés pour l'inspection ou la réhabilitation des ouvrages d'art ; Achèvement de la réhabilitation des ponts en BA et BP financés par la KFW ; <p>poursuite et achèvement des travaux d'entretien de l'ancien pont du Wouri.</p>							

Action 04 PROTECTION DU PATRIMOINE ET DE L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

OBJECTIF	Augmenter la durée de vie des routes							
Indicateur	Intitulé:		Nombre de stations de pesage en bon état de fonctionnement				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		25.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		33.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		28					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	8 841 109 100	8 841 109 100	41 109 100	41 109 100	39 780 002	39 780 002	96,77 %	96,77 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de cette action s'est faite dans un contexte marqué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'insuffisance de la couverture budgétaire ; - les procédures administratives (organisme payeur a été changé : il est passé du Guichet Investissement du Fonds Routiers au BIP) ; - le retard dans le paiement des décomptes ; - les retards dans le processus de passation des marchés de gestion technique et la maintenance des stations de pesage. 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>S'agissant de la protection du patrimoine routier, il y'a lieu de noter que les actions/activités suivantes ont été menées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement des voies d'accès à la station de pesage de Bagofit (coût : 250 millions) : la réception provisoire a été faite le 23 septembre 2020 ; - la mise en service du 2ième bloc technique de la station de pesage de Nkankanzock à Edéa qui a permis de réduire significativement les embouteillages au droit de ladite station, en assurant les pesées dans chaque sens de la circulation. <p>§ le démarrage de la gestion technique et la maintenance de 21 stations de pesage routier fixes (Triennal 2020-2022 pour un coût estimé à 4,2 milliards) ;</p> <p>§ constatation de la destruction de la glissière de sécurité et des bordures du côté droit de la chaussée venant de Yaoundé : N10 au lieu-dit ELAT ;</p> <p>§ constatation de la destruction de 25 ml sur 3,5 m de la chaussée calcinée, soit 87,5 m². 112,5 m² de couche de base détruite 25 ml sur 1 m d'accotement calciné 18 ml de bordures en béton armé calcinées 2,97 m³ de maçonnerie de moellons détruite: N 20 Tronçon N'Gaoundéré- Touboro- frontière TCHAD au PK 73 ;</p> <p>§ constatation de la destruction de 1,5 ml de fissuration de la couche de roulement du côté gauche de la chaussée 10 ml sur 1 m d'accotement détruit. Déversement du gasoil sur 84 m² de la couche de roulement : Sortie du village GAI-RAH sur la RN20 NGAOUNDERE-TOUBORO.</p>							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi rapproché de l'exécution des prestations de gestion technique et maintenance des stations de pesage - station de pesage de Bagofit : installation du chantier 100%, études géotechniques et projet d'exécution effectuées, travaux de démolition des parties défectueuses et décapage sur 15 cm , mise en dépôt des produit de décapage, coulage de 764,93 m3 de béton armé d'épaisseur 20 cm, coulage de 44,40 m3 de béton d'épaisseur 20 cm, reconstitution du corps de chaussée en concassé 0/31.5 pour 72 m3, curage des faussés sur 470,46 ml ; - constats consignés sur PV : <ul style="list-style-type: none"> o N°632 du 22 mai 2020 BC/DRTP-CE 1532 du 27 mai 2020 ; o N°001/PVCAPR/MINTP/SG/DR-NO/DDMR/Sub-TP/TPRO/2019; o N°002/PVCAPR/NO/DD-MR/Sub.TP-TPRO/2019. 							

Perspectives 2021	<p>En 2021, il sera question :</p> <ul style="list-style-type: none">- de poursuivre la gestion technique et la maintenance de 21 stations de pesage routier fixes (Triennal 2020-2022) ;- l'installation et la mise en service de la visualisation des opérations de contrôle de charges avec une transmission des données dans les 21 stations de pesage fixes en fonctionnement ;- l'achèvement des travaux de construction de la station de pesage routier de Ngoulémakong sur la N2, tronçon Mbalmayo-Ebolowa ;- le démarrage effectif des travaux de construction de la station de pesage de Fifinda sur le N7, tronçon Edéa-Kribi ;- la construction et la mise en service à titre expérimental d'un certain nombre de barrières de pluie type dans la région de l'Est.
-------------------	--

Action 05 REHABILITATION DES AUTRES EQUIPEMENTS ROUTIERS

OBJECTIF	Superviser la réhabilitation des autres équipements routiers							
Indicateur	Intitulé:		Nombre des autres équipements routiers construits				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		0.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		5					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	3 207 889 600	3 207 889 600	7 889 600	7 889 600	7 828 000	7 828 000	99,22 %	99,22 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de cette action a été faite dans un contexte marqué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la crise sanitaire provoquée par la pandémie de COVID-19 qui a ralenti l'exécution de certaines activités ; - l'insuffisance des ressources budgétaires allouées aux projets qui découlent de cette action. 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	<p>Au cours de l'exercice 2020, l'activité phare a été l'exécution en régie des travaux de signalisation verticale et de fixation des réflecteurs sur les glissières métalliques sur le tronçon de route Yaoundé-Mbalmayo-Sangmélisma et Carrefour Nkang-Meyomessala d'un montant de 50 millions TTC.</p>							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)								
Perspectives 2021	<p>En 2021, il sera question de poursuivre les travaux de signalisation et de réfection des équipements sur N3, tronçon Yaoundé-Douala (214 km).</p>							

Action 07 REHABILITATION, MAINTENANCE DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS

OBJECTIF	Superviser la Maintenance des bâtiments et édifices publics							
Indicateur	Intitulé:		Pourcentage des bâtiments et édifices publics réhabilités supervisés				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2019					
	Valeur de référence:		35.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		50.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		40					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	190 006 720	142 006 720	145 006 720	97 006 720				
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Pas de budgétisation au MINTP							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Pas de budgétisation au MINTP							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Pas de budgétisation au MINTP							
Perspectives 2021	Pas de budgétisation au MINTP							

Action 08 COORDINATION ET PILOTAGE DU PROGRAMME 468

OBJECTIF	Rationaliser et harmoniser la mise en œuvre des activités du programme 468							
Indicateur	Intitulé:		Taux de réalisation physique des activités du programme 468				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		70.0					
Réalisation exercice (Résultat technique):		60						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	742 219 278	742 219 278	1 423 439 671	1 423 439 671	1 415 699 808	1 345 699 808	94,54 %	94,54 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Les tensions de trésoreries, la perte énorme de ressource suite au Collectif budgétaire et la collaboration difficile avec les autres Maîtres d'ouvrage ne facilite pas la mission d'accompagnement.							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	Les activités majeures réalisées sont déclinées dans les différentes actions de ce programme.							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	La performance physique de ce programme n'a pas du tout évoluée par rapport à la valeur de référence suite à la perte énorme de ressources de ce programme du fait des ajustements budgétaires afférents au Collectif Budgétaire.							
Perspectives 2021	Il est envisagé une amélioration de la performance de l'ensemble des actions du programme notamment à travers la mise en œuvre de la stratégie d'entretien durable des routes en terre qui représente plus de 90% du réseau routier.							

2020

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.3. PROGRAMME 469

REALISATION DES ETUDES TECHNIQUES D'INFRASTRUCTURES

Responsable du programme

ABOUNA ZOA GUY DANIEL

2.3.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme de Réalisation des études techniques d'infrastructures est chargée d'améliorer la qualité des études techniques commandées par l'Etat, en renforçant notamment les capacités techniques du personnel du Ministère des Travaux Publics, dans la finalité de réduire les coûts et les délais de mise en œuvre des projets d'infrastructures.

Huit actions sous-tendent ce programme et portent aussi bien sur les études routières et autoroutières que sur les autres infrastructures on a donc : études techniques des autoroutes et voies express, études techniques et maîtrise d'œuvre techniques de construction des routes, études techniques et maîtrise d'œuvre techniques de réhabilitation des routes, études techniques et maîtrise d'œuvre techniques des ouvrages d'art, acquisitions Stratégiques et études Prospectives, études techniques des projets de bâtiments et édifices Publics, études Techniques et maîtrise d'œuvre des Autres Infrastructures et coordination et pilotage du programme 469.

Le but recherché ici étant l'Amélioration de la qualité des études en vue d'optimiser le coût et la qualité des travaux d'infrastructures.

OBJECTIF	Améliorer la qualité des études en vue d'optimiser le coût et la qualité des travaux d'infrastructures	
Indicateur	Intitulé:	% des études réalisées dans les délais et respectant l'itinéraire technique
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	50.0
	Année de référence:	2017
	Valeur Cible Année cible:	80.0 2022
Indicateur	Intitulé:	% des études réalisées avec moins de 10% d'avenants
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	45.0
	Année de référence:	2017
	Valeur Cible Année cible:	85.0 2022
ACTIONS DU PROGRAMME	Action 01: ETUDES TECHNIQUES DES AUTOROUTES ET VOIES EXPRESS Action 02: ETUDE TECHNIQUE ET MAITRISE D'OEUVRE DES CONSTRUCTIONS DES ROUTES Action 03: ETUDES ET MAITRISE D'ŒUVRE TECHNIQUES DE RÉHABILITATION DES ROUTES Action 04: ETUDES ET MAITRISE D'ŒUVRE TECHNIQUES DES OUVRAGES D'ART Action 05: ACQUISITIONS STRATÉGIQUES ET ÉTUDES PROSPECTIVES Action 06: ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'ŒUVRE DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS Action 08: COORDINATION ET PILOTAGE DU PROGRAMME 469 Action 12: ETUDES TECHNIQUES DES PROJETS DE BÂTIMENTS ET ÉDIFICES PUBLICS Action 13: ETUDES TECHNIQUES DES AUTRES INFRASTRUCTURES	
DOTATIONS INITIALES	AE 4 313 509 224	CP 3 030 694 269
RESPONSABLE DU PROGRAMME	ABOUNA ZOA GUY DANIEL,	

2.3.2. CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME

Le Ministère des Travaux Publics, dans son rôle de Maitre d'ouvrage et d'Ingénieur de l'Etat, vise à doter le Cameroun des infrastructures routières, d'ouvrages d'art, des bâtiments publics et autres infrastructures viables et de qualité. Doté d'une Direction Générale des Etudes Techniques chargée de la maîtrise d'œuvre des travaux d'infrastructures routières, autoroutières, Énergétiques, ferroviaires, aéroportuaires, fluviales, des bâtiments et édifices publics. Un cadre de concertations interministérielles élargies aux concessionnaires sous l'impulsion du MINTP a également été mis en place, pour une mise en œuvre cohérente des interventions dans le secteur des infrastructures.

A côté de la volonté politique ainsi précisée, certains éléments de contexte ont impacté négativement la mise en œuvre des projets à savoir : (i) les retards dans la réalisation et la validation des études, (ii) la budgétisation non optimale des projets du fait de la faiblesse de l'espace budgétaire, (iii) les retards dans la mobilisation effective des ressources par le trésor, (v) les retards dans la mobilisation des BET, (iv) la pandémie de Covid-19 principale responsable du Collectif Budgétaire, qui a entraîné une réduction de pratiquement 54,19% de l'enveloppe budgétaire allouée à la réalisation des activités de ce programme.

Ces activités sont encadrées par 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.

2.3.3. PERFORMANCE GLOBALE DU PROGRAMME EN 2020

Les activités de ce programme ont consisté en la poursuite de la réalisation : (i) d'un ensemble d'études techniques routières et d'ouvrages d'art visant environ **4967 km** de routes dont **2427 km** d'études techniques autoroutières et des voies express, avec la réalisation de l'inspection détaillée des ouvrages d'art du réseau classé prioritaire et, (ii) des études de faisabilité des itinéraires ferroviaires portant sur un linéaire de **1152 km**.

Les performances issues de la réalisation des principales études d'infrastructures sont :

Ø **La finalisation des études routières** sur un linéaire de plus de **363 km**.

Ø **La finalisation des études ferroviaires** sur un linéaire de plus de **1152 km**.

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	Indicateur 1: 70; Taux de réalisation: 100% Indicateur 2: 75; Taux de réalisation: 100%	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	100	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 3 658 044 897	CP 2 375 229 942
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE 655 464 327	Ecart CP 655 464 327
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 2 214 509 220	CP 2 191 710 102
TAUX DE CONSOMMATION	60,54 %	92,27 %
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES	Les activités de ce programme ont consisté en la poursuite de la réalisation : (i) d'un ensemble d'études techniques routières et d'ouvrages d'art visant environ 4967 km de routes dont 2427 km	

RESSOURCES	<p>d'études techniques autoroutières et des voies express, avec la réalisation de l'inspection détaillée des ouvrages d'art du réseau classé prioritaire et, (ii) des études de faisabilité des itinéraires ferroviaires portant sur un linéaire de 1152 km (Lot 1 : Edéa-Kribi-Campo, (138 km ; Lot 2 : Douala-Limbé-Idénau, 104 km ; Lot 3 : Douala-Ngaoundéré, 908 km).</p>
PERSPECTIVES 2021	<p>Pour l'exercice budgétaire avenir, il sera principalement question de poursuivre les études déjà en cours notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Les études techniques des autoroutes et voies express parmi lesquels, on peut citer de manière sommaire : les études en vue du bitumage de la voie express Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo, les études de faisabilité et APS du PK100 à Douala et Edéa-Kribi, les études de la voie Express Lolabé-Campo, les études préliminaires en vue de la construction de l'autoroute Yaoundé-Ndjamen (1800 km) ; · Les études techniques et maîtrise d'œuvre techniques de construction des routes, on peut citer : la route Ngoura 2 (carrefour Nkollé) – Yokadouma, Belabo-Deng Deng-Lom Pangar, Garoua-Gashiga-Demsa (38 Km), Belabo-Santado-Mansa-Deng Deng-Lom Pangar, la maturation de certaines routes dans le cadre de la tranche conditionnelle du PLANUT, les tronçons de routes dans le cadre du PADI-DJA et Ngoura II (Carrefour Nkwelle)-Yokadouma ; · Les études techniques et maîtrise d'œuvre techniques de réhabilitation des routes : Bekoko - Loum- Pont du Nkam (150 km), route Pont de Sala-Sanguere Mana, Long de 85,5 km ; l'Amélioration de la Sécurité (Redressement des Virages) de la route Ayos-Bonis (185 km), route Bamenda-Bambili (13km) et Bekoko-Limbé-Idénau (RN3) ; · Les études techniques et maîtrise d'œuvre techniques des ouvrages d'art : études de contournement d'Edéa avec la construction d'un pont, études techniques en vue de l'aménagement d'une voie de contournement en aval du barrage hydro-électrique de Lagdo, études de contournement de la ville de Douala avec la construction d'un 3ème pont sur le fleuve Wouri, études détaillées en vue de la construction d'un pont et de ses accès sur le fleuve Nyong à Ekombitié.

2.3.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020

Action 01 ETUDES TECHNIQUES DES AUTOROUTES ET VOIES EXPRESS									
OBJECTIF	Mettre en place des prestations de maîtrise d'œuvre des autoroutes								
Indicateur	Intitulé:		Nombre de projets d'autoroutes et voies express menés				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100		
	Unité de mesure		nb						
	Année de référence:		2017						
	Valeur de référence:		3.0						
	Année cible:		2022						
	Valeur Cible		10.0						
	Réalisation exercice (Résultat technique):		6						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	49 006 720	49 006 720	222 869 723	222 869 723	222 803 003	222 803 003	99,97 %	99,97 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>La réalisation des études s'est heurtée aux difficultés telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - COVID 19 a retardé l'avancement des études ; - L'insécurité dans les zones de projet ; - Les insuffisances détectées sur le plan conceptuel ; - L'absence de contrat pour certaines entreprises en activités ; - Perturbations météorologiques dues à une forte pluviométrie dans la zone du projet ; - Le retard dans la mobilisation des BET ; - Le retard dans le paiement des décomptes. 								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>Les études réalisées en vue de l'aménagement des autoroutes et voies express ont porté sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etudes préliminaire en vue de la construction de l'autoroute Yaoundé-Ndjamenas : taux d'exécution 95% ; • Etudes en vue de la construction de la deuxième phase de l'autoroute Yaoundé-Douala (du pk 60 à Douala pk 196) et Kribi –Edéa : taux d'exécution 95% ; • Études de faisabilité et d'avant-projet sommaire en vue de la construction de l'autoroute Douala-Limbé (70 km), études préliminaires validées, taux d'exécution 95% ; • Études de faisabilité et d'avant-projet sommaire en vue de la construction de l'autoroute Inter (Yaoundé-Douala) -Bafoussam –Bamenda : études APS (inter (Yaoundé-Douala) -Bafoussam) sans géotechnique transmises, taux d'exécution 70% ; • Etudes APD en vue de la construction de la voie expresse Lolabé (port de kribi)-Campo, pour un taux d'exécution estimé à 80% ; • Lot n°1: Revue des études techniques APD réalisées par CHEC du Pk50 au Pk100 et études de faisabilité et APS du PK100 à Douala et Edéa-Kribi (Linéaire : 246 km) : rapport APS définitif validé, taux d'exécution 98% ; • Actualisation des études de construction de la route régionale : Edéa - Dizangue - Mouanko -Yoyo (110km) exécuté à 45%. 								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>La réalisation des études s'est heurtée aux difficultés telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - COVID 19 a retardé l'avancement des études ; - L'insécurité dans les zones de projet ; - Les insuffisances détectées sur le plan conceptuel ; - L'absence de contrat pour certaines entreprises en activités ; - Perturbations météorologiques dues à une forte pluviométrie dans la zone du projet ; - Le retard dans la mobilisation des BET ; - Le retard dans le paiement des décomptes. 								

Perspectives 2021	<p>Poursuivre les études non achevées notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">· les études en vue du bitumage de la voie express Edéa-Dizangue-Mouanko-Yoyo ;· les études de faisabilité et APS du PK100 à Douala et Edéa-Kribi ;· les études de la voie Express Lolabé-Campo ;· les études préliminaires en vue de la construction de l'autoroute Yaoundé-Ndjamena (1800 km) ;· les DCE en vue de la construction des autoroutes Douala-Limbé ; <p>les rapports APS et DCE en vue de la construction de l'autoroute l'intersection (Yaoundé-Douala)-Bafoussam-Bamenda.</p>
-------------------	--

Action 02 ETUDE TECHNIQUE ET MAITRISE D'OEUVRE DES CONSTRUCTIONS 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 100	
	Unité de mesure	%						
	Année de référence:	2017						
	Valeur de référence:	46.15						
	Année cible:	2022						
	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
	1 904 300 000	1 011 300 000	1 589 605 185	696 605 185	603 605 137	603 605 137	37,97 %	86,65 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>Les résultats mitigés peuvent se justifier entre autres par :</p> <ul style="list-style-type: none"> § les retards dans les paiements des décomptes ; § le climat d'insécurité dans la zone du projet ; § la pandémie de Covid-19 qui freine la mobilisation des BET ; § L'absence de contrat pour certaines entreprises en activités ; § l'insuffisance de la couverture budgétaire ; § retard dans la mobilisation des BET; § le retard quant à la signature des marchés. 							

ACTIVITES
MAJEURES
REALISEES
(présentation des
extraits)

Au cours de l'exercice budgétaire 2020, les études ci-après ont été finalisées :

- études techniques en vue du bitumage de la route Edea-Bonepoupa-Douala : attestation de bonne fin technique disponible ;
- études techniques en vue du bitumage de la route Buéa-Sasse-Mile 4 : attestation de bonne fin technique en cours de signature.

Les études réalisées en vue de l'aménagement des routes se sont poursuivies et ont consisté en :

- Etudes en vue de la construction de la route Ngoura 2 (carrefour Nkollé) – Yokadouma, exécuté à **45%** correspondant à l'étude préliminaire, rapport de 1^{er} établissement et APS provisoire ;
- Etudes Techniques en vue de la construction de la route Belabo-Deng Deng-Lom Pangar, exécuté à **25%** correspondant à l'étude préliminaire ;
- Etude technique en vue de la construction de la route Garoua-Gashiga-Demsa(38 Km), exécuté à **85%** ;
- Etudes techniques en vue du bitumage de la route Akonolinga- Loum (InterN10)-Mboké-Nanga-Eboko(Inter N1) et bretelle Mboké-Kobdombo (InterD 31) (177 km) : les rapports APD sont disponibles ;
- Études techniques en régie en vue de la construction de la route Bafou (Inter. R0606)-SA'AMAYA-Baranka- Fossimundi - Mochbin - Fossong Elelang-Fongo Togo (Inter. R0607) et bretelle (75 km) : en attente du déblocage des ressources : le plan d'action définitif validé ;
- Études Techniques en vue de la construction de la route Belabo-Santado-Mansa-Deng Deng-Lom Pangar : Rapport d'Études Préliminaires transmis ;
- Études techniques en vue de la maturation de certaines routes dans le cadre de la tranche conditionnelle du **PLANUT** :
 - **Lot 1** : Paro-Tignère : Rapport provisoire APD disponible et DCE amendé ;
 - **Lot 2** : Tcholliré-Rey Bouba : Étude APS provisoire disponible ;
 - **Lot 4** : Loum –Yabassi, Limite Ouest/Nord–Ouest –Jakiri, Bafut –Wum. : Rapport préliminaire déposé et amendé ;
 - **Lot 5** : Esse-Edzedouan (Inter N1), Oveng-Frontière Gabon : Version provisoire du rapport d'APD déposé ;
 - **Lot 6** : Batouri-Kentzou : Rapport d'APD déposé ;
- Études techniques en vue de la construction de certains tronçons de routes dans le cadre du **PADI-DJA**.
 - **Lot 1** : Abong-Mbang (inter N10)-Lomié et Mindourou (Inter 6)- Messamena (Inter P7): rapport APS examiné, validé et APD en cours ;
 - **Lot 2** : Lomié-Ngoila-Mbalam (Inter N9) et Messok-Zoulabot 2 (Inter P6)) : Étude APS corrigée et déposée ;
 - **Lot 3** : Zoulabot1-Messok et Echiembor-Kongo-Zoulabo-Lamadoum-Yokadouma : version provisoire de l'APD déposée ;
 - **Lot 4** : Djoum (Inter N9)-Onon-Oveng (Inter N17) et Lomié (Inter P6)-Mintom (Inter N9): Version définitive de l'APS déposée ;
 - **Lot 5** : Messamena-Somalomo-Bengbis, Bengbis-Ekong et Ekong-Sangmélina (Inter N9): APD provisoire d'Ekong-Bengbis définitif validé et DCE d'Ekong-bengbis analysé;
 - **Lot 6** : Wouma (Inter P33) - Abem-Koundessong - Maba (Inter P7 au sud de Messamena) et Abem (Inter P22)-Ngolé-Tessang (Inter P7 au sud de Messamena) : OS de mise en demeure pour production du rapport provisoire d'APS notifié ;
- Études techniques en vue du bitumage de la route Ngong-Touroua dans la région du Nord : rapport APD validé ;
- Études en vue de la construction de la route Nkambe – Ako - Abuenshie (frontière du Nigeria ; R0507) dans la Région du Nord-Ouest : Rapport d'études préliminaire corrigé déposé ;
- Études en vue de la construction de la route Ngoura II (Carrefour Nkwelle)-Yokadouma dans la Région de l'Est : rapport d'Etudes Préliminaires déposé et validé ;
- Etudes techniques en vue du bitumage de la route Melong-Banguem-Tombel et Banguem-Nguti : Etudes APS validée ;
- Etudes techniques en vue de la construction de la route NDU-NWA (yang) frontière du Nigéria, dorsale frontalière de la Ring Road, dans l'arrondissement de Nwa, département du Donga-Mantum, Région du Nord-Ouest : Rapport provisoire de Premier établissement disponible ;
- Etudes Techniques relatives à la construction de la route Maltam-Fotokol, des bretelles Bodo-

	<p>Makary, Maltam-Goulfey et les aménagements connexes, département du LOGONE et CHARI, région de l'Extrême-Nord : rapport APS disponible ;</p> <p>Etudes techniques pour le bitumage des tronçons routiers GAZAWA – HINA – BOURHA et bretelle TCHEVI – FRONTIERE NIGERIA et ses aménagements connexes, Département du Mayo Tsanaga, Région de l'Extrême Nord : rapport d'Etude Préliminaire disponible.</p>
<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>La Production des rapports EPOA, DIA, APS APD et des DCE contribue à justifier la consommation des ressources ;</p> <ul style="list-style-type: none"> · Akonolinga- Loum (InterN10)-Mboké-Nanga-Eboko(Inter N1) et bretelle Mboké-Kobdombo (InterD 31) (177 km) : Tous les rapports APD sont disponibles ; · route Belabo-Santado-Mansa-Deng Deng-Lom Pangar: Etudes préliminaires disponibles ; · maturation des études des projets PLANUT : <ul style="list-style-type: none"> o Lot 1 : Rapport des Études APS et EIES disponible, Rapport provisoire APD disponible ; o Lot 2 : Étude APS corrigé déposé en attente des observations de l'Administration ; o Lot 5 : Version provisoire du rapport d'APD déposé ; o Lot 6 : Rapport d'APD déposé et les observations de la CSRT restent attendues. · PADI-DJA : <ul style="list-style-type: none"> o Lot 1: Rapport d'études d'avant-projet sommaire provisoire examiné et validé ; o Lot 2: rapport d'Étude APS corrigé déposé ; o Lot 3: rapport d'Étude APS corrigé déposé o Lot 5: DCE déposé ; o Lot 6: OS de mise en demeure pour production du rapport provisoire d'APS notifié. · route Ngong-Touroua : DCE validé ; · Nkambe – Ako - Abuenshie (frontière du Nigeria ; R0507) : Rapport d'études préliminaire corrigé ; · route Melong-Banguem-Tombel et Banguem-Nguti : Etudes APS validée ; · route NDU-NWA (yang) frontière du Nigéria, dorsale frontalière de la Ring Road: Rapport provisoire de Premier établissement.
<p>Perspectives 2021</p>	<p>Les activités majeures à mener en 2021 porteront sur : la poursuite et la finalisation des études portant sur un linéaire d'environ 1 200 km. De manière ramassée, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Belabo-Deng Deng-Lom Pangar; · Garoua-Gashiga-Demsa ; · Belabo-Santado-Mansa-Deng Deng-Lom Pangar; · La maturación de certaines routes dans le cadre de la tranche conditionnelle du PLANUT ; · tronçons de routes dans le cadre du PADI-DJA ; · Ngoura II (Carrefour Nkwelle)-Yokadouma.

Action 03 ETUDES ET MAITRISE D'ŒUVRE TECHNIQUES DE RÉHABILITATION DES ROUTES								
OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations d'études de réhabilitation routières							
Indicateur	Intitulé:	% des projets d'études d'ouvrages d'art réalisés dans les délais avec des avenants inférieurs à 10%					TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 80	
	Unité de mesure	%						
	Année de référence:	2017						
	Valeur de référence:	35.0						
	Année cible:	2022						
	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
	410 870 479	315 870 479	498 470 479	403 470 479	363 464 033	363 464 033	72,92 %	90,08 %
CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de l'action se fait dans un contexte marqué par la crise sécuritaire aux frontières et dans certaines Régions du Pays ayant compromis de manière significative la collecte des données sur le terrain. A côté de cette difficulté, on notera aussi ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - les retards dans les paiements des décomptes ; - la pandémie de Covid-19 qui freine la mobilisation des BET ; - Lenteur dans l'exécution des prestations ; - Lourdeurs administratives ; - l'insuffisance de la couverture budgétaire ; - le retard quant à la signature des marchés. 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>Au chapitre des études de réhabilitation des routes achevées au cours de l'exercice 2020, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Études techniques en vue de la réhabilitation de la route Yaoundé – Pont de Ndoupe (N3) longue de 110 km : études achevées ; • Études techniques en vue de la réhabilitation de la route Pont de Ndoupe-Douala (Pont sur la Dibamba (N3) (120km) : l'avenant 1 régularisant les modifications a été signé et notifié au BET ; • Études techniques en vue de la réhabilitation de la route Edéa-Kribi (N7), Longueur 120 km : Le projet d'avenant n°1 prenant en compte des dispositions du nouveau code des marchés publics et des quantités supplémentaires a été signé et notifié au BET. Cet avenant valide toutes les modifications apportées au contrat ; • Études Techniques en vue de la Réhabilitation des routes Guider-Mayo-Oulo et Magada-Guidiguis-Yagoua (205 km) : Tous les avenants liés au marché ont été signés, et notifié au titulaire. <p>Les études en vue de la réhabilitation des routes se sont poursuivies et ont porté pour l'essentiel sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Études en vue de la réhabilitation de la nationale N°5 Tronçon Bekoko -Loum- Pont du Nam (150 km) : l'APD provisoire a été déposé ; • Études techniques en vue de la réhabilitation de la route Pont de Sala-Sanguere Mana, Long de 85,5 km : L'étude est en phase APD ; • Études en vue de l'Amélioration de la Sécurité (Redressement des Virages) de la route Ayos-Bonis (185 km) et du Renforcement du tronçon de route Yaoundé-Ayos (130km) : Le rapport corrigé de l'APS provisoire a été déposé ; • Études en vue de la réhabilitation et de l'élargissement en 2x2 voies de la route Bamenda-Bambili (13 km) : L'os de reprise des prestations a été notifié au BET et les études préliminaires étaient en cours de réalisation; • Études en vue de la réhabilitation de la route Bekoko-Limbé-Idenau (RN3) dans la région du Sud-Ouest : APD définitif validé. 							

<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>Les études en vue de la réhabilitation des routes ont permis d'obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Tronçon Bekoko -Loum- Pont du Nam : Rapports APD et DCE disponibles ; · la route Pont de Sala-Sanguere Mana : une réunion de restitution s'est tenue le 29 mai 2020 ; · l'Amélioration de la Sécurité (<i>Redressement des Virages</i>) de la route Ayos-Bonis : Les convocations en vue du réexamen par la CSRT ont été signés le 01 juillet 2020 ; · l'élargissement en 2x2 voies de la route Bamenda-Bambili : Le rapport de premier établissement a été déposé et analysé en interne ; · la route Bekoko-Limbé-Idenau (RN3) dans la région du Sud-Ouest : La version corrigée du DCE provisoire a été déposée.
<p>Perspectives 2021</p>	<p>Pour l'exercice 2021, il sera question d'obtenir les livrables sur un linéaire de route d'environ 600 km, les principaux tronçons concernés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Bekoko -Loum- Pont du Nkam (150 km) ; · route Pont de Sala-Sanguere Mana, Long de 85,5 km ; · l'Amélioration de la Sécurité (Redressement des Virages) de la route Ayos-Bonis (185 km) ; · route Bamenda-Bambili (13km) ; · Bekoko-Limbé-Idenau (RN3).

Action 04 ETUDES ET MAITRISE D'ŒUVRE TECHNIQUES DES OUVRAGES D'ART

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations d'études d'ouvrages d'art							
Indicateur	Intitulé:		% des projets d'études d'ouvrages d'art réalisés dans les délais avec des avenants inférieurs à 10%				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		85.0					
	Année cible:		2022					
	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
	157 006 720	157 006 720	263 238 424	263 238 424	263 219 232	240 495 114	99,99 %	91,36 %
CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION	<p>La mise en œuvre de l'action se fait dans un contexte marqué par la crise sécuritaire aux frontières et dans certaines Régions du Pays ayant compromis de manière significative la collecte des données sur le terrain. A côté de cette difficulté, on notera aussi ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - les retards dans les paiements des décomptes ; - la pandémie de Covid-19 qui freine la mobilisation des BET ; - Lenteur dans l'exécution des prestations ; - Lourdeurs administratives ; - l'insuffisance de la couverture budgétaire ; - le retard quant à la signature des marchés. 							

<p>ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)</p>	<p>Au cours de l'exercice 2020, les études suivantes ont pu être finalisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Études de construction d'un second pont et de ses accès sur le fleuve Dibamba entre Edéa et Douala : procédure de paiement du décompte final en cours ; · Études socio-économiques et d'impact environnemental en vue de la construction d'un pont et de ses accès sur la rivière KOM axe routier Olounou-Oveng-Frontière Gabon : procédure de paiement du décompte final en cours ; · études en vue de la construction d'un pont sur le fleuve Logone entre Yagoua (Cameroun) et Bongor (Tchad) : études achevées ; · études en vue de la construction de deux ponts sur la voie d'accès au barrage de Mekin, sur le Dja à Ngalla et sur le fleuve Lobo à Assok : procédure de paiement du décompte final en cours ; · études en vue de la construction d'un pont sur la rivière Nlobo (axe Ebolowa-Mvangan) : paiement du décompte final en cours · études techniques en vue des travaux de réhabilitation du pont sur le Mayo Limani, situé entre Amchidé et Limani, Frontière Cameroun-Nigéria, Région de l'Extrême Nord : paiement du décompte final en cours ; · Études techniques en vue de la construction d'un pont et ses accès sur le fleuve MBAM à NCHIAYANG dans l'arrondissement de DEUK, département du Mbam et Inoubou : paiement du décompte final en cours ; · Études techniques en vue de la construction d'un pont et ses accès sur le fleuve MBAM à NCHIAYANG dans l'arrondissement de DEUK, département du Mbam et Inoubou : paiement du décompte final en cours ; · Études en vue de la construction de trois ponts dans la région du sud-ouest (rivière MUKEYONG, MWANE, AKWUAYA) sur la route MAMFE-AKWUAYA) : paiement du décompte final en cours. <p>Les études en vue de la construction des ouvrages d'art ont consisté en la réalisation de :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Surveillance et le contrôle technique et géotechnique des travaux d'entretien et de remplacement des buses par des dalots sur la route nationale N°3 Yaoundé-Douala Lot1 : Yaoundé-Pont de Ndoupé : Les prestations de la MDC sont évaluées à 87,58% ; · Surveillance et le contrôle technique et géotechnique des travaux d'entretien et de remplacement des buses par des dalots sur la route nationale N°3 Yaoundé-Douala Lot2 : Pont de Ndoupé-Pont de la Dibamba : Les travaux sont achevés ; · Études techniques en vue de l'aménagement d'une voie de contournement en aval du barrage hydro-électrique de Lagdo avec la construction d'un pont sur la Bénoué et la réfection de la crête du barrage : Programme d'investigation géotechnique APD validé ; · Études de contournement d'Edéa avec la construction d'un pont et ses accès sur la SANAGA au croisement des deux bras mort et vif du fleuve, sur l'axe Yaoundé-Douala : APD provisoire reçu ; · Réalisation des études détaillées en vue de la construction du pont sur le fleuve Mbam à Guérima sur la RD50, tronçon Bafia - Ngoro, Région du Centre, longueur 300 ml (Lot 2) : Examen interne des rapports EPOA ; · Études de contournement de la ville de Douala avec la construction d'un 3ème pont sur le fleuve Wouri, dans la région du Littoral : APD provisoire déposé ; · Études détaillées en vue de la construction d'un pont et ses accès sur le fleuve Sanaga à Goyoum sur la route Bélabo – Goyoum – Woutchaba dans l'arrondissement de Bélabo, département de Loum-et-Djérem, région de l'Est : Rapport EPOA provisoire édition B déposé ; · Études techniques détaillées en vue de la construction d'un pont et ses accès sur le fleuve Donga dans l'arrondissement de Nwa, département du Donga Mantum, Région du Nord-Ouest : taux d'avancement physique 0% ; · Réalisation des études détaillées en vue de la construction d'un pont et de ses accès sur le fleuve Nyong à Ekombitié, au PK 24+000 sur la route Mfou-Nkilzok-Ekombitié-Nkolnguet dans la Région du Centre (Lot 1) : Examen interne du rapport EPOA en cours ; <p>Études en vue de la construction du Second pont sur la Bénoué à Garoua : Rapports de l'Étude d'Avant-Projet Sommaire validés par la CSRT.</p>
---	---

<p>JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)</p>	<p>Ce résultat mitigé se justifie entre autre par les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> · remplacement des bu ses par des dalots : · Lot2 : Pont de Ndoupé-Pont de la Dibamba : La période de garantie est en cours et la première visite de garantie sera programmée ; · voie de contournement avec la construction d'un pont sur la Bénoué : Phase APD en cours ; · contournement d'Edéa : Vérification de la prise en compte des observations de la CSRT en cours ; · construction du pont sur le fleuve Mbam à Guérima : Programme d'investigation géotechnique validé ; · pont et ses accès sur le fleuve Sanaga à Goyoum : Vérification de la prise en compte des observations de l'analyse interne du rapport EPOA ; · pont et ses accès sur le fleuve Donga dans l'arrondissement de Nwa : rapport EPOA provisoire et complet déposé en Avril 2020, version du rapport analysée en interne et les observations transmises au BET le 28 mai 2020 pour prise en compte ; · études détaillées en vue de la construction d'un pont et de ses accès sur le fleuve Nyong à Ekombitié : Les TDR de l'EIES ainsi que le chèque ont été transmis ; <p>construction du Second pont sur la Bénoué : Rapports de l'Études Préliminaires validés par la CSRT.</p>
<p>Perspectives 2021</p>	<p>Il est envisagé pour de 2021 de réaliser les études stratégiques en vue du développement des infrastructures dans la zone d'influence du barrage de Kpep sur le fleuve Katsina Ala, la poursuite des études déjà démarrées parmi lesquelles on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Études de contournement d'Edéa avec la construction d'un pont ; · Études techniques en vue de l'aménagement d'une voie de contournement en aval du barrage hydro-électrique de Lagdo ; · Études de contournement de la ville de Douala avec la construction d'un 3ème pont sur le fleuve Wouri ; <p>études détaillées en vue de la construction d'un pont et de ses accès sur le fleuve Nyong à Ekombitié.</p>

Action 05 ACQUISITIONS STRATÉGIQUES ET ÉTUDES PROSPECTIVES

OBJECTIF	Renforcer le dispositif permettant un suivi stratégique de la mise en œuvre de la politique de développement dans le secteur							
Indicateur	Intitulé:		% des objectifs de la stratégie sectorielle atteints				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		80.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		60					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	910 087 765	713 607 523	862 795 654	666 315 412	638 818 590	638 743 590	74,04 %	95,86 %
CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION	<p>En plus de la nécessité de diversifier les moyens de communication et de restaurer le transport des hommes et des biens dans la partie septentrionale du Cameroun, la mise en œuvre des activités de cette action s'est heurtée aux difficultés telle que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les retards dans les paiements des décomptes ; - la pandémie de Covid-19 qui freine la mobilisation des BET ; - Lenteur dans l'exécution des prestations ; - Lourdeurs administratives. 							
ACTIVITES MAJEURES RÉALISÉES (présentation des extraits)	<p>Au rang d'acquisition, en 2020 on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> · l'acquisition des matériels géotechniques et Topographiques : décision d'attribution signée puis annulée à la demande du MINMAP après le recours introduit par un candidat ; · l'acquisition de la salle serveur de la DGET : matériel réceptionné en novembre 2020 ; · Acquisition des panneaux de signalisations verticales et équipements de sécurité : Marché en cours d'attribution ; · Etude relative à l'acquisition des données géotechniques et hydrauliques des projets d'infrastructures en vue de la réalisation des études du dédoublement de la voie Yaoundé-Obala : Mission de terrain terminée, analyse des prélèvements; <p>Audit et Etudes environnementaux : les missions de collecte de données et consultations publiques terminées, rédaction des rapports en cours.</p>							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>La réalisation de cette action se fonde sur les activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> · acquisition des matériels géotechniques et Topographiques la décision du MINTP qui attribue le marché et la lette du MINAP qui annule le marché ; · salle serveur de la DGET : PV de réception disponible ; · acquisition des données géotechniques et hydrauliques : rapports de mission et rapports d'exécution ; <p>Audit et Etudes environnementaux : rapports d'activités.</p>							
Perspectives 2021	En 2021, il sera question dans un premier temps d'assurer le suivi et l'accompagner des BET et Entreprises dans la bonne exécution des de leurs contrats, mais aussi de poursuivre les acquisitions de données.							

Action 06 ETUDES TECHNIQUES ET MAITRISE D'ŒUVRE DES BATIMENTS ET EDIFICES PUBLICS									
OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations de Bâtiments								
Indicateur	Intitulé:	% des bâtiments publics réceptionnés dans des délais						TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 105,88	
	Unité de mesure	%							
	Année de référence:	2017							
	Valeur de référence:	0.0							
	Année cible:	2022							
	Valeur Cible								
	Réalisation exercice (Résultat technique):	90							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	0	0	0	0					
CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION	<p>Les résultats mitigés peuvent se justifier entre autres par :</p> <ul style="list-style-type: none"> § les retards dans les paiements des décomptes ; § le climat d'insécurité dans la zone du projet ; § la pandémie de Covid-19 qui freine la mobilisation des BET ; § L'absence de contrat pour certaines entreprises en activités ; § l'insuffisance de la couverture budgétaire ; § le retard quant à la signature des marchés. 								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>En 2020, l'actif de la réalisation des activités de cette action, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Études techniques relatives à la réhabilitation, -la rénovation et la sécurisation des locaux abritant les services déconcentrés du MINTP (Délégations Départementales et Subdivisions) : les TDR déjà élaborés, le projet de l'ASMI déjà élaborés et le projet de DAO déjà élaborés ; · Etude stratégique en vue du développement des infrastructures dans la zone d'influence du barrage de Kpep, sur le fleuve Katsina Ala : ASMI publié et Résultats de l'ASMI publiés. 								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>L'atteinte des objectifs de cette action se sont appuyés sur les activités tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Réhabilitation des services déconcentrés du MINTP : suppression de la provision de la ligne budgétaire qui lui était dédiée, à la suite du collectif budgétaire ; · infrastructures dans la zone d'influence du barrage de Kpep, sur le fleuve Katsina Ala DAO transmis à la Direction des Contrats . 								
Perspectives 2021	En 2021, il sera prioritairement question de poursuivre les études en cours, veiller au respect des procédures concernant les dossiers/projets introduit dans les circuits de signatures ou de validation.								

Action 08 COORDINATION ET PILOTAGE DU PROGRAMME 469

OBJECTIF	Rationaliser et harmoniser la mise en œuvre des activités du programme 469							
Indicateur	Intitulé:		Taux de réalisation physique des activités du programme 469				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		0.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		85.0					
Réalisation exercice (Résultat technique):		60						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	735 180 227	735 180 227	76 788 310	76 788 310	76 720 780	76 720 780	99,91 %	99,91 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Les tensions de trésoreries, la perte énorme de ressource suite au Collectif budgétaire et la collaboration difficile avec les autres Maîtres d'ouvrage ne facilite pas la mission d'accompagnement							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	Les activités majeures réalisées sont déclinées dans les différentes actions de ce programme							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	La performance physique de ce programme n'a pas du tout évoluée par rapport à la valeur de référence suite à la perte énorme de ressources de ce programme du fait des ajustements budgétaires afférents au Collectif Budgétaire.							
Perspectives 2021	Il est envisagé une amélioration de la performance de l'ensemble des actions du programme notamment à travers la mise en œuvre de la stratégie d'entretien durable des routes en terre qui représente plus de 90% du réseau routier.							

Action 12 ETUDES TECHNIQUES DES PROJETS DE BÂTIMENTS ET ÉDIFICES PUBLICS

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations de Bâtiments							
Indicateur	Intitulé:		% des bâtiments publics réceptionnés dans des délais				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2018					
	Valeur de référence:		80.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		98.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	24 267 040	24 267 040	21 486 849	21 486 849				

Action 13 ETUDES TECHNIQUES DES AUTRES INFRASTRUCTURES

OBJECTIF	Améliorer la qualité des prestations des Autres infrastructures							
Indicateur	Intitulé:		Nombre d'études techniques relatives aux autres infrastructures réalisées				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		nb					
	Année de référence:		2019					
	Valeur de référence:		14.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible							
Réalisation exercice (Résultat technique):		16						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	122 790 273	24 455 560	122 790 273	24 455 560				

2020

RAPPORT ANNUEL
DE PERFORMANCE

2.4. PROGRAMME 470

GOUVERNANCE ET APPUI INSTITUTIONNEL DES TRAVAUX
PUBLICS

Responsable du programme

EBANG MVE URBAIN NOEL F

2.4.1. PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme de gouvernance et appui institutionnel poursuit les objectifs ci-après : (i) le renforcement du système de planification et de programmation, (ii) l'intensification des contrôles de conformité et de la qualité des travaux. (iii) le renforcement de l'offre du matériel de Génie-civil dans le but de pallier à son insuffisance pour la réalisation des prestations à l'entreprise ou en régie partielle, (iii) la catégorisation des entreprises et des Bureaux d'Etudes Techniques et la prise en compte de celle-ci dans le code des marchés publics en cours de révision.

Le programme de gouvernance est constitué de six actions déclinées comme suit : (i) le renforcement du système de planification et de programmation, (ii) l'amélioration de la gestion des affaires publiques et de la qualité des travaux, (iii) le développement de la capacité et de la compétitivité du secteur privé du BTP, (iv) l'amélioration des capacités de communication, (v) le renforcement des ressources humaines et matérielles et, (vi) l'amélioration des capacités de pilotage, de coordination et de supervision des programmes.

En bref, ce programme se veut de Rationaliser et harmoniser les interventions en vue de réaliser les résultats escomptés.

OBJECTIF	Rationaliser et harmoniser les interventions en vue de réaliser les résultats escomptés	
Indicateur	Intitulé:	Taux de réalisation des activités budgétaires
	Unité de mesure	%
	Valeur de référence:	96.0
	Année de référence:	2018
	Valeur Cible	99.0
	Année cible:	2022
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 Action 05: AMELIORATION DES CAPACITES DE PILOTAGE,DE COORDINATION ET DE SUPERVISION DES PROGRAMMES	
DOTATIONS INITIALES	AE 8 967 296 656	CP 8 966 897 936
RESPONSABLE DU PROGRAMME	EBANG MVE URBAIN NOEL F,	

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 2020

Les activités majeures réalisées en 2019 dans le **Programme de Gouvernance et d'Appui Institutionnel** sont :

- la poursuite de la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) et du contrôle des matériels de génie civil (MATGENIE),
- La poursuite de la mise en place d'un Système d'Information Géographique pour la reconnaissance des emprunts et carrières sur le corridor Nord-Sud ;
- la poursuite de la convention MINTP-LABOGENIE pour la cartographie des matériaux locaux ;
- la poursuite de la convention MINTP- MIPROMALO pour la sensibilisation des populations sur l'utilisation des matériaux locaux ;
- la mise en place de la plateforme sectorielle multi-acteurs de suivi du partenariat au développement dans le secteur des infrastructures impliquant tous les acteurs et partenaires techniques et financiers intervenant dans le secteur des infrastructures ;
- la poursuite des activités du cadre de concertation chargé du suivi de l'exécution financière des projets impliquant les autres administrations concernées par les paiements (MINFI, MINEPAT, MINMAP, CAA et Fonds Routier),
- l'accompagnement du MINTP dans la construction des stades dans la perspective de la CAN 2019 : Complexe sportif d'Olembé (Coût : **194,4** milliards) exécuté à **85%**, Complexe sportif de JAPOMA (Coût : **166** milliards) exécuté à **90%** ;
- l'accompagnement du MINTP dans la construction des édifices publics : Immeuble siège de la Caisse Autonome d'Amortissement à Yaoundé (Coût : **14,069** milliards) exécuté à **100%**, Immeuble siège de l'Institut National de la Statistique (INS) (Coût : **14,069** milliards) exécuté à **75,50%** ;
- la poursuite des travaux de la plateforme de collaboration de haut niveau avec le MINMAP afin de fluidifier davantage les interventions,
- la poursuite des concertations avec les autres administrations, concessionnaires et partenaires techniques et financiers intervenant dans le secteur des infrastructures. Elles visent à mieux opérationnaliser la nouvelle gouvernance technique du secteur des infrastructures autour de l'Ingénieur de l'Etat (Maitre d'œuvre publique).

RÉSULTAT TECHNIQUE OBTENU	indicateur: 93,6%	
TAUX DE RÉALISATION DE L'INDICATEUR	100	
DOTATION DE CRÉDITS RÉVISÉS:	AE 11 199 880 741	CP 11 199 482 021
(écarts = Dot.init - Dot.rev)	Ecart AE -2 232 584 085	Ecart CP -2 232 584 085
CRÉDITS CONSOMMÉS	AE 9 091 796 902	CP 8 453 501 592
TAUX DE CONSOMMATION	81,18 %	75,48 %
JUSTIFICATION DU		

RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES	La bonne consommation des ressources disponibles, notamment celles extérieures, résulte de l'accélération des travaux de la plupart des chantiers. En effet, en raison de fréquentes visites de chantiers et des réunions régulières de revue, le rendement des entreprises a accru.
PERSPECTIVES 2021	<p>Il s'agira notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'acquérir 669 engins et équipement de génie civil dans le cadre d'un partenariat entre le MATGENIE et DEM Group, afin d'améliorer l'accompagnement des 360 communes, des communautés urbaines et des PME camerounaises dans la réalisation des travaux (Coût : 100 milliards) ; - de poursuivre la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) et du contrôle des matériels de génie civil (MATGENIE), - de poursuivre la convention MINTP-LABOGENIE pour la cartographie des matériaux locaux ; - de poursuivre la convention MINTP- MIPROMALO pour la sensibilisation des populations sur l'utilisation des matériaux locaux ; - de poursuivre l'accompagnement du MINTP dans la construction des stades notamment dans la perspective de la CAN 2019 ; - de poursuivre l'accompagnement du MINTP dans la construction des édifices publics ; - d'entamer la formation des personnels d'exécution dans les Centres de Métier des Travaux Publics d'Akonolinga et de Garoua ; - de poursuivre l'actualisation du Plan Directeur Routier ; - d'achever la mise en place Système d'Information Géographique pour la reconnaissance des emprunts et carrières sur le corridor Nord-Sud ; - d'achever la mise en place d'un Système d'Informations Statistiques pour un suivi minutieux des indicateurs de performance du MINTP ; - de valoriser les fonctions régionales et départementales ; - de poursuivre les travaux d'assainissement du fichier solde du personnel de l'Etat et gestion prévisionnelle du personnel du Ministère des Travaux Publics.

2.4.4. PERFORMANCES DÉTAILLÉES DU PROGRAMME PAR ACTIONS POUR L'ANNÉE 2020

Action 01 RENFORCEMENT DU SYSTEME DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION									
OBJECTIF	Améliorer le taux de consommation des ressources								
Indicateur	Intitulé:	Améliorer le taux de consommation des ressources						TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure	%							
	Année de référence:	2017							
	Valeur de référence:	95.0							
	Année cible:	2022							
	Valeur Cible	98.0							
	Réalisation exercice (Résultat technique):	96							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
	30 405 798	30 405 798	30 405 798	30 405 798	30 310 784	30 310 764	99,69 %	99,69 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<ul style="list-style-type: none"> · instabilité du réseau PROBMIS ; · dotation budgétaire inférieure aux besoins ; · la poursuite des travaux de la plateforme de collaboration de haut niveau avec le MINMAP pour fluidifier les interventions et comprimer les délais de traitement ; •€€ la poursuite des concertations avec les administrations, concessionnaires, partenaires techniques et financiers intervenant dans le secteur des infrastructures ; · la mise en place d'un cadre de concertation chargé du suivi de l'exécution financière des projets impliquant les autres administrations concernées par les paiements (MINFI, MINEPAT, MINMAP, CAA et Fonds Routier) 								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>La mise en oeuvre de cette action a porté sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chaîne de Planification, Programmation, budgétisation et suivi (PPBS); - Renforcement du Système d'Information Statistique du MINTP; - Mission de sensibilisation des Exécutifs Communaux à l'alimentation de la base de données routière et la gestion des projets à Maitrise d'Ouvrage Communale; - Finalisation du programme 2019 d'entretien routier (Exploitation des Plans Communaux de Développement); - Etat du réseau 2019; - Ajustement du programme 2018; - Suivi des indicateurs de l'appui budgétaire avec l'Union Européenne (Réhabilitation de 300km de routes communales); - Transfert des compétences en matière de cantonnage routier aux communes - Suivi des programmes routiers en cours; - Elaboration du programme 2020 d'entretien routier. 								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du dispositif de suivi – évaluation des projets à travers la revue périodique de l'exécution physico – financière des projets d'infrastructures (Rapports trimestriels, semestriels et annuels de l'exécution du budget ; et cadre de concertation inter – ministériel pour le suivi physico-financière de l'exécution des projets d'infrastructures) ; - Amélioration du dispositif de centralisation des besoins budgétaires et programmations de ces derniers en fonction des disponibilités budgétaires (CDMT, Revue et actualisation des programmes) ; - Meilleure anticipation dans la production des liasses documentaires requises aux différentes rencontres sectorielles de préparation du budget (Conférences Elargies de Programmations, Pré – Conférences et Conférences Budgétaires, CIEP). 								

Perspectives 2021	<p>En plus de la poursuite des activités récurrentes réalisées en 2017, il s'agit également de :</p> <ol style="list-style-type: none">1) Optimiser les coûts, des prix des projets, SIG et mise à jour des applications de suivi des projets;2) Etudes pour l'élaboration des prix des Ouvrages d'Arts, et des projets d'entretien routiers;3) Renforcement des activités de coopération et le partenariat du sous-secteur BTP;4) Etudes des affaires juridiques et gestion des contrats;5) Renforcement du système de planification, de programmation et de système d'information statistique
-------------------	---

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 100	
	Unité de mesure	%							
	Année de référence:	2017							
	Valeur de référence:	70.0							
	Année cible:	2022							
	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	
	1 038 459 211	1 038 459 211	1 006 428 133	1 006 428 133	974 913 270	488 240 726	96,87 %	48,51 %	
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Difficultés dans la mobilisation des ressources dans la réalisation des études en régie du fait des accords et non objection du MINFI et du MINEPAT.								
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<p>Les activités majeures réalisées en 2019 pour cette action sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la poursuite de la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) et du contrôle des matériels de génie civil (MATGENIE), - La poursuite de la mise en place d'un Système d'Information Géographique pour la reconnaissance des emprunts et carrières sur le corridor Nord-Sud ; - la poursuite de la convention MINTP-LABOGENIE pour la cartographie des matériaux locaux ; - la poursuite de la convention MINTP- MIPROMALO pour la sensibilisation des populations sur l'utilisation des matériaux locaux ; - la mise en place de la plateforme sectorielle multi-acteurs de suivi du partenariat au développement dans le secteur des infrastructures impliquant tous les acteurs et partenaires techniques et financiers intervenant dans le secteur des infrastructures ; - la poursuite des activités du cadre de concertation chargé du suivi de l'exécution financière des projets impliquant les autres administrations concernées par les paiements (MINFI, MINEPAT, MINMAP, CAA et Fonds Routier), - l'accompagnement du MINTP dans la construction des stades dans la perspective de la CAN 2019 : Complexe sportif d'Olembé (Coût : 194,4 milliards) exécuté à 85%, Complexe sportif de JAPOMA (Coût : 166 milliards) exécuté à 90% ; - l'accompagnement du MINTP dans la construction des édifices publics : Immeuble siège de la Caisse Autonome d'Amortissement à Yaoundé (Coût : 14,069 milliards) exécuté à 100%, Immeuble siège de l'Institut National de la Statistique (INS) (Coût : 14,069 milliards) exécuté à 75,50% ; - la poursuite des travaux de la plateforme de collaboration de haut niveau avec le MINMAP afin de fluidifier davantage les intervention; - la poursuite des concertations avec les autres administrations, concessionnaires et partenaires techniques et financiers intervenant dans le secteur des infrastructures. Elles visent à mieux opérationnaliser la nouvelle gouvernance technique du secteur des infrastructures autour de l'Ingénieur de l'Etat (Maitre d'œuvre publique). 								
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	Difficultés dans la mobilisation des ressources dans la réalisation des études en régie du fait des accords et non objection du MINFI et du MINEPAT.								

Perspectives 2021	<p>Pour 2021, il sera question de poursuivre :</p> <ul style="list-style-type: none">· Contrôle des matériels de génie civil et appui à la réalisation des planches d'essai (MATGENIE) ;· Convention d'assistance technique MINTP/LABOGENIE pour la recherche la localisation et la cartographie des matériaux locaux de construction au Cameroun ;· Convention avec MINTP/MIPROMALO pour la sensibilisation des populations à l'utilisation des matériaux locaux par la construction des bâtiments témoins ;· Assistance technique pour la supervision géotechnique des prestations routières (LABOGENIE) et l'élaboration des études géo-techniquement dépendant ;· Appui au MATGENIE pour l'acquisition des concasseurs.
-------------------	---

Action 03 DEVELOPPEMENT DE LA CAPACITE ET DE LA COMPETITIVITE DU SECTEUR PRIVE DU BTP								
OBJECTIF	Accroître 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 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		-20.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		-10.0					
	Réalisation exercice (Résultat technique):		-15					
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	40 000 000	40 000 000	0	0				
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la compétitivité des entreprises du secteur du BTP ; - Organisation du secteur du BTP en sous-secteurs spécialisés ; 							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extrants)	<ul style="list-style-type: none"> - Annuaire statistique du secteur des infrastructures ; - Note de conjoncture du secteur des infrastructures ; - Etudes complémentaires d'identification des sites de carrières, des caractéristiques géotechniques et de l'analyse financière et économiques du projet de mise en place des stations de concassage dans les 10 régions du Cameroun et aménagement socio-économique : Liste restreinte des BET disponible à l'issue de APMI (Sollicitation du MINMAP pour prorogation de la validité de la liste restreinte) ; - Etude sur la contribution du secteur des BTP à la Croissance : Suivi de l'appui budgétaire ; - Impact des BET sur la croissance des BTP. 							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extrants)	Le Résultat a été atteint car il y'a eu une mobilisation optimale de l'expertise interne.							
Perspectives 2021	Pour 2021, il a été prévu de procéder à une acquisition d'acquérir de 669 engins et équipement de génie civil dans le cadre d'un partenariat entre le MATGENIE et DEM Group, afin d'améliorer l'accompagnement des 360 communes, des communautés urbaines et des PME camerounaises dans la réalisation des travaux (Coût : 100 milliards).							

Action 04 RENFORCEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

OBJECTIF	Améliorer les conditions de travail							
Indicateur	Intitulé:		Pourcentage de cadres formés pour l'exécution et/ou le suivi des études et des travaux des autres infrastructures				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100	
	Unité de mesure		%					
	Année de référence:		2017					
	Valeur de référence:		60.0					
	Année cible:		2022					
	Valeur Cible		85.0					
Réalisation exercice (Résultat technique):		75						
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
	2 791 330 693	2 791 330 693	3 859 999 634	3 859 999 634	3 781 140 001	3 635 491 501	97,96 %	94,18 %
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	<p>Difficulté dans l'exécution budgétaire des ressources allouées aux structures sous – tutelles du fait la non-conformité des unités physiques avec les activités à réaliser par cette dernière.</p> <p>Les lourdeurs administratives et les tensions de trésoreries ont constitués des freins majeurs à une mise en œuvre optimale du plan 2019.</p>							
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation du Projet de Performance Annuel ; - Appui budgétaire à l'ENSTP de YAOUNDE ; - Appui budgétaire aux activités du CMTP de Garoua ; - Appui budgétaire aux activités du CMTP d'Akonolinga ; - Appui budgétaire à l'ENSTP de BUEA ; - Présentation du projet de Performance annuel ; - Suivi des projets par le MINTP. - Formation des personnels en: bilinguisme; la Gestion Axée sur les Résultats ; - Le calcul dynamique et la modélisation des fondations ; l'audit des infrastructures ; - le contrôle géotechnique. Et obtention de neuf (09) bourses d'études par des personnels du ministère. 							
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>Engagement des ressources budgétaires sur la base des mémoires de dépenses ressortant toutes les activités à mener, le reliquat des ressources étant viré directement dans le compte de la structure.</p> <p>La réduction du train de vie de l'Etat impose des formations de masse.</p>							
Perspectives 2021	<ul style="list-style-type: none"> · Augmenter les nombre de personnes formées à travers l'organisation des séminaires de renforcement des capacités organisés au sein du MINTP ; · Immatriculation des terrains nus et bâtis du MINTP dans la région du Centre et Littoral ; · Présentation du projet de Performance annuel ; · Renforcement des ressources humaines et matérielles, assainissement du fichier solde et passation des marchés; · Le plan de formation 2020 prévoit vingt (20) thématiques au bénéfice de trois cent six (306) personnels, avec une emphase sur les formations transversales pouvant bénéficier au plus grand nombre. 							

Action 05 AMELIORATION DES CAPACITES DE PILOTAGE, DE COORDINATION ET DE SUPERVISION DES PROGRAMMES										
OBJECTIF	Augmenter le taux d'exécution physiques des programmes opérationnel									
Indicateur	Intitulé:		Taux d'exécution physique des programmes opérationnel				TAUX DE RÉALISATION TECHNIQUE 100			
	Unité de mesure		%							
	Année de référence:		2017							
	Valeur de référence:		75.0							
	Année cible:		2022							
	Valeur Cible		98.0							
	Réalisation exercice (Résultat technique):		50							
CRÉDITS	DOTATION INITIALE		DOTATION RÉVISÉE		CONSOMMATION		TAUX DE RÉALISATION FINANCIÈRE			
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP		
	5 067 100 954	5 066 702 234	6 303 047 176	6 302 648 456	4 305 432 847	4 299 458 581	68,31 %	68,22 %		
CONTEXTE DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION	Le Chef de ce Département ministériel 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.									
ACTIVITES MAJEURES REALISEES (présentation des extraits)	<ul style="list-style-type: none"> • la tenue régulière des réunions de cabinet et de coordination, ainsi que des concertations en vidéo-conférence entre les services centraux et déconcentrés • 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; • Suivi des travaux par le Ministère des Travaux Publics 									
JUSTIFICATION DU RÉSULTAT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES (extraits)	<p>Mise en place des unités spécialisées dans la gestion quotidienne de la mise en œuvre des différents projets d'infrastructures.</p> <p>Réunions hebdomadaires au niveau central et périodique au niveau déconcentré pour une remontée systématiques des informations sur l'état d'avancement des projets.</p>									
Perspectives 2021	<ul style="list-style-type: none"> - le renforcement des capacités des personnels ; - Suivi et Evaluation de la Feuille de Route ; - Evaluation de la performance des programmes à travers le dispositif du contrôle de gestion ; - Poursuite des opérations d'archivage dans les régions ; <p>Suivi et évaluation des travaux par le Ministère des Travaux Publics.</p>									

3. BILAN STRATEGIQUE ET PERSPECTIVES

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

Depuis la mise en œuvre du DSCE en 2010, l'objectif du Ministère des Travaux Publics est d'améliorer l'offre en infrastructures de transport en qualité et en quantité. Cet objectif est implémenté à travers la réalisation d'un vaste programme de développement, d'entretien et de maintenance des infrastructures routières.

Il s'agit de façon spécifique de : (i) bitumer 350 km de route chaque et (ii) réhabiliter 200 km de route chaque année, soit respectivement 3500 km de routes bitumées et 2000 km de routes réhabilitées sur la période 2010 - 2020.

S'agissant du bitumage du réseau routier, les linéaires construits se chiffrent à 7467,63 km. **En ce** qui concerne l'objectif de 2000 km de routes bitumées à réhabiliter à l'horizon 2020, les réalisations se chiffrent à 2127,09 km sur la période 2010-2018. La réhabilitation complète de 943,53 km des routes nationales (RN1, RN2, RN4, RN6, etc.) a permis de dépasser l'objectif fixé à l'horizon 2020.

3.2. LEÇONS APPRISSES

Le processus de mise en œuvre des projets d'infrastructures et notamment routières est complexe et nécessite la prise en compte de certaines considérations pour être efficace à savoir: (i) la nécessaire fongibilité des crédits d'investissement et d'entretien routiers. En effet, il arrive couramment qu'en raison de l'annualité des contrats d'entretien routier, des excédents budgétaires transférables aux projets d'investissement à faible couverture budgétaire, soient frappés de forclusion en fin d'exercice, faute de complémentarité des deux natures d'activités. Ceci est très pénalisant pour le pays dont la qualité des infrastructures réduit la compétitivité de son économie, (ii) les prestations en régie (études, contrôle et travaux) sont une opportunité pour notre pays parce qu'elles contribuent à la réduction des coûts et délais de réalisation des projets et renforcent l'expertise des ingénieurs de l'administration. Par conséquent, la prestation interne devrait être la règle et exceptionnelle, celle en privé, (iii) le processus de réalisation aussi bien en régie qu'en entreprise des études et travaux s'accommode difficilement de la procédure normale d'engagement dont les paiements sont soumis aux aléas de la trésorerie. Des ressources à vue logées dans un sous compte à la Banque centrale seraient une solution au principe d'un compte unique du trésor, pour des paiements en temps réel.

3.3. PERSPECTIVES 2021

S'agissant des routes en construction dont le linéaire se chiffre à plus de 2500 km, l'objectif de 3500 km à l'horizon 2020 sera atteint à condition que les chantiers soient livrés à temps. Il est par ailleurs attendu à cette échéance, la mise en service des 100 premiers kilomètres d'autoroutes en construction, et le bitumage de 205,8 km de nouvelles routes principales. La finalisation de la phase 1 de l'autoroute Yaoundé-Douala (Linéaire : 60 km + 25 km de voies de

rétablissement) avec les perspectives pour la phase 2.