

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

**Langue: Français
Original : Français**



REPUBLIQUE DU CAMEROUN

RAPPORT D'ACHÈVEMENT

AMENAGEMENT ROUTIER DANS LES PROVINCES DE L'OUEST, DU LITTORAL ET DU SUD

TABLE DES MATIERES

EQUIVALENCES MONETAIRES, EXERCICE BUDGETAIRE, LISTE DES ANNEXES; SIGLES ET
ABREVIATIONS ;DONNEES DE BASE; DONNEES DU PROJET, MATRICE DU PROJET, RESUME
ANALYTIQUE

Page

1	INTRODUCTION	1
2	OBJECTIFS ET FORMULATION DU PROJET	
2.1	Objectifs	2
2.2	Description du projet.....	3
2.3	Formulation du projet.....	2
2.4	Identification, préparation, négociation et approbation.....	3
3	EXÉCUTION DU PROJET.....	3
3.1	Entrée en vigueur et démarrage des travaux.....	3
3.2	Clauses et autres conditions	4
3.3	Réalisation du projet.....	4
3.4	Modifications	4
3.5	Calendrier d'exécution	5
3.6	Rapports	6
3.7	Passation des marchés	6
3.8	Coûts, sources de financement et décaissements	7
4	PERFORMANCE ET RÉSULTATS DU PROJET	9
4.1	Evaluation globale.....	9
4.2	Performance opérationnelle.....	9
4.3	Performance institutionnelle.....	10
4.4	Performance des Entreprises et des Consultants	10
4.5	Performance économique.....	11
5	INCIDENCES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES DU PROJET	13
5.1	Incidences sociales	13
5.2	Incidences environnementales.....	14
6	DURABILITE DU PROJET	15
7	PERFORMANCE DE LA BANQUE, DE L'EMPRUNTEUR ET DES AUTRES BAILLEURS DE FONDS.....	15
7.1	Performance de la Banque.....	16
7.2	Performance de l'Emprunteur	16
7.3	Performance de l'Organe d'Exécution	16
8	PERFORMANCE GLOBALE ET NOTATION.....	16
9	CONCLUSION, ENSEIGNEMENTS TIRES ET RECOMMANDATIONS.....	16
9.1	Conclusions	16
9.2	Enseignements.....	17
9.3	Recommandations	17

Ce rapport a été rédigé par M. Samba KAMARA, économiste des transports, Département de l'Infrastructure et M. Samuel MBA, expert en Infrastructure, bureau extérieur du Cameroun à la suite de la mission qu'ils ont effectuée au Cameroun du 01 au 12 novembre 2007. Le Chef de Division responsable, est M. Ali KIES, OINF.1.

EXERCICE BUDGETAIRE DE L'EMPRUNTEUR1^{er} Janvier au 31 Décembre**LISTE DES ANNEXES**

1. Carte
2. Coût réel et financement du projet par catégorie de dépenses et/ou composante
3. Décaissements annuels
4. Résultats du calcul économique
5. Evaluation de la performance et notation
6. Recommandations et mesures de suivi
7. Rapports d'Achèvement du Projet de l'Emprunteur
8. Sources d'information

ABREVIATIONS

APD	:	Avant Projet Détaillé
APS	:	Avant Projet Sommaire
BAD	:	Banque africaine de développement
BET	:	Bureau d'études
CPE	:	Cellule de Protection de l'Environnement
CSEPR	:	Cellule de Suivi et de l'Exécution des Projets Routiers
CEV	:	Coût d'exploitation des véhicules
DIER	:	Direction des Investissements et de l'Entretien Routiers
DR	:	Direction des Routes
FAD	:	Fonds Africain de Développement
FED	:	Fonds Européen de Développement
FCFA	:	Franc de la Communauté Financière Africaine
HDM	:	Highway Design and Maintenance Standards
HT	:	Hors Taxes
MINTP	:	Ministère des Travaux Publics
PME	:	Petite et Moyenne Entreprise
PPTE	:	Pays Pauvres Très Endettés
PR	:	Programme routier
PST	:	Projet Sectoriel des Transports
RAP	:	Rapport d'achèvement de projet
TJM	:	Trafic journalier moyen
TRI	:	Taux de rentabilité interne
UC	:	Unité de compte
Véh/j	:	Véhicules par jour

A DONNEES DE BASE

Pays	:	CAMEROUN
Titre du projet	:	Aménagement routier dans les provinces de l'Ouest, du Littoral et du Sud
Numéro du prêt	:	F/CMR/PL/D/2001/2
Emprunteur	:	République du Cameroun
Organe d'exécution	:	Ministère des Travaux Publics
Bénéficiaire	:	Direction des Investissements et de l'Entretien Routiers

B Prêt FAD

Montant du prêt	: 15 millions d'UC
Durée du prêt	: 50 ans
Taux d'intérêt du prêt	: 0 %
Remboursement du prêt	: 1 % du principal du prêt chaque année, de la 11 ^{ème} à la 20 ^{ème} année incluse, et 3 % par an par la suite
Différé d'amortissement du prêt	: 10 ans
Commission de service	: 0,75%
Date d'approbation	: 29 mars 2001
Date de signature	: 29 mai 2001
Date d'entrée en vigueur	: 10 décembre 2001
Date effective du dernier décaissement	: 30 septembre 2007

C Autres sources de financement

- Gouvernement du Cameroun : 2,26 millions d'UC

D DONNEES DU PROJET

Coût Total (millions d'UC)	Evaluation				Achèvement				Ecart (Eva. – Ach.)		
	17,26				29,11				11,85		
Source de financement	DV	ML	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL
FAD	12,96	2,04	15	87%	8,25	6,75	15,00	51,6	+ 4,71	- 4,71	+ 0,00
GVT.	0	2,26	2,26	13%	0	14,11	14,11	48,4%	0	- 11,85	- 11,85
TOTAL	12,96	4,30	17,26	100,0%	8,25	20,86	29,11	100,0%	+ 4,71	- 16,56	- 11,85

	Prévu	Effectif	Ecart
1.1 Date effective du premier décaissement	15/01/2002	27/01/2004	24 mois
1.2 Date effective du dernier décaissement	31/12/2004	30/09/2007	33 mois
1.3 Démarrage des activités d'exécution du projet	avril/2002	mars/2004	23 mois
1.4 Date d'achèvement des activités d'exécution du projet	Novembre 2004	Juillet/2007	33 mois

E INDICATEURS DE PERFORMANCE

1. Reliquat (en millions d'UC)	00		
2. Retard / Avance par rapport au calendrier (an)			
· Décalage par rapport à l'entrée en vigueur (an)	2		
· Décalage par rapport à la date d'achèvement (an)	2		
· Décalage par rapport au dernier décaissement (an)	3		
· Nombre de prorogations de la date limite du dernier décaissement	1		
3. Etat d'exécution du projet	Achevé		
	Insatisfaisant	Passable	Satisfaisant
4. Performance institutionnelle		x	
5. Performance de l'Emprunteur		x	
6. Performance du Consultant			x
7. Taux de rentabilité économique (%)	Evaluation		Achèvement
	16,2		15,68

F MISSIONS

N°	Nature de la mission	Début	Fin	Nombre de personnes par mission	Composition par mission			Personnes - Jours
					Ingénieur Civil	Economiste Transport	Autres	
1	Evaluation	11/11/2000	03/12/2000	4	1	1	2	88
2	Mission de lancement	18/11/2001	11/12/2001	2	1	-	1	33
3	Supervision sur le terrain	08/05/2003	17/05/2003	1	1	-	-	09
4	Supervision sur le terrain	04/11/2003	14/11/2003	1	1	-	-	10
5	Supervision sur le terrain	06/04/2004	21/04/2004	1	1	-	-	16
6	Supervision sur le terrain	19/10/2004	02/11/2004	1	1	-	-	13
7	Supervision sur le terrain	23/04/2005	09/05/2005	1	1	-	-	16
8	Supervision sur le terrain	09/04/2006	24/04/2006	1	1	-	-	15
9	Supervision sur le terrain	12/11/2006	25/11/2006	1	1	-	-	13
10	RAP	01/11/2007	12/11/2007	2	1	1	-	26

G DECAISSEMENTS (annuels)

Etat des décaissements (en millions d'UC)

Source de Financement	Année Situation		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL	
										Evaluation	Achèvement
FAD	Evaluation		6,17	6,18	2,65					15	
	Achèvement				5,03	6,27	2,91	0,79			15,00
GOV	Evaluation	BIP	0,77	0,74	0,30					2,27 (1,81+0,46)	
		FR		0,46							
	Achèvement (en FCFA)	BIP			0,62	0,44	0,59	0,15	4,75		6,55 (1,80+4,75)/
		PPTE				0,81	2,43	3,84			7,07
		FR				0,49					0,49

H PRESTATAIRES (pour la route MELONG DSCHANG financée par la Banque)

Type de prestation		Entreprise de travaux routiers	Consultants			
			Mission de contrôle	Audit du projet	Suivi évaluation	Sensibilisation
Nom du prestataire		Andrade Gutierrez	SNC Lavalin International	CAEAC	FASA	CARFAD
Date de démarrage des prestations		01-mars-04	01-janv-04	dec 2004	Juillet 2004	Août 2004
Délai d'exécution du marché		38 mois	41,5 mois	39 mois	44 mois	32 mois
Montant du marché (en millions FCFA HT)	Contrat	14 712,240	701,370	25,500	16,200	28,560
	Final réalisé	19 478,094	1 127,270	25,500	16,200	28,560
	Solde	4 765 854 226	425 900 000	0	0	0
Date de fin des prestations		13/06/2007 (Récep. Prov.)	août-07	31/03/2008	Avril 2008	Avril 2007
		13/06/2008 (Récep. Déf.)				

Date du dernier décaissement FAD	17 Août 2007	26 Janvier 2004	13 Septembre 2006	Août 2006	Mai 2006
Montants décaissés FAD (millions FCFA)	10 883,49	633,42	15,736	16,200	6,660
Montants décaissés FAD (millions UC)	14,07	0,82	0,021	0,020	0,0086
Montants décaissés Gvt. (millions FCFA)	10 287,65	493,85	9,764	0	21,899
Montants décaissés Gvt. (millions UC)	13,3	0,63	0,011	0	0,028

REPUBLIQUE DU CAMEROUN : PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER
Matrice du projet

Hiérarchie des Objectifs	Indicateurs Objectivement Vérifiables (IOV)		Moyens de Vérification (MOV)	Hypothèses/Risques
	A l'évaluation	A l'achèvement		
Objectif sectoriel :				
Améliorer durablement le niveau de service du réseau prioritaire qui contribue au désenclavement intérieur et extérieur du pays.	Baisse de l'ordre de 20 % du coût de transport sur les axes routiers du projet et augmentation du linéaire de routes revêtues de 22,5 km à partir de 2004.	Baisse d'au moins 50% des coûts d'exploitation des véhicules. Et augmentation du réseau prioritaire de 22,5 km en juin 2007.	Enquêtes Nationales auprès des usagers et statistiques nationales de transport	
OBJECTIFS DU PROJET :				
désenclaver les régions présentant de grandes potentialités agricoles en assurant des liaisons routières permanentes entre Melong et Dschang et Eseka-Lolodorf. En outre, contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines par la réalisation d'aménagements connexes.	Diminution du CEV de l'ordre de 35% à 45% sur les axes du projet et un meilleur accès aux infrastructures socio-économiques en 2004, pour environ 10 000 personnes ; par ailleurs, – réduction de l'ordre de 10% des maladies d'origine hydrique en 2004 à Ntingué 1 et 2, Santchou et Ielen – Relèvement de l'ordre de 5%, du taux de scolarisation primaire – réduction de 50% du taux de congestion des classes dans les 3 écoles riveraines à la route – réduction de l'ordre de 30% des pertes de récoltes.	CEV diminué de 70% sur les axes du projet. Pour parcourir les 9 km de la falaise, il fallait 1h30 pour la descente et 2h30 pour la montée. Aujourd'hui, la descente se fait en moins de 30 mns et la montée en moins de 45 mns ; (i) le taux d'encadrement est passé de 47,2 élèves par maître à un taux variant entre 49 et 56 mais toujours en dessous de la moyenne départementale (67) ; (ii) le projet a effectué trois forages dans les villages, mais celui de Santchou n'a pas donné de l'eau potable, la population de ce village est toujours exposée aux maladies d'origine hydrique ; (iii) le centre de santé, plus d'une année après sa livraison n'est toujours pas fonctionnel ; l'incidence des maladies d'origine hydrique de l'ordre de 25% n'a pas changé entre 2004 et 2008 mais on note avec satisfaction que 66,5% de la	Relevés de trafic, calcul du CEV et enquêtes auprès des usagers Statistiques sanitaires, scolaires et agricoles et enquêtes auprès des exploitants agricoles	Capacité d'exécution du programme d'entretien routier par les PME locales suffisante

		<p>population accède aux soins par voiture contre 40 % avant le projet et les cas d'évacuation sanitaire se font désormais avec promptitude ;</p> <p>le taux de scolarisation primaire de 2006 à 2007 a été relevé de 4%. Le taux a été porté sur la période 2004 à 2007 à 9,23% ;</p> <p>Classes décongestionnées, l'effectif est passé de 70 à en moyenne 40 élèves dans les 3 écoles riveraines à la route ; le taux d'encadrement est passé de 47,2 à 56 soit un accroissement de 18,5% ;</p> <p>le nombre d'élèves sur table banc est passé de 5 à 2 ;</p> <p>le tonnage journalier des récoltes dégagées est passé de 160 à 207 soit 29,5% de pertes en moins.</p>		
REALISATIONS :				
<p>Une route neuve revêtue à double voie entre Melong et Dschang</p> <p>Des ouvrages d'art reconstruits dans la plaine de Melong et à Lolodorf</p> <p>Aménagements connexes réalisés</p>	<p>15 km de route de la falaise, 7,5 km de la plaine de l'axe Melong-Dschang revêtus et la couche d'usure renouvelée sur les 22,5 km de la plaine en 2004</p> <p>Ouvrages d'art (OA) reconstruits sur la route dans la plaine et 1 OA reconstruit dans Lolodorf en 2004</p> <p>53 km de pistes de collecte aménagées, 6 aires de vente de produits construits à Ntingué 1 et 2, 4 points d'eau potable réalisés à Ntingué 1 et 2, Santchou et Lelen, 10 classes réhabilitées, 8 classes construites et équipées de mobiliers et de latrines acquis pour les écoles primaires de</p>	<p>Route construite et mise à la disposition des usagers en juin 2007.</p> <p>Ouvrages d'art construits et ouverts à la circulation en juin et juillet 2007.</p> <p>Ouverture de pistes de collectes non réalisées faute de ressources. Tous les autres aménagements connexes réalisés.</p>	<p>-Rapports d'avancement</p> <p>Procès-verbaux de réception provisoire et définitive des travaux</p> <p>Rapports de supervision de la Banque</p> <p>Rapport d'achèvement du projet</p> <p>Rapport d'audit du projet.</p> <p>Rapport sur les mesures de protections de l'environnement</p>	<p>Entretien adéquat de la route du projet et des ouvrages</p>

	Ntingué, Litieu et à l'entrée de Dschang en 2004, un centre de santé construit et équipé à Ntingué 2 et un centre de sécurité construit au pied de la falaise en 2004.																																																						
ACTIVITES																																																							
<p>A <u>Travaux de construction</u></p> <p>A.1. Travaux</p> <p>A.2 Contrôle des travaux</p> <p>B. Consultants</p> <p>C. Fonctionnement</p>	Coût du projet (millions UC)			<p>Marchés signés</p> <p>Décomptes mensuels.</p> <p>Etats des décaissements</p> <p>Décomptes définitifs</p> <p>Rapport d'audit</p>																																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Composante</th> <th colspan="3">Evaluation</th> <th colspan="3">Achèvement</th> </tr> <tr> <th>FAD</th> <th>Gvt</th> <th>Total</th> <th>FAD</th> <th>Gvt</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Travaux</td> <td>13,90</td> <td>2,08</td> <td>15,98</td> <td>14,07</td> <td>13,30</td> <td>27,37</td> </tr> <tr> <td>Consultants</td> <td>1,10</td> <td>0,13</td> <td>1,23</td> <td>0,92</td> <td>0,62</td> <td>1,54</td> </tr> <tr> <td>Fonctionnement</td> <td>0</td> <td>0,05</td> <td>0,05</td> <td>0</td> <td>0,18</td> <td>0,18</td> </tr> <tr> <td>Coût total HT</td> <td>15,00</td> <td>2,26</td> <td>17,26</td> <td>15</td> <td>14,11</td> <td>29,11</td> </tr> </tbody> </table>					Composante	Evaluation			Achèvement			FAD	Gvt	Total	FAD	Gvt	Total	Travaux	13,90	2,08	15,98	14,07	13,30	27,37	Consultants	1,10	0,13	1,23	0,92	0,62	1,54	Fonctionnement	0	0,05	0,05	0	0,18	0,18	Coût total HT	15,00	2,26	17,26	15	14,11	29,11									
	Composante	Evaluation					Achèvement																																																
		FAD	Gvt			Total	FAD	Gvt	Total																																														
	Travaux	13,90	2,08			15,98	14,07	13,30	27,37																																														
Consultants	1,10	0,13	1,23	0,92	0,62	1,54																																																	
Fonctionnement	0	0,05	0,05	0	0,18	0,18																																																	
Coût total HT	15,00	2,26	17,26	15	14,11	29,11																																																	
Financement (millions d'UC)																																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">Evaluation</th> <th colspan="4">Achèvement</th> </tr> <tr> <th>DV</th> <th>ML</th> <th>TTL</th> <th>%</th> <th>DV</th> <th>ML</th> <th>TTL</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">17,26</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">29,11</td> </tr> <tr> <td>FAD</td> <td>12,96</td> <td>2,04</td> <td>15</td> <td>87%</td> <td>8,25</td> <td>6,75</td> <td>15,00</td> <td>51,6</td> </tr> <tr> <td>GVT.</td> <td>0</td> <td>2,26</td> <td>2,26</td> <td>13%</td> <td>0</td> <td>14,11</td> <td>14,11</td> <td>48,4%</td> </tr> <tr> <td>TTL</td> <td>12,96</td> <td>4,30</td> <td>17,26</td> <td>100%</td> <td>8,25</td> <td>20,86</td> <td>29,11</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table>				Evaluation				Achèvement				DV	ML	TTL	%	DV	ML	TTL	%		17,26				29,11				FAD	12,96	2,04	15	87%	8,25	6,75	15,00	51,6	GVT.	0	2,26	2,26	13%	0	14,11	14,11	48,4%	TTL	12,96	4,30	17,26	100%	8,25	20,86	29,11	100,0%
	Evaluation				Achèvement																																																		
	DV	ML	TTL	%	DV	ML	TTL	%																																															
	17,26				29,11																																																		
FAD	12,96	2,04	15	87%	8,25	6,75	15,00	51,6																																															
GVT.	0	2,26	2,26	13%	0	14,11	14,11	48,4%																																															
TTL	12,96	4,30	17,26	100%	8,25	20,86	29,11	100,0%																																															

RESUME ANALYTIQUE

Introduction :

1.1 Le Cameroun est un pays d'Afrique centrale situé entre le Nigeria, le Tchad, la République centrafricaine, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la République du Congo et le Golfe de Guinée. Il compte une superficie de 475 442 km² et une population d'environ 16 380 000 habitants (2005). Les provinces les plus densément peuplées (plus de 100 habitants par km²) sont les provinces de l'Ouest, du Littoral et du Nord-Ouest. A contrario, les provinces de l'Adamoua, de l'Est et du Sud sont très faiblement peuplées (moins de 15 habitants par km²). Le projet faisant l'objet de ce rapport porte sur un programme d'aménagement routier dans les provinces de l'ouest, du littoral et du sud.

1.2 Dans sa stratégie globale de développement du secteur des transports, le Gouvernement du Cameroun a conçu un projet sectoriel de transports (PST) qui a placé parmi ses priorités le renforcement du réseau revêtu et le revêtement des routes en terre. Le PST est axé essentiellement sur la diminution des coûts de transports et le désenclavement du pays. Le réseau routier du Cameroun est long de 50 000 km, composé par 4 268 km de routes bitumées, 18 020 km de routes en terre et 27 692 km de routes rurales.

1.3 La Banque qui a participé au financement du PST a dans le cadre du programme routier financé en 1997 une étude d'APD de la route Melong Dschang, objet d'une composante du présent rapport. Par ailleurs, les autres composantes du projet, notamment les quatre ouvrages de la plaine ont fait, en 1993 l'objet d'études de faisabilité et d'études d'avant projet détaillé (APD) sur financement de l'Union Européenne. Toutes ces études ont été actualisées en 2000 par le Gouvernement. Celui-ci a aussi financé en 2000, une étude socio-économique du projet. Ces différentes études ont servi de base à l'évaluation du projet par une mission de la Banque en décembre 2000.

1.4 Le prêt d'un montant de 15 millions d'UC fut approuvé par le Conseil le 29 mars 2001. Les conditions du prêt firent l'objet de négociations; aucun point de désaccord ne fut soulevé par la Banque ou par l'emprunteur à ces négociations et après sa signature le 29 mai 2001, l'accord de prêt entra en vigueur le 10 décembre 2001. Mais à cause de retards accusés dans le processus d'acquisition, le projet n'a pu démarrer qu'en mars 2004.

1.5 Le présent rapport d'achèvement de projet a été réalisé sur la base du rapport d'évaluation initiale, des informations collectées lors de la mission de préparation dudit rapport, du rapport d'achèvement de l'Emprunteur et des dossiers du projet disponibles à la Banque.

Objectif et description du projet

1.6 Les objectifs du projet, financé sur les ressources du FAD et le Gouvernement du Cameroun, visaient à (i) améliorer le niveau de service du réseau prioritaire, (ii) contribuer au désenclavement intérieur d'une partie de la région de Dschang, présentant de fortes potentialités agricoles, (iii) contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines par la réalisation d'aménagements connexes.

1.7 Les composantes du projet telles que prévues à l'évaluation sont : (i) réaliser des travaux de revêtement de la route Melong Dschang sur 22,5 km (dont 15 km sur la falaise et 7,5 km dans la partie de la plaine), construire 5 ouvrages d'art, dont 4 dans la plaine sur l'axe Melong-Dschang ainsi que leurs accès, et un à l'entrée de Lolodorf sur la route Eséka-Lolodorf et réaliser des équipements socio-économiques et des actions sociales en faveur des populations riveraines pour améliorer leurs conditions de vie ; (ii) services de consultants pour le contrôle et la surveillance des travaux, pour des actions de sensibilisation, pour le suivi évaluation des impacts du projet et l'audit du projet.

1.8 Au cours de son exécution, l'objectif du projet n'a pas été modifié. Cependant quelques modifications touchant à la conception technique ont été apportées pendant l'exécution du projet. Le Gouvernement a pris à sa charge le coût des améliorations apportées à la route et aux infrastructures connexes supplémentaires.

Exécution du projet et échéancier d'exécution de ses activités

1.9 Le projet a été exécuté par le Ministère des Travaux Publics à travers la Cellule chargée du suivi et de l'exécution du programme routier existant au sein de la Direction des Routes (la CSEPR) » qui a le personnel compétent pour suivre et superviser l'exécution du projet.

1.10 Conformément aux prescriptions de l'accord de prêt, l'attribution des marchés a fait l'objet : (i) d'appel d'offres international, après présélection des entreprises, pour les travaux; (ii) de consultation sur liste restreinte pour les prestations de contrôle et de surveillance des travaux ainsi que d'audit ; (iii) de négociation directe pour le suivi/évaluation des impacts du projet ; (iv) de consultation d'ONG locales pour la sensibilisation et (v) d'appel d'offres nationaux pour les travaux du pont de Lolodorf et d'entretien du tronçon de route Melong-Santchou financés entièrement sur les ressources du Gouvernement.

1.11 Les travaux d'aménagement de la route Melong-Dschang ont été confiés à l'entreprise Andrade Gutierrez de nationalité Brésilienne adjudicataire du marché des travaux. Le Gouvernement a soutenu la proposition de cette entreprise de sous traiter 100% du marché à une entreprise locale. Les règles et procédures de la Banque ne limitant pas la sous traitance en matière de travaux, la proposition du Gouvernement du Cameroun a été approuvée. Toutefois, la Banque a rappelé, d'une part, qu'en aucun cas la sous traitance ne pouvait atténuer la responsabilité de l'entreprise adjudicataire et d'autre part, que les travaux devaient s'exécuter conformément à la soumission de l'entreprise principale tant sur le plan du matériel que du personnel proposé. Bien que l'ordre de service de démarrage des travaux de construction a été notifié à l'entreprise le janvier 2004, l'exécution du projet qui devait durer 42 mois à partir de juillet 2001, n'a effectivement commencé que le 01 mars 2004 date à laquelle l'intégralité de l'avance de démarrage a été versée à l'entreprise, pour s'achever en juin 2007.

1.12 Les travaux de construction du pont sur la Lokoundje à Lolodorf ont été confiés à l'entreprise Koop de nationalité néerlandaise. Les prestations de cette société ont démarré en juin 2005 pour s'achever en juillet 2007.

1.13 Les prestations de contrôle et surveillance des travaux ont été confiées à la société SNC Lavalin International Inc du Canada pour le contrôle et la surveillance des travaux.

Toutefois, suite au décalage enregistré entre, d'une part la mobilisation de la mission de contrôle sur le site, et d'autre part, le démarrage effectif des travaux de la route Melong-Dschang (l'entreprise ayant subordonné le démarrage des travaux au paiement effectif de l'avance de démarrage), le contrat de SNC Lavalin a été prorogé de 26 à 32 mois, puis à 41,5 pour tenir compte de la durée des travaux tant sur l'axe Melong-Dschang que sur le pont de Lolodorf.

1.14 La sensibilisation des populations a été assurée par une ONG dénommée Centre Africain de Recherches Forestières Appliquées et de Développement (CARFAD). La durée d'intervention de l'ONG s'est étalée d'août 2004 à fin avril 2007. La durée d'exécution a été plus longue que prévue à cause du retard accusé sur les travaux routiers.

1.15 En ce qui concerne la mission d'audit du projet, elle a été confiée au Cabinet d'Etudes et d'Audit Comptable (CEAC). Ce cabinet a produit les rapports des exercices 2004 et 2005, et la dernière prestation qui devait couvrir les années 2006 et 2007, n'a pas été rendue.

1.16 Pour ce qui est du suivi évaluation des impacts du projet, il a été réalisé par la Faculté des Sciences agronomiques de l'Université de Dschang. Il a produit 3 rapports correspondants à la phase d'avant, pendant et après le projet. Son dernier rapport a été transmis à la Banque.

Coûts du projet et ressources financières

1.17 A l'évaluation, le coût global du projet était estimé à 17,26 millions d'UC dont 12,96 millions d'UC en devises. A l'achèvement le coût du projet a atteint 29,11 millions d'UC dont 8,25 millions payés en devises et 20,86 millions en monnaie locale. La participation du Gouvernement a augmenté de plus de 11,85 millions d'UC (près de 9,2 milliards de FCFA). Ainsi, par rapport aux estimations à l'évaluation et au plan de financement initial, la participation du Cameroun au projet est passée de 2,26 millions d'UC à 14,11 millions soit de 13 à 48,4%.

Évaluation globale

1.18 Malgré un retard de près de 3 ans, accusé pendant l'exécution du projet et une augmentation sensible de la participation du Cameroun, le projet d'aménagement routier dans les provinces de l'ouest, littoral et sud (PAR) a été une réussite. En effet, les objectifs assignés au projet à l'évaluation ont été réalisés à la satisfaction du maître d'ouvrage et des usagers. Cependant, leur exécution a connu un retard de près de deux ans consécutivement au processus de passation des marchés. L'ouverture des pistes de collecte n'a pas connu de démarrage à cause d'une part des délais mis entre l'évaluation et le démarrage du projet, La dépréciation prématurée de l'UC par rapport au FCFA et le renchérissement des coûts afférents aux travaux.

1.19 Les retards enregistrés dans l'exécution du projet, ont eu pour conséquence la prolongation des missions des consultants chargés du contrôle des travaux et de l'audit du projet. A ce jour, le rapport d'audit de l'exercice 2006 et de clôture du prêt n'a pas été élaboré. Ainsi, l'insuffisance des ressources FAD a eu pour conséquence la prise en charge par le Gouvernement du Cameroun du complément de financement nécessaire à la réalisation des travaux du pont de Lolodorf. Sa contribution au financement du projet est passée alors de 13 à

48,4%. Le prêt FAD a en définitive concerné : l'aménagement de la route Melong Dschang, les prestations des consultants (contrôle des travaux, suivi / évaluation des impacts, actions de sensibilisation, audit).

1.20 Les objectifs assignés au projet à l'évaluation ont été réalisés à la satisfaction du maître d'ouvrage et des usagers mais leur exécution a connu un retard de près de 3 ans. En effet, au cours de son exécution, le projet a connu, beaucoup de difficultés de plusieurs ordres (exigences de l'entreprise pour le paiement de la totalité de l'avance de démarrage y compris la quote part du Gouvernement avant le démarrage des travaux, retard dans la mobilisation des fonds de contrepartie, processus d'acquisitions). Le temps écoulé entre les études et le démarrage des travaux (près de 7 ans) a eu pour conséquence l'introduction de modifications structurelles des aménagements qui n'étaient pas prévus initialement. Ces modifications étaient justifiées d'une part, par des besoins d'actualisation des études d'exécution et d'autre part, par la nécessité d'améliorer les ouvrages (route en béton bitumineux au lieu de bicouche, pont en acier au lieu de béton etc...). En effet, le Gouvernement avait fait réaliser par les entreprises adjudicatrices des marchés des travaux supplémentaires et pris en charge le coût additionnel. Par ailleurs, les entreprises ont été contraintes d'arrêter épisodiquement les travaux à cause, des problèmes techniques, des retards de certains paiements.

Performance économique

1.21 Compte tenu des délais écoulés entre l'évaluation et l'achèvement (près de 7 ans), les projections de trafic faites à l'évaluation initiale ont été révisées en prenant en compte les données 2003-2004, prises pour bases de calcul. Le trafic réel après l'achèvement du projet (2006-2007) montre un taux de croissance de près de 230% (véhicules particuliers), 170% (pick up), 110% (minibus), 550% (camions). Les projections établies sur la base des taux historiques de croissance annuelle du trafic prévoient un taux de croissance annuel de l'ordre de 4% en moyenne.

1.22 Recalculé, le taux de rentabilité interne (TRI) obtenu est de 15,68%. Il est légèrement inférieur à celui établi lors de l'évaluation du projet, à savoir : 16,2%. Ceci s'explique par l'augmentation du coût du projet par rapport à l'évaluation, d'une part, et la prise en compte d'une évolution de trafic moins rapide, d'autre part. En effet, le coût réel d'aménagement du projet est de 22 493 millions FCFA, alors qu'il était estimé initialement à 17 217 millions FCFA, et l'évolution future du trafic retenue est en moyenne de 4% par an (estimation de l'Administration), contre environ 4,5% à l'évaluation.

Conclusion

Les objectifs globaux et spécifiques du projet ont été pleinement atteints. Les infrastructures construites (routes et ouvrages d'art) ont considérablement amélioré les services de transport routier dans les provinces de l'ouest, littoral et sud. Nonobstant l'important retard survenu au cours de l'exécution du projet (près de 3 ans par rapport à l'évaluation), l'apport de ces infrastructures en valeur et en qualité est important pour le désenclavement intérieur, l'économie agricole de ces régions et à l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines par la réalisation d'aménagements connexes. Cependant, les entreprises qui ont exécutés les travaux routiers, du pont et la mission de contrôle attendent toujours le règlement de leurs décomptes pour près de 3,65 milliards FCFA et la situation des riverains qui ont été indemnisés mais n'ont pas été déguerpis sont les points « noirs » dans l'exécution des différentes composantes du projet. A ce jour, certains avenants n'ont toujours pas été signés

par l'Administration alors que les travaux ont été exécutés. Lors de la mission de préparation du rapport d'achèvement et à plusieurs reprises, la Banque à travers son bureau au Cameroun a attiré l'attention des autorités sur ces différents points. Les travaux ont été relativement bien exécutés, malgré quelques dégradations constatées sur la route Melong-Dschang pendant la période de garantie, auxquelles l'entreprise devra remédier avant la réception définitive, dès la fin des pluies. Toutefois, la réalisation des travaux a connu de grands retards, du fait, notamment, des délais mis dans la phase de passation des marchés.

1 INTRODUCTION

1. Le projet, objet du présent RAP, avait été prévu dans le cadre du programme routier (PR) approuvé en 1991 sur financement des ressources BAD. Mais à cause des retards enregistrés dans l'exécution du PR et de l'inéligibilité, entre temps, du Cameroun aux prêts BAD, les deux parties avaient convenu de retirer ce projet du PR puisque les travaux du projet n'avaient pas démarré.

2. En effet, pour améliorer l'état du réseau routier national, le Gouvernement camerounais avait conçu en 1994, un projet sectoriel des transports (PST) qui définissait un réseau prioritaire sur lequel se sont concentrées les interventions. Le PST était axé principalement sur la réalisation des itinéraires régionaux, le désenclavement intérieur et l'amélioration du niveau de service des infrastructures de transport. Il s'est achevé en 2004.

3. L'axe Melong-Dschang est un maillon important des voies de désenclavement des provinces de l'Ouest, du littoral et aussi du Nord-Ouest. En effet, ce tronçon permet aux usagers de ces régions d'éviter un détour de plus de 150 km pour rejoindre la route nationale 4 menant à Douala (la capitale économique du pays). L'aménagement de cette route (située dans des zones à fortes potentialités agricoles et pastorales), s'avérait donc nécessaire, compte tenu, d'une part, de son importance pour l'évacuation des productions agricoles de la zone, et d'autre part, de son impact sur la réduction de la pauvreté.

4. Aussi, le Gouvernement a sollicité la Banque pour le financement sur les ressources FAD, l'aménagement de cette route, la reconstruction de quatre ouvrages d'art sur la même route et l'édification d'un ouvrage d'art dans la ville de Lolodorf, sur l'axe routier Eseka-Lolodorf aménagé dans le cadre du PR. Outre ces réalisations, le projet a prévu la construction de : (i) un poste de sécurité pour la gendarmerie à l'entrée de la falaise ; (ii) quatre (4) forages équipés en pompes à motricité humaine pour l'alimentation en eau des populations; (iii) six aires (6) de vente de produits agricoles ; réhabilitation de dix (10) salles de classes et la construction de huit (8) autres ; (iv) la construction d'un (1) centre de santé.

5. Lors de l'évaluation, les coûts estimatifs totaux du projet hors taxes et hors droits de douane s'élevaient à 17,22 milliards de F.CFA, soit l'équivalent de 17,27 millions d'UC (au cours en vigueur à l'époque). Il était réparti en 12,93 milliards de F.CFA (12,96 millions d'UC) en devises et 4,29 milliards de F.CFA (4,31 millions d'UC) en monnaie locale. Cependant, si la participation de la Banque a été clôturée au 30/09/2007, avec un total décaissé de 15 millions d'UC, la contrepartie du Gouvernement Camerounais estimée initialement à 2,26 millions d'UC, a atteint à l'achèvement au 31/10/2007, la valeur de 14,11 millions d'UC. Le renchérissement des coûts, pris en charge totalement par le Gouvernement, consécutif aux retards enregistrés dans l'exécution du projet et l'épuisement précoce des ressources du prêt dû à la dépréciation de l'UC par rapport au FCFA.

6. L'intervention de la BAD au Cameroun date de 1972, totalisant 13 opérations dans le domaine des transports, pour un montant cumulé d'approbation de 246,46 millions d'UC. Ainsi, les principaux projets en matière d'infrastructures routières sont : aménagements des routes Douala - Yaoundé (1983 - 1985), Mbalmayo-Ebolowa (1988 - 1994), Programme routier (1991-2001), Bafoussam-Foumban (1992 - 2000), Ambam-Eking (2001-2006). De façon générale, les opérations financées par la Banque et achevées ont été relativement bien exécutées. Toutefois, leur réalisation a connu de grands retards, du fait, notamment, de la lenteur dans l'acquisition des biens, travaux et services conséquence du non-respect des règles de procédure de la Banque en la matière.

7. Le présent rapport d'achèvement (RAP) a été élaboré sur la base des documents suivants : (i) le rapport d'évaluation du projet, les différents rapports des missions de

supervision de la Banque ; (ii) le rapport de fin des travaux de la mission de contrôle ; (iii) les rapports de la première et deuxième phase du consultant chargé du suivi évaluation des impacts du projet ; (iii) le rapport du consultant chargé de la sensibilisation (iv) les informations recueillies sur terrain et les discussions avec les différents services concernés lors de la mission effectuée au Cameroun du 01 au 12 novembre 2007 ainsi que le rapport d'achèvement établi par l'Emprunteur.

2. OBJECTIFS ET FORMULATION DU PROJET

2.1 Objectifs

2.1.1 Sur le plan sectoriel, l'objectif visait à contribuer à l'amélioration du niveau de service du réseau prioritaire pour améliorer le désenclavement intérieur du pays. L'objectif spécifique du projet visait à désenclaver les régions présentant de grandes potentialités agricoles, en assurant des liaisons routières permanentes, d'une part, entre Melong et Dschang, d'autre part, entre Eseka et Lolodorf. En outre, il visait aussi à contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines par la réalisation d'infrastructures connexes.

2.2 Description du projet

2.2.1 A l'évaluation, le projet comprenait les composantes suivantes :

A. Travaux de construction composés de :

a) Travaux d'aménagement en route revêtue de 22,5 km (dont 15 km sur la falaise et 7,5 km dans la partie de la plaine) et le renouvellement de la couche d'usure sur 22,5 km de la route Melong-Dschang ; les accès aux marchés le long de la route ; ils comprennent aussi des aménagements connexes et la construction de 5 ouvrages d'art, dont 4 dans la plaine sur l'axe Melong-Dschang ainsi que leurs accès, et un à l'entrée de Lolodorf sur la route Eséka-Lolodorf.

b) prestations de service pour le contrôle et la surveillance des travaux.

B. Gestion du projet comprenant : (i) la sensibilisation des populations à la protection de l'environnement et à la lutte contre les MST/SIDA ; (ii) le suivi/évaluation des impacts du projet sur le développement et la réduction de la pauvreté ; et (iii) les prestations de service pour l'audit du projet.

2.3 Formulation du projet

2.3.1 Le présent projet s'inscrivait dans le cadre de la politique du Gouvernement Camerounais en matière d'amélioration du réseau routier national qui se caractérise par son faible niveau d'aménagement, entraînant des coûts élevés pour la collectivité et constitue, de ce fait, un handicap de taille pour le développement socio-économique du pays et pour la réduction de la pauvreté.

2.3.2 Pour ce faire, le Gouvernement a engagé une série de réformes visant à améliorer la situation du secteur des transports, et en particulier le réseau routier, principalement par les actions suivantes : (i) l'augmentation conséquente du bitumage du réseau en terre ; (ii) la création de voies rapides, notamment entre les grandes villes du pays ; et (iii) le désenclavement intérieur des zones agro-pastorales. Dans ce cadre, un réseau prioritaire a été identifié pour faire l'objet d'actions d'aménagement, dont la route Melon Dschang, qui constitue la principale réalisation du présent projet.

2.4 Identification, préparation, négociation et approbation

2.4.1 La route Melong Dschang a fait l'objet d'une étude d'avant projet détaillée (APD) en 1997, financée dans le cadre du PR. L'UE a financé les études d'APD des quatre ouvrages de la plaine en 1993. Cette étude a été actualisée en 2000 par le Gouvernement qui a en outre, financé une étude socio-économique en 2000. Ces études ont servi de base à l'évaluation du projet. Au cours des missions entreprises en vue de l'évaluation du projet, les différents acteurs et bénéficiaires du projet ont été sensibilisés. Cette approche participative a permis de recenser les préoccupations et les besoins des populations riveraines. Elle a permis de vérifier la cohérence du projet avec la stratégie sectorielle du Gouvernement.

2.4.2 Aussi, la conception du projet a, en outre, pris en compte les expériences et enseignements antérieurs dans le domaine des routes, notamment les leçons tirées de l'exécution du programme routier. Les principaux enseignements tirés étant liés à la passation des marchés, à la mobilisation de la contre partie et du paiement des indemnités pour expropriation par le Gouvernement.

2.4.3 L'évaluation du projet a été réalisée par une mission composée de quatre experts de la Banque (ingénieur civil, économiste des transports, expert en réduction de la pauvreté et environnementaliste), qui a séjourné au Cameroun du 11 novembre au 03 décembre 2000. Le projet a été approuvé le 29 mars et signé le 29 mai 2001.

3 EXÉCUTION DU PROJET

3.1 Entrée en vigueur et démarrage des travaux

3.1.1 Le prêt a été mis en vigueur le 10 décembre 2001 et les travaux d'exécution du projet ont démarré le 1^{er} mars 2004 pour la route Melong-Dschang et le 1^{er} avril 2005 pour le pont de Lolodorf. Le retard de plus de 2 ans enregistré par rapport à ce qui a été prévu à l'évaluation, est dû : (i) à la lenteur du processus d'attribution du marché des travaux d'aménagement de la route, dont l'appel d'offres avait été lancé le 31 décembre 2001 puis repris en octobre 2002 avant d'aboutir à la signature d'un contrat le 6 Octobre 2003 ; et (ii) au problème de l'épuisement des ressources du prêt, en partie, consécutif à la dépréciation de l'UC par rapport au FCFA, dont la parité est passée de 1 UC égal à 997 FCFA lors de la phase d'évaluation à une moyenne 1 UC égal à 773 FCFA pendant la période des décaissements de la Banque (2004-2007).

3.1.2 Le Gouvernement a satisfait à toutes les conditions subordonnées au prêt à temps. En effet : (i) un compte spécial a été ouvert pour recevoir les fonds de contrepartie destinés à couvrir la contribution aux coûts des travaux et aux frais de fonctionnement de la CSEPR, et a été approvisionné à hauteur de 180 millions dès juin 2002 ; (ii) l'adoption des textes régissant la CSEPR, son manuel de procédures et la nomination des correspondants des administrations et services intéressés par le projet auprès de la Direction des Routes a permis à l'équipe de cette cellule, composée d'un chef - coordonnateur, 2 ingénieurs et un administrateur comptable (tous nommés après approbation de leur VC par le FAD), de s'acquitter convenablement de ses tâches et exercer un très bon suivi de l'exécution du projet ; (iii) les acquisitions relatives au présent projet ont été effectuées au sein de la commission spéciale des marchés FED ; (iv) l'indemnisation des populations affectées par les travaux routiers a été effective avant le déguerpissement de celles-ci. Une somme globale de 308 millions FCFA a été mobilisée par les pouvoirs publics pour cette indemnisation ; (v) enfin, les marchés des travaux passés avec les entreprises ont intégré les mesures de protection de l'environnement, et ont été soumis à l'avis préalable de la Banque conformément aux procédures d'acquisitions.

3.2 Autres conditions

3.2.1 Pour les autres conditions subordonnées au prêt FAD, la Banque a reçu chaque année à partir de juillet 2002 : (i) les résultats des comptages de trafic effectués sur la route du projet par l'Organe d'exécution ; et (ii) les budgets d'entretien routier approuvés par le FR.

3.3 Réalisation du projet

3.3.1 L'aménagement du tronçon de la falaise et de la partie en plaine ainsi que la construction des ponts de l'axe routier Melong-Dschang y compris les infrastructures socio-éducatives et sanitaires au profit des populations riveraines, ont duré 37,5 mois et se sont achevés le 15 avril 2007, soit un retard de plus de 13,5 mois. Par contre, l'insuffisance des fonds, suite essentiellement à la dépréciation de l'UC par rapport au FCFA et à la lenteur dans la mobilisation des fonds de contrepartie, auxquelles s'est ajoutée les importants imprévus dus à la faible qualité des études d'APD, ont eu pour effets de : (i) retarder de plus d'une année la construction du nouveau pont érigé sur la Lokoundje à Lolodorf où les travaux se sont achevés le 13 juillet 2007; (ii) reporter ultérieurement le démarrage des travaux des pistes de collecte et (iii) différer le renouvellement de la couche de revêtement de l'ensemble de la chaussée entre Melong et Santchou jusqu'à la mobilisation des ressources nécessaires à leur réalisation. En lieu et place a été réalisé un entretien périodique.

3.4 Modifications

3.4.1 Les différentes composantes du projet ont été exécutées, excepté les pistes de collecte. Pour ces pistes, il s'est avéré qu'il s'agit plutôt des travaux d'ouverture et non de réhabilitation ou d'entretien tels que prévus à l'évaluation. Cette évolution s'est produite durant le temps écoulé entre l'évaluation et le démarrage effectif des travaux routiers.

3.4.2 Si de manière globale les travaux ont été réalisés conformément aux indications des Avant Projets Détaillés, quelques modifications d'amélioration se sont avérées nécessaires, pour pérenniser la durabilité des ouvrages. Elles ont porté sur : (i) en zone de falaise, la déportation de la chaussée vers le coté en déblai, pour garantir une meilleure assise sur la terre ferme et éviter les ouvrages de retenue de remblai ; (ii) le renforcement de la structure de la chaussée (remplacement d'une part de la grave concassé par la grave bitume en couche de base sur les fortes pentes de la falaise, et d'autre part du revêtement bicouche par du béton bitumineux sur la plaine); (iii) la végétalisation des talus de déblais pour une meilleure protection contre l'érosion ; (iv) la rénovation des toitures de tous les bâtiments de l'école publique à l'entrée de Dschang ; v) le forage de trois points d'eau supplémentaires ; (vi) la délocalisation du site des locaux de l'école publique de Litieu (falaise) ; (vii) le rallongement des pieux en fondations des ponts sur la plaine, en raison de la qualité du sol support; (viii) la pose d'environ 7 km de collecteur sous la chaussée, pour le drainage des eaux souterraines ; (ix) la suppression de la pile centrale et le remplacement des poutres en béton par des poutres métalliques sur le pont de la Lokoundjé ; et (ix) l'allongement de la voie de raccordement au pont à Lolodorf.

Incidences des modifications et des retards sur les objectifs du projet

3.4.3 Ces modifications n'ont pas eu d'incidence directe et réelle sur les objectifs du projet. Au contraire, elles ont permis d'améliorer la qualité des travaux et accroître les infrastructures connexes. Le surcoût relatif à ces modifications d'un montant de près de 2,1 milliards de FCFA ou 2,7 millions d'UC a été entièrement pris en charge par le Gouvernement du

Cameroun.

Bilan du projet au 31 octobre 2007

	Composante	Evaluation		Achèvement		Bilan (Evaluation - Achèvement)	
		FCFA (en millions)	UC	FCFA	UC	FCFA (en millions)	UC
A. TRAVAUX DE CONSTRUCTION	A. Travaux routiers, de pont et d'aménagements connexes						
	A.1 Route Melong-Dschang	13 979,52	14,02	18 833,22	24,35	- 4 853,70	-10,33
	A.2 Aménagements connexes	419,21	0,42	644,87	0,83	- 225,66	- 0,41
	A.3 Pistes de collecte						
	A.4 Pont sur la Lokoundje à Lolodorf	1 114	1,11	1 311,05	1,69	- 197,05	- 0,58
	A.5 Revêtement de Melong-Santchou	459,59	0,46	382	0,49	77,59	- 0,03
	Total A	15 972,32	16,02	21 171,14	27,37	- 5 198,82	- 11,35
	Dont Prêt FAD	13 915,33	13,96	10 883,49	14,07	+ 3 031,84	- 0,11
B. Services de consultant							
B. SERVICES DE CONSULTANT	B1. Contrôle et surveillance des travaux	1 097,02	1,10	1 127,27	1,45	- 30,25	- 0,35
	B2. Audit financier	33,22	0,03	25,5	0,03	+ 7,72	0,00
	B3. Suivi/évaluation des impacts du projet	19,00	0,02	16,20	0,02	+ 2,80	0,00
	B4. Sensibilisation	30,72	0,03	28,56	0,03	+ 2,14	0,00
	Total B	1 179,96	1,18	1 197,55	1,54	- 17,59	- 0,36
	Dont Prêt FAD	1 040,00	1,04	714,95	0,92	+ 325,05	+ 0,12
C. AUTRES	C1. Fonctionnement de la CSEP	64,65	0,06	145,85	0,18	- 81,20	- 0,12
	C2. Indemnités des expropriations	NE		172	0,22	- 172	
	Total C	64,65	0,06	145,85	0,18	- 81,20	- 0,12
	Dont Prêt FAD	0		0	0	0	0
TOTAL PROJET	Coût TOTAL HT	17 216,60	17,26	22 514,54	29,11	- 5 297,94	- 11,85
	Dont Prêt FAD	14 955,33	15,00	11 598,44	15,00	+ 3 356,8	+ 0,00

3.4.4 L'érosion monétaire et les modifications techniques survenues sont résumées dans le tableau ci-dessus. Il s'en dégage qu'au 31 octobre 2007, le coût total HT du projet, qui s'élève à 29,11 millions d'UC, enregistre un déficit de 11,85 millions d'UC, soit un dépassement du budget initial de 68%. Cependant, exprimé en FCFA, ce déficit est de 5.297,94 millions correspondant à un dépassement moins important de 30%. Ceci résulte des travaux supplémentaires et autres améliorations techniques, ainsi que des retards enregistrés dans l'exécution, lesquels ont consolidé les effets de la révision des prix marqués par une flambée du prix de carburant.

3.5 Calendrier d'exécution

3.5.1 L'exécution du projet devait durer 42 mois à partir de juillet 2001. Toutefois, le projet qui a effectivement commencé en décembre 2001 (date de mise en vigueur du prêt), s'est achevé en juillet 2007 par la réception provisoire des travaux du pont sur la Lokoundje.

3.5.2 L'aménagement de la route Melong-Dschang a fait l'objet de réception provisoire en juin 2007. Au terme de la période de garantie, la réception définitive interviendra à partir de

juillet 2008. Le prêt FAD qui a servi principalement au financement de cette route, a été clôturé au 30/09/2007 au lieu du 31/12/2006, prévu initialement.

3.5.3 Pour les prestations des consultants financées sur le prêt FAD, elles ont été exécutées au cours des périodes suivantes : (i) de janvier 2004 à août 2007 pour la mission de contrôle et surveillance des travaux routiers et des ouvrages d'art; (ii) d'août 2004 à avril 2007 pour les prestations de sensibilisation ; (iii) de septembre 2003 à novembre 2007 pour les actions de suivi/évaluation ; et (iv) en 2005 et 2006 pour l'audit financier du projet. Toutefois, le rapport d'audit pour l'exercice 2006 et le rapport de clôture du prêt n'ont toujours pas été élaboré. Par ailleurs, le rapport de suivi évaluation des impacts du projet après l'achèvement des travaux a été transmis à la Banque en mai 2008.

3.5.4 Les autres sous composantes du projet qui n'étaient pas encore réalisées lors de visite sur le terrain concernent le renouvellement de la couche de roulement sur le tronçon de route Melong Santchou et l'ouverture des pistes de collecte.. En ce qui concerne le renouvellement de la couche de roulement, le marché est en cours de passation (septembre 2008). S'agissant des pistes de collectes, cette sous composante a été abandonnée, faute de ressources.

3.6 Rapports

3.6.1 Le consultant chargé du contrôle et de la surveillance des travaux routiers et de ponts a transmis régulièrement, à l'Administration et à la Banque, ses rapports mensuels d'avancement des travaux. Il a aussi produit un rapport d'achèvement en août 2007.

3.6.2 De même, les actions de sensibilisation au respect du code de la route, à la protection de la forêt et de la faune ainsi que de lutte contre les MST/SIDA et les feux de brousse ont été sanctionnées par des rapports présentant les sujets traités ainsi que les conditions et les bilans de réalisation des différentes sessions. Quant à l'audit du projet, le cabinet CAEC a produit 2 rapports pour les années 2004 et 2005. Le dernier qui devait porter sur les exercices 2006 et 2007 n'a toujours pas été transmis à la Banque, malgré les multiples relances. Enfin, Dans le cadre du suivi/évaluation des impacts du projet sur le développement et la réduction de la pauvreté dans la zone de la route Melong-Dschang, 2 rapports produits par la FASA ont été examinés et validés. Ils portent sur les impacts avant et pendant les travaux du projet. Le troisième rapport relatif à la situation après la réalisation de ceux-ci est attendu en début 2008.

3.7 Passation des marchés

3.7.1 Conformément aux prescriptions de l'accord de prêt, l'attribution des marchés a fait l'objet : (i) d'appel d'offres international pour les travaux de la route Melong-Dschang ; (ii) de consultation sur liste restreinte pour les prestations de contrôle et de surveillance des travaux ainsi que d'audit ; (iii) de négociation directe pour le suivi/évaluation des impacts du projet ; (iv) de consultation d'ONG locales pour la sensibilisation et (v) d'appel d'offres nationaux pour les travaux du pont de Lolodorf et d'entretien du tronçon de route Melong-Santchou financés entièrement sur ressources propres.

3.7.2 Le marché relatif aux travaux d'aménagement de la route Melong-Dschang a été attribué à l'entreprise Andrade Gutierrez de nationalité Brésilienne pour un montant de 14.712.240.087 FCFA HT répartis en 3 tranches dont : (i) Une tranche ferme (travaux routiers – à l'exclusion de ceux de la plaine - et de pont) de 12.264.364.682 financés à 90% sur le prêt FAD) ; (ii) 2 tranches dites conditionnelles relatives aux aménagements connexes et financées par les ressources Gouvernementales issues soit du BIP, soit de l'initiative PPTE, pour un montant total de 3.805.469.316 FCFA HT. A l'achèvement, le coût total des travaux s'élève à

19.478.094.370 FCFA HT, soit des dépassements de 4.765.854.226 par rapport au marché initial (dont 1.481.548.188 pour les modifications et 3.284.306.095 pour la révision des prix), et de 5 079 360 000 FCFA par rapport à l'évaluation. Ces dépassements, pris en charge en totalité par le Gouvernement comme indiqué ci-dessus, sont liés à la révision des prix et aux travaux non prévus mais qui se sont avérés nécessaires à la bonne tenue des ouvrages, pour pérenniser l'investissement. Le marché relatif aux travaux d'aménagement de la route Melong-Dschang a été sous traité à une entreprise locale après examen et avis de non objection de la Banque.

3.7.3 Les travaux de construction du pont sur la Lokoundje à Lolodorf ont été confiés à l'entreprise Koop de nationalité néerlandaise pour 1.068.001.394 FCFA HT financés par le Gouvernement, suite à l'épuisement des ressources FAD. Le coût final desdits travaux a connu une augmentation de 243 millions FCFA pour les travaux supplémentaires et retard, à laquelle s'ajouteront les effets de la révision des prix.

3.7.4 Les prestations des consultants ont été confiées à la société SNC Lavalin International Inc du Canada pour le contrôle et la surveillance des travaux, pour un montant de 701.370.000 FCFA HT financés à 90,42% par le prêt FAD. Le reste soit 9,58% (67.191.246 FCFA) était à la charge du Gouvernement. Toutefois, suite au décalage enregistré entre, d'une part la mobilisation de la mission de contrôle sur le site, et d'autre part, le démarrage effectif des travaux de la route Melong-Dschang (l'entreprise ayant subordonné le démarrage des travaux au paiement effectif de l'avance de démarrage), le contrat de SNC Lavalin a été prorogé de 26 à 32 mois, puis à 41,5 pour tenir compte de la durée des travaux tant sur l'axe Melong-Dschang que sur le pont de Lolodorf. A la clôture du projet, le contrat passé avec Lavalin s'est élevé à 1.127 millions FCFA HT (dont 171,24 de révision des prix), desquels 63% ont été réglés par les ressources du prêt.

3.7.5 La sensibilisation des populations a été assurée par une ONG dénommée Centre Africain de Recherches Forestières Appliquées et de Développement (CARFAD). Le montant du marché est de 28.560.000 FCFA HT financés à 27,81% sur le prêt FAD. La durée d'intervention de l'ONG s'est étalée d'août 2004 à fin avril 2007. La durée d'exécution a été plus longue que prévue à cause du retard accusé sur les travaux routiers. A la fin des prestations de CARFAD, les paiements FAD représentent 23,32% des factures engagées.

3.7.6 En ce qui concerne la mission d'audit du projet, elle a été confiée au Cabinet d'Etudes et d'Audit Comptable (CEAC), pour un montant de 25.500.000 FCFA HT. Ce cabinet a produit les rapports des exercices 2004 et 2005, et la dernière prestation qui devait couvrir les années 2006 et 2007 n'est toujours pas disponible. Les ressources FAD ont couvert 66% des règlements au consultant.

3.7.7 Pour ce qui est du suivi évaluation des impacts du projet, il a été réalisé par la Faculté des Sciences agronomiques de l'Université de Dschang pour un montant de 16.200.000 FCFA HT financés à parité égale par le Gouvernement et la Banque. Les rapports ont été réalisés.

3.8 Coûts, sources de financement et décaissements

COÛT DU PROJET

3.8.1 A l'évaluation, le coût du projet était estimé à 17,26 millions d'UC dont 12,96 millions d'UC en devises et 4,30 millions d'UC en monnaie locale. Après l'achèvement de celui-ci, hormis les pistes de collecte et le renouvellement partiel du revêtement sur le tronçon de route Melong - Santchou, ce coût a atteint 29,11 millions d'UC au 31 octobre 2007, dont 8,25

millions payés en devises et 20,85 millions d'UC en monnaie locale.

SOURCES DE FINANCEMENT

3.8.2 A l'évaluation, le projet devait être financé conjointement par la Banque à hauteur de 87% et le Gouvernement Camerounais pour le reste (13% soit 10% par le BIP et 3% par le Fonds routier). Au 31 octobre 2007, la part de la Banque est passée à 51,6% et celle du Gouvernement à 48,4%. L'augmentation de la part du Gouvernement est due : (i) à l'insuffisance des ressources du prêt consécutive à la dépréciation de l'UC par rapport au FCFA (les ressources du prêt n'ont couvert que 51,6% des engagements à l'évaluation, passant de 14,955 à 11,627 millions FCFA) ; et (ii) aux travaux non envisagés lors des études préliminaires et de l'évaluation.

1. Plan de financement (en millions d'UC)

Coût Total		Evaluation				Achèvement				Ecart (Eva. – Ach.)		
		17,26				29,04				11,78		
Source de financement		DV	ML	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL
	FAD	12,96	2,04	15	87%	8,25	6,75	15,00	51,6	+ 4,71	- 4,71	+ 0,00
	GVT.	0	2,26	2,26	13%	0	14,11	14,11	48,4%	0	- 11,85	- 11,85
	TOTAL	12,96	4,30	17,26	100,0%	8,25	20,86	29,11	100,0%	+ 4,71	- 16,56	- 11,85

2. Financement par catégorie de dépenses (en millions d'UC)

Composante	Evaluation			Achèvement			Ecart (Eva. – Ach.)		
	FAD	Gvt	Total	FAD	Gvt	Total	FAD	Gvt	Total
A. Travaux de construction	13,90	2,08	15,98	14,07	13,30	27,37	- 0,17	- 11, 22	- 11,39
B. Services de consultants	1,10	0,13	1,23	0,92	0,62	1,54	+ 0,18	- 0,49	- 0,31
C. Fonctionnement	0	0,05	0,05	0	0,18	0,18	0	- 0,13	- 0,13
Coût total HT	15,00	2,26	17,26	15	14,11	29,11	+0,00	- 11,85	- 11,83

DECAISSEMENTS

3.8.3 A l'évaluation, les décaissements étaient supposés se réaliser sur une période de trois ans à partir de 2002. En réalité, cette répartition a été décalée de deux ans et les décaissements ont été effectués de 2004 à 2007. Le tableau ci-après donne une récapitulation des décaissements effectués par la Banque.

Etat des décaissements (en millions d'UC)

Source de Financement	Année Situation		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL	
										Evaluation	Achèvement
FAD	Evaluation		6,17	6,18	2,65					15	
	Achèvement				5,03	6,27	2,91	0,79			15,00
GOV	Evaluation	BIP	0,77	0,74	0,30					2,27 (1,81+0,46)	
		FR		0,46							
	Achèvement (en FCFA)	BIP			0,62	0,44	0,59	0,15	4,75		6,55 (1,80+4,75)
		PPTE				0,81	2,43	3,84			7,07
		FR				0,49					0,49

3.8.4 Les décaissements relatifs à toutes les composantes du projet ont été, au fait, effectués à partir du 4 février 2004 jusqu'au 16 août 2007. A la suite de la clôture du prêt (en date du 30/9/2007), le montant total des décaissements représente 99,99% de la valeur totale du prêt,

dégageant ainsi un reliquat de 165,22 UC.

4 PERFORMANCE ET RÉSULTATS DU PROJET

4.1 Evaluation globale

4.1.1 Les objectifs du projet ont été globalement atteints mais un important retard a été enregistré dans la réalisation des composantes du projet et faute de ressources, la sous composante pistes de collecte a été abandonnée. Même si, l'aménagement de la route Melong Dschang, la réalisation des cinq ouvrages d'art et des infrastructures socio économiques ont permis de : (i) améliorer le niveau de service du réseau prioritaire qui contribue au désenclavement intérieur du pays ; (ii) désenclaver les régions présentant de grandes potentialités agricoles en assurant des liaisons routières permanentes entre Melong et Dschang et Esek-Lolodorf ; (iii) contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations riveraines par la réalisation d'aménagements connexes.

4.1.2 Les ressources du FAD du projet se sont avérées insuffisantes pour la réalisation de différentes composantes du projet, suite, entre autre au : (i) renchérissement des coûts des travaux routiers et connexes ; (ii) retards dans l'exécution, liés au retard mis au cours du processus de passation de marchés ; (iii) dépréciation de l'unité de compte par rapport au FCFA; (iv) dépassement des délais d'exécution des travaux routiers. C'est ainsi que les ressources du prêt FAD ont été consommées à près de 100%, amenant ainsi le Gouvernement du Cameroun à prendre la différence en charge. En effet, les estimations des différentes catégories de dépenses du projet, ont été en deçà des dépenses réelles par rapport à la réalisation des travaux et actions correspondant.

4.2 Performance opérationnelle

4.2.1 Les travaux d'aménagement de la route du projet y compris la construction des ouvrages, ont été réalisés selon les règles de l'art. En effet, les caractéristiques géométriques et structurelles de la route du projet ont été améliorées par rapport aux spécifications du DAO.

4.2.2 Les populations riveraines de la route Melong Dschang ont été sensibilisées sur les IST/VIH/SIDA, la protection de l'environnement et le respect du code de la route. Les populations concernées par les campagnes de sensibilisation ont pris des actions qui mériteraient d'être suivies parmi lesquelles : (i) former des groupes de nettoyage des caniveaux ; (ii) faire déguerpir les commerçants qui occupent la chaussée et la salissent tout en s'exposant à des accidents ; (iii) fixer certaines règles de circulation sur l'axe Melong Dschang ; (iv) interdire aux femmes de cultiver dans le caniveaux.

4.2.3 La réalisation du projet a enregistré un retard consécutivement à la passation des marchés. Toutefois, la Banque, le Gouvernement Camerounais, l'Organe d'exécution (CSEPR), les contractants (2 entreprises, 3 Consultants et l'Auditeur) ont exécuté convenablement les missions qui leur avaient été confiées. Cependant, il y'a lieu de signaler : (i) le non paiement par le gouvernement, pour clôturer les marchés, des décomptes des entreprises qui ont réalisé les travaux routiers et le pont de Lolodorf ainsi que la mission de contrôle ; et (ii) le non déguerpissement de populations qui ont été indemnisées.

4.3 Performance institutionnelle

4.3.1 En application des dispositions préliminaires de l'accord de prêt, il était retenu que le Ministère des Travaux Publics sera l'Organe d'Exécution du Projet à travers la Cellule

chargée du suivi et de l'exécution du programme routier existant au sein de la Direction des Routes (la CSEPR) ». C'est l'arrêté n°096/CAB/PM du 08 juillet 2005 du Premier Ministère qui porte création et organisation de la CSEPR. Le personnel de la cellule est composé d'un Coordinateur, 2 ingénieurs de projet et un administrateur comptable et le personnel de soutien (secrétaires, chauffeurs).

4.3.2 La performance institutionnelle du projet est jugée satisfaisante car la Cellule a assuré à la satisfaction de tous, le suivi de la réalisation des différentes composantes du projet. Aussi, et pour mener à bien sa mission, cette cellule a été dotée dans le cadre du projet, d'équipements informatiques ainsi que d'un véhicule de transport pour les besoins des déplacements sur le chantier. Ses dépenses de fonctionnement, ont été prises en charge par le Gouvernement. La cellule a produit quasi régulièrement des rapports d'activités et un rapport d'achèvement.

4.3.3 La pérennité de l'entretien de la route du projet et en général du réseau routier national serait garantie suite à l'adoption par le Gouvernement camerounais d'une nouvelle politique basée sur les recommandations du PST mis en œuvre à partir de 1996, qui a abouti : (i) à la création du Fonds Routier (FR) dont les principales ressources proviennent de la redevance d'usage de la route (RUR), du péage et du pesage routiers, des produits des amendes liées à l'usage de la route ainsi que des contributions de l'Etat ; (ii) au désengagement de l'Etat, des travaux d'investissements et d'entretien routier en faveur du secteur privé et le recentrage de son rôle à la planification, la programmation et le contrôle des travaux. Pour l'instant le fonds routier fonctionne convenablement mais, l'insuffisance de ses ressources pourrait conduire au non respect des engagements.

4.3.4 Le Fonds Routier est un établissement Public Administratif (EPA) jouissant d'une autonomie financière et de gestion sous la tutelle du Ministère des Finances et du Budget. Il est le fruit de longues négociations et d'une étroite concertation entreprises dès 1995 entre le Cameroun et ses principaux bailleurs de fonds dont la Banque impliqués dans le secteur des transports en général et celui du transport routier en particulier. Le Fonds Routier a été créé par la loi n° 96 /07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine national et est régit par le décret n° 98/162 du 26 août 1998 qui en fixe les modalités de fonctionnement. Le Fonds Routier est un système pérenne dédié au financement de l'entretien routier dans le cadre de la politique gouvernementale de privatisation de ce sous secteur. Par ses missions et son mode de fonctionnement le Fonds Routier crédibilise la solvabilité de l'Etat et renforce l'effectivité, la productivité et l'efficacité de la dépense publique. L'essentiel des ressources du fonds routier est constitué par les crédits alloués, par l'Etat, le Fonds Routier, les fonds PPTE, les bailleurs de fonds internationaux, et le secteur privé.

4.4 Performance des Entreprises et des Consultants

PERFORMANCE DES ENTREPRISES CHARGEES DES TRAVAUX

4.4.1 Malgré un retard de près de 13,5 mois, l'entreprise adjudicataire du marché de construction de la route Melong Dschang (Andrade Gutierrez) a réalisé cette composante, et les prestations sont jugées satisfaisantes. Même si, les travaux ont été réalisés, avec un dépassement de délai, et quelques modifications, pour l'essentiel des améliorations par rapport aux prévisions techniques stipulées par les cahiers de charge, à la satisfaction de l'Organe d'exécution, de la Banque et des usagers. En réalité, l'entreprise adjudicataire a sous traité l'ensemble des travaux avec une entreprise locale. La décision de sous traiter avait contribué à retarder le démarrage du projet. Après plusieurs échanges, la Banque avait donné son avis de

non objection.

4.4.2 Sur le plan social, l'entreprise qui a réalisé les travaux routiers a recruté les populations locales comme main d'œuvre subalterne. Cette participation d'ouvriers locaux à la construction de la route a généré une autre activité commerciale induite par la vente de repas aux ouvriers.

PERFORMANCE DES CONSULTANTS

4.4.3 La société SN LAVALIN qui a assuré la mission de contrôle des travaux de construction de la route Melong Dschang, des ouvrages d'art a laissé une très bonne impression auprès de l'Administration. Elle a assuré de manière globalement conséquente le contrôle de qualité des travaux. Par conséquent, sa performance est jugée satisfaisante. Par ailleurs, elle a souvent eu quelques frictions avec les entreprises mais, elle n'a pas connu de situations conflictuelles pouvant mettre en cause la réalisation des travaux et ce, malgré les nombreux problèmes rencontrés lors de l'exécution des travaux.

4.4.4 Les consultants locaux chargés de la sensibilisation et du suivi évaluation des impacts du projet, ont fourni des prestations jugées satisfaisantes par l'Administration. Pour le volet sensibilisation, il a porté sur la sensibilisation sur le HIV/SIDA, la protection de l'environnement, des bonnes pratiques agricoles et sur le code de la route. L'objectif recherché était de : (i) comprendre les causes des accidents de la route et les mécanismes de prévention ; (ii) connaître les modes de transmission et de prévention des IST et du VIH/SIDA ; (iii) identifier les mauvaises et bonnes pratiques agricoles de la région ainsi que les comportements pouvant affecter le patrimoine routier ; (iv) identifier les impacts environnementaux et les mesures d'atténuation ou d'optimisation envisageables ; (v) maîtriser les différentes techniques d'animation et les modes de transmission.

4.4.5 Le consultant chargé du suivi évaluation et des impacts du projet, a transmis deux rapports dits rapports de la première phase et deuxième phase qui devaient faire l'état des premières constatations et des variations observées à la suite du début des travaux.. Sur la base des différents rapports produits, les prestations du consultant sont jugées satisfaisantes.

4.4.6 La performance du consultant chargé de l'audit des comptes des différentes composantes du projet, est satisfaisante. Il a établi les rapports d'audit relatifs exercices 2004 et 2005, dans lesquels il a présenté : (i) les états financiers ; (ii) l'évaluation du système de contrôle interne ; (iii) la vérification du respect des conditionnalités de l'accord de prêt ; (iv) l'exécution du projet. La dernière prestation, qui concerne l'audit de l'exercice 2006 et la clôture définitive des comptes du projet, n'a pas été réalisée.

4.5 Performance économique

4.5.1 La performance économique du projet est satisfaisante. L'analyse économique de l'aménagement de la route Melong Dschang, a été établie en utilisant la méthode des « coûts-avantages », et ce en comparant la situation actuelle (après l'achèvement des travaux d'aménagement) par rapport à la situation de référence dans laquelle on maintient le niveau d'aménagement initial. Cette analyse économique a été réalisée, en fonction du coût définitif des travaux d'aménagement et des données réelles du trafic.

4.5.2 Le coût définitif de l'aménagement de la route du projet concerne : i) les travaux routiers ; (ii) le contrôle et la surveillance de ces travaux; ii) le suivi et la coordination ; iii) les mesures environnementales. Il se présente (en FCFA HT) comme suit :

Coût définitif du projet d'aménagement de la route Melong Dschang et le Pont de Lolodorf (en

millions FCFA)

Désignation	Financement		
	FAD	Gvt.	Total
Travaux routiers	10 879,49	10 284,09	21 163,58
Contrôle & surveillance des travaux	711,38	479,41	1 190,79
Fonctionnement	0	139,18	139,50
Total	11 590,87	10 902,68	22 493,55

4.5.3 Le pont sur la Menoua (dans la plaine) avait cédé en 2000, isolant la région et obligeant des détours de près de 150 kms. Les comptages qui avaient servi à l'évaluation étaient par conséquent devenus caducs puisque on est passé de 326 VP/j en 2000 à 14 VP/j en 2004.

4.5.4 Selon les comptages fournis par la FASA, l'évolution du trafic sur la route du projet à l'évaluation et après les travaux en 2007 qui correspond à la mise en service de la route , se présente comme suit :

Evolution du trafic sur la route Melong Dschang à l'évaluation

--	--	--	--	--

Année	2000		2007	
	Nombre	Part	Nombre	Part
VP	<u>326</u>	<u>73,92%</u>	<u>748</u>	<u>74,28%</u>
Pick up	<u>49</u>	<u>11,11%</u>	<u>84</u>	<u>8,34%</u>
Minibus	<u>43</u>	<u>9,75%</u>	<u>49</u>	<u>4,87%</u>
Total VL	418	94,78%	881	87,49%
Camions	23	5,22%	126	12,51%
Total PL	23	5,22%	126	12,51%
Total Général	441	100%	1007	100%

4.5.5 Il ressort de ces résultats que le trafic a connu, à partir des éléments qui ont servi à l'évaluation, un accroissement de 230% sur la période 2000/2007 dont 550% pour les camions qui ne pouvaient pas accéder à la falaise avant les travaux.

4.5.6 Les avantages économiques des travaux routiers résultent essentiellement des économies réalisées au niveau des coûts d'exploitation des véhicules et des coûts d'entretien. Le gain de temps a été aussi pris en compte, au regard de l'importante réduction du délai de parcours résultant de l'aménagement réalisé. Les coûts considérés sont des coûts économiques (HT) aussi bien pour les coûts d'investissement des travaux exécutés que les coûts d'entretien courant et périodique pour la situation de référence et pour la situation avec projet. Ces coûts d'entretien ont été estimés sur la base des données tirées du rapport d'évaluation du présent projet et de l'étude du Plan Directeur Routier (PDR) du Cameroun. Les avantages relatifs à l'année 2006, utilisés dans l'analyse économique sont donnés ci-dessous :

4.5.6.1 Le calcul économique a été réalisé en prenant en compte les éléments de trafic, les montants (HT) des travaux et de contrôle ainsi que les coûts d'entretien courant et périodique. L'année de mise en service retenue est 2007, et la période de l'analyse économique considérée est de 20 ans. Aussi, une valeur résiduelle des investissements de 50% a été retenue au terme de cette durée d'analyse.

4.5.6.2 Le taux de rentabilité interne (TRI) obtenu, sur la base de ces données est de 15,68%. Il est légèrement inférieur à celui établi lors de l'évaluation du projet, à savoir : 16,2%. Ceci s'explique par l'augmentation du coût du projet par rapport à l'évaluation d'une part et la prise en compte d'une évolution de trafic moins rapide d'autre part. En effet, le coût réel d'aménagement du projet est de 22 493,55 millions FCFA, alors qu'il était estimé initialement à 17 217 millions FCFA, et l'évolution future du trafic retenue est en moyenne de 4% par an (estimation de l'Administration), contre environ 4,5% à l'évaluation.

4.5.7 Les tests de sensibilité montrent que les TRI restent supérieurs à 14%, attestant de la justification économique de la réalisation de la route du projet. Les résultats de ces tests sont les suivants :

Tests de sensibilité

2 -ANALYSE DE SENSIBILITE

	PARE			
	Cas 1	Cas 2	Cas 3	Cas 4
Taux d'Actualisation (%)	12,0	12,0	12,0	12,0
Facteur Multiplicateur pour Avantages nets				
*Agence Capital et récurrent	1,00	1,10	1,00	1,10
*Exploitation Véhicule	1,00	1,00	0,90	0,90
Bénéfices Actualisés (millions de F.CFA)	66 844	67 581	59 021	59 758
T.R.I. (%)	15,68%	15,69%	14,30%	14,32%

5 INCIDENCES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES DU PROJET

5.1 Incidences sociales

5.1.1 Les avantages socio-économiques de l'aménagement de la route du projet sont très importants pour la collectivité. En effet, le projet contribue : (i) au renforcement du réseau routier national et l'amélioration de son maillage ; (ii) au désenclavement de plusieurs villages situés le long de la route ; (iii) à l'accroissement notable de la mobilité des femmes et des enfants ; (iv) au développement socio-économique de la zone d'influence du projet et par suite à la réduction de la pauvreté.

5.1.2 L'axe Melong-Dschang est un maillon important des voies de désenclavement des provinces de l'Ouest, du littoral et aussi du Nord-Ouest. Sa zone d'influence couvre une superficie d'environ 80.000 km², soit près de 17 % de celle du pays, pour une population estimée à plus de 5 millions d'habitants en 2007. Cet axe permet aux usagers de ces provinces d'éviter un détour d'environ 150 km pour rejoindre la route nationale 4 menant à Douala. Son aménagement concourt, de façon substantielle, à la réduction de la pauvreté dans la mesure où il permet : (i) le désenclavement des zones à fortes potentialités agricoles et pastorales de la plaine dite des Mbôs en particulier et du grand grenier de la Menoua en général ; (ii) l'approvisionnement en intrants agricoles et en produits manufacturés de ces mêmes zones ; (iii) l'écoulement vers Douala, grand port et métropole économique du Cameroun, des produits des exploitations situées au pied des monts Mbamboutos et dans la vallée du Noun ; (iv) la réduction des délais d'absence des membres de familles émigrées vers les centres urbains de Douala et de Yaoundé, favorisant ainsi une meilleure cohésion dans les ménages ; et l'entreprise de nouvelles activités génératrices de revenus (exploitation de sable) ; etc. D'une manière générale, les coûts de transport, qui représentaient environ 50% des coûts

directs de commercialisation, se trouvent nettement réduits.

5.1.3 Le pont sur la Lokoundje à Lolodorf fait partie de la route Eséka-Lolodorf dont les travaux d'aménagement ont été achevés en 1999 dans le cadre du Programme Routier financé par la Banque à travers un prêt BAD. La mise en service de cette route a révélé que l'ancien pont accusait un état de dégradation très avancé et apparaissait comme un danger permanent aussi bien pour les populations de la ville de Lolodorf que pour les transporteurs. La construction du nouvel ouvrage permet ainsi d'y garantir une liaison permanente et sécurisée entre les quartiers administratif et populaire ainsi que la continuité du trafic à cette partie du pays (Eséka-Lolodorf-Kribi, Lolodorf-Ebolowa, Yaoundé-Lolodorf-Kribi).

5.1.4 Les travaux routiers se sont déroulés dans un climat social calme et ont mobilisé une forte participation des populations locales (main d'œuvre subalterne et sous-traitance aux opérateurs économiques). Pendant leur exécution, les femmes ont procédé à la préparation et vente des mets aux ouvriers contre rémunération. Par ailleurs, la construction d'un poste de gendarmerie à l'entrée de la falaise, permet de mieux sécuriser un passage naguère utilisé par les coupeurs de route pour agresser les voyageurs.

5.1.5 La réhabilitation des 3 écoles et le renforcement en conséquence du patrimoine scolaire dans la zone du projet, permettront d'améliorer d'une manière sensible, le taux de scolarisation ainsi que le rendement de l'enseignement, suite : (i) au rapprochement des établissements scolaires des lieux de résidence des enfants, la réduction du taux d'absentéisme en saison de pluies et à la décongestion des classes ; (ii) à l'accroissement de la motivation des enseignants pour se déployer dans des infrastructures décentes ; (iii) à l'amélioration de l'organisation des cours et des autres activités scolaires. Les infrastructures sanitaires et d'eau potable permettront de réduire les maladies en rapport qui sévissent notamment dans la plaine des Mbôs (diarrhée, parasitoses intestinales et maladies de la peau) ainsi que la mortalité infantile.

5.1.6 D'autres avantages sont aussi dégagés par la route du projet, à savoir : (i) l'amélioration du confort des usagers et la sécurité routière, (ii) l'augmentation de la durée de vie des véhicules en améliorant leur état général grâce à une meilleure qualité de la chaussée ; (iii) la contribution à la réalisation d'économies substantielles sur l'entretien en particulier et sur les coûts d'exploitation des véhicules en général.

5.2 Incidences environnementales

5.2.1 De par sa nature, sa localisation, sa taille réduite et les incidences environnementales facilement maîtrisables par la mise en œuvre des mesures appropriées, le projet a été classé, à l'évaluation, en catégorie 2. L'évaluation des impacts environnementaux avant, pendant et après les travaux, indique que la zone d'incidence directe sera limitée aux abords de route actuelle et ses environs proches. Dans ce contexte, l'Administration a introduit dans le marché des travaux, des mesures de protection de l'environnement, qui ont permis de circonscrire les effets négatifs et d'y rapporter des actions de mitigation appropriées.

5.2.2 Ainsi à l'achèvement des travaux routiers, l'entreprise a procédé au revêtement des talus en terre végétale, à la réimplantation aux abords de la route des arbres arrachés au cours des travaux et à la remise en état : (i) des sites des installations de chantier ; (ii) de toutes les zones d'emprunt utilisées ; (iii) des zones de stockage des déblais ; (iv) des carrières de roches massives utilisées pour le chantier.

5.2.3 De même, l'entreprise a procédé à la mise en place : (i) de la signalisation horizontale par peinture blanche rétro réfléchissante ; (ii) de la signalisation verticale sous forme de

panneaux de signalisation rélectorisés ; (iii) des balises de virage ; (iv) des bornes penta kilométriques, et (v) des glissières de sécurité galvanisées. Qui plus est, aux entrées de la falaise sont portés des panneaux d'information destinés à rappeler aux transporteurs (notamment les gros porteurs) les règles de sécurité et de conduite pour réussir une traversée sans heurt de la zone abrupte et sinueuse.

5.2.4 Concernant les expropriations, l'Etat a mobilisé une enveloppe globale de 308 millions FCFA pour le paiement des indemnisations des personnes déguerpies pendant les travaux du présent projet (toutes indemnisées) mais non entièrement déguerpies, ainsi que celles déguerpies en 1988 lors des premiers travaux sur l'axe routier Melong-Dschang. 172 millions FCFA ont été effectivement réglés alors que le reste est payé au fur et à mesure de l'aboutissement des vérifications par les autorités administratives locales.

6 DURABILITE DU PROJET

6.1 Les caractéristiques géométriques de la route du projet permettent, au regard du trafic prévisible à moyen et long terme, d'assurer une bonne résistance pour la durée de vie du projet, à condition d'effectuer correctement l'entretien courant et périodique. La première opération d'entretien courant sur la route du projet, dont la réception provisoire a été prononcée en avril 2007, est programmée pour l'année 2009.

6.2 D'autres aspects positifs sont à l'actif du projet en matière de durabilité : (i) le FR fonctionne convenablement ; (ii) les budgets alloués à l'entretien routier ont connu une augmentation sensible au cours des 5 dernières années (8% par an en moyenne) ; (iii) la promotion du secteur privé et le développement des PME (à partir de 1996), qui devraient néanmoins, améliorer leurs méthodes de travail et se renforcer en moyens humains et matériels ; (iv) à travers les associations communautaires les populations bénéficiaires des aménagements connexes dégageront des ressources nécessaires à la maintenance des installations en les commercialisant.

6.3 Les actions de sensibilisation réalisées dans le cadre du présent projet ont touché les aspects liés au HIV, à l'environnement et au code de la route. Il est vivement conseillé, afin de sauvegarder les travaux entrepris et d'augmenter la durabilité du projet, de programmer une nouvelle campagne de sensibilisation auprès de toutes les populations villageoises concernées par le projet, pour les inciter à ne pas endommager les panneaux de signalisation, les balises de virage et les glissières de sécurité. Par ailleurs, eu égard au trafic prévisible et des conditions d'utilisation, le Gouvernement devra prendre toutes les dispositions pour effectuer correctement l'entretien courant et périodique ainsi que le contrôle des surcharges à l'essieu et le respect des indications des panneaux de signalisation. Dans ce contexte, l'implantation d'un poste de pesage à l'entrée de Melong comme envisagé sera salubre.

7 PERFORMANCE DE LA BANQUE, DE L'EMPRUNTEUR ET DES AUTRES BAILLEURS DE FONDS

7.1 Performances de la Banque

7.1.1 La Banque a entrepris plusieurs missions dans le cadre de la réalisation de ce projet. C'est ainsi qu'en dehors des missions d'évaluation et de lancement du projet, 7 missions de

supervision ont été entreprises mais souvent de courtes durées. Ces missions de supervision ont tout de même permis de suivre l'évolution de l'exécution du projet et de trouver des solutions idoines aux différents problèmes institutionnels qui se sont posés.

7.2 Performance de l'Emprunteur

7.2.1 L'Emprunteur a satisfait à toutes les conditions spécifiées dans l'accord de prêt. Il a pris les dispositions pour suppléer l'épuisement prématuré des ressources FAD et augmenter ainsi sa participation au financement du projet de 13 à 48,4%. Compte tenu de cette importante contribution, la mobilisation des fonds de contrepartie s'est faite souvent avec beaucoup de retards pénalisant ainsi l'exécution du projet. L'Emprunteur a donc été la cause de l'important retard accusé pour le démarrage effectif du projet du fait de l'important retard dans la phase de passation des marchés et dans la mobilisation des fonds.

7.3 Performance de l'Organe d'Exécution

7.3.1 Le MINTP a délégué l'exécution du projet à la CSEPR relevant de la DIER. Celle-ci a montré son aptitude en assurant de façon efficace le suivi des travaux par la désignation d'un ingénieur, chargé exclusivement du projet. Elle a, en outre, transmis à la Banque les rapports d'avancement des travaux d'une manière quasi-régulière.

7.3.2 La CSEPR a démontré qu'elle dispose d'un personnel qualifié qui maîtrise tous les aspects techniques et comptables des projets routiers ainsi que les règles et procédures de la Banque. Elle a assuré de façon efficace la coordination entre les différentes Administrations Camerounaises et la Banque au cours de l'exécution du projet. A ce titre, elle constitue une structure sur laquelle peut encore s'appuyer la Banque dans le cadre de ses projets routiers au Cameroun.

8 PERFORMANCE GLOBALE ET NOTATION

8.1.1 Le projet obtient une note de 2,5, sur 4 pour la performance à l'exécution, 2, sur 4 pour la performance de la Banque. En ce qui concerne les résultats du projet, la performance est satisfaisante et s'élève à 2, sur 4. La note globale de la performance du projet s'élève à 2,6, sur 4.

9 CONCLUSION, ENSEIGNEMENTS TIRES ET RECOMMANDATIONS

9.1 Conclusions

9.1.1 Le projet tel qu'il a été conçu au cours de la phase d'évaluation a été globalement réalisé tel quel. En particulier, les travaux routiers qui constituent la principale composante du projet ont été exécutés, malgré un retard, dans les délais contractuels à la satisfaction du maître d'ouvrage et des usagers. Par contre, les travaux des pistes de collecte ont été reportés pour cause d'insuffisance des fonds nécessaires à leur réalisation.

9.1.2 Les différents acteurs à savoir la Banque, l'Organe d'exécution, les entreprises chargées de la réalisation des travaux routiers et des infrastructures connexes, les consultants (la mission de contrôle, l'ONG, chargée de la sensibilisation et la FASA, chargée du suivi évaluation des impacts du projet) ont accompli de façon convenable leurs missions. Les objectifs assignés au projet, lors de l'évaluation ont été atteints. Les bénéficiaires directs de la route, des ouvrages d'art et des infrastructures connexes, bénéficient désormais d'une

accessibilité nettement améliorée et d'un cadre et conditions de vie plus agréables. En conséquence, la performance globale du projet est satisfaisante.

9.1.3 Globalement les différentes composantes du projet, à l'exception des pistes de collecte et du renouvellement de la couche de roulement de la route Melong-Dschang, ont été réalisées après quelques modifications dans le but d'améliorer les solutions techniques, telles que prévues à l'évaluation. Malheureusement, les retards enregistrés dans la phase de passation des marchés et dans la mobilisation des fonds de contrepartie, ont contribué au renchérissement du coût de la route et des ouvrages. En conséquence, la contribution du Gouvernement dans le financement du projet est passée de 13% à plus de 48,4% et les ressources du prêt FAD ont perdu environ 22% de leur valeur par rapport au FCFA.

9.1.4 Le projet d'aménagement de la route Melong Dschang, dégage à l'achèvement un taux de rentabilité de 15,68%, malgré la prise en compte de coûts d'investissements supérieurs à ceux estimés à l'évaluation et d'hypothèses prudentes sur l'évolution future du trafic. Ce résultat atteste du bénéfice certain pour la collectivité de la réalisation de la route du projet. Il a, en effet, des impacts très positifs sur le plan socio-économique notamment en matière de désenclavement, sur les coûts et les délais de transport.

9.2 Enseignements

9.2.1 Les enseignements qui peuvent être tirés du présent projet, sont les suivants :

- (1) L'important délai mis entre la période à laquelle les études ont été menées (1997) et les travaux réalisés (2004) n'a pas été pris en compte pour réactualiser les études avant le démarrage des travaux, ce qui aurait probablement permis d'éviter quelques problèmes techniques et les retards dans la construction de la route Melong Dschang ou le pont de Lolodorf (construit en acier au lieu de béton) ;
- (2) L'inadéquation de la composition des missions de supervision du projet et au couplage des missions sur le terrain avec d'autres ont affecté le suivi efficace du projet et probablement à l'allongement des délais d'exécution du projet ;
- (3) Les difficultés dans l'exécution du projet consécutivement à la lenteur, dans le processus d'attribution du marché des travaux d'aménagement de la route du projet, dans la mobilisation des fonds de contrepartie, la dépréciation de l'UC par rapport au FCFA qui a causé un épuisement prématuré des ressources et les difficultés de mobilisation des fonds de contrepartie ont engendré un important retard dans la réalisation du projet,
- (4) Le Cameroun a vu sa participation au financement passée de 13 à 48% à cause, en partie de la dépréciation de l'UC par rapport au FCFA a contribué à un dépassement du coût du projet alors que les estimations des coûts avaient été correctement faites ;
- (5) L'important décalage entre l'évaluation et le commencement de l'exécution physique des travaux pourrait influencer négativement sur l'énoncé des travaux durant l'exécution. A l'avenir, des plans d'urgence devraient être examinés en même temps que la formulation des projets de cette nature ;

Recommandations

Il est recommandé à la Banque de :

- (1) Assurer une formation spécifique au personnel de l'Emprunteur sur les procédures de la Banque en matière d'acquisitions et de décaissement;

- (2) trouver des solutions appropriées lors de l'évaluation des projets à la dépréciation de l'UC par rapport aux autres monnaies, pour éviter d'entraver la bonne exécution des projets et la compromission de l'atteinte des objectifs escomptés ;
- (3) Procéder à une actualisation des études techniques avant l'exécution des travaux ;
- (4) Améliorer l'information en communiquant à l'organe d'exécution le motif de rejet ou de règlement partiel des demandes de paiement ;
- (5) Communiquer les détails des paiements effectués au profit des entreprises et du consultant en temps utile à l'Emprunteur, pour lui permettre de suivre parallèlement les décaissements du projet ;

Il est recommandé à l'Emprunteur de :

- (1) Prendre toutes les dispositions afin d'assurer l'entretien courant et régulier ainsi que le contrôle des charges à l'essieu et le respect des indications des panneaux de signalisation de la route ;
- (2) Prendre les mesures nécessaires pour engager les travaux sur la partie endommagée de la route par éboulement, observée durant la visite de chantier ;
- (3) Diligenter une expertise de la structure de la route du projet afin de connaître les causes de l'éboulement et assurer un suivi technique régulier afin de pouvoir prendre des dispositions à temps pour éviter d'éventuels désagréments ;
- (4) Prendre, à l'avenir les dispositions pour mener dans les meilleurs délais la passation des marchés pour éviter des conséquences néfastes dans la bonne exécution des projets ;
- (5) Prendre toutes les dispositions afin de trouver une solution aux factures restées impayées des entreprises contractantes du projet, encore en suspens ;
- (6) Prendre toutes les dispositions pour indemniser les populations touchées par le tracé du projet et veiller à déguerpir ceux qui ont déjà été indemnisés ;
- (7) Prendre les dispositions pour faire réaliser dans les meilleurs délais l'audit des ressources du projet pour l'exercice 2006 ainsi que la clôture définitive des comptes du projet et du prêt ;
- (8) Prendre les dispositions utiles, dès la signature du prêt pour mobiliser les fonds de contrepartie afin d'éviter, des retards qui pourraient avoir des répercussions négatives sur l'exécution des projets;
- (9) Faire programmer par l'organe d'exécution une nouvelle campagne de sensibilisation auprès de toutes les populations villageoises concernées par le projet, pour les inciter à ne pas endommager les panneaux de signalisation, les balises de virage et les glissières de sécurité ;

Annexes

1. Carte
2. Coût réel et financement du projet par catégorie de dépenses et/ou composante
3. Décaissements annuels
4. Résultats du calcul économique
5. Evaluation de la performance et notation
6. Recommandations et mesures de suivi
7. Rapports d'Achèvement du Projet de l'Emprunteur
8. Sources d'information

ANNEXE 2**Coût réel et financement du projet par catégorie de dépenses et/ou composantes**▪ **Plan de financement par Bailleurs de Fonds (en millions d'UC)**

Coût Total		Evaluation				Achèvement				Ecart (Eva. – Ach.)		
		17,26				29,04				11,78		
Source de financement		DV	ML	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL	%	DV	ML	TOTAL
	FAD	12,96	2,04	15	87%	8,25	6,75	15,00	51,6	+ 4,71	- 4,71	+ 0,00
	GVT.	0	2,26	2,26	13%	0	14,11	14,11	48,4%	0	- 11,85	- 11,85
	TOTAL	12,96	4,30	17,26	100,0%	8,25	20,86	29,11	100,0%	+ 4,71	- 16,56	- 11,85

▪ **Financement par catégorie de dépenses (en millions d'UC)**

Composante	Evaluation			Achèvement			Ecart (Eva. – Ach.)		
	FAD	Gvt	Total	FAD	Gvt	Total	FAD	Gvt	Total
A. Travaux de construction	13,90	2,08	15,98	14,07	13,30	27,37	- 0,17	- 11, 22	- 11,39
B. Services de consultants	1,10	0,13	1,23	0,92	0,62	1,54	+ 0,18	- 0,49	- 0,31
C. Fonctionnement	0	0,05	0,05	0	0,18	0,18	0	- 0,13	- 0,13
Coût total HT	15,00	2,26	17,26	15	14,11	29,11	+0,00	- 11,85	- 11,83

ANNEXE 3
Décaissements annuels

Etat des décaissements annuels par source de financement (en millions d'UC)

Etat des décaissements (en millions d'UC)

Source de Financement	Année Situation		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL	
										Evaluation	Achèvement
FAD	Evaluation		6,17	6,18	2,65					15	
	Achèvement				5,03	6,27	2,91	0,79			15,00
GOV	Evaluation	BIP	0,77	0,74	0,30					2,27 (1,81+0,46)	
		FR		0,46							
	Achèvement (en FCFA)	BIP			0,62	0,44	0,59	0,15	4,75		6,55 (1,80+4,75)/
		PPTE				0,81	2,43	3,84			7,07
		FR				0,49					0,49

ENGAGEMENTS ET PAIEMENTS BAD

Composante	Factures engagées				Montants payés (décaissements)				Reliquat			
	Devises	Devises	FCFA	Total	Devises	Devises	FCFA	Total	Devises	Devises	FCFA	Total
	(Euro)	\$CAD		FCFA	(Euro)	\$CAD		FCFA	(Euro)	\$CAD		FCFA
Travaux routiers	8 642 879,41		5 499 111 556	11 168 468 805	8 233 899,57		5 305 567 353	10 706 651 413	408 979,84		193 544 203	461 817 392
Contrôle des travaux		1 102 706,	256 090 081	99 848 748		081 099,51	246 408 269	681 471 902		21 606,49	9 681 812	18 376 847
Audit			16 906 500	6 906 500			6 813 000	16 813 000			93 500	93 500
Sensibilisation			6 661 610	6 661 610			6 661 610	6 661 610			0	0
Suivi/évaluation des impacts			6 480 000	6 480 000			6 480 000	6 480 000			0	0
TOTAL	8 642 879,41	1 102 706,00	5 785 249 747	11 898 365 664	8 233 899,57	1 081 099,51	5 581 930 232	11 418 077 925	408 979,84	21 606,49	203 319 515	480 287 739

ANNEXE 4**Résultats du calcul économique***Bilan économique (En millions de FCFA)***HDM 4****CAMEROUN**Programme d'aménagement routier dans les provinces du Littoral, de l'Ouest et du Centre
(Route Melong Dschang et pont de Lolodorf)**RAPPORT D'ACHEVEMENT****ANALYSE ECONOMIQUE**

En millions de F.CFA

PARE (Melong-Dschang et pont Lolodorf)

45

Km

Année	Surcoûts administration			Economies coûts usagers			Accidents	Avantages nets	Avantages nets totaux
	Investis.	Fonction.	Spécial	CEV mot.	Temps mot.	Temps + CEV non mot.		Avantages exogènes nets	
2000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2001	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2002	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2003	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2004	5 450,11	80,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-393,32	-5 923,75
2005	9 083,52	80,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-655,53	-9 819,37
2006	3 633,41	80,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-262,21	-3 975,94
2007	0,00	-121,93	0,00	2194,46	161,57	0,00	0,00	4,92	2 482,89
2008	0,00	-121,93	0,00	2533,60	195,38	0,00	0,00	6,26	2 857,16
2009	0,00	-50,97	0,00	2917,88	234,60	0,00	0,00	7,99	3 211,43
2010	0,00	-50,97	0,00	3322,92	275,85	0,00	0,00	10,23	3 659,97
2011	0,00	-45,97	0,00	3473,23	310,40	0,00	0,00	13,14	3 842,75
2012	0,00	-40,97	0,00	3520,80	330,80	0,00	0,00	16,93	3 909,50
2013	0,00	-35,97	0,00	3560,00	350,54	0,00	0,00	21,84	3 968,35
2014	2 657,02	-100,97	0,00	4395,01	372,84	0,00	0,00	28,22	2 240,01
2015	0,00	-80,97	0,00	4648,30	396,13	0,00	0,00	36,51	5 161,91
2016	0,00	-80,97	0,00	4904,11	420,76	0,00	0,00	47,29	5 453,12
2017	0,00	-75,97	0,00	5185,46	446,58	0,00	0,00	61,28	5 769,30
2018	0,00	-75,97	0,00	5461,00	473,81	0,00	0,00	79,48	6 090,25
2019	0,00	-60,97	0,00	5724,49	502,19	0,00	0,00	103,12	6 390,77
2020	0,00	-60,97	0,00	6038,41	532,45	0,00	0,00	133,86	6 765,69
2021	0,00	-50,97	0,00	6360,71	564,02	0,00	0,00	173,81	7 149,50
2022	-10 024,00	-50,97	0,00	6711,97	597,66	0,00	0,00	225,73	17 610,33
Total:	10 800,06	-866,44	0,00	70 952,36	6 165,58	0,00	0,00	-340,45	66 844
TRI =	15,68%								

2 -ANALYSE DE SENSIBILITE

	PARE			
	Cas 1	Cas 2	Cas 3	Cas 4
Taux d'Actualisation (%)	12,0	12,0	12,0	12,0
Facteur Multiplicateur pour Avantages nets				
*Agence Capital et récurrent	1,00	1,10	1,00	1,10
*Exploitation Véhicule	1,00	1,00	0,90	0,90
	-----	-----	-----	-----
Bénéfices Actualisés (millions de F.CFA)	66 844	67 581	59 021	59 758
T.R.I. (%)	15,68%	15,69%	14,30%	14,32%

ANNEXE 5
FORMULAIRE IP1
PERFORMANCE DE L'EXECUTION

CRITERES D'EVALUATION	NOTATION (1 à 4)	OBSERVATIONS
1. Respect du calendrier général	2	Un retard de 13,5 mois a été accusé dans l'aménagement de la route Melong Dschang et la réalisation des ouvrages d'art et infrastructures socio économiques. Leur achèvement, à l'évaluation qui était prévu en 2004 n'a eu lieu qu'en juillet 2007.
2. Respect du barème des coûts	1,5	Le coût final du projet à l'achèvement a enregistré une augmentation de plus de 5,2974 milliards de FCFA, soit 30% par rapport aux estimations de l'évaluation. La part du Cameroun au financement du coût du projet est ainsi passée de 13 à 48,4% et celle de la Banque en FCFA de 87 à 51,6%.
3. Respect des clauses	3	Le Gouvernement a satisfait à toutes les conditions générales et particulières subordonnées au prêt FAD
4. Adéquation du suivi, de l'évaluation et de l'établissement des rapports	3	Pour les études de suivi / évaluation des impacts du projet deux rapports ont été produits avant d'être examinés et validés. Lesdits travaux ont été réalisés avant et pendant l'exécution du projet. Le troisième rapport est attendu pour début 2008. Les rapports et compte rendus ont été examinés et validés à la satisfaction de la Banque ainsi que le rapport d'achèvement de l'emprunteur.
5. Opérations satisfaisantes		
TOTAL	10	
<u>Evaluation globale de la performance de l'exécution</u>	2	Catégorie : acceptable

ANNEXE 5
FORMULAIRE BP1
PERFORMANCE DE LA BANQUE

CRITERES D'EVALUATION	NOTATION (1 à 4)	OBSERVATIONS
1. A l'identification	SA-	La Banque n'a pas entrepris de mission spécifique d'identification. Le projet a été identifié dans le cadre du PST.
2. A la préparation du projet	2,0	Elle a réalisé une mission spécifique de préparation, et s'est basée sur les études d'APS et d'APD réalisées par des BET pour le compte de l'Administration.
3. A l'évaluation	2,0	L'évaluation du projet a été menée de manière satisfaisante. Le rapport a traité tous les aspects relatifs à la viabilité et aux risques du projet mais n'a pas dressé un calendrier optimiste de la passation des marchés.
4. A la supervision	2,0	Le suivi de la mise en vigueur du prêt a été bien assuré par la Banque. La supervision sur le terrain (7 fois) et au siège a été rigoureuse mais la composition des missions de supervision n'était pas toujours adéquate.
TOTAL	6,0	
Evaluation d'ensemble de la Performance de la Banque	2	Catégorie : acceptable.

FORMULAIRE PO1
IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT

CRITERES D'EVALUATION	NOTATION (1 à 4)	OBSERVATIONS
1. Pertinence et réalisation des objectifs	2,6	<u>La pertinence des objectifs est pleinement confirmée. Le projet a atteint ses principaux objectifs</u>
i. Politique macro-économique	3,0	Le projet s'inscrit dans une politique de désenclavement.
ii. Politique sectorielle	3,0	Le projet est prévu dans le Plan Sectoriel du Transport
iii. Volet matériel	-	SO
iv. Volet financier	1,0	Epuisement prématuré des ressources FAD, dû à la dépréciation de l'UC par apport au FCFA et retard de la mobilisation du fonds de contrepartie influé négativement sur le projet
v. Réduction de la pauvreté, aspect social et problématique hommes - femmes	4,0	Les objectifs sociaux ont été atteints
vi. Environnement	4,0	Les objectifs environnementaux ont été atteints
vii. Promotion du secteur privé	1,0	Compte tenu de la nature des travaux, les PME n'ont pas bénéficiés de sous traitance.
viii. Autres (préciser)	-	
2. Développement institutionnel	2,5	<u>La performance institutionnelle du projet a été atteinte</u>
i. Cadre institutionnel (dont restructuration)	3,0	L'Organe d'exécution a moyennement joué son rôle puisqu'il a fait accuser au projet un important retard.
ii. Systèmes financiers et intégrés de gestion, dont système d'audit	2,0	Les comptes du projet ont été partiellement audités.
iii. Transfert de technologie	2,0	L'ingénieur chargé du projet au sein de l'Organe d'exécution a bénéficié d'un transfert de technologie de la part de la mission de contrôle des travaux. Aussi, les travaux ont été sous traités à une entreprise locale.
iv. Dotation en effectif (dont rotation), formation et personnel de contrepartie	3,0	La condition de mise à disposition des Consultants du personnel qualifié a été remplie par l'Organe d'exécution.
3. Durabilité	2,6	<u>La durabilité du projet est assurée par la qualité des travaux réalisés et de l'entretien routier.</u>
i. Engagement continu de l'Emprunteur	3,0	Le fonds routier prendra la relève de l'Emprunteur pour l'entretien de la route.
ii. Politique de l'environnement	-	SO
iii. Cadre institutionnel	2,5	Les reformes nécessaires ont été entreprises dans le cadre du PST.
iv. Viabilité technique et dotation en effectif	3,0	Les effectifs de l'Organe d'exécution sont adéquats
v. Viabilité financière et mécanismes de recouvrement des coûts	2,0	Le FR fonctionne convenablement et les budgets alloués à l'entretien routier ont connu une augmentation sensible au cours des 5 dernières années (8% par an en moyenne). Le péage routier sera prochainement mis en place.
vi. Viabilité économique	3,0	La viabilité économiquement du projet a été démontrée.
vii. Viabilité environnementale	3,0	Le cadre de vie des populations sera amélioré grâce aux mesures d'accompagnement.
viii. Continuité de l'exploitation et de l'entretien (disponibilité des fonds pour couvrir les charges récurrentes, des devises, des pièces de rechange, des ateliers, etc.).	2,0	Le FR prendra en charge l'entretien de la route du projet dès la fin de la période de garantie soit juillet 2009 avec les ressources supplémentaires dégagées par le péage routier.
4. Taux de rentabilité interne	3,0	Les taux de rentabilité des routes et pistes du projet est de 15,68%
<u>Evaluation globale de l'impact sur le Développement</u>	2,6	Les performances globales du projet sont acceptables

ANNEXE 6

Matrice des recommandations et des actions de suivi

PRINCIPALES CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS	ENSEIGNEMENTS TIRES / RECOMMANDATIONS	ACTIONS DE SUIVI	RESPONSABILITE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Formulation et justification du projet</u> La mission s'est basée sur des études technico-économiques (APS et APD) de la route du projet. 	L'évaluation, s'est basée sur des études d'APS et APD de la route du projet, qui sont relativement correct.	-	Emprunteur / Organe d'exécution
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Exécution du projet</u> La CSEPR a été performante lors de l'exécution des travaux 	Il serait souhaitable que cette cellule soit soutenue davantage par des actions de formation et de recyclage	Elaboration d'un programme de formation	Banque et Organe d'exécution
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Respect des clauses / conditions du prêt</u> L'Emprunteur a satisfait les conditionnalités de mise en vigueur du prêt. 	Améliorer la fiabilité des comptages en recourant éventuellement à la sous-traitance	Sensibilisation et formation des cadres et agents chargés des comptages routiers	Organe d'exécution
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Evaluation de la performance et résultats du projet</u> Le projet a atteint ses objectifs et a été réalisé d'une manière satisfaisante. Néanmoins, l'insuffisance des fonds due à la dépréciation de l'UC et la lenteur de la mobilisation de la contre-partie, a reporté l'achèvement de certaines composantes du projet à des périodes ultérieures. 	L'Emprunteur devra mobiliser les ressources nécessaires pour achever les composantes restantes du projet dans les meilleurs délais. Il devra aussi assainir la situation des travaux achevés et régler les problèmes en suspens à savoir règlement des décomptes et procéder aux déguerpisements effectifs.	Faire toutes les démarches nécessaires pour achever les composantes restantes du projet dans les meilleures conditions et assainir la situation pour les composantes achevées	Emprunteur / Organe d'exécution
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Durabilité</u> Les caractéristiques techniques et géotechniques de la route du projet permettent, eu égard au trafic prévisible, d'assurer une bonne résistance pour la durée de vie du projet 	Le rôle des PME devra être renforcé pour garantir la qualité de l'entretien routier et périodique	Effectuer l'entretien courant et périodique d'une manière correcte ainsi que le contrôle des surcharges à l'essieu et le respect des indications des panneaux de signalisation	Emprunteur / Organe d'exécution

ANNEXE 7

Rapport d'Achèvement de l'Emprunteur

ANNEXE 8
Sources d'information

Rapport d'évaluation du projet élaboré par la Banque en Décembre 2000

Rapports de supervision du projet élaborés par la Banque :

- Mai 2003
- Novembre 2003
- Avril 2004
- Octobre 2004
- Avril 2005
- Avril 2006
- Novembre 2006

- Rapport de fin de chantier de la mission de contrôle des travaux, établi par Contrôle des travaux (BET SNC LAVALIN), (Août 2007) ;
- Rapport d'achèvement du projet établi par l'Emprunteur (Octobre 2007) ;
- Rapports de la première et seconde phase sur le Suivi/Evaluation des impacts du projet, établis par la FASA ;
- Rapport final sur la Sensibilisation et éducation sanitaire des populations, établi par l'ONG CARFAD ;
- Rapports d'audit pour les années 2004 et 2005 du Cabinet d'Etudes et d'Audit Comptable CAEAC

ANNEXE 9

Commentaires de l'Emprunteur sur le RAP de la Banque