

Résumé d'évaluation

Evaluation rétrospective du programme de réhabilitation de la RN 3 à Douala

Pays : Cameroun

Secteur : **infrastructures de transport**

Évaluateur : AETS

Date de l'évaluation : **Juillet 2020 à Mars 2021**

Données clés de l'appui AFD

Numéros de projet :

CCM1199/CCM1346/CCM6000/CCM1241

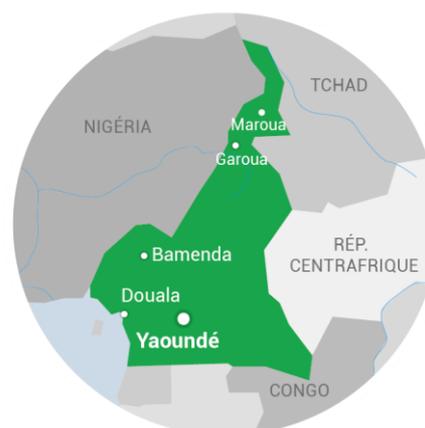
Montant : **312 millions euros**

Taux de décaissement : **100 %**

Signature des conventions de financement : **13 3**
2011/3 8 2015/10 2 2011/1 9 2012

Date d'achèvement : **2 2018/4 2019**

Durée (mois) : **66/32/36/44**



Contexte

L'AFD a financé les investissements principaux de la réhabilitation de la Route Nationale 3, à hauteur de 87 % du coût total du projet de près de 360 millions d'euros (hors taxes). Le projet concerne cet axe stratégique du pays dans sa traversée de la ville de Douala et a porté sur 24 kilomètres de cette traversée qui en comporte 38. L'Etat camerounais a assuré le solde en couvrant une partie de l'investissement, des travaux et des études auxiliaires.

Les aménagements réalisés ont contribué grandement à la résolution de grosses difficultés de circulation qui faisaient que la ville était bloquée une grande partie de la journée dans ses quartiers sud ainsi que sur l'accès à ses principales zones économiques.

Intervenants et mode opératoire

AETS, avec ACAEXPERTISE et AETS AFRIQUE, associés, ont effectué l'évaluation.

L'évaluation proprement dite a été conduite selon les critères du CAD de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) doublée d'une analyse coût-bénéfice socioéconomique *ex post*. Cette analyse considère donc le point de vue de la collectivité, c'est-à-dire du citoyen, en intégrant des données financières ainsi que des paramètres sociaux et économiques.

L'opération a été répartie selon quatre composantes : les accès est et ouest, le pont du Wouri et les aménagements de ce dernier qui a été ajouté au cours de la période de construction.

Objectifs

Le projet avait pour objectif principal de restaurer les conditions de circulation compatibles avec l'environnement urbain existant.

Cette évaluation a permis de mettre en relief les aspects positifs du projet dans son ensemble et a pu dégager des facteurs de progrès qui pourraient être appliqués à ce type de réalisation afin d'en tirer des leçons applicables dans des situations similaires.

Réalisations attendues

Le projet comportait des réaménagements de la voie et sur la construction d'un deuxième pont sur le Wouri.

Sur les accès des réaménagements et des aménagements ont concerné :

- A l'est des portions à avec des 2x2, 2x3 et 2x4 voies sur près de 10 kilomètres
- A l'ouest des tronçons 2x2, 2x3 voies et des renforcements de chaussée à 2x1 voies sur plus de 13 kilomètres

La construction d'un deuxième pont sur la rivière Wouri doté :

- De 2x3 voies pour le trafic routier
- De 2 voies accolées affectées au chemin de fer
- D'aménagements d'infrastructures complémentaires facilitant les accès au pont de la desserte de la principale zone économique voisine

Appréciation de la performance

Pertinence

Les objectifs ayant conduit à l'étude et à la réalisation du projet correspondent aux attentes des bénéficiaires et aux besoins du territoire. Ces objectifs ont été, globalement atteints et ils montrent la réelle valeur ajoutée du projet.

Il ressort des informations recueillies auprès des principales parties prenantes que le projet a apporté des solutions aux problèmes de trafic dans la partie sud de l'agglomération et même dans toute l'agglomération : le projet est pertinent.

Efficacité

L'ensemble des actions réalisées a été analysé et mesuré. Le temps de recul est certes faible et les impressions recueillies au cours de la première année pleine d'exploitation du projet devront être confirmées par la suite : globalement le critère d'efficacité paraît rempli compte tenu des résultats obtenus dans un contexte propre au territoire.

Efficiace

Les ressources mobilisées pour la réalisation du projet ont été mises en place d'une façon optimale avec des moyens adaptés. Les résultats obtenus même s'il y a eu des dépassements de coûts, essentiellement pour le pont, sont satisfaisants. Des retards importants ont été enregistrés en grande partie durant les phases préparatoires.

Les parties prenantes rencontrées ont déclaré que les moyens et les ressources financières mobilisés pour réaliser ces travaux ont contribué à rendre le projet bénéfique au niveau des déplacements tout en préservant l'environnement. On a notamment constaté des baisses des accidents de la circulation, des réductions des atteintes à l'environnement et des temps gagnés appréciables.

L'analyse coût-bénéfice a fourni des indications en comparant les situations avec et sans le projet. Malgré les retards et surcoûts enregistrés, en partie justifiés au niveau du pont du fait d'ampliations, on peut considérer que le critère d'efficace est rempli.

Impact

L'enquête de mobilité montre que la circulation est désormais fluide, la plupart du temps, sur l'axe considéré. Les temps de trafic réduits et les diminutions apparentes des accidents, facteurs essentiels d'améliorations, peuvent évoluer dans le temps. Il serait opportun d'installer un outil de suivi du projet dans le temps. Les impacts du projet sont indiscutablement très positifs et, en grande partie, déjà constatés.

Viabilité/durabilité

Il a été analysé dans quelle mesure les bénéfices de l'opération réalisée seront pérennes et dans quelles conditions. Aux aspects techniques, il convient d'associer des capacités financières, économiques, sociales, environnementales et institutionnelles pour pouvoir assurer la continuité des infrastructures dans le temps.

La durabilité du projet repose sur la mise en œuvre d'une politique d'entretien routier adéquate. Ce critère est actuellement en partie satisfait mais la pérennité de l'ensemble dépend de plans à mettre en place, en la matière. Le processus devrait être lancé.

Analyse coût-bénéfice économique

L'analyse coût-bénéfice montre que le projet est bénéfique pour la collectivité avec un taux de rentabilité interne de l'ordre de près de 17 %.

Valeur ajoutée de l'appui AFD

Les travaux soutenus par l'AFD accompagnent la croissance économique de la région et génèrent des bénéfices sociaux et environnementaux indéniables.

L'intervention est en ligne avec la politique de l'AFD qui soutient les pays dans leur développement avec en priorité la réduction de la pauvreté..

Sans l'AFD, le projet ne se serait pas fait !

Conclusions et enseignements

Grâce aux réaménagements et aux réhabilitations réalisés des progrès considérables ont été enregistrés au niveau de la mobilité dans la partie sud de Douala. Les enquêtes de perception ont montré la grande satisfaction des usagers, du voisinage et des autres parties prenantes. Le projet est très intéressant sur les plans sociaux, économiques et environnementaux.

Les retards enregistrés au cours des périodes de préparation pourraient affecter le critère d'efficace sachant que les travaux proprement dits ont été conclus efficacement.

Les analyses montrent les avantages générés par le projet : impact économique global sur la région, temps gagnés, diminution des accidents, moindres consommations d'énergie, émissions de gaz à effet de serre évitées, etc. Sur ce dernier point le projet contribue grandement au respect des engagements du pays pour le secteur des transports.

Les études envisagées sur les surcoûts observés devront être réalisées ainsi que le plan relatif à l'entretien pour assurer la pérennité des ouvrages.

La réalisation de tels projets devrait être accompagnée de plans d'entretien conçus et ensuite exécutés. Dans ce cadre, un système de suivi périodique devrait être installé en s'inspirant des méthodes d'analyse avec la réelle utilisation d'indicateurs de performance ciblés. L'implication de l'AFD dans la genèse et la réalisation du projet a été décisive.