

# MEDOU INFOS

JOURNAL EN LIGNE TRIMESTRIEL DU CABINET MEDOU, BUREAU D'ETUDES TECHNIQUES



## QUI EST RESPONSABLE DE LA ROUTE ?

La route joue un rôle important dans le développement socio-économique d'un pays. Un réseau routier bien construit et bien entretenu est essentiel à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté dans les pays en développement. Or, l'état de dégradation de certaines routes urbaines au Cameroun laisse sans voix. Il devient urgent de prendre ce problème à bras le corps, pour accompagner les pouvoirs publics dans le développement du Cameroun, qui se fera nécessairement par la route.



# EDITORIAL

La construction d'une route est une activité scientifique au même titre que la médecine, l'enseignement, qui au-delà des aspects politique et de programmation, obéit à règles exactes qui sont : la reconnaissance du tracé, les études géotechniques, les études de trafic, la détermination de la durée de vie, le dimensionnement suivant les matériaux identifiées dans la région, l'estimation du cout, le choix d'une maîtrise d'œuvre appropriée et enfin le choix d'une entreprise expérimentée en la matière. Construire une route est tout sauf une improvisation, un hasard, encore moins un jeu ....

Et après la construction, vient l'entretien de la route qui est lui aussi une activité qui obéit à plusieurs règles et règlements. Dès la première année après la mise en service, il faut déjà y penser : nettoyage des accotements, désobstruction des exutoires et autres taches élémentaires, préalable aux dégradations qui affecteront plus tard l'intégrité de la chaussée. Comment tout ceci fonctionne donc chez nous ?

Qui étudie les tracés routiers ?  
Qui dimensionne nos routes urbaines ? Qui est en charge de l'entretien ?  
Qui est le garant des ouvrages routiers ?

Au vu des images diffusées à travers les réseaux sociaux pendant la récente période électorale, (vrai ou fausse, provenant de notre pays ou non) et du constat physique au quotidien, l'on est amené à

douter des réponses qui proviendraient de ces questions ... tellement les résultats sont dramatiques et la souffrance des populations est visible, elles qui doivent se déplacer et écouler les produits de leur dur labeur.

L'état de dégradation de certaines routes urbaines laisse sans voix : par exemple à Douala, la route Total LOGBABA - NYALLA CHÂTEAU, la route de JAPOMA, la route d'accès à la cité des PALMIERS allant vers l'HOPITAL GENERAL de Douala, la zone de parcours VITA ... A Yaoundé, dans la capitale, la voie urbaine desservant la cité VERTE et OYOMABANG, au niveau de MOKOKO .....  
-L'entretien des routes existe-t-il encore ?

Toutes nos villes et campagnes ont leur mauvais carrefour ou alors leur borbier ...  
De nos jours, force est de constater que ces routes, après un temps relativement court, se retrouvent dans un état très avancé de décrépitude. L'incidence, sur le quotidien des citoyens tant en zone urbaine qu'en zone rurale est non négligeable : embouteillages, accidents, inondations, sont là des conséquences immédiates de la dégradation de nos routes, pour ne citer que celles là.

De la sorte, l'ingénieur de génie civil a une responsabilité éthique, vis-à-vis des infrastructures de BTP, dont la qualité à notre sens laisse à désirer.

C'est ainsi, qu'en Septembre 1999, nous avons édité un

document, intitulé « *Intervention des Ingénieurs-conseils et des consultants extérieurs dans le programme de privatisation de l'Entretien routier au Cameroun.* », qui évoquait à l'époque des incongruités, qu'il nous semblait bon de relever, afin d'éviter 19 ans plus tard, les complications existantes sur nos routes à ce jour.

Dans la foulée, le Ministère des Travaux Publics du Cameroun, a annoncé récemment, l'obtention par le Gouvernement d'un prêt, pour la réhabilitation du réseau routier camerounais. Preuve que ce problème est connu en haut lieu, et nécessite la contribution de divers acteurs, parmi lesquels les ingénieurs de génie civil, auxquels nous lançons un vivant appel, pour qu'ensemble, nous puissions mettre à profit notre expertise, pour accompagner les pouvoirs publics dans le développement du Cameroun, qui se fera nécessairement par la route.

**MEDOU MEDOU C.** Ingénieur de génie civil, Directeur du Cabinet MEDOU



Jean Claude Mbwentchou a d'ailleurs effectué une descente dans les régions du Littoral et du Sud-Ouest du 26 au 29 avril 2018 à l'effet de contrôler l'évolution des chantiers.

Il s'agit de l'axe Nyalla-Yassa et des quartiers Bilongue, Soboum, Bonaloka, Zone industrielle de Bassa, Entrée Gare-Esplanade Gare de Bessengue, Grands Moulins de Deido et Ngwelle.

## Voirie urbaine: du neuf à Yaoundé et Douala

**De nombreux chantiers engagés dans le cadre de la phase 2 du plan d'urgence triennal.**

Les villes de Yaoundé et de Douala sont en chantier. Cette affirmation du directeur des opérations urbaines au ministère de l'Habitat et du Développement urbain (Minhdu) se vérifie sur le terrain. En effet, dans la capitale politique, on observe des travaux sur plusieurs axes.

Et certaines rues affichent déjà un visage reluisant, au plus grand bonheur des riverains. C'est le cas de l'axe Rond-point Ecole publique de Bastos-Armp où 1700 m linéaire ont déjà été réceptionnés. Ailleurs par contre, ce sont des engins qui font encore, tantôt des travaux de terrassement, tantôt les travaux confortatifs.

Au niveau du tronçon de route qui va du carrefour Etam Bafia au carrefour Mvog-Mbi ainsi que ses bretelles,

l'on peut déjà savourer les délices d'une voie bitumée. A la manœuvre de ces travaux qui vont changer la vie des populations, l'entreprise Arab Contractors. « Nous accueillons cette route avec joie. Avec l'arrivée de la route, notre quartier aura certainement une meilleure réputation. Aussi, les agressions vont-elles diminuer », indique un riverain du quartier Etam Bafia.

Actuellement, c'est la deuxième phase du Plan d'urgence triennal pour l'accélération de la croissance au Cameroun, volet voirie qui bat son plein dans les villes de Yaoundé. Coordinés par le Minhdu, ces chantiers sont au nombre de seize pour les deux villes. En prélude à la Coupe d'Afrique des nations Total Cameroun 2019, des chantiers toujours dans le cadre de ce projet sont en cours.

Le Minhdu est en fait en charge de la construction seulement des voies d'accès aux infrastructures sportives, hospitalières et hôtelières, mais aussi des parkings et des espaces verts.

Dans l'ensemble, les travaux évoluent de façon satisfaisante, rassure-t-on au Minhdu. Quelques problèmes sont par ailleurs relevés ci et là, notamment la non libération des emprises des travaux, la non production des dossiers d'exécution, le non-paiement des décomptes, l'encombrement des emprises de voies, etc.

**Source: MINTP**



*Route du parcours vita de Douala, 06h 45 du matin*

## DOSSIER TECHNIQUE: Qui est responsable de la route?

Dans le cadre de la recherche de solutions réelles aux préoccupations signalées dans l'éditorial de cette édition de MEDOU INFOS, le Cabinet MEDOU publie dans cette rubrique divers documents, faisant foi de l'importance accordée à ce fléau dans notre société à l'heure actuelle.

A cet effet, nous présentons ici à votre attention :

**1. Un rapport rédigé en 1999, par l'ingénieur MEDOU MEDOU, Directeur du Cabinet MEDOU, intitulé "l'Intervention des Ingénieurs-Conseils et des consultants extérieurs dans le**

**programme de privatisation de l'entretien routier au Cameroun, qui entrevoyait déjà les difficultés que nous connaissons à présent, et proposait de façon non exhaustive, des approches de solutions.**

**2. Un sujet de thèse doctoral, de l'ingénieur MBELE KEDY Ivan Rodrigue, Chef de service des Routes au MINTP du Cameroun.**

**3. Un appel à manifestation d'intérêt N° 87/AMI/ MINTP/ SG/DGET/CEL BAD-BM/ SPM/ 2018 du 25 octobre 2018, en vue de la sélection d'un consultant chargé de l'étude pour la mise en place d'un système de gestion**

**perenne et de financement de l'entretien routier au Cameroun.**

**4. Un avis à manifestation d'intérêt, en vue de la sélection d'un consultant pour l'étude sur la réforme institutionnelle du secteur routier au cameroun N°86/AMI/MINTP/SG/DGET/CEL BAD-BM/SPM/2018 du 25 octobre 2018.**



*Embouteillages, causes directes de l'état des routes*

## I- Intervention des Ingénieur-conseil et des consultants extérieurs dans le programme de privatisation de l'Entretien routier au Cameroun, rapport rédigé par M. MEDOU en 1999

### I- INTRODUCTION

Lors d'une réunion relative au bilan de la campagne d'entretien routier 98/99 présidée par le Ministre des Travaux Publics à l'hôtel Hilton de Yaoundé du 13 Septembre 1999, il est apparu que le processus de privatisation de l'entretien routier au Cameroun est irréversible. Malgré les résultats mitigés de cette première campagne (44% de taux de réalisation), les espoirs sont permis quant à l'amélioration des performances.

Notre contribution va dans ce sens, car de tous les exposés faits par les responsables du MINTP et des réponses données par M. le Ministre aux différents intervenants, il nous est apparu nécessaire de parler dans le présent rapport d'un maillon de la chaîne qui n'a pas été suffisamment débattu, peut-être par manque de temps, peut être aussi par la politique mise en œuvre (de façon expérimentale) par la Direction des routes.

Il paraît globalement que les principaux intervenants évoqués lors de cette réunion sont :

- Le Maître d'ouvrage : le Ministère des

- Travaux Publics et le Ministère des Investissements Publics ;

- Le Maître d'œuvre : le BET (contrôle technique et géotechnique) ;

- L'Entreprise d'exécution. Toutes les définitions et prérogatives ont clairement été illustrées par l'intervention du Directeur des routes à travers les tableaux présentés.

Cette option est confirmée par les différents appels d'offres qui sont en cours ou en voie de lancement : seuls sont concernés les entreprises et les BET.

L'intervention du Labogénie n'a été évoquée nulle part (pourtant nous pensons qu'elle doit être prioritaire en ce qui concerne la route), ni celle des consultants ou des ingénieurs-conseils indépendants. Si elle existe déjà, elle devrait être renforcée. Nous défendons donc dans nos propos la pertinence de leur intervention dans la réussite du programme de privatisation de l'entretien routier au Cameroun. Il est vrai aussi que nous savons que la

France à travers le FED donne un appui technique à l'entretien routier, nous citerons également le programme de coordination de l'entretien des routes en terres financé par la Banque Mondiale, mais nous croyons que les consultants locaux, sélectionnés pour leur expérience, leur participation effective aux grands chantiers de l'Etat avant 1986, date de la suspension des investissements routiers lourds au Cameroun, et qui ne peuvent, se constituer en BET, véritables entreprises et cartels puisque devant associer le contrôle technique et géotechnique avec des moyens financiers importants, et au regard de la réglementation des marchés publics financés par le Fonds routier. Ces consultants, disions-nous, ont également un rôle important à jouer.

### II- Carences constatées

Lors des rapports présentés par les délégués provinciaux du MINTP, certaines carences liées à la technique pure ont été relevées :

- Inadéquation entre les quantités des marchés et les réalités sur le terrain ;
- Limites de certains choix techniques ;
- Carence du matériel adapté par rapport aux tâches à exécuter ;
- Présence mitigée des contrôleurs des BET dans les chantiers.

Nous ne pouvons pas faire ici un détail exhaustif de toutes les insuffisances qui ont conduit aux résultats que nous connaissons. Nous louons également l'action des Services centraux et des Délégations Provinciales des Travaux Publics à travers les efforts faits, mais leurs potentialités techniques se trouvent souvent diluées par les contraintes de gestions administratives et financières.

### III- Emergence d'un nouvel appui technique

Comme dans plusieurs pays en Europe et en Afrique, il se forme au Cameroun un nouveau corps d'appui aux techniques urbaines en Génie – Civil : les ingénieurs – Conseils et les Consultants indépendants. Généralement constitués en Cabinets, ils interviennent dans les notes de calcul, les recherches de financement, le montage des projets, le conseil, l'organisation des entreprises de BTP, les expertises, l'élaboration des prix, etc.

Ils ne sont ni fonctionnaires, ni entreprises de BTP ni même bureau d'études, ni même expert technique au sens classique de la réglementation en vigueur (loi du 10 août 1990 portant organisation de la profession d'expert technique), encore moins ne peuvent être éligible comme tel pour le contrôle des travaux routiers.

La plupart sont d'anciens responsables des services techniques retraités, d'autres d'anciens agents des sociétés d'état ayant participé pendant de longues dates aux études, au contrôle et même à l'exécution des travaux dans les grands chantiers d'état et des professeurs chevronnés de nos grandes écoles. (Fonction publique – Labogénie – SIC – Maetur – Razel – Dumez – Cogefar – Fougerolles – Exarcos – Matgénie – Communautés Urbaines – Feicom – SEDA – etc.).

Il serait donc souhaitable qu'une base de données soit dressée afin de recenser ces compétences dans chaque domaine d'intervention. Cette Commission de pré qualification constituerait une banque de données à l'attention des services techniques de l'Etat, des entreprises et des Bureaux d'Etudes techniques, et des collectivités locales décentralisées. Les différentes spécialisations et les domaines de compétence seront traités dans le paragraphe suivant.

### IV- Domaine d'intervention des Ingénieurs-conseils.

A l'instar du réseau français des ponts et chaussées qui a mis en place le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées à travers les Laboratoires régionaux, il y'a lieu qu'une profonde réflexion soit tenue au Cameroun pour que nos techniciens du réseau routier fassent preuve d'imagination et conçoivent dans les meilleures conditions des matériaux locaux et des procédés nouveaux afin de minimiser le coût de construction et d'entretien des chaussées tout en restant dans les limites de sécurité acceptables, à l'heure où l'énergie devient de plus en plus onéreuse. Les solutions luxueuses et non préalablement expérimentées, doivent être évitées, mais l'utilisation des matériaux locaux et des méthodes endogènes de contrôle (carences du Labogénie) suppose que les ressources disponibles sont connues et expérimentées.

Malgré les documents déjà élaborés tels que le guide pratique de dimensionnement des chaussées pour les pays tropicaux et autres notes techniques relatives à certains ouvrages à travers le pays, l'expérience des hommes de terrain est irremplaçable.

Domaine d'intervention des Ingénieurs-Conseils dans le programme routier.

#### 1. Hydrologie et hydrogéologie :

**1.1 Définition et mouvement des nappes,** incidences des eaux de ruissellement sur les ouvrages à entretenir.

**1.2 Carrières :** choix des carrières, étude de l'impact des installations et des aménagements.

#### 2. Chaussée (entretien des routes revêtues)

**2.1 Caractéristiques géométriques.**

Relevé des profils long, des tracés en plan, des profils en travers.

#### 2.2 Ecoulement des eaux

**2.3 Caractéristiques de surface :** examen des dégradations, des déformations, adhérence pneu-chaussée, coefficient de frottement longitudinal et transversal, perméabilité et étanchéité des revêtements, études des renforcements, avis sur les dimensions.

#### 2.4 Adaptation du matériel

disponible par rapport au matériel requis, mise en œuvre et contrôle des planches d'essais.

#### 2.5 Qualité mécanique des structures :

Déformabilité : déflexion, rayon de contours, mesure des déformations par ovalisation

#### 2.6 qualité des matériaux : état et nature du sol support

#### 2.7 Conditions climatiques : enquêtes,

relevés et dépouillement des conditions météorologiques.

#### 2.8 Intervention du Labogénie

Elaboration avec l'appui des écoles techniques de l'enseignement supérieur des programmes de recherches sur la détermination ou l'évaluation des essais de densité et autres en l'absence du matériel moderne et conventionnel ( carottage, sondages, analyseur de profil en long, pénétromètre, Gerpho, presse à cisaillement, giratoire, presse à traction, ornièreur, presse triaxiale dynamique, mesure de teneur en eau, essai de compactage par pelle mécanique...)

Pour ce qui est de la préparation des travaux, les Ingénieurs-Conseils ou consultants pourront donner leur avis sur la recherche et l'élaboration des granulats : conception, réglage des installations en carrière, qualités des granulats et avis sur les essais

suivants : Los Angelès, Micro Deval, angularité, à défaut les estimer de manière expérimentale.

Il en est de même pour les études de formulation des différentes techniques : compatibilité entre granulats disponibles et spécifications propres aux techniques, études des performances et résultats obtenus après plus de 15 ans de services.

#### **V- Participation à l'élaboration des CCTP**

Que ce soit pour les travaux de cantonnement, d'entretien des chaussées revêtues et d'entretien des chaussées non revêtues, les CCTP rédigées il y a 30 ans sont toujours introduits dans les appels d'offres malgré la dégradation des services d'appui principaux en travaux routiers (Banques, financement de l'Etat, financement extérieur...)

Les études menées par le FED à travers le programme d'appui à l'entretien routier au Cameroun sont déjà un pas important, il faudrait aussi dans ce domaine renforcer les avis des praticiens locaux. Leur intervention porterait sur les techniques nouvelles, les prescriptions concernant les matériaux de fabrication de mise en œuvre et les points essentiels pour un meilleur contrôle des travaux.

Il s'agirait de financer les études et le suivi des chantiers expérimentaux ; ainsi que la construction des équipements locaux de contrôle et de vérification avec l'appui des Grandes Ecoles et du Labogénie.

#### **VI- Elaboration des prescriptions administratives et financières**

La faillite du système bancaire dans notre pays ne favorise pas l'entreprise privée, il faudrait associer des experts financiers pour élaborer de nouvelles clauses de garantie. A l'instar des cautionnements qui ne sont accordés qu'en cas de dépôt de la

somme équivalente ou des préfinancements des travaux avant les avances de démarrage, les entreprises et les BET connaissent des problèmes très sérieux pour élaborer leurs dossiers d'appels d'offres (un séminaire vient de se tenir à Douala à l'initiative de GTZ et du Cabinet Beta-Consult) Nous aboutissons à un quasi - monopole des groupes ayant une puissance financière et qui malheureusement n'associent pas les techniciens qualifiés pour la réalisation et le contrôle des travaux à eux attribués.

Il faut une révolution dans ce domaine et l'appui des méthodes expérimentées dans certaines sociétés d'Etat serait peut être bénéfiques pour le succès du programmes de privatisation du réseau routier national.

#### **VII- Matériel de Chantier**

En attendant le redéploiement des activités du MATGENIE, partenaire indispensable pour l'entretien routier, le travail des Ingénieurs-Conseils pourrait être le suivant :

- Examen des matériels disponibles et constat d'aptitude ;

- Inventaire du parc existant par province ;

- Réadaptation des utilisations, exemple : redéfinir le nombre de passes qu'il faudrait à une pelle-chargeuse pour effectuer un compactage équivalent à un compacteur classique en cas de rechargement à la latérite ou au sable argileux...

- Définir le maillage de l'arrosoir métallique à utiliser en cas d'imprégnation manuel en l'absence d'une bouille en cas de gravillonnage afin que le volume de liant/m<sup>2</sup> soit équivalent...

#### **VIII- Fabrication et mise en œuvre**

En dehors du contrôle attribué aux BET, les intervenants annexes pourraient suivre la réalisation des planches d'évolution, ainsi que certaines vérifications des compacités adaptés (gamma densimètre...).

#### **Travaux d'entretien**

Outre la définition des dégradations et de leurs causes réelles, du calcul exact des quantitatifs correspondants, de la proposition des variantes, les consultants auraient des avis spéciaux sur les choix, les techniques spéciales, des adaptations et des contrôles inopinés (réglages et suivi, contrôle des granulats et liants et des enrobés d'entretien).

Suivi des équipements de la route  
Contrôle de la signalisation, des glissières, des trottoirs, des plantations et des espaces verts. Ces missions ne sont pas en contradiction avec les missions propres des services provinciaux des TP, mais les Ingénieurs-conseils pourraient donner leur avis sur les produits utilisés en conformité avec les normes existantes, les peintures au sol, les dosages, la rétroréflexion... puisque étant eux-mêmes usagers des routes concernées.



## Les ouvrages d'Art

Conception et études des ciments, béton, précontrainte et bois. Présentation des expérimentations extérieures (l'exposé sur les ponts modulaires articulés...).

## IX- Les formations et séminaires

A la demande de l'administration, certains sujets peuvent valablement être étudiés et traités localement sans concours extérieurs, il suffira de définir un thème et de voir la liste des consultants pré qualifiés.

A ce registre, il y'a lieu de collecter les notes techniques, les rapports de stage, les mémoires de fin d'études qui ont traité des sujets relatifs à l'entretien routier.

## X- Création d'un cadre réglementaire

Les prérogatives et les missions des activités similaires ont été définies dans le cadre du Cahier des clauses administratives générales

appliquées aux marchés publics de prestations intellectuelles approuvé par décret N° 78-1306 du 26 décembre 1978 du Premier Ministre français.

Nous pouvons valablement nous inspirer de ce texte qui définit clairement la notion de prestations intellectuelles, le processus de passation, l'exécution des marchés ainsi que tous les articles y afférent. Vous trouverez en annexe quelques extraits de cet important document.

## XI- Conclusion

Nous croyons que compte tenu de la crise économique que traverse nos jeunes états malgré la croissance annoncée, et qui se caractérise par la faiblesse des moyens financiers alloués à tous les secteurs sensibles que sont : l'éducation, la santé , la défense territoriale et les voies de communication, principale clé du développement, la recherche des

solutions avantageuses et économiques est une priorité. Il faudrait un appui réel afin que les prestations intellectuelles contribuent pleinement à la résolution de certaines préoccupations nationales. L'importance que le Ministre des Travaux Publics donnera aux Ingénieurs-conseils et autres Consultants, en plus de l'organisation actuelles, permettra d'améliorer les performances et les résultats du programme de privatisation de l'entretien routier au Cameroun.

## II- Un sujet de thèse doctoral, de l'ingénieur MBELE KEDY Ivan Rodrigue, Chef de service des Routes au MINTP du Cameroun.

### A. Sujet de Thèse

Mise au point d'une méthodologie d'intégration des solutions géotextiles dans l'amélioration des plateformes de chaussées au Cameroun.

**Mots-clés : Plateformes de chaussées ; Géotextiles ; Géotechnique.**

### B. Contexte et justification

Afin d'assurer son émergence, le Cameroun s'est fixé de nombreux objectifs définis dans le Document Stratégique pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Parmi lesdits objectifs, l'extension du réseau routier à travers le territoire national occupe une place primordiale, compte tenu de son

importance dans le développement socio-économique du pays. La construction des routes nécessite des plateformes constituées de matériaux ayant de bonnes caractéristiques mécaniques, ceci afin d'assurer la pérennité de l'infrastructure. Compte tenu de la variabilité naturelle de ces caractéristiques le long du tracé routier, des solutions de substitution de matériaux sont généralement adoptées. Toutefois, cela a pour effet d'épuiser les matériaux disponibles dans les sites d'emprunt et de rencherir le coût du projet. D'où l'intérêt d'explorer de techniques alternatives d'amélioration des plateformes de chaussées, au rang desquelles les solutions géotextiles.

### C. Objectifs

#### Objectif global:

L'objectif global du projet est de mettre au point d'une méthodologie d'intégration des solutions géotextiles dans l'amélioration des plateformes de chaussées au Cameroun.

#### Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du projet sont ci-après explicités :

1. Recenser les différents types de plateforme rencontrés au Cameroun ;
2. Concevoir les solutions géotextiles selon les types de plateformes ;
3. Evaluer les coûts de mise en œuvre des solutions géotextiles ;
4. Comparer les solutions géotextiles avec celles par substitution selon les types de plateformes.



**III- Un appel à manifestation d'intérêt N° 87/AMI/MINTP/SG/DGET/CEL BAD-BM/SPM/2018 du 25 octobre 2018, en vue de la sélection d'un consultant chargé de l'étude pour la mise en place d'un système de gestion perenne et de financement de l'entretien routier au Cameroun.**

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS**

**PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS PHASE II :**

**AVIS A MANIFESTATION D'INTERET EN VUE DE LA SELECTION D'UN CONSULTANT CHARGE DE L'ETUDE POUR LA MISE EN PLACE D'UN SYSTEME DE GESTION PERENNE ET DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER AU CAMEROUN.**  
**N° 87 /AMI/MINTP/SG/DGET/CEL BAD-BM/SPM/2018 DU 25 OCTOBRE 2018 (SERVICES DE CONSULTANTS) SECTEUR : TRANSPORT-  
 RÉFÉRENCE DE L'ACCORD DE FINANCEMENT : 2100150036598 - N° DU PROGRAMME : P-CM-DB0-015**

Le Gouvernement de la République du Cameroun a reçu un financement du Fonds Africain de Développement, afin de couvrir une partie du coût du Programme d'Appui au Secteur des Transports phase 2, et a l'intention d'utiliser une partie des sommes accordées au titre de ce prêt pour financer l'étude pour la mise en place d'un système de gestion pérenne et de financement de l'entretien routier au Cameroun.

**LES SERVICES PRÉVUS AU TITRE DE CE CONTRAT COMPRENENT :**

- Un diagnostic actuel de la gestion de l'entretien routier au Cameroun;
- Une évaluation des mécanismes de financement de l'entretien routier;
- Une évaluation des méthodes opérationnelles et de gestion de l'entretien routier;
- Une évaluation des capacités des intervenants et du personnel chargé de la gestion de l'entretien routier;
- Une évaluation du système de péages existants;
- Des aménagements organisationnels, managériaux et procéduraux permettant la mise en œuvre des marchés de gestion de l'entretien routier par Niveaux de Service (GENIS) sur les axes principaux du réseau Routier du Cameroun (routes nationales et régionales);
- D'un plan global de formation de renforcement des capacités des intervenants pour la mise en œuvre des marchés de gestion de l'entretien routier par Niveaux de Service (GENIS);
- Des alternatives d'actions à entreprendre devant aboutir à des réformes du cadre structurel, juridique et fonctionnel des questions de financement en vue de la migration du Fonds Routier vers un Fonds de 2<sup>e</sup> génération;
- Un cadre d'échanges entre le Fonds Routier et les parties prenantes (ordonnateurs, MINMAP, MINFI, BET, entreprises, banques) sur la préparation et l'exécution des programmes à l'effet de favoriser la consommation des ressources.

Le Ministre des Travaux Publics, invite les Consultants à présenter leur candidature en vue de fournir les services décrits ci-dessus. Les Consultants intéressés doivent produire les informations sur leur capacité et expérience démontrant qu'ils sont qualifiés pour les prestations (documentation, référence de prestations similaires, expérience dans des missions comparables). Les consultants peuvent se mettre en groupement pour augmenter leurs chances de qualification.

Les critères d'éligibilité, l'établissement de la liste restreinte et la procédure de sélection seront conformes aux « **Règles et Procédures pour l'utilisation des Consultants** » de la Banque Africaine de Développement, **Edition Mai 2008** révisées en juillet 2012, qui sont disponibles sur le site web de la Banque à l'adresse : <http://www.afdb.org>.

Les Consultants intéressés peuvent obtenir des informations supplémentaires à l'adresse mentionnée ci-dessous, aux heures d'ouverture de bureaux suivantes : entre 09 heures et 16 heures.

Les expressions d'intérêt doivent être déposées à l'adresse mentionnée ci-dessous au plus tard le **22 Novembre 2018, à 15 heures 30 mn ; heures locales** et porter expressément la mention « **Manifestation d'intérêt pour la réalisation de l'étude pour la mise en place d'un système de gestion pérenne et de financement de l'entretien routier au Cameroun** ».

A l'attention de Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
 Direction Générale des Etudes Techniques  
 Cellule de Suivi de l'Exécution des Projets Routiers BAD/BM ; Sise à la Délégation Régionale des Travaux Publics du Centre.  
 Adresse géographique : Ministère des Travaux Publics, Yaoundé, Cameroun  
 Téléphone : (237) 222-22-44-51 ou 222-22-22-94; Fax: (237) 222-23-48-78 ou 222-22-22-94  
 E-mail : csepr\_badbm@yahoo.fr

Le Ministre des Travaux Publics  
**Emmanuel NGANOU D**

01-61035rem

**IV- Un appel à manifestation d'intérêt N° 87/AMI/MINTP/SG/DGET/CEL BAD-BM/SPM/2018 du 25 octobre 2018, en vue de la sélection d'un consultant chargé de l'étude pour la mise en place d'un système de gestion perenne et de financement de l'entretien routier au Cameroun.**

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS**

**PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS PHASE II :**

**AVIS A MANIFESTATION D'INTERET EN VUE DE LA SELECTION D'UN CONSULTANT POUR L'ETUDE SUR LA REFORME INSTITUTIONNELLE DU SECTEUR ROUTIER AU CAMEROUN N° 86 /AMI/MINTP/SG/DGET/CEL BAD-BM/SPM/2018 DU 25 OCTOBRE 2018  
 (SERVICES DE CONSULTANTS)  
 SECTEUR : Transport  
 Référence de l'accord de financement : 2100150036598  
 N° du programme : P-CM-DB0-015**

Le Gouvernement de la République du Cameroun a reçu un financement du Fonds Africain de Développement, afin de couvrir une partie du coût du Programme d'Appui au Secteur des Transports phase 2, et a l'intention d'utiliser une partie des sommes accordées au titre de ce prêt pour financer l'étude sur la réforme institutionnelle du secteur routier au Cameroun.

Les services prévus au titre de ce contrat comprennent :

- Un diagnostic actuel de la situation institutionnelle du secteur routier;
- Une évaluation des méthodes opérationnelles et de gestion des projets du secteur ;
- Une évaluation des capacités du personnel en conception, programmation et planification des projets routiers ;
- Une évaluation des capacités institutionnelles et politiques, ainsi que des procédures en vigueur au Cameroun du processus aboutissant au financement et à l'indemnisation des personnes affectées par ces projets routiers ;
- Une étude de faisabilité technique, organisationnelle, managériale et juridique pour la mise en place d'un guichet unique pour la libération des emprises préalables à l'exécution des projets ;
- Une proposition d'une amélioration des méthodes opérationnelles et de gestion ainsi que des mesures de renforcement des capacités en conception, programmation et planification des projets routiers ;
- Une proposition d'un plan global de formation de renforcement des capacités dès la mise en œuvre du projet ;
- Une proposition des alternatives d'actions à entreprendre devant aboutir à des réformes du cadre structurel, juridique et fonctionnel des questions de financement des indemnisations des personnes touchées par les projets routiers et le déplacement des réseaux sur l'emprise des projets de ce secteur ;
- Une proposition de plan de mise en œuvre des réformes proposées et des mesures d'accompagnement.

Le Ministre des Travaux Publics, invite les Consultants à présenter leur candidature en vue de fournir les services décrits ci-dessus. Les Consultants intéressés doivent produire les informations sur leur capacité et expérience démontrant qu'ils sont qualifiés pour les prestations (documentation, référence de prestations similaires, expérience dans des missions comparables). Les consultants peuvent se mettre en groupement pour augmenter leurs chances de qualification.

Les critères d'éligibilité, l'établissement de la liste restreinte et la procédure de sélection seront conformes aux « **Règles et Procédures pour l'utilisation des Consultants** » de la Banque Africaine de Développement, **Edition Mai 2008 révisées en juillet 2012**, qui sont disponibles sur le site web de la Banque à l'adresse : <http://www.afdb.org>.

Les Consultants intéressés peuvent obtenir des informations supplémentaires à l'adresse mentionnée ci-dessous, aux heures d'ouverture de bureaux suivantes : entre 09 heures et 16 heures.

Les expressions d'intérêt doivent être déposées à l'adresse mentionnée ci-dessous au plus tard le **22 Novembre 2018, à 15 heures 30 mn ; heures locales** et porter expressément la mention « **Manifestation d'intérêt pour la réalisation de l'étude sur la réforme institutionnelle du secteur routier au Cameroun** ».

A l'attention de Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
 Direction Générale des Etudes Techniques  
 Cellule de Suivi de l'Exécution des Projets Routiers BAD/BM ; Sise à la Délégation Régionale des Travaux Publics du Centre.  
 Adresse géographique : Ministère des Travaux Publics, Yaoundé, Cameroun  
 Téléphone : (237) 222-22-44-51 ou 222-22-22-94; Fax: (237) 222-23-48-78 ou 222-22-22-94  
 E-mail : csepr\_badbm@yahoo.fr

Le Ministre des Travaux Publics  
**Emmanuel NGANOU D**

01-620371medou



## Ville des Arts et des Sciences à Valence, Espagne

Un autre exemple significatif de l'architecture moderne se trouve sur l'eau, au beau milieu d'un grand parc, à Valence. Il est extrêmement futuriste, et nous fait penser au squelette énorme d'un animal fantastique.

Le complexe comporte plusieurs bâtiments tels que la scène, la salle de projections de cinéma IMAX, le jardin, le Musée des Sciences et le Parc Océanographique, qui héberge le plus grand aquarium d'Europe.

La Cité des arts et des sciences (Ciutat de les Arts i les Ciències en valencien, Ciudad de las Artes y las Ciencias en castillan) est un complexe culturel situé à Valence (Espagne). C'est une entreprise publique appartenant à la Généralité valencienne.

Le complexe, dessiné par l'architecte et ingénieur Santiago Calatrava, ainsi que par Félix Candela, fut inauguré le 16 avril 1998, avec l'ouverture de l'Hemisfèric. Le palais des Arts Reina Sofía, fut présenté le 9 octobre 2005, jour de la Communauté valencienne. Le pont de l'Assut de l'Or a été inauguré le 11 décembre 2008. Le dernier élément

de la Cité des arts et des sciences, l'Ágora, a été inauguré en novembre 2009.

Après la grande inondation de Valence de 1957, le lit de la rivière Turia traversant Valence a été dévié. Depuis les années 1980, la partie correspondant au centre-ville avait été transformée en jardins et lieux de promenade pour les citadins. L'embouchure de cet ancien lit offre le site de construction contemporain de la cité des sciences. Le complexe s'étend sur une surface de 350 000 m<sup>2</sup>.

Dans le film À la poursuite de demain, elle sert de décor pour une des scènes se passant dans le monde de Tomorrowland.

### Éléments

La Cité des arts et des sciences s'organise autour de trois thématiques principales : les arts, les sciences, et la nature. On y trouve les édifices suivants :

- l'Hemisfèric : en forme d'œil. Contient une salle de cinéma IMAX, un planétarium. Dispose d'une superficie d'environ 14 000 m<sup>2</sup>.
- le musée des sciences Príncipe Felipe: en forme de squelette de dinosaure. C'est un musée interactif de science. Il dispose d'une superficie d'environ 40 000 m<sup>2</sup> repartis sur trois étages.

- l'Umbracle : jardin botanique de plus de 17 500 m<sup>2</sup> couvert d'arcs flottants d'où l'on peut admirer le complexe. On y retrouve le « Paseo de las Esculturas », une galerie d'art extérieure.<sup>1</sup>

- l'Oceanogràfic : océanarium en forme de nénuphar. Œuvre de l'architecte Félix Candela, c'est l'aquarium le plus grand d'Europe avec 110 000 m<sup>2</sup> et 42 millions de litres d'eau, pompée depuis la plage de la Malva-Rosa.

- le palais des Arts Reina Sofía : en forme de bateau. Contient plusieurs salles dédiées aux arts et à la musique.

- le pont de l'Assut de l'Or : pont de 180 m de long passant au-dessus des jardins de la Turia.

- l'Ágora : une place couverte. Le bâtiment, structure métallique de 80 m de haut et occupant une surface de 5 000 m<sup>2</sup>, a été inauguré en accueillant l'open de tennis de la Communauté valencienne en novembre 2009



# Rappel des numéros déjà parus

**MEDOU INFOS N°1** : L'Humidité dans le Bâtiment

**MEDOU INFOS N°2** : Ossatures l'importance des études géotechniques

**MEDOU INFOS N°3** : Comment trouver le terrain idéal?

**MEDOU INFOS N°4** : Pourquoi un propriétaire doit-il faire expertiser son habitation?

**MEDOU INFOS N°5** : L'eau de pluie dans les ménages;

**MEDOU INFOS N°6** : Citoyen et Urbanisme;

**MEDOU INFOS N°7** : L'insécurité routière : approche de solution des ingénieurs face au danger permanent;

**MEDOU INFOS N° 8** : Métiers de la construction : quelle formation pour quel avenir?

**MEDOU INFOS N° 9** : Prévenir les désordres dans le Bâtiment;

**MEDOU INFOS N°10** : Revêtements de façades: Comment choisir?

**MEDOU INFOS N° 11** : Osons!

**MEDOU INFOS N° 12** : Le suivi préventif des structures;

**MEDOU INFOS N° 13** : Le ravalement des façades qu'est ce que c'est?

**MEDOU INFOS N° 14** : L'Application des solutions géosynthétique au Cameroun: cas de l'aéroport international de Douala.

**MEDOU INFOS N° 15**: L'arbitrage des litiges dans les projets de construction.

**MEDOU INFOS N° 16** : Responsabilité et assurance

**MEDOU INFOS N° 17** : Les murs de soutènement un atout dans les constructions

**MEDOU INFOS N° 18** : Construire sa maison

**MEDOU INFOS N° 19** : Les Pavés, Définition et application

**MEDOU INFOS N° 20** : Autopsie d'un bâtiment incendié

Nous contacter

Tél: (+237) 233 47 64 64

(+237) 699 91 12 80

Fax : (+237) 233 47 62 62

BP : 12902 Douala - Cameroun

contact@cabinet-medou.com/ cabinet.medou@yahoo.fr

site web : [www.cabinetmedou.com](http://www.cabinetmedou.com)

Consultez les ICI