Université de Yaoundé II
Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
PROGRAMME DE FORMATION EN
GESTION DE LA POLITIQUE ECONOMIQUE

Tel: +237 620 20 66 23 / +237694997543 / +237674126903
www.gpe-cameroun.cm
contact@gpe-cameroun.cm
BP : 1792 Yaoundé - Cameroun

GPE

The University of Yaounde II
Faculty of Economics and Management
Economic Policy Management Programme

Tel: +237 620 20 66 23 / +237694997543 / +237674126903
www.gpe-cameroun.cm
contact@gpe-cameroun.cm
BP : 1792 Yaoundé-Cameroon

Arrêté n° 06/0104/MINESUP/DDES du 14 Septembre 2006

MASTER PROFESSIONNEL EN GESTION DE LA POLITIQUE ECONOMIQUE (GPE)

MEMOIRE PROFESSIONNEL DE FIN DE FORMATION

Evaluation de la mise en œuvre des projets d'infrastructures urbaines au Cameroun : cas du Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes

Par

PEFEUTE SAA Ghislain

Master en analyse et évaluation des projets

Sous l'encadrement de :

Professeur KAMDEM Cyrille Bergaly

Maître de conférences, Université de Yaoundé II-Soa

Année Académique : 2024-2025
22ème promotion

SOMMAIRE

1

SOMMAIRE i

DEDICACE ii

REMERCIEMENTS iii

SIGLES ET ABREVIATIONS iv

LISTE DES TABLEAUX v

LISTE DES FIGURES vi

RESUME vii

ABSTRACT viii

INTRODUCTION GENERALE 1

CHAPITRE 1 : CADRE D'EVALUATION DES PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT : UNE REVUE DE LA LITTERATURE THEORIQUE 7

CHAPITRE 2 : CADRE D'EVALUATION DES PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT : UNE REVUE DE LA LITTERATURE EMPIRIQUE 14

CHAPITRE 3 : PRESENTATION DU PROJET ET METHODOLOGIE 26

CHAPITRE 4 : RESULTATS DE L'EVALUATION DE LA DE LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES URBAINES DU PDVIR 38

CONCLUSION GENERALE 68

BIBLIOGRAPHIE a

TABLE DES MATIERES c

ANNEXES g

DEDICACE

A Dieu tout puissant qui m’a toujours accompagné et soutenu durant mon parcours académique et professionnel

REMERCIEMENTS

Le présent mémoire est le fruit de nombreuses contributions collectives, académiques et institutionnelles au sein de plusieurs structures auxquels nous tenons à rendre hommage.
Je tiens tout d'abord à remercier, mon Directeur de Mémoire, le Pr. KAMDEM Cyrille Bergaly qui a bien voulu superviser et encadrer ce travail. Ses orientations, sa disponibilité et ses différents conseils tout au long de cette expérience de recherche, m'ont aidé à aller au-delà de mes capacités.
Je tiens aussi à dire merci à l'équipe de supervision du Programme de Gestion de la Politique Economique qui est assuré par le Recteur de l'Université de Yaoundé II ainsi qu'à l'équipe de coordination, qui est géré par le Pr. ONDOUA BIWOLE Vivianne. Je ne saurai oublier le Dr SALEU FEUMENI Josiane ainsi que nos différents professeurs, pour leurs enseignements et le suivi Spécial dont nous avons bénéficié tout au long de ce parcours académique très enrichissante.

Je remercie également M. ZEUFACK Donald, Responsable Suivi-Evaluation du PDVIR pour son accompagnement et la mise à ma disposition des données qui ont facilité ce travail.

Je tiens à remercier également ma famille, mes amis, ainsi que tous les autres auditeurs de la 22ème promotion du GPE pour leur soutien tout au long de cette année d'étude.

Enfin, je remercie le Seigneur Dieu pour tout.

SIGLES ET ABREVIATIONS

ECAM5	5ème Enquête Camerounaise auprès des Ménages
INS	Institut National de la Statistique
JCP	Journées Citoyennes de Propreté
MINEPAT	Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINHDU	Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economique
ODD	Objectif de Développement Durable
PDUE	Projet de Développement des Secteurs Urbain et de l'Approvisionnement en Eau
PDVIR	Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes
PIB	Produit Intérieur Brut
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PNDP III	3ème phase du Programme Nationale de Développement Participatif
PPA	Projet de Performance des Administrations
SIG	Système d'Information Géographique
SND30	Stratégie National pour le Développement à l'horizon 2030
TPC	Terre-Plein Centrale
UE	Union Européenne

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Catégories d'infrastructures urbaines 10
Tableau 2 : différence entre milieu urbain et milieu rural 11
Tableau 4 : Principaux projets d'infrastructures urbaines 17
Tableau 5 : Répartition des équipements de proximités réalisés dans le cadre du PDVIR selon la ville 30
Tableau 6 : Répartition de l'échantillon des unités d'observations par ville selon le type de bénéficiaire 33
Tableau 7 : Bilan de la collecte 35
Tableau 8 : Principales caractéristiques des riverains / usagers des infrastructures 36
Tableau 9 : Echelle de notation de la performance 37
Tableau 10 : Objectifs généraux et spécifiques de vision 2035 en liaison avec les infrastructures urbaines 40
Tableau 11 : Niveau de réalisation des indicateurs relatives à la construction des infrastructures urbaines 48
Tableau 12 : indicateurs relatifs aux travaux d'infrastructures du PDVIR 53
Tableau 13 : Répartition (%) des bénéficiaires selon leur niveau de satisfaction par rapport à la contribution du projet à la création d'emploi selon le sexe et l'âge du bénéficiaire 55
Tableau 14 : Répartition (%) des usagers et riverains selon leur niveau de satisfaction par rapport à l'amélioration de la sécurité des personnes selon la ville bénéficiaire 58
Tableau 15 : Répartition (%) des bénéficiaires selon les changements observés sur la fluidité du fait de l'aménagement de la route 59
Tableau 16 : Répartition des autorités locales selon leur appréciation du dispositif mis en place pour assurer la maintenance des équipements 63
Tableau 17 : Principaux comportements de pérennité chez les usagers / riverains des infrastructures construites dans les villes bénéficiaires 65

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Dispositif institutionnel du PDVIR 27
Figure 2 : Voirie structurante entrée bille zone industrielle 29
Figure 3 : Images de quelques réalisations de la sous-composante 2.2 du PDVIR 29
Figure 4 : Drains structurants de Douala 31
Figure 5 : Degré de satisfaction des bénéficiaires par rapport au ciblage des quartiers et itinéraires d'intervention du PDVIR 42
Figure 7 : Répartition des autorités locales selon leur appréciation de la cohérence des interventions et à la capacité de ceux-ci à répondre aux besoins des populations 45
Figure 6 : Appréciation de la gestion des indemnisations par les personnes impactées du PDVIR 50
Figure 8 : Effet de l'aménagement des voiries ou drains sur le chiffre d'affaires 56

RESUME

Dans un contexte marqué par une urbanisation rapide et insuffisamment maîtrisée, le développement des infrastructures urbaines apparaît comme un levier essentiel pour améliorer les conditions de vie et soutenir la croissance économique. L'objectif principal de l'étude est d'évaluer la performance de la mise en œuvre du volet infrastructures du PDVIR, en se fondant sur les critères classiques d'évaluation des projets de développement, à savoir la pertinence, la cohérence, l'efficacité, l'efficience, l'impact et la durabilité. La méthodologie adoptée repose sur une approche mixte combinant analyse documentaire, entretien et enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires. Les résultats de l'analyse montrent que le PDVIR présente une Pertinence Très Satisfaisante, en ce qu'il s'inscrit dans les priorités nationales ainsi que les ODD et répond aux besoins croissants en infrastructures dans les quartiers précaires. La cohérenc**e** du projet est globalement satisfaisante. En termes d'efficacit**é**, le projet a permis la réalisation des infrastructures améliorant le cadre de vie. Cependant, cette efficacité a été compromise par les retards dans l'indemnisation des personnes affectées, les difficultés de déplacement des réseaux, ce qui n'a pas permis d'achever la totalité des travaux. L'efficience, certes satisfaisante demeure perfectible. Néanmoins, le projet génère des impacts globalement positifs, notamment en termes de création d'emplois, d'expansion des activités économiques, d'amélioration de la mobilité et de valorisation foncière. Ces impacts notamment l'impact économique, devraient s'amplifier davantage si la totalité des entreprises de travaux ainsi que les missions de contrôles y afférent étaient de nationalité camerounaise. D'où la nécessité de renforcer les capacités (technique et financier) des entreprises nationales afin de leurs rendre compétitif sur le plan international. Toutefois, la durabilité demeure un défi majeur. Malgré que les populations affichent une disposition favorable à participer à la maintenance des infrastructures, le dispositif institutionnel y afférent reste limité par l'insuffisance des ressources. Par ailleurs, la mise en œuvre du PDVIR a généré des externalités négatives, notamment des perturbations des activités économiques durant les travaux. La combinaison des notations des critères permet d'obtenir une notation satisfaisante pour la mise en œuvre globale du PDVIR. Au regard de ces résultats, l'étude recommande de renforcer la maturation des projets, la coordination entre acteurs notamment pour le problème de déplacement des réseaux des concessionnaires, les mécanismes de financement et de maintenance des infrastructures.

Mot clés : évaluation, infrastructures urbaines, croissance économique

ABSTRACT

In a context characterized by rapid and insufficiently controlled urbanization, the development of urban infrastructure emerges as a crucial lever for improving living conditions and supporting economic growth. The main objective of this study is to evaluate the performance of the infrastructure component of the PDVIR, based on the conventional criteria used in development project evaluation, namely relevance, coherence, effectiveness, efficiency, impact, and sustainability. The methodology adopted relies on a mixed approach combining documentary analysis, interviews, and beneficiary satisfaction surveys. The result reveal that the PDVIR demonstrates a highly satisfactory level of relevance, as it aligns with national priorities and the Sustainable Development Goals (SDGs), while addressing the growing infrastructure needs in underserved urban areas. The project's coherence is generally satisfactory. In terms of effectiveness, the project has enabled the construction of infrastructure that has improved living conditions. However, this effectiveness has been compromised by delays in compensating affected populations and difficulties related to the relocation of utility networks, which didn't allow the Project to achieve all planned works. Efficiency, although satisfactory, can still be improve. Nevertheless, the project generates overall positive impacts, particularly in terms of job creation, expansion of economic activities, and land value enhancement. These impacts especially the economic ones could be further strengthened if a greater proportion of the construction enterprises involved were Cameroonian. This highlights the need to reinforce the financial and technical capacities of national enterprises in order to enhance their competitiveness at the international level. The issue of sustainability remains a major concern. Although local populations show a willingness to participate in the maintenance of infrastructure, institutional and financial mechanisms for maintenance remain insufficient. Moreover, some negative externalities have been observed, notably disruptions to economic activities during the construction phase. The combined assessment of the evaluation criteria results in an overall satisfactory rating for the project's implementation. In light of these results, the study recommends strengthening project preparation processes, improving coordination among stakeholders particularly regarding the relocation of utility networks and reinforcing infrastructure financing and maintenance mechanisms.

Keywords: evaluation, urban infrastructure, economic growth

INTRODUCTION GENERALE

1. Contexte et justification

Le Cameroun souvent appelé l'Afrique en miniature est doté de ressources abondantes et d'un fort potentiel économique, mais son développement est freiné par des défis importants et multiformes. Pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, avec un Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant de 1850 dollars US en 2024, a connu une croissance économique limitée et instable au cours de la dernière décennie. En 2022, la population du pays vivant dans la pauvreté avait dépassé les 10 millions de personnes sur une population totale d'environ 29 millions[1] où 87% [2]des emplois sont informels.

Le milieu urbain, qui concentre la majorité des emplois formels et le plus fort potentiel économique, est confronté à des défis considérables. Parmi les principaux défis figurent : (i) un déficit important d'infrastructures urbaines, exacerbé par une croissance démographique rapide, une expansion urbaine non planifiée, le changement climatique et (ii) une administration foncière dysfonctionnelle qui constitue un frein au développement des infrastructures et du secteur privé. Ces faiblesses structurelles qui nuisent à la qualité de vie, à la connectivité et à la productivité, limitent les opportunités économiques et soulignent le besoin urgent d'accroître les investissements dans les infrastructures notamment en milieu urbain qui regroupe l'essentiel de la population.

Le Cameroun a connu un taux d'urbanisation élevé et rapide mais qui n'a pas encore été pleinement exploité pour son potentiel de développement socio-économique. En 2023, 59 % de la population camerounaise vivait en ville, dont 51 % concentrés dans les deux plus grandes villes, Yaoundé et Douala[3]. Avec un taux de croissance annuel de 3,6 %, le taux d'urbanisation devrait atteindre 73% d'ici 2050. Cependant, cette urbanisation rapide n'a pas entraîné de croissance économique significative ni de création d'emplois. Pourtant l'urbanisation est une opportunité pour stimuler la croissance économique.

Au Cameroun, le milieu urbain offre des salaires moyens plus élevés que le milieu rural et abrite la plupart des entreprises du pays. Mais se référant aux résultats de l'ECAM 5 réalisé par l'INS en 2024, les villes de Douala et Yaoundé affichent les taux de chômage les plus élevés

[1] Institut National de la Statistique, 2024. Household Surveys ECAM-5
[2] INS, 2021; Survey of Employment and Informal Sector:
[3] United Nations (UN), 2018. World Urbanization Prospects.

respectivement 15,4 % et 11,7 %, contre une moyenne nationale de 6,1 % en 2021. Le taux de pauvreté urbaine, qui avait diminué entre 2001 et 2014, a presque doublé, passant de 8,9 % en 2014 à 16,5 % en 2021.

Yaoundé, capitale politique et administrative du Cameroun, est confrontée à une croissance urbaine rapide et incontrôlée, conjuguée à des infrastructures insuffisantes et à une faible résilience climatique. Son PIB représente environ 14,4 % du PIB national et a progressé à un rythme moyen d'environ 2,3 % au cours de la dernière décennie[4]. La ville concentre environ 26 % [5]de l'emploi total du secteur privé formel et des entreprises publiques du pays.

En général, les zones urbaines centrales concentrent les offres d'emplois et services. Cependant, l'accès à ces emplois et services, ainsi que la mobilité en générale, sont entravés par un réseau routier insuffisant et des routes délabrées, engendrant de graves embouteillages et de longs délais de trajet, notamment depuis les zones périurbaines. Ce qui réduit la productivité et la qualité de vie.

Douala, capitale économique, est confrontée à d'importants défis d'urbanisation malgré son rôle essentiel dans l'économie nationale. Douala contribue à plus de 50 % des emplois formels nationaux et à 32 % du PIB national, et abrite 65 %[6] des grandes entreprises camerounaises et 75 % des unités industrielles du pays. À l'instar de Yaoundé, les activités économiques à Douala sont concentrées dans le centre-ville, ce qui engendre de longs trajets domicile-travail depuis la périphérie, caractérisée par d'importants embouteillages et des infrastructures routières insuffisantes. Le Plan directeur de la ville de 2015 visait à remédier à ces problèmes par des investissements dans les grands axes routiers, une meilleure application de l'aménagement du territoire. Cependant, sa mise en œuvre est loin d'être suffisante.

Bien que Yaoundé, Douala et d'autres villes secondaires aient bénéficié d'investissements grâce aux concours financiers et techniques des bailleurs de fonds ainsi que du Budget de l'Etat, elles sont confrontées à l'étalement urbain rapide. C'est le cas de Yaoundé où sa superficie est passée de 38 km² en 1980 à plus de 300 km² [7]aujourd'hui. Il en de même pour les autres villes du Cameroun. Certes les vitesses d'expansion sont faibles par rapport à celles de Yaoundé et Douala, mais l'étalement de ces villes ne s'accompagne pas des infrastructures adéquates.

[4] United Nations Economic Commission for Africa (UNECA) & CUY, Estimate of Yaoundé GDP, 2021
[5] National Institute of Statistics (NIS), Household Surveys ECAM-5, 2024
6 NIS, Survey of Employment and Informal Sector, 2021
[7] Tchekote, H. & Ngouanet, C., Périurbanisation anarchique et problématique de l'aménagement du territoire dans le périurbain de Yaoundé. *Territoires Périurbains*, 259-270, 2015 ; City Master Plan, 2020

Pourtant le développement des infrastructures urbaines constitue un levier essentiel pour soutenir la croissance économique, améliorer la qualité de vie des populations et renforcer l'attractivité des territoires. C'est ainsi que le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) dans le cadre de l'implémentation des Stratégies de Développement du Cameroun, précédemment le DSCE qui a été remplacé par la SND30, s'est fixé comme ambition «la maîtrise du développement urbain et l'amélioration du cadre et des conditions de vie des populations urbaines à l'effet d'accroître la compétitivité et l'efficacité économique, sociale et environnementale des villes du Cameroun ».

C'est dans ce cadre que le Gouvernement a sollicité et obtenu le concours financier et technique de la Banque mondiale pour la mise en œuvre du Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes (PDVIR) dont la convention de financement a été signée le 29 février 2019. L'Objectif principal du Projet est d'améliorer la gestion urbaine et l'accès à l'infrastructure dans des zones urbaines sélectionnées, en particulier pour les quartiers sous-équipés, et, accroitre la résilience aux aléas naturels et autres crises éligibles. Le projet intervient dans les villes suivantes : Kumba, Ngaoundéré, Kousseri, Maroua, Batouri, Yaoundé et Douala.

2. Problématique

Au-delà de la réalisation physique des infrastructures, il y'a lieu de s'interroger sur la mise en œuvre adéquate du projet. En effet, tout investissement public mobilise des ressources financières importantes qui doivent être justifiées par des bénéfices tangibles et durables pour les populations, les entreprises et l'ensemble de la collectivité. On peut se poser la question suivante : la construction des infrastructures urbaines dans le cadre du PDVIR est-elle faite conformément aux critères de pertinence, de cohérence, d'efficacité, d'efficience, d'impact et de durabilité ? L'évaluation de la mise en œuvre du PDVIR notamment le volet construction des infrastructures urbaines permet donc d'apprécier la mise en œuvre de ce projet selon ces principaux critères.

En sus, la mise en œuvre des projets d'infrastructures urbaines au Cameroun accuse des délais assez longs. Sur un échantillon de 5 projets d'infrastructures urbaines issue du Projet de Performance des Administration (PPA 2025) du MINHDU, les délais de réalisation sont largement dépassés parfois au-delà 200% de délais de consommation à l'instar de la construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen (10 km) construites en 9 ans.

3. Objectif de l'étude

Dans ce cadre, la présente étude se propose d'évaluer la performance de la mise en œuvre de du PDVIR. De manière spécifique cette étude vise à :

- Evaluer la pertinence du volet construction des infrastructures urbaines du PDVIR en rapport avec les politiques publiques et les besoins des populations à la base ;
- Evaluer la cohérence du projet en rapport avec les autres projets ;
- Evaluer l'efficacité dudit projet à travers ses réalisations dans les villes bénéficiaires du PDVIR
- Evaluer l'efficience dudit projet ;
- Evaluer les effets du projet sur l'activité économique des zones d'intervention du projet et ;
- D'apprécier la durabilité des résultats obtenus par ce projet.

4. Hypothèses

Après avoir fixé les objectifs d'une recherche scientifique, il s'avère indiqué d'orienter son travail par rapport aux hypothèses afin d'en éclairer la compréhension. L'analyse des objectifs de la recherche nous conduit à poser les hypothèses suivantes :

H1 : Le PDVIR volet construction des infrastructures urbaines est pertinent

H2 : Le PDVIR volet construction des infrastructures urbaines est cohérent

H3 : Le PDVIR volet construction des infrastructures urbaines est efficace

H4 : Le PDVIR volet construction des infrastructures urbaines est efficient

H5 : Le PDVIR volet construction des infrastructures urbaines a généré des impacts positifs

H6 : Les infrastructures réalisés dans le cadre du PDVIR sont durables

5. Intérêt de l'étude

Cette étude présente un intérêt scientifique et pratique significatif pour les pays en développement comme le Cameroun, compte tenu de l'importance des infrastructures urbaines pour accélérer le développement économique.

Sur le plan scientifique/académique, elle permettra d'enrichir la littérature économique étant donné que peu d'études empiriques évaluent réellement l'écart entre projets planifiés et projets exécutés dans le domaine des infrastructures urbaines. Cette étude permettra ainsi d'expliquer les écarts entre planification et l'exécution des projets d'infrastructures urbaines au Cameroun.

Sur un plan Pratique, cette étude pourrait être très utile autant pour l'Etat que pour les CTD qui assurent régulièrement la maitrise d'ouvrage des projets infrastructures urbaines nécessitant d'importants ressources financières et pour les Bailleurs de fonds qui assurent le financement de ces infrastructures.

Pour l'Etat et les CTD, cette étude permettra d'identifier les blocages récurrents (retards, surcoûts, malfaçons etc), qui entravent la performance des projets d'infrastructures urbaines afin de trouver des solutions appropriées en vue d'assurer la performance de ces projets.

Pour les bailleurs de fonds : la Banque mondiale, la BAD, l'AFD exigent régulièrement des évaluations ex post des projets afin de mieux orienter leur financement futur. Cette étude est un guide pour un meilleur ciblage des projets futurs à financer dans le secteur urbain.

6. Méthodologie

La méthodologie d'évaluation de la mise en œuvre du volet infrastructures urbaines du PDVIR s'appuie sur une approche méthodologique combinant l'entretien avec les principaux acteurs de mise en œuvre, l'analyse documentaire ; l'enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires dudit projet, ainsi que des outils d'évaluation adaptés aux infrastructures urbaines.

L'évaluation applique une approche mixte afin d'assurer la triangulation et la robustesse des résultats, en combinant des outils quantitatifs et qualitatifs. Les méthodes principales comprennent un examen approfondi des rapports du PDVIR, les entretiens croisés avec les acteurs clés ayant participé à la mise en œuvre du projet, les enquêtes de terrain auprès des bénéficiaires et acteurs clé, les analyses qualitatives et quantitatives des données collectées.

Pour chaque critère de performance (pertinence, cohérence, efficacité, efficience, impact et durabilité), des indicateurs seront définis pour leur évaluation. La combinaison des résultats de chaque critère permettra d'obtenir une notation de la mise en œuvre globale du PDVIR.

7. Plan du travail

Dans la perspective, d'assurer l'atteinte des objectifs assignés à cette étude, notre travail sera structuré en quatre chapitres. Le 1er chapitre sera consacré à une revue de la littérature théorique du cadre d'évaluation des programmes de développement, suivi du chapitre 2 qui portera sur une revue de la littérature empirique de l'évaluation des programmes de développement. Par la suite, le chapitre 3 va présenter le Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes ainsi que la méthodologie d'évaluation. Nous allons terminer par le chapitre 4 dédié aux résultats de l'évaluation de la mise en œuvre du volet de construction des infrastructures urbaines du PDVIR.

CHAPITRE 1 : CADRE D'EVALUATION DES PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT : UNE REVUE DE LA LITTERATURE THEORIQUE

Ce chapitre va nous permettre d'identifier sur le plan théorique les critères d'évaluation de la performance des projets de développement d'une part, et de clarifier la notion d'infrastructure et de ville ou milieu urbain, d'autre part. De même, nous allons passer en revue quelques concepts théoriques afin de justifier le fondement théorique de notre étude.

1. Les critères de la performance des projets de développement

L'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), à travers son Comité d'Aide au Développement a défini six critères standard pour l'évaluation de la performance des projets de développement que sont : la pertinence, la cohérence, l'efficacité, l'efficience, l'impact et la durabilité (OCDE 2019).

1.1 La pertinence

La pertinence désigne l'adéquation entre le projet et les besoins réels du contexte dans lequel il s'inscrit. La pertinence d'un projet de développement se justifie par son ancrage aux politiques publiques nationales ainsi qu'international et reflète les besoins des populations exprimées à la base.

Pour ce qui est de l'ancrage aux politiques publiques nationales, il s'agit de s'assurer que la mise en œuvre du projet s'arrime aux politiques publiques en vigueur notamment les stratégies de développement. Au Cameroun la Stratégie de développement 20-30 dénommé SND30 est désormais la boussole qui guide la planification du développement au Cameroun pour la décade 2020-20230. Elle a été précédée par le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE).

Relativement aux politiques publiques internationales, il s'agit essentiellement des documents de planification adoptés à l'échelle internationale ou régionale. Nous pouvons citer entre autres l'agenda 2030 avec les 17 Objectifs de Développement Durables.

Concernant le reflet des besoins des populations exprimées à la base, elle devrait se vérifier non seulement à travers une enquête auprès des populations à la base, mais être inscrit dans les documents de planification au niveau local. A titre d'exemple, tout projet avant sa mise en

œuvre devrait être inscrit dans le Plan Local de Développement dont le processus d'élaboration ou de mise à jour a été participative.

Par ailleurs, la pertinence des interventions devrait se vérifier également par l'implication des populations à la base notamment les principaux bénéficiaires directs, à la conception du projet et aux choix des interventions, ainsi que la méthodologie de mise en œuvre.

1.2 La cohérence

Il s'agit d'évaluer si les différentes composantes du projet sont logiquement alignées entre elles**.** Cela consiste à vérifier s'il y'a une suite logique entre les différentes activités du projet concourant à l'atteinte des objectifs assignés au projet. Il s'agit également de vérifier que les interventions du projet sont en harmonie avec les autres interventions de la localité et s'adaptent au contexte de mise en œuvre.

1.3 L'efficacité ;

Elle consiste essentiellement à évaluer le niveau d'atteinte des objectifs assignés au projet. Les outils régulièrement utilisés sont les indicateurs du cadre de résultats définis dès la conception du projet. Ils permettent d'apprécier le niveau de réalisation des objectifs assignés au Projet. Pour assurer une bonne évaluation du projet, les indicateurs devraient être SMART : à savoir Spécifique, Mesurable, Atteignable, Réaliste et délimité dans le Temps.

1.4 Efficience

L'efficience mesure le rapport entre les ressources mobilisées et les résultats obtenus. Au-delà de cette comparaison entre les résultats obtenus et les ressources mobilisées, l'efficience tient également compte des coûts d'exploitation en rapport avec les bénéfices ou avantage économique générées. L'efficience peut également s'évaluer par la comparaison des coûts de réalisation du projet aux coûts de réalisation de projets similaires dans un environnement semblable.

1.5 Effet/impact.

L'effet reflète le changement induit à court terme par la réalisation d'un projet. Pourtant l'impact reflète le changement induit à moyen ou long terme par la réalisation du projet. Toutefois, il convient de préciser que la frontière entre l'effet et l'impact est immuable.

La particularité des projets d'infrastructures urbaines est qu'ils génèrent des effets directs, indirects et induits sur l'économie d'un territoire ou d'une communauté. C'est ainsi qu'on parle d'impact économique. Ce qui correspond à l'ensemble des changements économiques générés par la mise en œuvre d'un projet. Il peut être :

- **Directs** : Effets immédiatement liés au projet (emplois créés sur le chantier, revenus distribués, dépenses d'investissement, etc.) ;
- **Indirects** : Effets sur les entreprises partenaires, sous-traitants ou fournisseurs ;
- **Induits** : Effets liés à la consommation supplémentaire générée par les salaires distribués ;
- **Structurant/à long terme**, transformation durable du tissu économique, attractivité du territoire.

1.6 Durabilité

La durabilité s'évalue notamment par le mécanisme mise en place pour assurer la pérennité des résultats obtenus au terme de la réalisation du projet. Pour ce qui des projets d'infrastructures urbaines, la durabilité s'évalue par le mécanisme d'entretien de la voirie mise en place, la disponibilité des ressources (financières, humaines, matériels…) pour assurer la maintenance de la voirie urbaine et des équipements connexe.

2. Définition des concepts

Au terme de la présentation des critères d'évaluation des projets, il s'avère nécessaire de clarifier les concepts clés relatives aux projets d'infrastructures urbaines, pour une meilleure évaluation.

2.1 Les infrastructures

Dans cette section nous allons d'abord définir la notion d'infrastructure de manière général et par la suite nous allons mettre plus d'emphase sur les infrastructures urbaines qui font l'objet de notre étude.

(Beitone, et all, 2013) définissent les infrastructures, d'un point de vue général, comme étant l'ensemble des équipements collectifs durables aménageant le territoire : routes ports, voies ferrées, gares, aéroports, canaux, ponts.

Dans la littérature économique, les infrastructures sont le plus souvent considérés comme des biens publics à la base de l'activité productive. Deux notions sous-tendent cette définition :

celle de bien public, et celle de facteur productif. La notion de bien public, repose sur les critères de non exclusion de et non rivalité.

Pour ce qui est des infrastructures urbaines, il peut être définit comme un groupe d'équipements, installations et réseaux qui soutiennent le fonctionnement, le développement et la qualité de vie dans une ville. Elles constituent l'ossature physique et fonctionnelle du milieu urbain : sans elles, les activités économiques, sociales et environnementales ne peuvent pas bien se développer. Le tableau suivant présente les catégories d'infrastructures urbaines.

Tableau 1 : Catégories d'infrastructures urbaines

Catégorie	**Description**	**Exemples**
Infrastructures de transport	Facilitent le déplacement des personnes et des biens	Voiries, dalots, gares, chemins de fer, gares, pistes cyclables
Infrastructures énergétiques	Fournissent l'énergie	Réseaux électriques, centrales solaires
Infrastructures hydrauliques	Assure la gestion de l'eau et de l'assainissement	Réseaux d'adduction d'eau potable, Station de Traitement des Boues de Vidange
Infrastructures de communication	Facilite la connectivité et les échanges d'information	Fibre optique Réseaux internet,
Infrastructures sociales	Offrent des services collectifs à la population	Écoles, hôpitaux, salle de sport, logements sociaux, bibliothèques
Infrastructures environnementales	Contribuent à la durabilité urbaine	Systèmes de gestion des déchets, parcs urbains, espaces verts

Il en découle que les infrastructures urbaines jouent un rôle important dans l'amélioration des conditions de vie des populations au regard des catégories susmentionnées. Sur le plan économique, ils stimulent la productivité, attirent les investissements, réduisent les coûts logistiques. Sur le plan social, améliorent la qualité de vie, l'accès à l'éducation et à la santé, réduisent les inégalités. Sur le plan environnemental, favorise un développement durable (mobilité douce, énergies propres, gestion des déchets).

2.2 La notion de ville ou milieu urbain

La ville ou milieu urbain désigne un espace caractérisé par une forte concentration de population, d'activités économiques et d'infrastructures (Lévy et Lussault, 2013 2018). Une ville est également une agglomération humaine permanente où vivent de nombreux habitants. Elle se distingue par :

- Une densité élevée de la population ;
- Une diversité d'activités non agricoles ;
- Des activités économiques variées (commerce, industrie, service) ;
- Des équipements de service public (marchés, écoles, hôpitaux, voiries, administration…).

Le tableau suivant synthétise la différence entre le milieu urbain et le milieu rural

Tableau 2 : différence entre milieu urbain et milieu rural

Ville (milieu urbain)	Campagne (milieu rural)
Forte densité de population	Faible densité
Activités industrielles et tertiaires	Activités agricoles dominantes
Nombreux services et infrastructures	Services moins nombreux
Habitat regroupé	Habitat dispersé

3. Fondement théorique de l'importance des infrastructures dans le développement économique

Les infrastructures constituent un facteur essentiel de croissance selon de nombreux modèles économiques. Par conséquent, il est considéré comme un facteur de développement économique. Dans le cadre de cette étude, nous allons nous appesantir sur deux principales théories à savoir : (i) la théorie de la croissance endogène ; et (ii) la théorie de l'effet multiplicateur de l'investissement.

3.1 Théorie de la croissance endogène

Les travaux de (Barro,1990) et la littérature de la croissance endogène mettent en avant le rôle du capital public comme moteur durable de la croissance économique. La théorie de la croissance endogène est fondée sur l'hypothèse que le capital public (routes, énergie, télécoms…) a un rendement positif durable avec des externalités positives et un impact à long terme sur la croissance économique. Ladite théorie stipule que les infrastructures publiques

stimulent la croissance à long terme. Toutefois, leur impact sur la croissance économique se manifeste avec retard.

La théorie, développée dans les années 1980-1990 (Romer et all, 1990), démontre que la croissance économique ne dépend pas seulement de facteurs externes (progrès technique exogène), mais aussi de facteurs économiques et politiques internes.

Les facteurs internes sont :

- Investissement dans la recherche pour le développement ;
- Capital humain (éducation, compétences),
- **Infrastructures publiques.**

Selon Barro et Aschauer (1990), les infrastructures sont un facteur direct de production pour les entreprises. La fonction de production selon ses derniers s'exprime par la formule suivante :

$Y = AK^{\alpha}L^{\beta}G^{\gamma}$ où **G** = infrastructures publiques (routes, eau)

Dans la logique endogène, les infrastructures publiques ne sont pas un simple coût, mais un investissement stratégiquement rentable, capable de créer une croissance économique durable. Par conséquent, l'infrastructure publique devient ainsi un accélérateur du développement économique, étant donné qu'en qualité de facteur de production, l'infrastructure publique stimule l'expansion de l'activité économique.

3.2 Théorie de l'effet du multiplicateur Keynésien

La théorie de l'effet multiplicateur de l'investissement, développée par John Maynard Keynes (1936), explique comment une augmentation initiale de l'investissement peut entraîner une augmentation plus que proportionnelle du revenu national. L'effet multiplicateur décrit le processus par lequel une dépense publique initiale (par exemple, la construction d'une route, d'une école ou d'un hôpital entraîne une chaîne de dépenses successives dans l'économie, conduisant à une hausse globale de la production et de l'emploi supérieure à la dépense de départ. Le mécanisme du multiplicateur se décline selon les étapes suivantes :

i 1ère étape : Dépense initiale

L'Etat investit dans un projet comme la construction d'une voirie urbaine. Ce projet est réalisé par une entreprise et ses sous-traitants.

ii Seconde étape : Revenu des agents économiques

Les entreprises paient des salaires à leurs employés et achètent du matériel aux fournisseurs. Le salaire se transforme en revenu et augmente le pouvoir d'achat pour les ménages et par conséquent augmente le chiffre d'affaires des entreprises des autres secteurs d'activité.

iii Troisième étape : Consommation et effet en chaîne

Les ménages consomment davantage (alimentation, transport, logement, etc.), ce qui stimule la production d'autres secteurs. Cette consommation induite crée à son tour de nouveaux revenus, donc de nouvelles dépenses.

iv Quatrième étape : Répétition du processus

Chaque nouvelle dépense se propage dans l'économie, jusqu'à ce qu'une partie soit épargnée, importée ou taxée.

Keynes montre que la hausse totale du revenu est : $$\Delta Y = k \cdot \Delta I$$

où **k**, le multiplicateur, est : $$k = \frac{1}{1 - PMC}$$

Exemple : si PMC = 0,75 alors : Un investissement initial de 20 milliards de Francs CFA pour la construction d'une voirie urbaine entraîne une hausse finale du revenu de 80 milliards de Francs CFA. Cependant, l'effet est faible si les importations sont élevées.

Le multiplicateur a justifié l'intervention de l'État dans l'économie, notamment en période de crise. Si cette intervention est orientée vers le financement des infrastructures urbaines, cela va ainsi accélérer l'expansion des activités économiques. En effet, le financement des infrastructures urbaines engendre une chaine d'activités successives dans l'économie locale via : (i) la fourniture des matériaux de construction, (ii) la fourniture des agrégats, (ii) la sous-traitance de certaines activités auprès des PME locales, (iv) les activités de prestations de services (hébergement, restauration, transport…). La répétition du processus à la quatrième étape de la théorie, permet ainsi d'accroitre la fréquence de réalisation des activités successives. Ce qui concourent ainsi au développement économique.

CHAPITRE 2 : CADRE D'EVALUATION DES PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT : UNE REVUE DE LA LITTERATURE EMPIRIQUE

L'évaluation des programmes/projets de développement occupe aujourd'hui une place centrale dans la conception, la mise en œuvre et la gouvernance des politiques publiques. Nous allons ainsi présenter les résultats des études précédentes relatives à la Pertinence, la cohérence, l'efficacité, l'efficience, l'impact/effet et la durabilité des projets d'infrastructures urbaines au Cameroun. Nous allons terminer par les externalités négatives qu'engendreraient la réalisation des infrastructures urbaines.

1. Pertinence

Les projets d'infrastructures urbaines s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de la SND30 et de la Vision 2035. C'est dans ce cadre que l'un des programme phare du MINHDU est le programme 392 intitulé *« Développement des infrastructures de transport urbain et de mobilité durable »*.

Les projets d'infrastructures urbaines répondent ainsi à une problématique de l'insuffisance et de la dégradation des infrastructures urbaines, combinées à une urbanisation rapide qui accentue la congestion routière et dégrade la qualité de vie des populations. Ces contraintes entravent la compétitivité économique, limitent l'accès aux opportunités et affecte la productivité des grandes métropoles.

Les populations expriment régulièrement leur insatisfaction face aux embouteillages persistants, à la dégradation de nombreuses voiries et au manque de solutions de transport de masse. Cette situation est par ailleurs aggravée par les effets des changements climatiques, qui accentuent la vulnérabilité des infrastructures urbaines et entraînent des perturbations supplémentaires dans les systèmes de transport. Cela conforte la pertinence de la réalisation des projets d'infrastructures urbaines notamment les infrastructures résilientes aux changements climatiques.

C'est ainsi que l'évaluation de la mise en œuvre de la troisième phase du Programme National de Développement Participatif (PNDP) qui disposait également d'un volet infrastructure, étaient en cohérence avec la politique de développement contenue dans le Document de Stratégie de la Croissance et de l'Emploi (DSCE) muté en SND30 (Kamdem, 2022). Cette

pertinence a été renforcée par les résultats des données collectées auprès des ménages bénéficiaires qui montrent de manière générale que 85% des ménages enquêtés trouvent que les réalisations du PNDP ont une forte pertinence avec leurs besoins. En plus, de par son mode opératoire, le PNDP promeut l'implication des populations à la base et les interventions du PNDP III s'accordent avec les besoins des populations des communes cibles (Kamdem, 2022).

Aussi, l'évaluation du Projet de Développement des secteurs Urbain et d'Approvisionnement en Eau (PDUE) mise en œuvre de 2007 à 2015 a permis de relever que le PDUE volet urbain était en adéquation avec les politiques de développement de son ère notamment le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) muté en DSCE et la vision 2035 (Essono, 2015). Elle était également alignée avec les Objectifs du Millénaire pour le Développement notamment la cible 7 D qui visait l'amélioration sensible d'ici 2020 de l'habitat (Essono, 2015).

2. Cohérence

Pour qu'un projet d'infrastructure urbaine ait un réel impact économique et social, il ne suffit pas d'investir, il faut qu'il soit intégré dans une stratégie cohérente avec les autres stratégies sectorielles. Sans cette cohérence, les infrastructures risquent d'être dispersées, inefficaces, inégalement répartis. Ce qui pourrait renforcer les inégalités urbaines plutôt que de les réduire.

L'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III a permis de relever que sa cohérence résidait dans l'organisation régulière des rencontres de concertation avec tous les acteurs intervenant dans le domaine de la décentralisation et du développement local tant au niveau national qu'au niveau régional. C'est ainsi qu'il a été établi une cohérence du PNDP III avec les interventions des autres acteurs de développement au niveau local (Kamdem 2022). Aussi, il a été établi une cohérence entre le PNDP III et l'évolution de son environnement de mise en œuvre (Kamdem, 2022). En effet, le PNDP III s'est adapté face aux principaux chocs survenus durant sa mise en œuvre. Il s'agit essentiellement des crises sécuritaires dans les régions du Nord-Ouest, Sud-Ouest, Extrême-Nord et de la pandémie de la covid 19.

Cependant, pour assurer une meilleure cohérence des projets de développement, le Gouvernement devrait assurer en amont une cohérence entre les stratégies sectorielles. A titre d'illustration, la stratégie de développement des infrastructures devrait être en cohérence avec la stratégie du secteur de l'énergie, de la stratégie sectorielle de l'eau et de l'assainissement.

Cette cohérence des stratégies devrait être déclinée en cohérence des plans d'action issus de ses stratégies. Cela permet de s'assurer que l'infrastructure réalisée issue du plan d'action de la stratégie du développement urbain permet également d'adresser les problématiques des autres secteurs. A titre d'illustration, la construction d'une voirie au-delà de désenclaver les quartiers précaires, pourrait permettre aussi de faciliter l'accès à l'éducation, aux hôpitaux etc.

3. Efficacité

Les projets d'infrastructures urbaines au Cameroun bénéficient d'une multitude de financements (Banque mondiale, BAD, UE, partenaires bilatéraux, BID…) ainsi que du Budget de l'Etat. Malgré cela, l'efficacité reste limitée avec les délais de réalisation assez longs.

L'évaluation de la mise en œuvre du PDUE relève que pratiquement toutes les activités de la composante 2 : travaux d'infrastructures dans les quartiers d'habitat précaire, ont été réalisées. Ces travaux d'infrastructures ont permis de faciliter l'accès des populations aux services de base dans certains quartiers de Bamenda, Douala, Maroua, Mbalmayo et Yaoundé. Il s'agissait essentiellement des voiries et drainage ainsi que de la construction/réparation d'installations sociales (salles de classe et centre de santé). Le taux de réalisation des indicateurs du volet urbain a été largement dépassés. Les deux principaux indicateurs étaient : (i) kilomètres de routes aménagées/réhabilitées qui avait pour valeur cible 41 km et la valeur réalisée a été de 63,24 km, soit un taux de réalisation de 154,24%, (ii) linéaire (en km) construit/réhabilité de travaux de drainage, la cible était de 49 km et la valeur réalisée de 108,45 km, soit un taux de réalisation de 221,33%. (Essono, 2015).

Toutefois, il convient de relevé que le PDUE a bénéficié d'une extension de 3 ans.

Aussi, l'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III, montre qu'en terme d'efficacité, les cibles des indicateurs de la composante 1 : appui au développement local qui portait essentiellement sur les microprojets réalisés au sein des communes ont été atteints et dépassés à l'exception de l'indicateur relatif au nombre de points d'eau construits/réhabilités. Ce qui traduit une efficacité global satisfaisante du volet infrastructure du PNDP III. Cependant, il a été relevé que les délais de réalisation dans l'ensemble étaient au-delà des délais prévus (Kamdem, 2022). En plus, la date de clôture du PNDP III a été reportée de novembre 2019 au 30 juin 2022 soit 2ans 5 mois.

De façon globale, le tableau suivant présente les principaux projets d'infrastructures urbaines réalisés récemment au Cameroun avec leur délai de réalisation

Tableau 3 : Principaux projets d'infrastructures urbaines

Projets	Période	Montant en milliards de F.CFA	Résultats obtenus
Autoroute Youndé-Nsimalen	2014-2023	92,9	10,8 km d'autoroute construite à Yaoundé
PLANUT	2015-2021	96,27	36,18 km de voiries réhabilitées à Douala 33,12 km de voiries réhabilitées à Yaoundé
CAN 2022	2018-2022	278	14 km de voirie construite et 24 ha de parking aménagé à Douala ; 35,86 km de voirie construite et 6ha ha de parking aménagé à Yaoundé ; 37,86 km de voirie construite et 1,3 ha de parking aménagé à Bafoussam 29,17 km de voirie construite à Garoua ; 26,48 km de voirie construite et 0,48ha ha de parking aménagé à Bandjoun ;9,50 km de voiries construite et 4ha de parking aménagé à Dschang, Bangou et Mbouda ; 7,20 km de voiries construites à Limbé ; 27,48 km de voiries réhabilitées et 1,2 ha de parkings aménagés à Buéa
C2D CR	2019-2025	111,393	Outre les équipements marchands, les espaces aménagés et les autres services urbains réalisés le projet a permis de réaliser : 19 km de voirie construites à Bafoussam ; 18 km de voiries à Bertoua ; 19 km de voiries à Garoua ; 12 km de voiries à Bamenda ; 14 km de voiries à Maroua.

Source : PPA 392 MINHDU 2025

Nous constatons que les projets sont réalisés avec des délai assez long ce qui compromet l'efficacité des projets d'infrastructures urbaines. A titre d'illustration, la construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen (10,8 km) a été réalisée en 9 ans.

En effet, la mise en œuvre des projets d'infrastructures sont entravés par des contraintes suivantes : planification insuffisante, indemnisation des personnes affectées par les travaux, déplacement des réseaux des concessionnaires, faibles capacités techniques et financières des entreprises locales et prise en compte insuffisante du risque climatique.

Les contraintes d'indemnisation des personnes affectées résultent notamment de la méthodologie d'évaluation des biens régulièrement contestée par les bénéficiaires et les longs délais d'obtention des décrets d'indemnisation. A cela, s'ajoute également la difficulté à mobiliser les ressources pour la prise en charge des indemnisations.

Aussi, le déplacement des réseaux des concessionnaires (CAMWATER, ENEO, CAMTEL) est une véritable entrave à la mise en œuvre des projets en milieu urbain au Cameroun. L'absence d'une instance de coordination pouvant mobiliser dans les délais ces concessionnaires pour superviser le déplacement de leurs réseaux lors des travaux est un handicap pour l'efficacité des projets d'infrastructures.

En sus, les délais assez longs de paiement des décomptes au profit des prestataires intervenant dans la mise en œuvre des projets de façon général, constituent également un obstacle à l'efficacité des projets. En effet, les délais de paiement des décomptes prévus dans les contrats des travaux sont très difficilement respectés au Cameroun. La situation est davantage plus critique pour les projets financés par le Budget d'Investissement Public. Ces retards de paiement ne permettent pas aux entreprises de disposer les ressources pour réaliser les travaux dans les délais impartis.

Par ailleurs, la faible capacité technique et financière des entreprises notamment les entreprises nationales et plus spécifiquement les PME, est une véritable contrainte compte tenu des ressources à mobiliser pour préfinancer les travaux avant de soumettre les décomptes pour paiement.

.

4. Efficience

La réussite d'un projet ne dépend pas uniquement de leur réalisation, mais surtout de leur efficience, c'est-à-dire leur capacité à produire des résultats optimaux en mobilisant judicieusement les ressources disponibles.

L'évaluation de la mise en œuvre de la 3ème phase du PNDP révèle l'existence de deux principaux indicateurs pour évaluer l'efficience. Il s'agit du score d'efficience interne et du score d'efficience externe (Kamdem, 2022). Le score d'efficience interne est le rapport entre les coûts réalisés dans le cadre du projet et les coûts prévus ou planifiés. Pour ce qui est du score d'efficience externe, c'est le rapport entre les coûts réalisés et les coûts de référence. Dans le cadre du rapport d'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III, les coûts de références ont été celles pratiqués dans le cadre du Budget d'Investissement Public (BIP) (Kamdem, 2022). L'efficience est meilleure lorsque le score est inférieur à un (plus il est inférieur 1, davantage l'efficience s'apprécie). Les résultats d'évaluation de l'efficience du PNDP III affiche un score d'efficience interne moyen de 0,93 (Kamdem, 2022). Pour ce qui est du score d'efficience externe, elle a été évaluée par secteur activité à savoir : (i) éducation, (ii) santé et (iii) eau et assainissement. Les résultats permettent d'obtenir des scores variant de 0,66 à 1,04.

Il convient de préciser que dans le cadre du PNDP, il s'agissait essentiellement des micro-projets de faible envergure avec des caractéristiques similaires forage, salle de classe…Cependant, il est en général difficile de calculer les scores d'efficience externes pour les projets d'infrastructures urbaines. Cela se justifie par le fait que les caractéristiques d'une voirie diffèrent d'une localité à l'autre. Ce qui rends difficile la comparaison des prix. Il est ainsi difficile de comparer les prix des produits qui ne sont pas identiques. Par conséquent, il est difficile d'avoir les coûts de référence. Toutefois, les scores d'efficience internes peuvent être calculés.

En général, les scores d'efficience interne sont inférieurs à 1, du fait du principe du moins disant qui régit le processus de passation des marchés. En effet, étant donné que la réalisation des infrastructures publics fait l'objet d'une commande publique, il faut se référer au code des marchés publics pour le choix de l'entreprise adjudicataire du marché de réalisation de l'infrastructure. Le Principe des marchés publics étant la concurrence, le marché est généralement attribué à l'entreprise présentant l'offre la moins distante sur le plan financier. Toutefois, ce principe présente des limites étant donné que certaines entreprises proposent des

offres financières très basse mais ne dispose pas de capacité technique et financière pour la réalisation de l'infrastructure. Ce qui engendre des longs délais de réalisation.

5. Impact des projets d'infrastructures urbaines

Les impacts des projets d'infrastructures issus de la revue de la littérature sont essentiellement : (i) la création d'emploi ; (ii) amélioration de la croissance économique ; (iii) gain d'accessibilité.

1. Création d'emploi

En général, l'exploitation et l'analyse des contrats des travaux de construction des infrastructures révèle que la construction des infrastructures urbaines génère de nombreux emplois. Ces emplois se distinguent en emplois directs, emplois indirects, et emplois induits à long terme dû à l'expansion de l'activité économique.

1.1 Création d'emplois directs

Ce sont les emplois générés immédiatement par la construction, la réhabilitation ou la maintenance des infrastructures urbaines (routes, ponts, réseaux d'eau, transports publics, logements, etc.). Exemple : Ingénieurs, ouvriers, architectes, techniciens, conducteur d'engins, urbaniste etc recrutés tant par les entreprises de travaux que par les missions de contrôle. Ces emplois sont souvent temporaires, mais peuvent être nombreux et diversifiés pendant la durée du projet.

C'est ainsi que l'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III révèle que la réalisation des micro-projets au sein des communes a généré 28 378 emplois temporels et permanent (Kamdem, 2022). De même, il en découle de l'évaluation finale du PDUE que les travaux dudit projet ont généré un total d'environ 318 574 hommes-jours d'emplois (Essono, 2015)

1.2 Emplois indirects

Les projets d'infrastructures stimulent d'autres secteurs économiques liés à la chaîne de valeur du chantier, ce qui crée des emplois indirects dans les autres secteurs. Il s'agit notamment de :

- ✓ Fournisseur de matériaux : ciment, acier, verre, bitume, etc ;
- ✓ Transport et logistique : acheminement des matériaux et équipements ;
- ✓ Sous-traitance : entreprises locales de services, sécurité, nettoyage, restauration.

1.3 Emplois induits à long terme

Une fois les infrastructures terminées, elles stimulent la productivité et l'attractivité économique de la ville, générant de nouveaux emplois durables. Elles facilitent la mobilité et l'accès à l'emploi pour les habitants et attirent de nouvelles entreprises ainsi que des structures commerciales. Cela génère des emplois induits, car ils naissent grâce aux effets structurants de l'investissement réalisé. L'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III révèle que le financement des infrastructures dans le secteur d'électrification, a engendré de nouveaux types d'activités qui bénéficient aux ménages (Kamdem, 2022). Cela a ainsi engendré la création d'emplois avec de nouvelles activités.

Aussi, le rapport d'achèvement du PDUE révèle que le PDUE a permis de dynamiser l'économie populaire dans les quartiers, soit à l'initiative des populations qui essaient de saisir les nouvelles opportunités crées par une grande mobilité, soit grâce aux équipements marchands réalisés (Essono, 2015). Cette expansion de l'activité économique a permis de créer de nouveaux emplois.

2. Revue empirique de l'impact des infrastructures urbaines sur la croissance économique

L'analyse de l'impact macroéconomique des effets des infrastructures publiques aussi bien sur la croissance économique que sur la productivité des entreprises privées a fait l'objet de plusieurs travaux empiriques.

Aschauer (1989) a été l'un des pionniers dans le domaine. Il a pu montrer empiriquement que les infrastructures publiques ont un effet positif sur la productivité totale des facteurs du secteur privé aux Etats-Unis. Il estime à partir d'une fonction Cobb-Douglas, une élasticité de la production au stock de capital public de 0.39%. C'est-à-dire une augmentation de 1% du stock de capital public entraîne une augmentation de 0.39% de la production. Ce qui conduit l'auteur à conclure que la baisse de la croissance de la productivité des Etats-Unis au cours de la période 1971-1985 était en grande partie causée par la baisse dans les investissements publics dans les infrastructures.

Aussi, une augmentation du stock des infrastructures de 10% entraine une augmentation à long terme de la croissance économique de 2,47%. A court terme, l'impact du stock des infrastructures publiques est positif, mais non significatif (INS-Niger, 2020).

Par ailleurs, pour toutes les branches d'activité du Niger, l'augmentation des infrastructures publiques permet une réduction des coûts des entreprises. Selon la CNUCED et la CEA, il conviendrait d'investir au moins 100 milliards de dollars par an pour résorber le déficit en infrastructures des pays en développement. Les analystes du secteur estiment que l'Afrique perd 1% par an de croissance économique du fait du manque d'infrastructures publiques adéquates (INS-Niger, 2020). Toutefois, les projets d'infrastructures, sont en général très couteux et nécessitent beaucoup d'investissement. Les ressources que les Etats y consacrent grèvent les budgets des pays en développement à l'instar du Niger.

3. Gain d'accessibilité

En transport urbain, le terme « accessibilité » désigne la facilité avec laquelle les personnes peuvent accéder aux différents endroits de la ville, compte tenu de l'efficacité du réseau de transport, de la répartition spatiale de la population et des opportunités disponibles. Elle illustre les avantages que procurent les transports publics, en reliant les personnes aux destinations, compte tenu des temps de trajet sur le réseau.

L'étude sur les gains d'accessibilité réalisée dans le cadre de la préparation du Projet de Mobilité Urbaine de Douala (PMUD) a permis d'estimer l'impact des infrastructures urbaines en termes de gains d'accessibilité. Il est prévu dans le cadre de ce projet, la mise en place d'un système de transport innovant dénommer Bus Rapid Transit (BRT). Ledit projet est financé par la Banque mondiale. Il est prévu dans le cadre dudit projet, la construction d'une voie de 27 km dédié uniquement au système de transport de masse BRT.

Il en découle des résultats de l'étude, qu'en moyenne un résident aura accès à deux fois plus de possibilités d'emploi grâce au projet. Au terme de la mise en œuvre du projet, la part des emplois accessibles par le résident moyen de Douala, en 60 minutes de transports publics aux heures de pointe devrait être de 13,7% dans le scénario sans projet. Elle doublerait dans le scénario avec projet, pour atteindre 28,7 %.

Les principaux résultats de l'étude sont les suivants :

- 58 % des habitants de Douala auront accès à un établissement de santé publique supplémentaire (centres de santé et hôpitaux publics) ;
- La part des habitants qui ont accès à un hôpital public en 45 minutes devrait augmenter de 43 % à 58 % de la population. ;

- 8 % des étudiants qui n'ont pas accès à une université dans le scénario sans projet auront accès à une université publique dans le scénario avec projet ;
- 33% de la population aura accès au centre-ville en moins de 60 minutes aux heures de pointe, contre environ 14% dans le scénario sans projet.

Ces résultats nous révèlent l'ampleur de l'impact des infrastructures urbaines notamment les infrastructures de transport de masse sur l'amélioration des conditions de vie des populations.

De même, suite à la construction de la 1ère phase de l'autoroute Yaoundé-Douala, le temps de parcours entre la poste centrale de Yaoundé et l'aéroport de Yaoundé-Nsimalen aux heures de pointe, est passé de **1 heure 10** à **32 minutes** d'après une étude réalisée par le MINHDU (PPA-MINHDU, 2025)

Aussi, le rapport d'achèvement du PDUE révèle que les nouvelles voies de désenclavement permettent aux transports en commun et principalement aux taxis de rentrer dans les quartiers concernés, ce qui contribue à réduire les dépenses directes et le temps de déplacement des habitants (Essono, 2015).

En conséquence, les infrastructures urbaines notamment des voiries urbaines, et des voies dédiées aux transports de masse, sont des catalyseurs de la mobilité, favorisant ainsi l'accès aux opportunités économiques.

6. Durabilité

La réalisation d'un projet ne garantit pas sa réussite : encore faut-il que cette infrastructure soit durable, c'est-à-dire capable de répondre aux besoins des populations actuelles et futures sans générer des externalités négatives pour la postérité.

Dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III, il en découle de l'exploitation du rapport de sa mise en œuvre que s'agissant de l'appropriation par les communes des mécanismes de pérennisation des infrastructures, tous les microprojets du PNDP III disposent d'un comité de gestion pour assurer la pérennisation des ouvrages. C'est d'ailleurs ce qui justifie le fait que le nombre de projets non fonctionnels financés par le PNDP est faible (12%). Pour ces projets, la non-fonctionnalité est dû aux pannes constatées pendant la collecte des données (Kamdem, 2022).

Cependant, pour ce qui est des infrastructures urbaines, tel qu'une voirie urbaine, il n'est pas évident de mettre en place un comité de gestion pour assurer sa maintenance et l'entretien. C'est ainsi que dans le rapport d'achèvement du PDUE, il a été relevé qu'une attention particulière n'avait pas été accordé à ce volet entretien et maintenance, à l'exception de la Commune d'Arrondissement de Douala 2ème qui à travers les Journées Citoyennes de Propriété (JCP) et des programmes de stages de vacances, assure l'entretien courant des drains. Il est ainsi mentionné dans ce rapport que la durabilité des équipements/infrastructures est menacée par les insuffisances d'entretien au niveau municipal (Essono, 2015).

De ce fait, il y'a lieu de s'interroger sur les conditions permettant d'assurer la durabilité des infrastructures urbaines au Cameroun. La durabilité exige une vision globale tenant compte des dimensions environnementales, sociales et économiques. La durabilité économique exige que les projets soient viables financièrement et que leur entretien soit assuré. Toutefois, les budgets des CTD sont souvent insuffisants pour garantir une maintenance régulière. C'est dans ce cadre que nous observons régulièrement, les voiries, des drains, des lampadaires ou des ouvrages d'assainissement qui se détériorent quelques années seulement après leur mise en service.

Les villes camerounaises connaissent une croissance démographique forte, parfois deux fois plus rapide que leurs capacités d'accueil. Cette croissance crée une forte pression sur les infrastructures existantes, qui deviennent rapidement insuffisantes ou obsolètes. À cela s'ajoute les défis environnementaux :

- Pollution de l'air et des eaux ;
- Erosion côtière (Douala, Limbe, Kribi) ;
- Inondations récurrentes ;
- Déforestation en zone périurbaine ;
- Impacts du changement climatique.

Ces pressions réduisent la résilience et la durabilité des infrastructures, surtout lorsqu'elles n'ont pas été conçues pour résister à ces risques.

La durabilité implique une gouvernance transparente, participative et inclusive avec une forte implication des populations locales. Une approche intégrée permettrait de concevoir des projets plus cohérents, mieux adaptés aux besoins et plus résilients face aux aléas. Pour être durables, les infrastructures doivent faire l'objet d'une maintenance continue. Cela implique :

- Allocation budgétaire dédiés à l'entretien ;
- la formation d'équipes techniques locales ;
- la promotion de matériaux adaptés au climat tropical ;
- la mise en place de partenariats public-privé (PPP) pour garantir un financement stable.

7. Les externalités négatives

Malgré l'impact positif des projets d'infrastructures urbaines, leur mise en œuvre génère de nombreuses externalités négatives. Sur le plan environnemental, ils provoquent pollution de l'air et du bruit, destruction d'espaces naturels, imperméabilisation des sols et risques de pollution de l'eau. Sur le plan social, la construction des infrastructures entraîne des nuisances pour les habitants (circulation perturbée, baisse de qualité de vie), un risque de gentrification et parfois une diminution de la sécurité autour des chantiers. Ce qui engendre régulièrement les accidents voir mortels durant et après la construction des infrastructures notamment les voiries urbaines. La récurrence des accidents après la construction d'une voirie résulte en général de l'incivisme et de l'absence des ralentisseurs sur les tronçons indiqués.

Les effets économiques générés durant la construction des infrastructures urbaines au Cameroun comprennent les embouteillages ce qui constitue un frein à l'accessibilité des opportunités économiques pour les populations riveraines, et une baisse d'activité pour les commerces locaux durant la phase des travaux.

En vue d'atténuer ces externalités négatives, les dispositions devraient être prises pour accélérer la réalisation des travaux afin d'assurer leur mise en œuvre dans les délais requis et veiller également à la mise en œuvre optimale du Plan de Gestion Environnemental et Social issue de l'Etude d'Impact Environnemental et Social.

CHAPITRE 3 : PRESENTATION DU PROJET ET METHODOLOGIE

Le Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes (PDVIR) a été financé par la Banque mondiale avec une convention de financement signée le 28 février 2019. Ledit projet a été clôturé le 30 juin 2025. Nous allons au préalable présenté le PDVIR de façon général et par la suite présenté spécifiquement la composante 2 consacrée aux infrastructures urbaines. Ce chapitre s'achèvera par la méthodologie qui va permettre d'évaluer la performance de ce projet sur le volet infrastructures urbaines.

1. Présentation du PDVIR

Nous allons faire une brève présentation du PDVIR selon les articulations suivantes : (i) objectifs du PDVIR, (ii) cadre institutionnel du PDVIR et (iii) composantes du projet.

1.1 Objectifs du PDVIR

L'objectif principal du PDVIR est d'améliorer la gestion urbaine et l'accès aux infrastructures dans des zones urbaines sélectionnées, en particulier dans les quartiers sous-équipés, et de renforcer la résilience des villes face aux aléas naturels et autres crises. Spécifiquement, le projet vise à :

- ✓ Promouvoir l'inclusion spatiale, en améliorant l'accès aux infrastructures et services pour les populations des quartiers précaires ;
- ✓ Stimuler l'inclusion économique, notamment des jeunes, via le développement d'opportunités locales ;
- ✓ Favoriser l'inclusion sociale, en renforçant la participation citoyenne et la redevabilité ;
- ✓ Intégrer les dimensions environnementales et climatiques dans la planification urbaine.

1.2 Cadre institutionnel du PDVIR

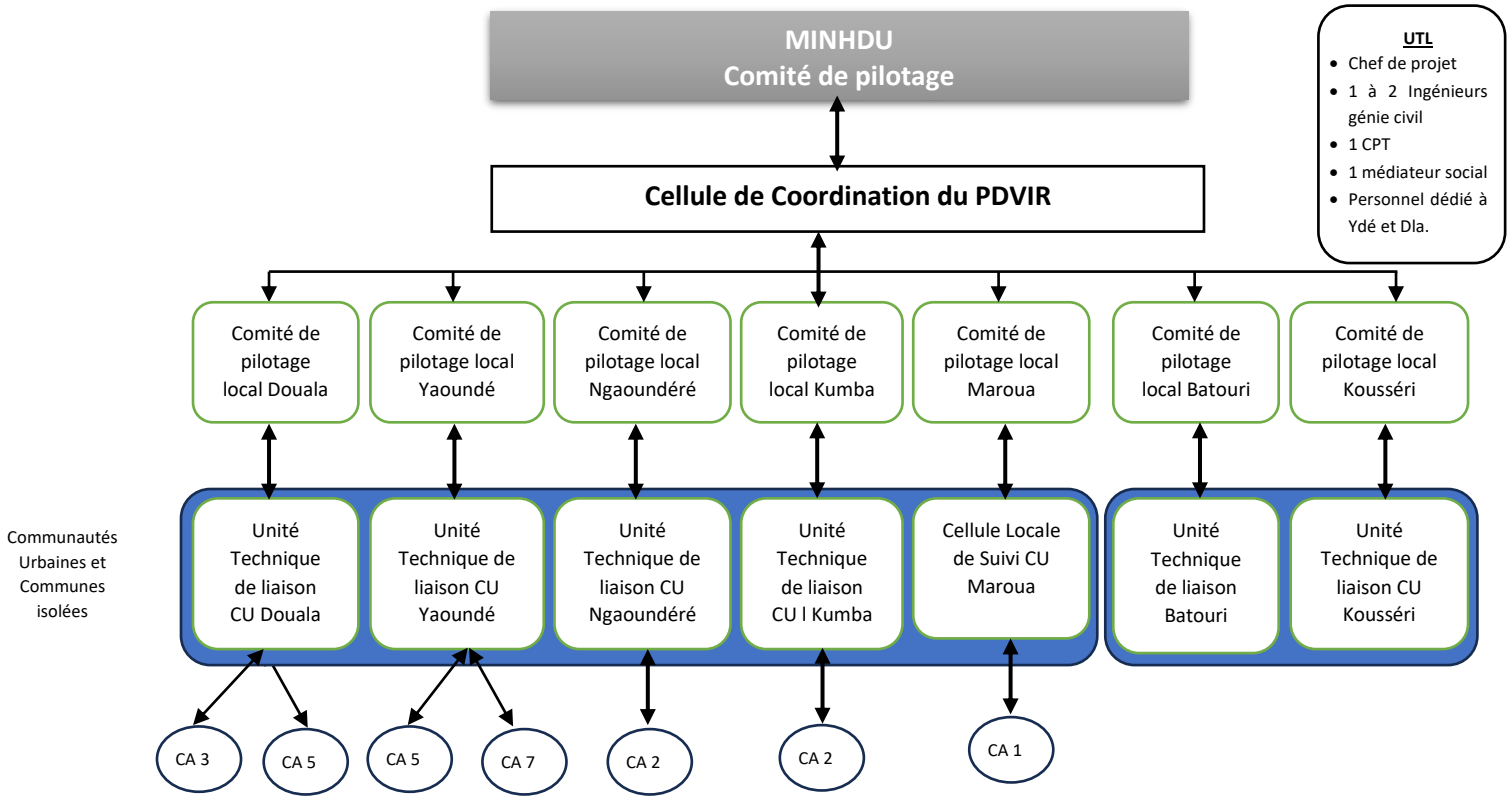
Le dispositif institutionnel du PDVIR s'est aligné au processus décentralisation en cours au Cameroun, avec le ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) comme maître d'ouvrage du projet. Le dispositif s'appuyait sur plusieurs niveaux de gouvernance, avec des responsabilités différenciées mais complémentaires.

La Cellule de Coordination du Projet (CCP), rattachée au MINHDU, assurait la coordination stratégique et opérationnelle, la gestion fiduciaire, le suivi-évaluation, la planification globale

et le reporting technique et financier. Les Unités Techniques de Liaison (UTL), établies au sein des Communautés Urbaines et communes bénéficiaires, assuraient la coordination de proximité et le suivi de l'exécution. Les Communautés Urbaines et communes bénéficiaires, considérées comme maîtres d'ouvrage délégués, étaient responsables de la mise à disposition du foncier, de l'entretien des infrastructures, et de la coordination locale

La figure suivante synthétise le dispositif institutionnel de mise en œuvre du PDVIR

Figure 1 : Dispositif institutionnel du PDVIR



Source : PDVIR, 2019

1.3 Composantes du projet

Le projet s'articule autour de quatre composantes majeures :

Composante 1 : le renforcement des capacités pour une gestion urbaine inclusive, elle dispose de deux sous-composantes : 1.1 Soutien aux CTDs pour une gestion urbaine inclusive et résiliente (4,095 milliards de Francs CFA), 1.2 Appui aux entités nationales pour améliorer les outils de planification urbaine et la gestion foncière pour des villes plus inclusives et résilientes (1,755 milliards de Francs CFA).

Composante 2 : Amélioration de la connectivité et du cadre de vie dans les villes bénéficiaires, cette composante est subdivisée en quatre sous-composantes : .2.1: Amélioration de la connectivité intra-ville et intégration des quartiers sous-équipés (40,0725 milliards de Francs CFA), 2.2: Amélioration du milieu de vie dans les quartiers sélectionnés (14,976 milliards de Francs CFA), 2.3: Soutien aux initiatives locales axées sur l'inclusion économique des jeunes (1,755 milliards de Francs CFA), 2.4 Amélioration de l'environnement urbain et renforcement de la résilience aux inondations (23,049 milliards de Francs CFA).

Composante 3 : Gestion, coordination et suivi-évaluation.

Cette composante a permis de financer le cout de gestions du projet. Le Budget alloué à cette composante était de 2,102 milliards de Francs CFA représentant 2,25% du financement alloué par la Banque mondiale.

2. Présentation des infrastructures urbaines du PDVIR

La construction des infrastructures s'inscrit dans le cadre la mise en œuvre de la composante 2 du PDVIR intitulé « amélioration de la connectivité et du cadre de vie dans les villes bénéficiaires ». Il s'agit plus particulièrement des sous composantes 2.1: Amélioration de la connectivité intra-ville et intégration des quartiers sous-équipés (40,0725 milliards de Francs CFA) ; 2.2: Amélioration du milieu de vie dans les quartiers sélectionnés (14,976 milliards de Francs CFA) et 2.4: Amélioration de l'environnement urbain et renforcement de la résilience aux inondations (23,049 milliards de Francs CFA). Ces trois sous-composantes constitue le volet infrastructures urbaines du PDVIR. Le coût total de ce volet est de 78,0975 milliards de Francs CFA soit environ 84 % du financement mise à notre disposition par la Banque mondiale.

2.1 Sous-composante 2.1: Amélioration de la connectivité intra-ville et intégration des quartiers sous-équipés

Cette sous composante a permis de financer la construction des voiries structurantes dans les villes de Yaoundé, Douala, Batouri, Ngaoundéré, Maroua et Kumba. C'est ainsi qu'on peut citer la construction de la voirie structurante de Nkolmesseng dans l'arrondissement de Yaoundé 5 et Oyomabang dans l'arrondissement de Yaoundé 7. On peut également citer la construction des voiries structurantes dans les arrondissements de Douala 5 et Douala 3.

Il s'agit en général des chaussées de grandes largeurs avec un Terre-Plein Central, trottoirs, y compris caniveaux et espace pour réseaux, pour une emprise totale variant de 15 à 22 m en section courante. La figure suivante présente une voirie structurante dans la ville de Douala.

Figure 2 : Voirie structurante entrée bille zone industrielle



Source : PDVIR

Cette figure permet de faire une comparaison entre l'état de la voirie avant l'intervention du PDVIR et l'état de la voirie après l'intervention du PDVIR, ce qui met en exègue l'amélioration des conditions de vie des populations.

2.2 : Sous-composante 2.2 Amélioration du milieu de vie dans les quartiers sélectionnés

Cette sous-composante a permis de financer la construction/réhabilitation des travaux de construction des voiries de proximité reliés aux voiries structurantes en vue de désenclaver les quartiers précaires sélectionnés. Elle a également permis de financer les équipements de proximités dans les quartiers sélectionnés. En ce qui concerne les équipements on peut citer la construction des centres de santés, les salles multisports, les forages, les équipements marchands. La figure suivante permet d'illustrer quelques réalisations du PDVIR.

Figure 3 : Images de quelques réalisations de la sous-composante 2.2 du PDVIR



Source : PDVIR, 2025

Cette figure permet de visualiser un cliché des investissements du PDVIR de cette sous-composante. Nous pouvons constater visuellement une amélioration du cadre de vie des populations.

Dans l'ensemble, la répartition géographique de plusieurs de ces interventions est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Répartition des équipements de proximités réalisés dans le cadre du PDVIR selon la ville

Infrastructure	Batouri	Douala	Kousseri	Kumba	Maroua	Ngaoundéré	Yaoundé	Total
Aire de jeu	1					1		2
Arbre d'ombrage	3							3
Espace vert			2			2		4
Pont	6	0		1		4	2	13
Passerelle		10						10
Buse de franchissement				1				1
Dalot	2	8		4		15	9	31
Carrefour	1							1
Centre multifonctionnel	1		1					1
Espace de loisirs	1		1			1		3
Complexe sportif							1	1
Etablissement scolaire	2	0	4		2	2		11
Forage	6					2		8
Hôpital		1	1		1			3
Magasins						1		1
Hangar						3		3
Mur de soutènement							8	8
Panneau de signalisation	39	115		76	1	45		161
Réceptacle bac à ordures	3	15				7	2	9
Toilettes publiques						2		2
Autre	1				1	1		3
	66	**149**	**9**	**82**	**5**	**86**	**22**	**419**

Source : PDVIR, 2025

Nous enregistrons ainsi 419 équipements de proximités réalisés/réhabilités dans le cadre du PDVIR. En plus, de ces équipements de proximité, plusieurs points lumineux ont été réalisés dans les différentes villes du Projet.

2.3 Sous-composante 2.4 Amélioration de l'environnement urbain et renforcement de la résilience aux inondations

Les activités réalisées dans le cadre de cette sous-composante sont :

- Construction et/ou réhabilitation des systèmes de drainage des eaux pluviales à Douala et Maroua ;
- Soutien à la construction d'installations d'assainissement des eaux usées à Douala par la construction d'une station de traitement de boues de vidange dans le quartier de Ngombé ;
- Exécution d'activités destinées à préserver la capacité de drainage naturelle et contribuer à l'adaptation au changement climatique dans les villes bénéficiaires grâce, entre autres, à la plantation d'arbres autour des bassins de drainage naturels et des zones humides.
- Des investissements pilotes pour améliorer la mobilité des piétons à Yaoundé, y compris, entre autres, (a) la construction et/ou réhabilitation des chemins piétonniers et aménagements divers.

La figure suivante présente le drain structurant réalisé dans la ville de Douala.

Figure 4 : Drains structurants de Douala



Source : PDVIR, 2025

Cela permet de visualiser l'amélioration de cadre de vie des populations environnantes après la construction du drain.

3. Méthodologie

La démarche méthodologique utilisée dans le cadre de cette étude est une approche participative fondée sur une méthode de recherche mixte (collecte de données sur le terrain et revue des sources secondaires suivi de l'analyse des données y compris des entretiens).

La démarche méthodologique est structurée en trois grandes étapes subdivisée en plusieurs activités :

- ☞ Etape 1 : revue documentaire et entretien ;
- ☞ Etape 2 : Enquête statistique pour la collecte des données ;
- ☞ Etape 3 : Exploitation des données analyse et synthèse.

Il convient de préciser que pour ce qui est de l'enquête statistique, nous avons travaillé en synergie avec un consultant recruté pour réaliser l'enquête de satisfaction du PDVIR. La démarche a consisté essentiellement à produire consensuellement : (i) les outils de collecte, (ii) définition de l'échantillon et (iii) la collecte des données sur le terrain auprès des bénéficiaires et principaux acteurs de mise en œuvre du PDVIR. Pour ce qui est de l'analyse des données collectées, elle s'est faite uniquement par nos soins.

3.1 Revue documentaire et entretien

Les données secondaires ont été capitalisées. Pour cela, nous avons utilisé les rapports d'activités du projet, la convention de financement du PDVIR, les rapports des études réalisées dans le cadre du PDVIR, les documents de planification notamment la vision 2035, la SND 30, les stratégies sectorielles et plusieurs autres documents et articles en liaison avec notre thème.

La revue documentaire a été complété par des entretiens avec les principaux acteurs de mise en œuvre du PDVIR. Il s'agit notamment : le personnel de la Cellule de Coordination du PDVIR, les entreprises de travaux et les responsables des CTD bénéficiaires du PDVIR.

3.2 Enquête statistique

L'enquête statistique s'est déroulée essentiellement en trois étapes : (i) échantillonnage, (ii) élaboration des outils de collecte et (iii) collecte des données.

3.2.1 L'échantillonnage

L'enquête statistique a débuté par une méthodologie d'échantillonnage. L'enquête a couvert les 7 villes d'intervention du PDVIR : Ngaoundéré (Commune d'Arrondissement de Ngaoundéré 2), Maroua (Commune d'Arrondissement de Maroua 1), Kousséri, Kumba (Commune d'Arrondissement de Kumba 2), Batouri, Yaoundé (Communes d'Arrondissement de Yaoundé 5 et 7) et Douala (Communes d'Arrondissement de Douala 3 et 5).

Trois principaux types d'unités d'observation ont été ciblés par les opérations de collecte. Il s'agit, de : (i) Usagers directs y compris résidents/riverains, (ii) Autorités locales (responsables

des CTD, Chef de village, responsable d'administration), (iii) les concessionnaires de services publics et les entreprises de travaux.

La stratégie d'échantillonnage mise en œuvre dépendait du type d'unité.

a. Usagers directs et résidents (riverains)

La méthodologie de sondage retenue pour cette enquête est empirique et le choix a été porté sur la méthode des itinéraires. Dans le cadre de l'étude, et dans chaque arrondissement ciblé par l'enquête, les riverains et usagers ont été sélectionnés le long des infrastructures routières construites de sorte à couvrir l'ensemble des linéaires, et ce de part et d'autre des voiries.

Les informations préalables pour la définition des tailles d'échantillon par arrondissement ont été obtenues du PDVIR. Notamment la liste exhaustive des infrastructures réalisées dans chaque ville. A partir de ces informations, l'ensemble des usagers et riverains ont été enquêtés dans un rayon de 500 m de part et d'autre de l'infrastructure et de sorte à couvrir tous les linéaires.

b. Autorités locales et maires (chef de communauté et administration)

Pour les autorités locales, la méthode est de type empirique. Il a été question d'enquêter les chefs de communauté de l'ensemble des zones identifiées pour l'enquête auprès des résidents et usagers directs. En plus de ces autorités, les maires des communes d'intervention du PDVIR ont également été enquêtés.

c. Entreprises et concessionnaires

Les entreprises des travaux et les acteurs privés ont été identifiés à partir de la documentation fournie par le PDVIR. La sélection des unités à enquêter s'est faite de manière raisonnée. De même, sur la base des informations fournies par le PDVIR, quelques concessionnaires ayant intervenu dans le cadre du PDVIR ont été identifiés. Il s'agit principalement des services déconcentrés des principaux concessionnaires du Cameroun (CAMWATER, ENEO, Camtel).

Au final, la répartition de l'échantillon se présente comme suit :

Tableau 5 : Répartition de l'échantillon des unités d'observations par ville selon le type de bénéficiaire

Ville	*Riverains et Usagers*	*Entreprises*	*Concessionnaires*	*Autorités locales*	*Administrations*	*Total*
Ngaoundéré	300	2	3	6	3	314
Maroua	300	2	3	6	3	314

Ville	*Riverains et Usagers*	*Entreprises*	*Concessionnaires*	*Autorités locales*	*Administrations*	*Total*
Kousséri	300	1	3	6	3	313
Kumba	300	1	3	6	3	313
Batouri	300	1	3	6	3	313
Yaoundé	500	4	3	6	3	516
Douala	500	4	3	6	3	516
Total	**2500**	**15**	**21**	**42**	**21**	**2 599**

Compte tenu des contraintes budgétaires ainsi que les contraintes de délais, l'échantillon retenu pour l'enquête était constitué de 2.599 unités.

3.2.2 Elaboration des outils de collecte

Les outils de collecte essentiellement les questionnaires jointes en annexe ont permis de collecter de manière cohérente et exhaustive les informations nécessaires à l'évaluation de la mise en œuvre du PDVIR. Il s'agit du questionnaire communautaire, du questionnaire entreprise/concessionnaire, du questionnaire riverain.

3.2.3 Collecte des données

La collecte effective des données sur le terrain a été précédé par le recrutement et la formation des agents enquêteurs, suivi de la sensibilisation.

i Recrutement et formation des agents enquêteurs

La collecte des données a démarré par le recrutement et la formation des agents dans les différentes villes ciblées. Cela s'est déroulée en décembre 2025. Une première formation en ligne a été faite avec l'ensemble des enquêteurs, puis une phase de formation spécifique par rapport aux réalisations dans chaque ville a été conduite avec les agents retenus avant le démarrage effectif de la collecte.

ii Sensibilisation

La sensibilisation a démarré avant la collecte, puis s'est poursuivi durant toute la période de la collecte durant le mois de janvier 2026. Il s'est agi principalement de préparer des messages portés adressés aux délégués du MINHDU, aux sous-préfets, maires et chefs d'Unité Technique de Liaison (UTL) du PDVIR des villes ciblées. Ces correspondances ont été

accompagnées par des échanges avec les chefs des Unités Techniques de Liaison (UTL) des villes bénéficiaires du PDVIR pour préparer la mission de collecte.

iii Déroulement de la collecte

La collecte des données s'est déroulée durant le mois de janvier 2026 dans de bonnes conditions dans l'ensemble des villes d'intervention du projet. La collecte s'est faite sous la supervision du consultant et nos soins.

La collecte de données s'est globalement déroulée sans incident majeur dans les zones ciblées. Cependant, des difficultés à retrouver les bénéficiaires (entreprises en l'occurrence) et les réticences n'ont pas permis d'atteindre la cible fixée. Le bilan général de la collecte se présente comme le montre le tableau ci-dessous, avec un taux de couverture global de 89,1%.

Tableau 6 : Bilan de la collecte

	Questionnaire communautaire	Questionnaire bénéficiaires Riverains	Questionnaire bénéficiaire Administration	Questionnaire Entreprises/ concessionnaire	Total
Batouri	6	244	6	1	257
Douala	2	469	2	2	475
Kousséri	5	232	5	1	243
Kumba	4	283	2	4	293
Maroua	3	326	3	3	335
Ngaoundéré	4	268	2	2	276
Yaoundé	4	429	2	2	437
Total réalisé	28	2251	22	15	2316
Total attendu	42	2500	21	36	2599
Taux de couverture	66,7%	90,0%	104,8%	41,7%	89,1%

Nous avons obtenu un taux de couverture global de 89,1% dû principalement à la difficulté à rencontrer durant la période d'enquête certains unités d'observations notamment les entreprises et les responsables communautaires. Toutefois, le taux de couverture des usagers qui est de 90% est acceptable.

Le profil de ces bénéficiaires enquêtés varie considérablement selon les villes. Au niveau global, ils sont majoritairement masculins (57,1%). La prédominance masculine est très forte dans les villes de Ngaoundéré (72,6%), de Batouri (65,6) et de Maroua (65,1%). Aussi, la ville de Ngaoundéré est celle où la proportion de jeune est plus élevée parmi les enquêtés (62,9%).

Concernant le niveau d'instruction, les bénéficiaires enquêtés ont majoritairement un niveau secondaire (50,7%). Dans les villes de Kousseri et de Maroua, respectivement 28,1% et 20,0% des bénéficiaires n'ont pas été à l'école. Tandis que les villes de Yaoundé et Kumba présente des bénéficiaires de niveau plus élevés (90 % des bénéficiaires ont au moins le niveau secondaire à Yaoundé et 74% ont au moins le niveau secondaire à Kumba).

Concernant la distance entre le logement des bénéficiaires et l'infrastructure, 63,7% des bénéficiaires enquêtés résident à moins d'un kilomètre de l'infrastructure, et 9,8% à plus de 3 km de l'infrastructure évaluée. Dans la ville de Kousséri, la quasi-totalité des enquêtés résident à proximité de l'infrastructure (94,3% ont leur logement à moins d'un km de l'infrastructure). Ceux d'entre ces bénéficiaires qui exercent une activité en bordure de la route représentent 48,5% des bénéficiaires dans l'ensemble. Cette proportion est plus importante à Maroua et à Batouri où les proportions enregistrées sont de 81,6% et 72,2% respectivement.

Tableau 7 : Principales caractéristiques des riverains / usagers des infrastructures

Caractéristique		Batouri	Douala	Kousséri	Kumba	Maroua	Ngaoundéré	Yaoundé	Ensemble
	Masculin	65,6	48,8	46,5	55,5	65,1	72,6	52,4	57,1
	Féminin	34,4	51,2	53,5	44,5	34,9	27,4	47,6	42,9
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Tranche d'âge	Au plus 35 ans	60,9	43,6	50,2	55,6	52,8	62,9	32,0	49,3
	Plus de 35 ans	39,1	56,4	49,8	44,4	47,2	37,1	68,0	50,7
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Niveau d'instruction	Aucun	7,9	14,8	28,1	9,3	20,0	14,3	1,2	12,9
	Primaire	29,0	15,0	27,3	16,4	33,5	35,5	8,9	22,0
	Secondaire	50,6	56,6	39,8	52,1	37,8	40,0	66,3	50,7
	Supérieur	12,4	13,5	4,8	22,1	8,6	10,2	23,7	14,4
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Distance entre le logement et l'infrastructure	moins de 1 Km	55,8	67,6	94,3	61,9	62,0	64,0	49,4	63,7
	entre 1 et 3 km	28,5	15,5	5,7	34,4	29,6	24,6	42,2	26,5
	plus de 3 km	15,7	16,9	-	3,7	8,4	11,4	8,4	9,8
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Exerce une activité en bordure de route	Oui	72,2	35,2	12,4	57,3	81,6	40,4	41,9	48,5
	Non	27,8	64,8	87,6	42,7	18,4	59,6	58,1	51,5
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Il en découle que les bénéficiaires ciblées dans l'échantillon sont ceux très proche des infrastructures urbaines du PDVIR.

3.3 Analyse des données collectées

Elle a consisté à procéder à l'apurement de données et à la production des tableaux d'analyse. L'apurement s'est fait au fur et à mesure de l'évolution de la collecte, puis les données ont été exportées vers SPSS et Excel pour suite de l'apurement. La production des tableaux a été effectuée sous les mêmes logiciels de même que les graphiques d'analyse.

Au-delà de l'analyse quantitative, nous avons procédé à une analyse qualitative suivi de l'évaluation pour chaque critère de performance (pertinence, cohérence, efficacité, efficience, durabilité, effet/impact). Le tableau ci-dessus présente l'échelle de notation et décrit la méthodologie de notation utilisée pour chaque critère d'évaluation.

Tableau 8 : Echelle de notation de la performance

Appréciation synthétique du critère de performance	Justification
Très satisfaisant	Performance largement supérieure aux attentes. Objectifs dépassés, résultats exemplaires, aucun point faible.
Satisfaisant	Objectifs atteints avec des résultats probants. Quelques faiblesses mineures sans effet significatif.
Modérément satisfaisant	Objectifs partiellement atteints. Résultats positifs mais inégaux ou incomplets.
Insatisfaisant	Résultats insuffisants. Objectifs largement non atteints, plusieurs faiblesses affectent la performance.
Très insatisfaisant	Échec quasi-total, aucun résultat significatif, erreurs majeures de conception.

Ce tableau nous présente ainsi une échelle de notation à cinq niveaux pour chaque critère de performance. La combinaison de l'évaluation de chaque critère permettra d'obtenir une évaluation globale du PDVIR volet infrastructures urbaines.

CHAPITRE 4 : RESULTATS DE L'EVALUATION DE LA DE LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES URBAINES DU PDVIR

Dans ce chapitre, il est question d'évaluer la pertinence du volet construction des infrastructures urbaines du PDVIR à travers la première section, sa cohérence à travers la deuxième section, son efficacité à travers la troisième section, son efficience à travers la quatrième section, son impact/effet, à travers la cinquième section et sa durabilité via la sixième section. Etant donné que l'enquête statistique réalisée auprès des populations bénéficiaires a permis de relever des externalités négatives, une section y sera consacrée.

1. Pertinence du PDVIR

L'analyse de la pertinence sera examinée selon deux axes à savoir : (i)l'adéquation avec les politiques nationales et internationales de développement ; (ii) la satisfaction des besoins des populations.

1.1 Ancrage du PDVIR aux politiques publiques nationales et internationales

Pour ce qui est des politiques publiques nationales, nous allons d'abord examiner l'adéquation du projet avec le DSCE qui était le cadre de référence au moment de la conception du projet. Par la suite, nous allons vérifier si le projet demeure pertinent avec l'adoption de la SND30 qui est le nouveau cadre de référence de l'action gouvernemental pour la période 2020- 2030 et enfin l'adéquation du projet avec la vision 2035 sera examinée. Sur le plan international, nous allons analyser l'adéquation du projet avec les Objectifs de Développement Durables (ODD).

1.1.1 Adéquation du PDVIR avec le DSCE

Le projet avait été conçu en 2017 pour apporter un appui à l'implémentation du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE), cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2010-2020. L'Objectif du DSCE pour le secteur des infrastructures était de « mettre les infrastructures en adéquation avec la demande économique et social ».

Les principaux programmes et sous-programmes du DSCE relatifs aux infrastructures urbaines étaient :

- Mise en œuvre d'opérations d'urbanisme d'envergure à un coût acceptable par la collectivité ;
- Promotion d'un cadre de vie décent en milieu urbain à travers la généralisation de l'approche par niveau de service ;
- Amélioration de la gouvernance des infrastructures à travers la participation des citoyens à la gestion des affaires publiques et le développement d'un système de management de qualité ;
- Amélioration de la gouvernance urbaine à travers le contrôle de l'application de la règlementation en matière d'urbanisme et le renforcement des outils de gestion urbaine.

Le projet s'est inscrit dans cette dynamique par la construction des voiries structurantes, les voiries de proximité permettant de désenclaver les quartiers précaires, la construction des équipements collectifs socio-économique permettant d'améliorer le cadre de vie des populations dans les villes bénéficiaires du PDVIR (Yaoundé, Douala, Ngaoundéré, Maroua, Batouri et Kousseri).

1.1.2 Adéquation du PDVIR avec la SND30

Arrivé au terme de la période de référence du DSCE, le Gouvernement a adopté la Stratégie National de Développement (SND30). C'est le cadre de référence de l'action du Gouvernement et de ses partenaires au développement pour la période 2020-2030. Elle opérationnalise la deuxième phase de la Vision 2035, qui ambitionne de faire du Cameroun « un pays émergent, démocratique et uni dans sa diversité ». La SND30 renferme les options en termes d'orientations et de choix d'actions économiques, sociales, politiques, culturelles et environnementales que les pouvoirs publics entendent déployer d'ici 2030 pour poursuivre la marche du pays vers l'émergence.

La SND30 a retenu des plans/projets majeurs qui couvrent divers domaines devant concourir à l'atteinte des objectifs qui lui sont assignés. Parmi lesquels y figure le Plan de modernisation des grandes villes. Le PDVIR et plus spécifiquement le volet construction des infrastructures urbaines s'imbrique aisément dans ce plan qui vise à transformer les grandes villes (et villes secondaires) du Cameroun en espaces urbains modernes, durables, inclusifs, organisés et bien planifiés en réponse à l'urbanisation rapide, souvent désordonnée.

1.1.3 Adéquation du PDVIR avec la vision 2035

Le PDVIR s'aligne entièrement dans la Vision 2035, dont l'objectif principal est de faire du Cameroun un pays émergent, démocratique et uni dans sa diversité à l'horizon 2035. Il est en lien avec les objectif généraux et spécifiques présentés dans le tableau suivant :

Tableau 9 : Objectifs généraux et spécifiques de vision 2035 en liaison avec les infrastructures urbaines

Objectifs généraux	Objectifs spécifiques
Réduire la pauvreté à un niveau socialement acceptable à travers une augmentation des infrastructures de facilitation du développement	Intensifier les investissements dans les infrastructures
	Réduire les écarts entre les riches et les pauvres par l'amélioration du système de redistribution
Consolider le processus démocratique et renforcer l'unité national, en garantissant la stabilité des institutions, l'existence de contre-pouvoirs et d'organes de régulation opérationnel et crédibles	Assurer une plus grande participation des populations
	Affermir la décentralisation et le développement local

Source : Vision 2035

En effet, dans le cadre du PDVIR, la maitrise d'ouvrage de certaines voiries notamment les voiries structurantes dans les villes de Yaoundé et Douala a été assurée respectivement par la Communauté Urbaine de Yaoundé et la Communauté Urbaine de Douala dans l'optique de promouvoir la décentralisation envisagée dans la vision 2035.

De même, la construction des voiries urbaines et des équipements collectifs socio-économiques permet de générer de nouvelles opportunités économiques pour des populations pauvres car ces infrastructures permettent entre autres de désenclaver les quartiers précaires toute chose qui contribuerait à améliorer les conditions de vie des populations bénéficiaires, concourant ainsi à la réduction du taux de pauvreté.

Ce qui confirme l'adéquation du PDVIR avec la vision 2035.

1.1.4 Adéquation du PDVIR avec les Objectifs de Développement Durable

Le PDVIR participe à la mise en œuvre des ODD adopté en 2015 dans le cadre l'agenda 2030 des Nations Unies notamment les ODD 11, 6, 9 et 1.

L'ODD 11 « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Cet OOD vise à réhabiliter et à planifier les villes et autres établissements humains de manière à favoriser la cohésion communautaire et la sécurité personnelle, tout en stimulant l'innovation et l'emploi. Ce qui est en adéquation avec les objectifs spécifiques assignés au PDVIR que sont : (i) promouvoir l'inclusion spatiale, en améliorant l'accès aux infrastructures et services pour les populations des quartiers précaires, (ii) stimuler l'inclusion économique, notamment des jeunes, via le développement d'opportunités locales, (iii) favoriser l'inclusion sociale, en renforçant la participation citoyenne et la redevabilité et (iv) Intégrer les dimensions environnementales et climatiques dans la planification urbaine.

L'ODD 6 : Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau. Le PDVIR contribue à l'atteinte de cet ODD via d'une part, la construction des forages pour faciliter l'accès à l'eau potable aux populations des quartiers précaires des villes bénéficiaires du PDVIR, et d'autre part, la construction de la Station de Boue de vidange à Douala qui permet d'assurer une gestion optimale et durable des eaux usées.

L'ODD 9 : Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation. Le PDVIR participe à l'atteinte de cet ODD par la construction des infrastructures urbaines résilientes au changement climatique et qui constitue un vecteur au développement des activités économiques.

L'ODD 1 Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde. La construction des infrastructures urbaines dans le cadre du PDVIR notamment les voiries urbaines et les équipements collectifs socio-économique génère des opportunités économiques et améliore les conditions de vie des populations bénéficiaires, toute chose qui contribue à réduire le taux de pauvreté.

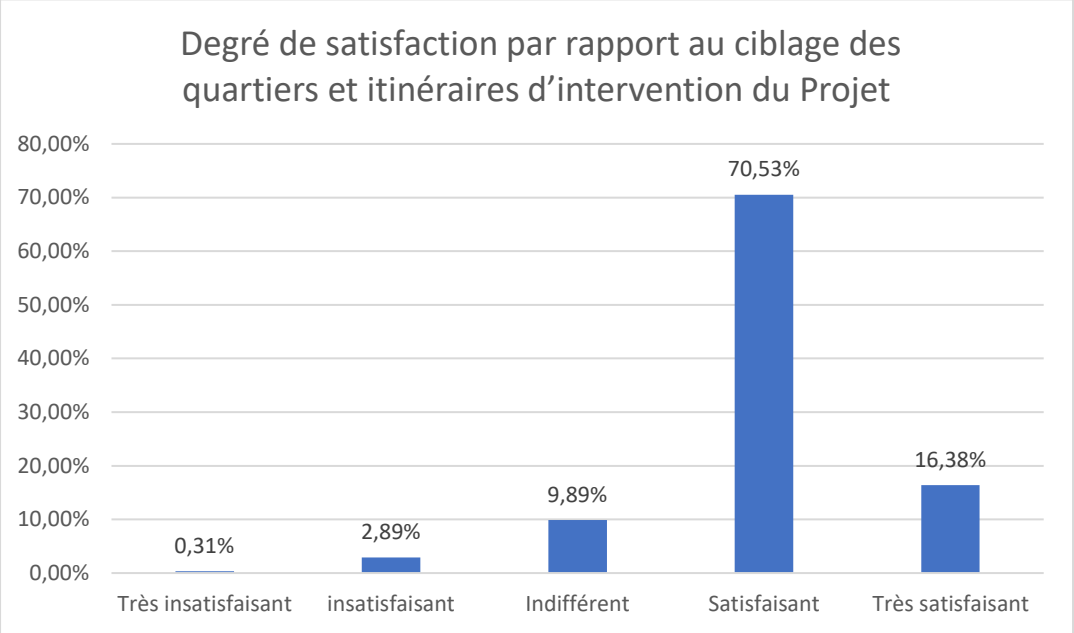
1.2 Satisfaction des attentes des bénéficiaires du PDVIR

La conception du projet s'est appuyée sur des diagnostics rigoureux réalisés en 2016 qui ont mis en évidence des défis majeurs de pauvreté urbaine, d'insalubrité et de déficit d'infrastructures. Ce diagnostic a été fait avec les populations bénéficiaires de concert avec les CTD bénéficiaires du PDVIR. La construction des infrastructures urbaines traduit une réponse intégrée et systémique aux besoins exprimés par les populations lors des consultations.

Ce projet a permis de désenclaver les quartiers précaires caractérisés par un déficit d'infrastructures de base et un accès limité aux services urbains. Cela a permis de réduire l'isolement spatial de ces quartiers précaires et amélioré l'accessibilité aux marchés, écoles, centres de santé et pôles économiques.

Le graphique suivant présente le degré de satisfaction des populations bénéficiaires du PDVIR en rapport avec le ciblage des interventions du PDVIR.

Figure 5 : Degré de satisfaction des bénéficiaires par rapport au ciblage des quartiers et itinéraires d'intervention du PDVIR



Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

Il en découle que plus 85 % de la population bénéficiaires sont satisfaits des interventions du PDVIR avec 16% très satisfait. Ce qui traduit le fait que les interventions du PDVIR sont en adéquation avec les attentes des bénéficiaires.

En plus, il en découle de l'enquête de satisfaction du PDVIR, que ledit projet est positivement apprécié avec environ 82,2% des usagers et riverains qui estiment être satisfaits de la cohérence des interventions du Projet avec les besoins des populations en matière d'aménagement du territoire, notamment l'aménagement des voiries, drains, éclairage, espace vert, etc.

A niveau des villes bénéficiaires, on note que la ville de Kousseri est celle où l'on obtient les taux de satisfaction les plus faibles, avec seulement 28% des bénéficiaires directs (riverains) qui estiment que le PDVIR tel que conçu est cohérent avec leurs besoins en matière

d'aménagement urbain. Dans les autres villes, la tendance est la même qu'au niveau global, avec des taux de satisfaction élevés.

Bien que pour la quasi-totalité des villes, les bénéficiaires estiment être satisfaits de la cohérence des interventions du PDVIR avec leur besoin, il subsiste quelques insatisfaits. Environ 9,8% des bénéficiaires directs sont insatisfaits ou très insatisfaits (1,7%). Dans ces cas, les principaux motifs d'insatisfaction avancés par ces derniers sont les suivants :

- Le mauvais drainage des eaux, qui ruissellent parfois dans les quartiers, créant d'autres problèmes ;
- Non construction des ralentisseurs (dos d'âne) tels que souhaité, ce qui engendre des accidents ;
- L'étroitesse des voies : les bénéficiaires auraient souhaité des routes plus larges ;
- Les servitudes de certains quartiers endommagés par le projet et n'ont pas été réhabilitées.

1.3 Notation de la pertinence du PDVIR et analyse

Compte tenu de l'adéquation du projet aux politiques publiques nationales et même internationales, notamment avec les ODD et qu'il répond aux attentes de populations bénéficiaires, nous estimons que la pertinence du projet est Très Satisfaisante.

Ce résultat est en cohérence avec les résultats de la littérature économique où il a été relevé une forte pertinence des projets d'infrastructures urbaines au regard du taux d'urbanisation élevé conjuguée à des infrastructures urbaines insuffisantes. C'est ainsi que ce résultat est également en cohérence avec les conclusions du rapport d'achèvement du PDUE-volet urbain qui relève que le PDUE volet urbain était pertinent vu son adéquation aux politiques publiques nationales et internationales de son ère et était en cohérence avec les besoins exprimés par les populations bénéficiaires (Anne Marie Essono, 2015).

Ce résultat est également en cohérence avec les résultats issus de l'évaluation de la mise en œuvre du PNPD III où il a été établi que le PNDP III était pertinent vu son adéquation avec les politiques publiques nationales et la cohérence des microprojets réalisés avec les besoins exprimés par les populations (Kamdem, 2022). Cependant, l'adéquation du PNDP III avec les ODD n'a pas été évalué. Parallèlement, ce résultat confirme l'hypothèse de la pertinence du PDVIR.

2. Cohérence du PDVIR

Nous allons évaluer la cohérence du projet selon trois sous-critères à savoir : (i) complémentarité des interventions projet, (ii) cohérence technique et environnemental et (iii) la cohérence avec l'évolution de son environnement de mise en œuvre.

2.1 Complémentarité des interventions du PDVIR

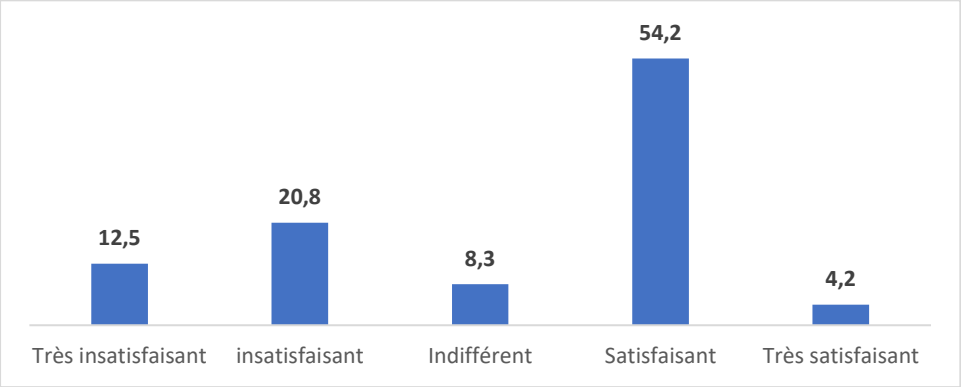
Le PDVIR avait été conçu de façon à établir une complémentarité entre ses interventions dans chaque zone d'intervention. L'approche consistait à identifier une zone d'environ 100 ha où seront consentis les investissements du Projet. Les voiries structurantes devraient être raccordées aux voiries de proximité dans l'optique de désenclaver les zones précaires. Les voiries de proximité devraient desservir les équipements socio-collectifs à savoir les écoles, hôpitaux, marché, centre de loir etc. En plus, les voiries structurantes sont raccordées aux autres voiries existantes da la ville. C'est ce qui a été effectivement fait dans le cadre du PDVIR. Ce maillage a réduit l'isolement spatial et amélioré l'accessibilité des populations résidant dans les zones précaires aux marchés, écoles, centres de santé, pôles économiques etc.

Cependant, dans l'ensemble, les responsables de communauté bénéficiaires des interventions du PDVIR ont exprimé un sentiment de satisfaction mitigé par rapport à la cohérence des interventions et à la capacité de ceux-ci à répondre aux besoins des populations. 4,2% d'entre eux sont très satisfait et 54,2% ont trouvé l'appui satisfaisant. Les insatisfaits quant à eux représentent 20,8% tandis que 12,5% sont très insatisfaits (confère figure 7). Cette forte proportion d'insatisfaits 33,3% traduis de manière générale se sentiment d'un travail inachevé tel qu'exprimé par les insatisfaits sur les raisons de leur opinion. En effet, les motifs d'insatisfaction suivants ont été évoqués :

iv Le non-remplacement des poteaux électriques défectueux ;
v Les travaux inachevés ;
vi Les lenteurs dans la mise en œuvre ;
vii L'éclairage public pas effectif totalement ;
viii Mauvaise qualité du travail.

Ainsi, pour les insatisfaits, du fait des raisons susmentionnées, les interventions ne seront pas capables de répondre totalement aux besoins des bénéficiaires.

Figure 6 : Répartition des autorités locales selon leur appréciation de la cohérence des interventions et à la capacité de ceux-ci à répondre aux besoins des populations



Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

Ce taux élevé d'insatisfait par les autorités communautaires (33,3%) qui contraste avec la satisfaction générale des bénéficiaires directs des interventions du PDVIR (85%), se justifierait également par le financement partiel des investissements souhaités par les autorités communautaires compte tenu de l'enveloppe financière limité.

Toutefois, les infrastructures réalisées dans chaque localité étaient en cohérence entre elles d'une part, et avec d'autres projets réalisés dans la localité, d'autre part. Les interventions étaient imbriquées afin de faciliter la mise en œuvre des différentes stratégies sectorielles. Les voiries construites ont permis de faciliter l'accès à l'éducation, aux soins de santé, aux opportunités économiques pour les populations bénéficiaires. En plus, le PDVIR a également construit des centres de santé, les écoles, les forages les marchés, les espaces de loisir etc. Cela a permis d'assurer une coordination de la mise en œuvre des stratégies sectorielles de l'éducation, santé, eau, assainissement etc.

De ce fait, il est établi une complémentarité au sein des interventions du PDVIR et une complémentarité entre les interventions du PDVIR et les autres projets des localités bénéficiaires du PDVIR.

2.2 Cohérence technique et environnemental du PDVIR

Les travaux d'infrastructures du PDVIR ont fait l'objet d'études technique détaillées et d'Etude d'Impact, Environnemental et Social. Les études techniques ont permis de faire adopter des options techniques appropriées qui ont été validées par les ingénieurs des UTL, du PDVIR, du MINHDU et ont obtenu l'Avis de Non-Objection de la Banque mondiale. Ces options étaient

en conformité avec les normes internationales de génie civil et en adéquation avec les autres infrastructures existantes dans les zones du projet.

Ces travaux d'infrastructures ont également fait objet d'Etudes d'Impact Environnemental assortie d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES). D'après les échanges avec les Spécialistes de Sauvegardes environnementales du PDVIR, la mise en œuvre des PGES ont été satisfaisante sur le plan environnemental. Cela met en exergue la cohérence des travaux d'infrastructures du PDVIR avec l'environnement de sa zone d'intervention.

Dès lors, la cohérence sur le plan technique et environnemental du PDVIR est établi. Ce qui permet de s'assurer que les infrastructures du PDVIR s'imbriquent sans incidence négative avec les autres infrastructures existantes dans les zones d'intervention du PDVIR.

2.3 Cohérence en rapport avec l'évolution de l'environnement de sa mise en œuvre

La cohérence du PDVIR peut également s'apprécier par rapport à l'évolution de l'environnement caractérisé par des évènements non prévus, mais survenus pendant sa mise en œuvre, en particulier la pandémie COVID-19 et la crise sécuritaire dans les régions du Nord-Ouest et Sud-Ouest qui a affecté l'une des villes bénéficiaires du PDVIR à savoir Kumba. Pour chacun de ces évènements, une stratégie a été adoptée pour s'adapter.

Concernant la Covid 19, une stratégie a été élaborée au niveau du PDVIR pour s'aligner à la stratégie de riposte du Gouvernement pour faire face à la crise. C'est dans ce cadre que le projet a adopté de nouvelles approches de mise en œuvre et de suivi du projet. Nous pouvons citer entre autres : (i) l'utilisation des outils de pointe des TIC pour la collecte des données sur terrain comme l'outil Kobo ToolBox, en vue de limiter les descentes sur le terrain et optimiser la collecte des données, (ii) le recours aux visio-conférences pour la tenue des réunions. En sus, le PDVIR a offert aux CTDs bénéficiaires les matériels d'hygiène pour faire face à cette pandémie.

S'agissant de la crise sécuritaire, une stratégie d'intervention spécifique du PDVIR dans la ville de Kumba a été élaboré et a obtenu l'Avis de Non-Objection de la Banque mondiale. Cette stratégie a été assortie d'une convention co-signée par le Ministre l'Habitat et du Développement Urbain et le Ministre Délégué à la Présidence en charge de la Défense en vue de sécuriser les interventions du PDVIR dans la ville de Kumba. Cela a ainsi permis de réaliser les travaux de construction des voiries structurantes dans la ville de Kumba.

De ce fait, nous pouvons affirmer que le PDVIR est demeuré cohérent avec l'évolution de sa mise en œuvre.

2.4 Notation de la cohérence du PDVIR et analyse

Compte tenu d'une part, de la bonne complémentarité des interventions du PDVIR entre elles et avec les autres interventions dans les localités bénéficiaires, et d'autre part, de la cohérence technique des interventions du PDVIR dans leur localité, ainsi que de la cohérence du PDVIR avec l'évolution de son environnement de mise en œuvre, nous estimons que la cohérence du projet est **Satisfaisante**.

Ce résultat confirme l'hypothèse de la cohérence du PDVIR. Cependant, la littérature économique est très pauvre en évaluation de la cohérence des projets infrastructures. Toutefois, ce résultat est en adéquation avec les résultats de l'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III, où il a été établi, d'une part, une cohérence entre les interventions du PNDP III et celles des autres acteurs au niveau local, et d'autre part, une cohérence du PNDP III avec l'évolution de son environnement de mise en œuvre. Mais dans le cadre du PNDP, la cohérence technique et environnemental n'a pas été évalué, ce qui constitue une innovation pour la littérature économique. Cette cohérence technique et environnemental permet de s'assurer que les infrastructures urbaines s'imbriquent avec les autres infrastructures existantes dans la localité sans incidence majeur.

3. Efficacité dans la mise en œuvre du PDVIR

L'efficacité est appréciée à travers le degré d'atteinte des objectifs du PDVIR, le niveau de réalisation des ouvrages, la qualité des livrables et l'atteinte des cibles. L'analyse met en évidence les écarts entre prévisions et réalisations, ainsi que les facteurs ayant influencé ces écarts. Nous allons d'abord présenter le niveau d'atteinte des indicateurs relatif à la construction des infrastructures urbaines suivi des facteurs ayant influencés l'efficacité du projet.

3.1 Niveau d'atteinte des indicateurs du PDVIR

Le tableau suivant présente le niveau d'atteinte des cibles des indicateurs extrait du Cadre de résultats du PDVIR et relatives aux infrastructures urbaines.

Tableau 10 : Niveau de réalisation des indicateurs relatives à la construction des infrastructures urbaines

Indicateurs	Cible initial visé	Cible révisé	Réalisé	Taux réalisation
Voiries structurantes construites ou réhabilitées (km)	33	41,62	42,78	102,79%
Voiries de proximités construites	24,422	24,422	18,826	77,09%
Drains primaires	7,3	7,3	4,67	63,97%
Drains secondaires	49,5	58,975	64,323	109,07%
Zones précaires aménagées (superficie, ha)	800	900	718,58	79,84%
Chemins piétons construits (longueur, km)	78	104,289	94,813	90,91%

Source : PDVIR, 2025

Il en découle que deux indicateurs sur six ont atteint et dépassé la cible. Toutes les autres cibles n'ont pas été atteints du fait que le Projet a été clôturé avec les travaux inachevés. Toutefois, le taux de réalisation minimal est de 77,09 % relative aux travaux de construction des voiries de proximités non achevés à la clôture du Projet. Cependant, il convient de relever que les cibles des indicateurs ont été révisé à la hausse sans augmentation significative des ressources. A titre d'illustration, le projet a réalisé près de 9,79 km de voiries structurantes supplémentaires dans les villes de Yaoundé et Douala grâce aux économies réalisées au terme de la passation des marchés.

Par ailleurs, l'enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires révèle que les usagers et riverains sont globalement satisfait sur la qualité des infrastructures urbaines, notamment les grands axes reliant les différents quartiers des villes, voies primaires et secondaires. En effet, globalement 92,5 % des usagers riverains sont satisfaits quant à la qualité des voiries qui ont été construites.

Toutefois, il convient de relever que ces résultats ont été obtenu après une extension de la date de clôture d'un an 3 mois, soit du 31 mars 2024 au 30 juin 2025. Cela traduit l'existence des facteurs ayant compromis l'efficacité du PDVIR.

3.2 Facteurs ayant influencés l'efficacité du PDVIR

D'après nos entretiens avec certains principaux acteurs de mise en œuvre du PDVIR, les facteurs principaux ayant compromis l'efficacité sont : (i) l'indemnisation des personnes affectées ; et (ii) le déplacement des réseaux des concessionnaire (CAMWATER, ENEO etc)

4.2.2.1 Indemnisation des personnes affectées par les travaux du PDVIR

A la conception du projet, il avait été convenu que les CTDs des villes bénéficiaires du PDVIR devraient prendre en charge les indemnisations des personnes affectées par les travaux

d'infrastructures du PDVIR. Cependant, ces dernières ont été confrontées aux tensions de trésorerie, ce qui a considérablement ralenti le début des travaux.

Bien avant cela, les décrets d'indemnisation qui étaient l'outil de paiement des compensations a connu un retard considérable avant sa signature. En sus, plusieurs plaintes ont été enregistrées au niveau des Commissions de Constat et d'Evaluation (CCE) des biens impactés par les travaux du projet, présidé par les Préfets de céans.

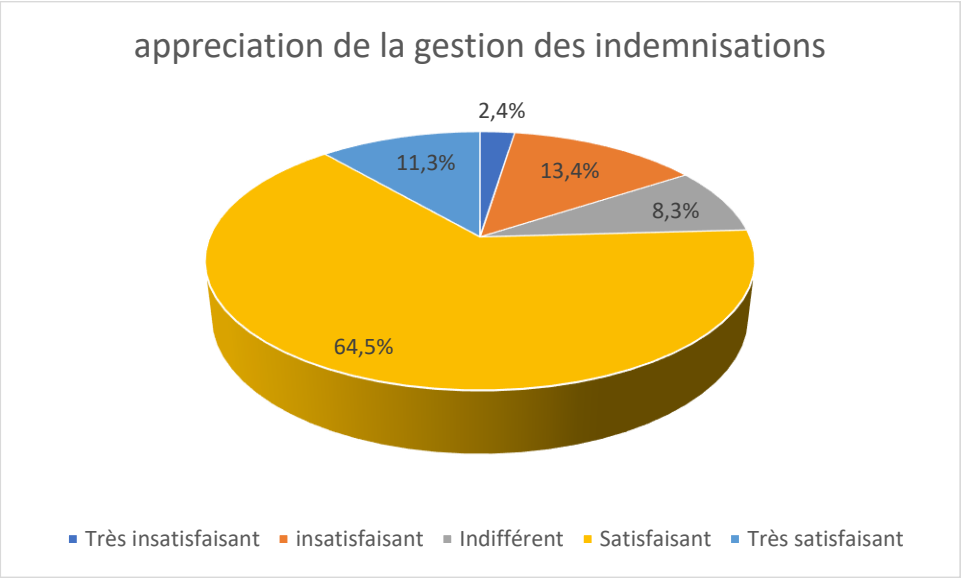
Ces plaintes étaient essentiellement relatives, d'une part, à l'omission des biens impactés, et d'autre part, à la sous-estimation des biens impactés par la CCE. Certaines populations impactées se sont ainsi opposées à la poursuite des travaux dans certains villes. C'est le cas de la construction de la voirie structurante de Nkolmesseng où l'entreprise des travaux a été contraint de travailler par section progressivement à la libération des emprises, ce qui a engendré des délais supplémentaires.

Ces délais assez longs d'indemnisation a contraint les entreprises des travaux d'infrastructures urbaines d'enregistrer non seulement un retard considérable, mais à supporter des coûts supplémentaires liés à l'immobilisation des équipements/engins et à la mobilisation du personnel au-delà de la période contractuelle initiale.

Toutefois, il convient de préciser qu'au regard de ces difficultés, le Gouvernement a procédé à une restructuration du projet pour permettre l'utilisation des ressources de la Banque mondiale mise à notre disposition dans le cadre de ce projet pour prendre en charge les indemnisations. Pour cela, au lieu de recourir aux décrets d'indemnisation dont les délais d'obtention étaient assez longs, le Projet s'est limité uniquement au Plan d'Action de Réinstallation (PAR) comme outil de paiement des compensations aux personnes affectées par les travaux d'infrastructures du PDVIR. Certes la Caisse Autonome d'Amortissement, structure en charge de la gestion des financements extérieurs du Cameroun, a eu de la peine au début pour utiliser le PAR comme instrument de paiement des indemnisations, mais par la suite avec l'intervention du MINEPAT via des correspondances, le PAR a été utilisé comme instrument de paiement. Ce qui a permis d'améliorer la gestion des indemnisations.

Le graphique suivant, présente le degré d'appréciation des indemnisations du PDVIR au terme du Projet.

Figure 7 : Appréciation de la gestion des indemnisations par les personnes impactées du PDVIR



Source : Enquête de satisfaction du PDVIR, 2026

Il en découle que près de 3/4 des bénéficiaires des personnes impactées par les travaux d'infrastructures urbaines du PDVIR ont été satisfait de la gestion des indemnisations. Cette satisfaction se justifie essentiellement au recours des ressources de la Banque mondiale pour la prise en charge des indemnisations. En effet, cette nouvelle méthodologie a permis de réduire les délais de paiement des indemnisations après la validation du Plan d'Action de Réinstallation

Toutefois, il convient de relever que les délais de validation des PAR au sein de la Banque mondiale étaient assez longs. Cela pourrait se justifier entre autres par la qualité des rapports soumis à la Banque mondiale, d'une part, et par les difficultés des responsables de la Banque mondiale à maitriser le contexte d'évaluation des indemnisations au Cameroun.

Ces délais de mise en œuvre du PAR pourrait justifier les 11% des personnes impactés très insatisfait de la gestion des indemnisations du PDVIR.

A titre d'illustration, les procédures de la Banque mondiale exige des compensations pour pertes économiques pour tous les agents économiques dont leurs activités sont impactées par les travaux même ceux dont les activités ne sont pas exercées dans un immeuble bâti et ne disposant pas de titre de propriété sur l'espace exploité. Ils sont qualifiés de déplacé économique. Pourtant la réglementation nationale ne prévoit pas la prise en charge de cette catégorie d'usager.

En plus, certains de ces agents économiques occupent illégalement les trottoirs. Cette conciliation des procédures d'évaluation des compensations de la Banque mondiale et de la réglementation nationale engendre des délais de validation des PAR.

4.2.2.2 Déplacement des réseaux des concessionnaires du PDVIR

Le déplacement des réseaux CAMWATER, ENEO et CAMTEL a également constitué un véritable frein au déroulement des travaux d'infrastructures urbaines du PDVIR notamment la construction des voiries urbaines.

En effet, lors de la réalisation des études techniques des travaux de construction/réhabilitation des voiries urbaines, les bureaux d'études commis à cet effet n'ont pas pu identifier la totalité des réseaux des concessionnaires (CAMWATER, ENEO, et Camtel) pour plusieurs tronçons de voiries. C'est ainsi que des réseaux ont été identifiés au cours des travaux de construction de certaines voiries. Cette découverte brusque pendant les travaux a engendré la destruction de certains réseaux avec des risques de pertes en vie humaine. C'est le cas à Douala sur le tronçon CCC -Saint Michel où un engin a blessé un faisceau de câble électrique, ce qui aurait pu couter la vie au conducteur d'engin. Dans d'autres sites, la brusque découverte du réseau d'eau de CAMWATER a engendré sa destruction, ce qui a eu pour conséquence la coupure de l'alimentation d'eau pour les populations environnantes. Il en est de même pour le réseau Camtel avec la destruction de la fibre optique.

Cependant, le déplacement ou réhabilitation de ces réseaux est assuré par des sous-traitants agrées par chaque concessionnaire concerné. La sélection du sous-traitant devant déplacer le réseau est assuré par le concessionnaire. Cette procédure accuse régulièrement des délais assez longs ce qui allonge la durée des travaux. C'est ce qui s'est passé durant les travaux de construction de plusieurs voiries structurantes dans les villes de Yaoundé et Douala.

En plus, les réseaux découverts lors des travaux, n'ayant pas préalablement été identifiée à la phase des études techniques, suscite un budget supplémentaire qui n'avait pas été pris en compte dans le contrat de base de l'entreprise des travaux. C'est ce qui a été le cas sur plusieurs sites des travaux où les entreprises de travaux ont décelé les réseaux CAMWATER et ENEO. Cela est dû à la non-maitrise par les concessionnaires de leurs réseaux.

Par la suite, dès qu'un nouveau réseau est décelé, l'entreprise est tenue de suspendre les travaux, signaler à la Mission de Contrôle et entamer les démarches pour le déplacement du réseau sous la supervision du concessionnaire propriétaire dudit réseau. Une évaluation du coût

déplacement est faite par un sous-traitant agrée par le concessionnaire, ce qui permets d'enclencher le processus devant aboutir à la signature d'un avenant au contrat. Ce processus qui nécessite l'intervention de plusieurs acteurs externes au projet accuse des délais importants.

3.3 Notation de l'efficacité du PDVIR et analyse

Compte tenu des délais assez long de mise en œuvre des travaux d'infrastructures urbaines et du fait que seul deux indicateurs sur six ont atteint leur cible révisée, nous estimons que l'efficacité PDVIR volet construction des infrastructures urbaines est Insatisfaisante, ce qui infirme l'hypothèse de l'efficacité du PDVIR.

Ce résultat est en contradiction avec les résultats du PDUE où les indicateurs du volet urbain avaient été largement dépassés, notamment le linéaire de voiries construites ainsi que le linéaire de drains construits. De même, ce résultat est en contradiction avec les résultats de l'évaluation de mise en œuvre du PNDP III où presque la totalité des cibles des indicateurs relatives à la réalisation des microprojets ont été atteints et dépassés. Néanmoins, pour ce qui est du PNDP, il s'agissait des projets de très faible envergure dont les coûts sont relativement très faibles par rapport aux infrastructures urbaines.

Toutefois, il convient de relevé que le PDUE ainsi que le PNDP III ont bénéficié des extensions respectives de 3 ans et 2 ans 5 mois de leur date de clôture. Ce qui leur a permis d'obtenir les résultats susmentionnés. Le PDVIR a quant lui bénéficié d'une extension d'un an trois qui n'a pas été suffisant pour achever la totalité des infrastructures. Cela confirme effectivement la problématique de la longue durée de mise en œuvre des projets de développement notamment des projets d'infrastructures urbaines relevé dans la littérature économique.

4. Efficience dans la mise en œuvre du PDVIR

Nous allons évaluer l'efficience selon deux sous-critères à savoir : (i) l'utilisation optimale des ressources et (ii) les délais de réalisation.

4.1 Utilisation optimale des ressources dans la mise en œuvre du PDVIR

Sur le plan des ressources financières, le budget initialement alloué au volet infrastructures urbaines du PDVIR était de 119, 5 millions d'Euros soit environ 78 milliards de Francs CFA représentant 83% du volume de financement de la Banque mondiale. Au terme de la restructuration du projet intervenu le 22 décembre 2023, il a été procédé à une réallocation des catégories de dépenses pour permettre d'obtenir les ressources pour la prise en charge des

indemnisations. Toutefois, le Budget alloué au fonctionnement de l'Unité de Gestion du PDVIR n'a pas été augmenté malgré l'extension de la durée du projet d'un an trois mois.

Cependant, au terme de la restructuration il a été alloué au volet infrastructures urbaines 121,65 millions d'Euros soit une légère augmentation de 1,8%. De même, le volume des travaux a été révisé à la hausse. Le tableau suivant présente les indicateurs correspondants aux volumes des prestations après la restructuration.

Tableau 11 : indicateurs relatifs aux travaux d'infrastructures du PDVIR

Indicateurs	Cible initial	Cible révisé	Taux d'augmentation	Réalisé	Taux réalisation
Voiries structurantes construites ou réhabilitées (km)	33	41,62	26,12%	42,78	102,79%
Voiries de proximités construites	24,4	24,422	0,00%	18,826	77,09%
Drains primaires construits	7,3	7,3	0,00%	4,67	63,97%
Drains secondaires construis	49,5	58,975	19,14%	64,323	109,07%
Zones précaires aménagées (superficie, ha)	800	900	12,50%	718,58	79,84%
Chemins piétons construits (longueur, km)	78	104,289	33,70%	94,813	90,91%

Source : PDVIR, 2025

Il en découle que le taux d'augmentation varie de 12,5% à 33,7% pourtant l'augmentation des ressources destinées au volet infrastructures urbaines du PDVIR était de 1,8%. Cela se justifie par des économies réalisées au terme de la passation des marchés notamment pour les travaux de construction des voiries structurantes dans les villes de Yaoundé et Douala. Cela a ainsi permis de financer la construction des voiries structurantes supplémentaires dans les villes de Yaoundé et Douala pour un linéaire de 9,78 km. De façon global, c'est grâce aux économies réalisées au terme de la passation des marchés des 1er travaux d'infrastructures du PDVIR qui a permis de réviser les indicateurs à la hausse. Ces économies traduisent un score d'efficience interne inférieur à 1.

Il convient de préciser que le poids financier des voiries urbaines structurantes représente 50,39% du budget alloué aux infrastructures urbaines du PDVIR et malgré la révision à la hausse de la cible de l'indicateur y afférent, cette cible a été dépassée.

De façon global, les investissements du PDVIR pour le volet infrastructure étaient évalué à 78 milliards de Francs CFA, malgré la restructuration avec l'augmentation des investissements l'ensemble des marchés d'infrastructures urbaines ont été attribué pour une valeur totale de 72, 888 milliards de Francs CFA, soit un score d'efficience interne de 0,93.

4.2 Gestion des délais dans la mise en œuvre du PDVIR

Cependant, la gestion des délais vient atténuer l'efficience de la gestion des ressources financière. Les délais de réalisation ont largement été dépassées étant donné que la durée de mise en œuvre du PDVIR a bénéficié d'une extension d'un an trois mois. Ces délais assez longs ont accentué les externalités négatives engendrées par les travaux d'infrastructures urbaines notamment la perturbation de l'activité économique. Toutefois, même si cela est marginale, la performance limitée des entreprises notamment les Petites et Moyenne Entreprises pour les travaux de voiries de proximité ont également participé a rallongé les délais de mise en œuvre du PDVIR. Cette faible performance des PME se justifie essentiellement par leur faible capacité financière.

4.3 Notation de l'efficience de la mise en œuvre du PDVIR et analyse

Au regard des économies réalisées au terme de la passation des marchés, ce qui a permis d'augmenter le volume des investissements du PDVIR, nous estimons que l'efficience du projet est satisfaisante, ce qui confirme l'hypothèse de l'efficience du PDVIR.

Ce résultat est en cohérence avec les résultats de l'évaluation finale du PDUE ou il a été établi que le volet urbain du PDUE était efficient, étant donné que les indicateurs relatifs aux infrastructures urbaines ont largement été dépassés sans augmentation du Budget y relatifs. Pour mémoire, les deux principaux indicateurs étaient : (i) kilomètres de routes aménagées/réhabilitées qui avait pour valeur cible 41 km et la valeur réalisée a été de 63,24 km soit un taux de réalisation de 154,24%, (ii) linéaire (en km) construit/réhabilité de travaux de drainage, la cible était de 49 km et la valeur réalisée de 108,45 km soit un taux de réalisation de 221,33%. (Essono, 2015). Certes un score d'efficience interne n'a pas été calculé pour le PDUE, mais au regard des résultats susmentionnés il devrait être très en deçà de 1.

5. Impact/effet du PDVIR

L'évaluation de l'impact/effet est plus complexe et nécessite une méthodologie qui fait recourir à une enquête spécifique auprès des populations. Cependant, compte tenu des délais relativement courts et des ressources limitées, il n'a pas été possible d'adopter une méthodologie appropriée telle que recommandé par la littérature économique.

Toutefois, l'enquête statistique réalisée auprès des populations bénéficiaires a permis de relever des effets positifs issus de la construction des infrastructures urbaines, notamment : (i)

expansion de l'activité économique et création d'emploi, (ii) amélioration de la mobilité et réduction des coûts de transport et (iii) valorisation foncière.

5.1 Expansion de l'activité économique et création d'emplois

L'effet des interventions du PDVIR sur la création d'emplois pour les jeunes est diversement perçu par les bénéficiaires. En effet, l'enquête de satisfaction réalisée auprès des bénéficiaires du PDVIR révèle que bien le taux de satisfaction global de cet effet est de 66,0%. Toutefois, 19,2% et 14,7% des bénéficiaires sont respectivement insatisfaits et très insatisfaits. Le tableau suivant présente l'appréciation des bénéficiaires selon le sexe et l'âge relativement à l'effet de création d'emploi.

Tableau 12 : Répartition (%) des bénéficiaires selon leur niveau de satisfaction par rapport à la contribution du projet à la création d'emploi selon le sexe et l'âge du bénéficiaire

		Très insatisfait	Insatisfait	Indifférent	Satisfait	Très Satisfait	Total
Ensemble		***2,3***	***12,4***	***19,2***	***55,8***	***10,2***	***100,0***
Sexe	**Masculin**	2,5	11,9	16,7	57,4	11,6	***100,0***
	Féminin	2,0	13,1	22,7	53,7	8,5	***100,0***
Age	**Inférieur ou égal à 35 ans**	1,5	12,2	17,7	58,3	10,3	***100,0***
	Supérieur à 35 ans	3,3	13,0	21,7	53,4	8,6	***100,0***

Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

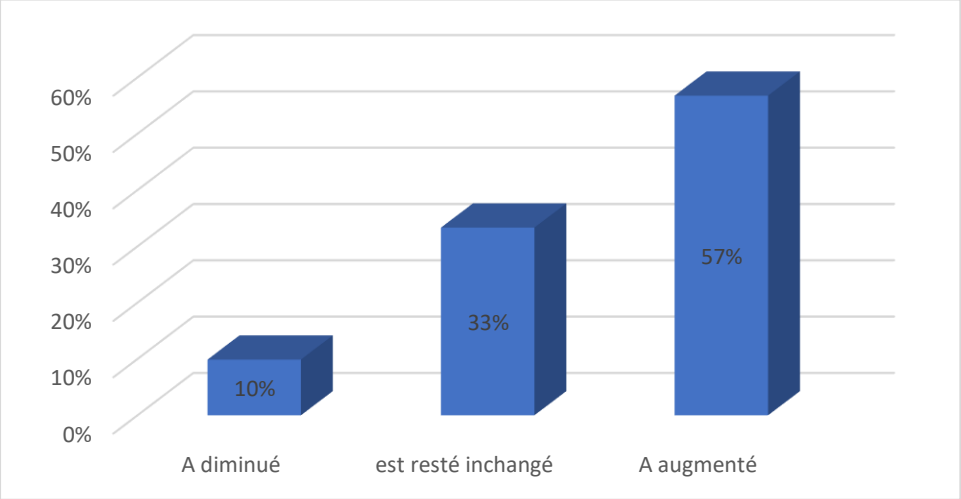
Il en découle que l'indifférence et l'insatisfaction sont plus marquées chez les femmes que les hommes. Selon l'âge, les jeunes de moins de 35 ans ont un taux de satisfaction supérieur à celui des bénéficiaires de plus de 35 ans (68,6% contre 62,0%).

Sur un échantillon de 731 opérateurs économiques exerçant aux voisinages des infrastructures construites/réhabilitées dans le cadre du PDVIR, l'enquête révèle que 26% ont embauché de nouveaux employés suite aux travaux du PDVIR. Il s'agit ici des emplois induits par la réalisation des infrastructures urbaines.

L'augmentation du nombre d'employés traduit ainsi l'expansion de l'activité économique. Par ailleurs, sur un échantillon de 2163 riverains, 63% affirme que l'aménagement des voiries urbaines a permis la création/implantation de nouvelles entreprises/commerces au voisinage des voiries aménagées.

Le graphique suivant met en exergue l'effet des infrastructures urbaines du PDVIR sur le chiffre d'affaire sur un échantillon de 657 opérateurs économiques.

Figure 8 : Effet de l'aménagement des voiries ou drains sur le chiffre d'affaires



Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

Il en découle que 57 % des opérateurs économiques affirme que la construction des infrastructures urbaines du PDVIR a permis de rehausser leur chiffre d'affaires. Cela traduit davantage l'expansion de l'activité économique. En sus, 69,9% des transporteurs estiment que l'aménagement des voiries a permis une amélioration du nombre de courses journalières.

Par ailleurs, il convient de préciser que de nombreux emplois ont été générées durant la phase des travaux notamment par le recrutement du personnel des entreprises des travaux, des missions de contrôle, des sous-traitants, des fournisseurs et autres prestataires de service. Pour ce qui est des travaux d'infrastructures et missions de contrôle, l'exploitation des contrats révèle que 370 emplois directs ont été créés avec 338 postes occupés par les camerounais soit 91%. Cependant, la méthodologie de l'enquête n'a pas permis d'évaluer les emplois indirects suites aux activités engendrés par les travaux. Nous pouvons citer en autres, les fournisseurs de matériaux, les sous-traitants, les prestataires de services (restauration, hébergement, transport…).

En outre, durant la phase des travaux, le financement des investissements des infrastructures du PDVIR a permis d'injecter les ressources dans l'économie locale. En appliquant la théorie de l'effet multiplicateur d'investissement, cela impliquerait une hausse du PIB. Pour mémoire, l'ampleur de l'effet du multiplicateur sur le PIB est plus importante en cas de faible importation. Cependant, pour ce qui est de la construction des voiries urbaines, d'après nos échanges avec les Ingénieurs de Génie Civil, les principales rubriques de coût sont les suivants : (i) les terrassements, (ii) les couches de fondation et de base, (iii) les enrobés bitumineux et (iv) la main d'œuvre, les équipements, le transport. Parmi ces rubriques, c'est le bitume qui est

utilisé dans les enrobés bitumineux qui est généralement importé. D'après nos échanges avec ces ingénieurs, le poids financier du bitume représente 10 à 15 % du Budget total de la construction d'une voirie. Par conséquent, si l'entreprise qui réalise les travaux est une entreprise nationale, à peine 20 % du financement sera consacrée aux importations si on prend en compte l'importation des équipements. De ce fait, 80 % du financement serait réinjecter dans l'économie national, ce qui amplifierait l'effet sur le PIB.

Par conséquent, pour accentuer l'impact économique des projets d'infrastructures urbaines sur l'économie nationale, il faudrait renforcer les capacité (technique et financier) des entreprises nationales à être plus compétitif afin d'être adjudicataire des marchés de construction des infrastructures urbaines de grande envergure.

Dans le cadre du PDVIR, l'exploitation des contrats des travaux d'infrastructures ainsi que des missions de contrôle révèle que l'ensemble des marchés ont été passé pour montant total de 72,888 milliards de Francs. La part des marchés attribué aux entreprises camerounaise est de 57,104 milliards de Francs CFA soit 73%. Ce taux est déjà appréciable mais peut être améliorée.

Toutefois, même lorsque les travaux d'infrastructures urbaines sont réalisés par les entreprises étrangères, l'acquisition des intrants notamment les agrégats (grave, sable, gravillons, basalte etc) se fait localement, elle représente un poids financier de 30 à 50 % du coût total des travaux. Cela participe davantage à l'expansion des activités économiques sur le plan local et entraine une augmentation du PIB.

Cette expansion de l'activité économique a pour corollaire l'accroissement des recettes fiscales devant permettre à l'Etat et aux CTD à travers la fiscalité locale, de disposer davantage de ressources pour non seulement assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures mais aussi poursuivre le financement du développement du pays.

Par ailleurs, les infrastructures de transport et de communication réduisent les coûts de transaction notamment les temps de déplacement et les pertes liées à la congestion. Cela améliore la productivité des entreprises et la compétitivité du territoire par la réduction des coûts logistiques. L'amélioration de la connectivité et de l'accessibilité peut stimuler l'activité économique en facilitant l'accès aux marchés, et aux opportunités commerciales, augmentant ainsi les revenus des habitants.

En plus, l'infrastructure stimule : (i) la création d'écosystèmes économiques locaux (zones industrielles, pôles technologiques, centres commerciaux) ; (ii) le développement des PME et du secteur informel ; (iii) la croissance des recettes fiscales des collectivités locales. À long terme, elles permettent une croissance économique inclusive et durable. Une ville bien équipée suscite la création des entreprises et attire les Investissement Directs Etrangers. L'infrastructure devient un facteur d'attractivité économique et de diversification sectorielle.

5.2 Amélioration de la mobilité et réduction des couts de transports issues du PDVIR

D'après l'enquête de satisfaction du PDVIR, le taux de satisfaction des effets du PDVIR sur la mobilité urbaine est de 80,4%. Dans l'ensemble, les bénéficiaires de sexe masculin expriment une plus grande satisfaction par rapport à ceux de sexe féminin, avec un taux de satisfaction de 8 points supérieur (84,3% contre 75,9%). L'écart de perception du point de vue générationnel est relativement faible, avec un enthousiasme un peu plus élevé pour les plus jeunes, qui enregistrent un taux de satisfaction de 82,4% contre 78,2% pour leurs ainés de plus de 35 ans. Le tableau suivant nous donne plus de précision

Tableau 13 : Répartition (%) des usagers et riverains selon leur niveau de satisfaction par rapport à l'amélioration de la sécurité des personnes selon la ville bénéficiaire

		Très insatisfait	Insatisfait	Indifférent	Satisfait	Très Satisfait	Total
Ensemble		***1,9***	***12,0***	***5,4***	***64,1***	***16,7***	***100,0***
Sexe	**Masculin**	1,1	9,9	4,7	66,2	18,1	***100,0***
	Féminin	2,9	14,8	6,4	61,1	14,8	***100,0***
Age	**Inférieur ou égal à 35 ans**	1,3	11,5	4,4	67,3	15,5	***100,0***
	Supérieur à 35 ans	2,6	12,7	6,5	61,8	16,4	***100,0***

Source : Enquête satisfaction PDVIR, 2026

5.1

Selon les responsables communautaires, globalement la circulation dans les villes a connu une amélioration, avec un taux de satisfaction de 75%. Les 25 % insatisfaits le sont davantage du fait des travaux non achevés dans certaines villes ou de la dégradation rapide observée sur certains tronçons de la ville de Douala durant la période de collecte. Il convient de signaler que dans la ville de Douala les dégradations sont liées au fait que les travaux de réparation prévues dans la période de garantie ont tardé. Ces dégradations signalées ont été réparées par la suite étant donné que la période de garantie n'était pas échue.

D'autres effets importants sur la fluidité sont observés. En effet, comme le montre le tableau ci-dessous, le temps moyen pour se rendre au lieu de service ou au marché a été réduit pour 34,7% des bénéficiaires ; passant de plus de 15 minutes à moins de 15 minutes avec l'aménagement des voiries. Cette amélioration est perceptible dans la quasi-totalité des villes,

exceptée celle de Kousseri où le changement est presqu'insignifiant, du fait faible taux de réalisation des activités dans cette ville. Le tableau suivant présente les changements selon les villes bénéficiaires du PDVIR relative à l'amélioration de la mobilité.

Tableau 14 : Répartition (%) des bénéficiaires selon les changements observés sur la fluidité du fait de l'aménagement de la route

Modalités	Batouri	Douala	Kousséri	Kumba	Maroua	Ngaoundéré	Yaoundé	Ensemble
Temps de déplacement avant l'aménagement (construction réhabilitation) de la voirie pour vous rendre à votre lieu de service ou au marché								
<=15 min	56,8	54,5	10,7	14,1	51,7	32,4	29,4	37,4
15-30 min	40,2	23,4	51,5	68,9	42,7	58,7	30,8	42,3
31-60 min	2,5	14,5	26,7	16,3	5,6	7,7	29,6	15,4
>60 min	0,4	7,6	11,2	0,7	0,0	1,2	10,1	4,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Temps de déplacement après l'aménagement (construction réhabilitation) de la voirie pour vous rendre à votre lieu de service ou au marché								
<=15 min	92,1	85,7	12,2	87,6	63,9	88,6	62,0	72,1
15-30 min	7,1	13,1	54,1	12,4	33,6	10,2	25,9	21,5
31-60 min	0,8	0,7	22,4	0,0	2,5	0,4	11,6	5,1
>60 min	0,0	0,5	11,2	0,0	0,0	0,8	0,5	1,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
L'aménagement de la voirie a-t-elle permis la réduction des coûts liés au transport ?								
Oui	33,5	33,4	0,0	59,1	19,8	27,2	40,2	32,0
Non	66,5	66,6	100,0	40,9	80,2	72,8	59,8	68,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Comment était la fluidité du trafic avant l'aménagement de la voirie ?								
Très mauvaise	5,8	19,1	19,1	49,8	2,8	12,8	48,1	24,1
Mauvaise	61,0	27,3	62,2	9,5	58,6	50,2	29,3	39,8
Moyenne	32,4	23,4	17,7	2,5	36,4	29,4	20,7	23,3
Bonne	0,8	23,4	1,0	35,3	2,2	5,7	1,4	10,8
Très bonne	0,0	6,8	0,0	2,8	0,0	1,9	0,5	2,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Comment évaluer vous actuellement la fluidité du trafic ?								
Très mauvaise	0,0	0,4	26,4	1,1	0,0	0,0	2,8	3,3
Mauvaise	0,4	1,3	63,9	0,0	0,3	0,7	6,1	7,7
Moyenne	1,2	11,0	8,7	1,8	3,7	7,1	9,2	6,6
Bonne	67,2	46,5	1,0	57,6	57,7	58,8	39,3	47,7
Très bonne	31,1	40,7	0,0	39,6	38,3	33,3	42,6	34,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
L'aménagement de la voirie ou des drains permet-elle l'amélioration de l'accès aux services de base (hôpitaux, écoles, marchés, etc.)								
Oui	100,0	55,5	4,7	86,6	93,7	96,6	75,9	74,0
Non	0,0	44,5	95,3	13,4	6,3	3,4	24,1	26,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

Il en découle que les travaux de construction des voiries ont impacté positivement la mobilité dans les villes bénéficiaires du PDVIR.

Du point de vue des riverains et usagers, les travaux réalisés ont permis également d'améliorer l'accès aux services de base (hôpitaux, école, marchés, etc) pour 74,0% d'entre eux. Ce qui concoure également à l'expansion de l'activité économique.

Par ailleurs, l'amélioration de la mobilité s'accompagne également de la réduction des coûts de transports et de maintenance des véhicules. C'est ainsi que sur un échantillon de 249 opérateurs transports, 40% affirme que la construction des voiries urbaines a permis de réduire les coûts de maintenance.

5.3 Valorisation foncière dans la mise en œuvre du PDVIR

L'effet sur la valorisation foncière est perceptible dans l'ensemble des villes de réalisation du PDVIR. En effet, les responsables de communauté font remarquer que le prix du terrain est en moyenne passé du simple au quadruple le long des axes bitumés par le projet. Cette hausse des prix est consécutive à une forte demande en terrain à des fins de construction le long de ces axes. Ces terrains sont acquis essentiellement pour la construction des immeubles à usage commercial, notamment les boutiques. Aussi, l'attractivité de la ville a connu une forte amélioration, induisant une forte augmentation de la demande de logement à usage d'habitation. Cette forte demande de logement a également eu pour conséquence (du point de vue des responsables communautaires) l'augmentation des coûts des loyers dans les quartiers bénéficiaires du projet.

Cette valorisation engendre l'augmentation de la fiscalité locale à travers la taxe foncière, les Centimes Additionnels Communaux etc. Au-delà de la fiscalité locale, la valorisation foncière a un impact sur les recettes d'impôts en général. En effet, les impôts étant proportionnelle à la valeur foncière, toute augmentation de la valeur foncière implique une augmentation des impôts sur toutes les transactions relatives aux fonciers. Cela constitue ainsi une source de financement pour l'Etat et les CTD pour le financement de l'entretien et la maintenance des infrastructures urbaines.

5.4 Notation de l'impact/effet du PDVIR et analyse

Compte tenu des effets relevés par les principaux bénéficiaires et acteurs de mise en œuvre du PDVIR, nous estimons que l'impact/effet du projet est satisfaisante**,** ce qui confirme l'hypothèse que la construction des infrastructures du PDVIR a généré des effets positifs.

L'effet d'expansion de l'activité économique et de création d'emploi identifiés au terme de la mise en œuvre du PDVIR est en cohérence avec les résultats de la littérature économique relatives à l'impact économique des projets d'infrastructures urbaines. Cela confirme la théorie de l'effet multiplicateur de l'investissement de Keynes.

Ce résultat est en adéquation avec les résultats de l'évaluation finale du PDUE où il a été relevé que les infrastructures urbaines réalisés ont accentué l'expansion de nouvelles activités autour des voiries urbaines construites/réhabilitées (Essono, 2015).
Cet effet d'expansion de l'activité économique a également été identifié dans le cadre du PNDP III où il a été établi que la réalisation des certaines infrastructures notamment dans le secteur de l'électricité, a engendré la création de nouvelles activités (Kamdem, 2022). Ce qui contribue également à l'expansion de l'activité économique.

Aussi, l'effet de création d'emplois s'aligne également avec les résultats du PDUE ou au-delà de l'emplois induits dû à l'expansion de l'activité économique, le PDUE a généré un total de 318 574 hommes-jours d'emplois direct durant les travaux, ce qui n'était négligeable au regard du contexte de sous-emploi et de chômage qui prévoyait (Essono, 2015). Ce résultat est plus accentué au PNPD III où la réalisation des micro-projets a généré 28 378 emplois permanents et temporels (Kamdem, 2022) durant les travaux.

Pour ce qui est de l'effet d'amélioration de la mobilité et réduction des coûts de transport, ce résultat est en cohérence avec les résultats de la littérature économique qui relève une amélioration considérable de la mobilité et de la réduction des coûts de transports suite à la construction des infrastructures urbaines notamment les voiries urbaines. L'étude sur les gains d'accessibilité réalisée dans le cadre de la préparation du Projet de Mobilité Urbaine de Douala a abouti à ce même résultat.

En sus, le rapport d'achèvement du PDUE révèle que la construction des voiries urbaines a non seulement réduit les coûts de transports mais faciliter la mobilité des populations des quartiers bénéficiaires des infrastructures financés par le PDUE. De même, d'après une étude réalisée par le MINHDU, la construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen a permis de réduire le temps de trajet de la poste centrale à l'aéroport de Nsimalen de1h10 minutes à 32 minutes aux heures de pointes. (PPA MINHDU, 2025).

6. Durabilité du PDVIR

L'évaluation de la durabilité vise à déterminer dans quelle mesure les effets positifs du projet sont susceptibles de se maintenir au-delà de la période de financement externe. Elle examine la capacité des bénéficiaires et des institutions locales à préserver les acquis du projet, à assurer la gestion autonome des impacts dans le temps. Deux dimensions sont particulièrement prises en compte : (i) le dispositif institutionnel pour assurer la pérennisation, et (ii) l'engagement des populations dans la pérennisation des résultats.

6.1 Dispositif institutionnel pour assurer la pérennisation

Dans le cadre du processus de décentralisation en cours, la compétence de construction des voiries urbaines a été transférée aux CTD. C'est ainsi que les Communautés Urbaines de Yaoundé, Douala, Ngaoundéré, Maroua assure sur financement interne plusieurs travaux de construction et de réhabilitation des voiries urbaines. Ce qui confirme leur capacité à poursuivre la réalisation des projets similaires. Pour ce qui est communes de Batouri et Kousseri, elles disposent des ressources limitées ne leur permettant pas de financer régulièrement la construction des infrastructures urbaines. Cependant, elles peuvent financer l'entretien et la maintenance des infrastructures réalisées.

Cependant, il n'existe pas encore formellement un dispositif institutionnel au sein de tous les CTD pour assurer l'entretien et la maintenance des infrastructures urbaines. Toutefois, certaines CTD se démarquent déjà. Il s'agit notamment de la Communauté Urbaine de Douala (CUD), qui a créé en son sein une Régie chargé de la maintenance et de l'entretien des infrastructures urbaines au sein de la ville de Douala. La CUD a déjà acquis les équipements appropriés pour cette structure. Il est essentiellement chargé d'assurer la maintenance des infrastructures pour de faibles dégradations afin de limiter la poursuite de la dégradation. Cette initiative devrait être dupliquer au sein des autres Communautés Urbaines et communes. Cela permettrait d'assurer la durabilité des infrastructures urbaines.

Cependant, dans le cadre du PDVIR les CTD accompagnent les dispositifs mise en place au niveau des bénéficiaires pour assurer la maintenance des infrastructures urbaines. Il s'agit entre autres, les Comité de Développement des Quartiers, les Comité de Gestion des équipements de proximité (marché, école, hôpital, espace vert, espace de loisir etc).

C'est ainsi que l'enquête réalisé a relevé que la totalité des autorités locales se disent prêts à contribuer pour maintenir les infrastructures en bon état, outre par le financement des travaux d'entretien mais aussi par : (i) les appuis aux Comités de Développement des Quartiers tant dans les activités à mettre en œuvre pour la pérennité des infrastructures que sur le plan financier, (ii) mise en place d'un comité de gestion de suivi, (iii) coordination du comité de civisme mis en place pour veiller à tous ces projets et (iv) suivi, contrôle et surveillance.

Par ailleurs, selon ces derniers, le dispositif mis en place pour assurer la maintenance des infrastructures urbaines est globalement satisfaisant avec un taux de satisfaction qui varie de 77,8% pour la Construction/ réhabilitation des voiries urbaines structurantes (route, trottoir) à 93,3% pour l'aménagement des voies piétonnes.

En revanche, les équipements de proximité suscitent un enthousiasme moins marqué quant au dispositif mis en place pour assurer la maintenance. Les taux de satisfaction ici sont inférieurs à 70%, avec une plus grande insatisfaction pour les hôpitaux, et les espaces verts (38,5% et 46,2% d'insatisfaction respectivement). Cette insatisfaction se justifie par le fait que ces responsables n'observent pas de résultats par rapport au dispositif en place d'une part, et d'autre part, par le fait qu'il n'y a pas de maintenance effective. Le tableau suivant présente l'appréciation des responsables communautaires sur le dispositif institutionnel de maintenance par type d'infrastructure.

Tableau 15 : Répartition des autorités locales selon leur appréciation du dispositif mis en place pour assurer la maintenance des équipements

Rubrique	Très insatisfaisant	insatisfaisant	Indifférent	Satisfaisant	Très satisfaisant	Total
Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (route, trottoir, etc.	0,0	11,1	11,1	77,8	0,0	100,0
Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires …	0,0	7,7	0,0	92,3	0,0	100,0
Aménagement des voies piétonnes	0,0	6,7	0,0	93,3	0,0	100,0
Eclairage publics (installation des lampadaires)	5,6	27,8	5,6	61,1	0,0	100,0
Aménagement/ réhabilitation de forages	0,0	25,0	8,3	66,7	0,0	100,0
construction d'une station de traitement de boues de vidange	0,0	0,0	33,3	66,7	0,0	100,0
construction de salles de classes	7,1	28,6	0,0	64,3	0,0	100,0
Construction des hôpitaux	7,7	30,8	0,0	53,8	7,7	100,0
Aménagement des espaces verts	7,7	38,5	0,0	53,8	0,0	100,0

Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

Il en découle que le taux de satisfaction est plus élevé pour les voiries et moins élevés pour les équipements de proximités, d'où la nécessité de renforcer le dispositif institutionnel de maintenance et d'entretien des équipements de proximité.

Cependant, les responsables de communauté sont optimistes quant à la capacité des populations à contribuer à l'entretien des ouvrages. En effet, le taux de satisfaction des responsables de communautés quant à la disponibilité des populations à contribuer à l'entretien des ouvrages réalisés est de 83,3%. Constituant un fort atout pour la pérennité du projet. Il serait alors judicieux de renforcer la sensibilisation et l'implication des populations riveraines dans la maintenance des équipements réalisés par le projet.

Si la perception des autorités par rapport à l'implication des populations est bonne, il convient de relever que les provisions budgétaires pour la maintenance ne sont pas toujours effectives. En effet, 42,9% des responsables indiquent que la mairie n'a pas prévu des ressources pour l'entretien des ouvrages.

Du point des vu de ces responsables locaux ayant déclaré qu'il y a des dotations, 3 personnes d'entre eux sur 4 trouvent ces provisions insuffisantes.

Par ailleurs, l'utilisation durable des voiries dépend de la gestion de l'occupation de la chaussée et du trottoir qui constituent donc des éléments importants de durabilité. La non-existence des mécanismes de contrôle de l'occupation de l'espace constitue un obstacle à la durabilité des effets du PDVIR. En effet, 37,5% des responsables de communautés affirment qu'il n'existe pas de mécanisme de contrôle de l'occupation de l'espace le long des voiries urbaines. Pour ceux qui déclarent l'existence de tels mécanismes, 63,2% d'entre eux sont satisfaits des mécanismes et 5,3% sont très satisfaits.

6.2 L'engagement des populations dans la pérennisation des résultats du PDVIR

La présente section met en évidence les principaux comportements de pérennité des usagers et riverains des infrastructures réalisées dans les villes bénéficiaires du PDVIR. Ces comportements constituent des indicateurs clés de la durabilité sociale et communautaire des ouvrages, notamment en matière d'information, d'engagement citoyen et de contribution à la maintenance.

Il ressort principalement de l'analyse une prédisposition globalement favorable à la pérennisation des infrastructures. En effet, 77,7% des bénéficiaires se déclarent prêts à consacrer du temps au nettoyage régulier des caniveaux.

A l'inverse, seulement 40,9% des bénéficiaires déclarent être informés de l'existence des Comités de Développement des Quartiers (CDQ) qui sont chargé d'assurer l'entretien des infrastructures urbaines via des petits travaux d'entretien. Cette situation révèle un déficit d'information et de communication institutionnelle susceptible de limiter l'effectivité de l'engagement des bénéficiaires. Toutefois, 72,2% de ces bénéficiaires sont disposés à intégrer les CDQ pour signaler les dégradations, et 68,5% accepteraient de contribuer financièrement à un fonds communautaire de maintenance.

Suivant les villes, les comportements des bénéficiaires en matière de pérennité des ouvrages sont contrastés. Dans la ville de Yaoundé, on observe la plus grande proportion (94,2%) des bénéficiaires riverains prêts à consacrer quelques heures par mois pour nettoyer les caniveaux devant leur domicile/boutique. Dans la ville de Douala, cette proportion est la plus petite et se situe à 36,9%.

La volonté à contribuer financièrement est globalement élevée, avec des pics à Batouri (90,8%) et Yaoundé (85,6%). À l'inverse, Douala (20,1%) se caractérise par une très faible volonté des bénéficiaires riverains à contribuer financièrement. Ce qui peut s'expliquer par une méfiance vis-à-vis des mécanismes de gestion communautaire, des contraintes économiques ou une attente accrue de prise en charge par les pouvoirs publics.

La volonté d'intégrer les CDQ afin de signaler les dégradations est élevée dans l'ensemble des villes, atteignant des niveaux supérieurs à 80% à Yaoundé, Batouri, Kumba et Kousséri. Cette tendance traduit une forte conscience citoyenne et une reconnaissance de l'importance du contrôle communautaire pour la préservation des infrastructures. Le tableau suivant résume les comportements des usagers en vue d'assurer la pérennité des infrastructures réalisés.

Tableau 16 : Principaux comportements de pérennité chez les usagers / riverains des infrastructures construites dans les villes bénéficiaires

Caractéristique	Yaoundé	Douala	Kumba	Batouri	Ngaoundéré	Kousseri	Maroua	Ensemble
Proportion des bénéficiaires informés des Comité de Développement des Quartiers (CDQ)	72,3	13,9	11,9	72,6	22,8	61,3	41,5	40,9
Proportion des riverains prêts à consacrer quelques heures par mois pour nettoyer les caniveaux devant leur domicile/boutique	94,2	36,9	84,9	89,2	76,6	89,4	84,9	77,7
Proportion des usagers/riverains prêt à contribuer financièrement à un fonds de maintenance communautaire de la voirie et des drains construits	85,6	20,1	73,2	90,8	72,5	70,9	77,6	68,5
Proportion des usagers/riverains prêts à faire partie du Comité de Développement des Quartiers pour signaler aux autorités toute dégradation	89,7	29,9	81,8	90,7	69,9	81,9	76,0	72,2

Source : Enquête de satisfaction PDVIR, 2026

Il en découle un fort engagement des populations à participer à la maintenance et entretien des infrastructures réalisées dans le cadre du PDVIR.

6.3 Notation de la durabilité du PDVIR et analyse

Compte tenu du dispositif institutionnel mise en place pour assurer la durabilité, certes limité et de l'engagement des populations à y participer, nous estimons que la notation de la durabilité du projet est **Satisfaisante,** ce qui confirme l'hypothèse de la durabilité des infrastructures du PDVIR

Toutefois, ce résultat est subordonné au respect des engagements pris tant par les CTD que par les populations bénéficiaires en vue d'assurer la maintenance et l'entretien des infrastructures.

Ce résultat est cependant en contradiction avec les résultats de la revue de la littérature où il a été relevé que la durabilité des infrastructures urbaines notamment les voiries, demeure un défi. En effet, compte tenu des contraintes budgétaires, les CTD ne prévoient pas suffisamment de ressources pour l'entretien et la maintenance des voiries urbaines au Cameroun. Ce qui justifie la dégradation rapide des voiries urbaines. C'est dans ce cadre qu'il est mentionné dans le rapport d'achèvement du PDUE que la durabilité des équipements/infrastructures est menacée par les insuffisances d'entretien au niveau municipal (Essono, 2015). Par la suite, il a été enregistré des dégradations de certains tronçons de voiries réalisés dans le cadre du PDUE, à date ces dégradations se poursuivent sur certains tronçons.

Toutefois, pour ce qui est équipements collectifs socio-économique (hôpitaux, marchés, salle de sport, etc) la durabilité peut être assuré par les comités de gestion. Cela est cohérence avec les résultats de l'évaluation de la mise en œuvre du PNDP III qui stipule que s'agissant de l'appropriation par les communes des mécanismes de pérennisation des infrastructures, tous les microprojets du PNDP III disposent d'un comité de gestion pour assurer la pérennisation des ouvrages. C'est d'ailleurs ce qui justifie le fait que le nombre de projets non fonctionnels financés par le PNDP est faible (12%) (Kamdem, 2022). Il s'avère ainsi nécessaire que les CTD veillent à la mise en place des Comités de gestion de tous les équipements de proximité du PDVIR et assurent régulièrement leur encadrement.

7. Externalité négative du PDVIR

Malgré les effets positifs des infrastructures urbaines du PDVIR, il convient de relever que des effets négatifs ont été observés pendant les travaux et après. C'est ainsi que sur un échantillon de 301 opérateurs économiques, 49,2% affirme que les travaux de construction des infrastructures urbaines ont perturbé leurs activités commerciales. Au-delà de cette perturbation des activités économiques, les autres effets relevés auprès des populations sont les suivants :

- Blocage des caniveaux durant les travaux dans certaines localités, ce qui a engendré des inondations ;
- Absence de dallettes dans certaines zones, coupant la route ;
- Obstruction de certains caniveaux à la fin du tronçon aménagé avec comme conséquences les inondations lorsqu'il pleut ;
- Accidents de la circulation récurrents avec des cas de décès sur certains tronçons du fait de l'absence de ralentisseurs et de panneaux de signalisation ;
- Les servitudes du quartier endommagées par le projet et qui ne sont pas réhabilitées.

Pour remédier à ces effets, les solutions suivantes sont proposées :

- Construire des ralentisseurs sur certains tronçons accidentogènes ;
- Finaliser les projets inachevés ;
- Assurer le curage régulier de la totalité des caniveaux pour s'assurer de la circulation de l'eau ;
- Créer plus de voies de contournement ultérieurement durant les travaux de construction/réhabilitation des voiries ;
- Rendre les lampadaires fonctionnels ;
- Rendre les panneaux de signalisation visibles.

8. Notation globale du PDVIR

En somme, parmi les six critères retenus pour l'évaluation de la performance du projet, la pertinence est très satisfaisante, trois critères ont été satisfaisants (cohérence, efficience, impact/effet et durabilité). L'efficacité a été jugé insatisfaisant. Nous pouvons estimer une notation satisfaisante pour la performance globale du projet.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de cette étude portant sur l'évaluation de la mise en œuvre des projets d'infrastructures urbaines au Cameroun, à travers le cas du Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes (PDVIR), il ressort que les infrastructures urbaines constituent un levier stratégique incontournable pour le développement économique, social et territorial des villes camerounaises.

L'analyse des fondements théoriques et empiriques a permis de mettre en évidence le rôle important des infrastructures pour accélérer croissance économique, l'amélioration de l'accessibilité aux services de base et la réduction des inégalités spatiales. L'approche basée sur les critères d'évaluation de la performance (pertinence, cohérence, efficacité, efficience, impact et durabilité) a offert un cadre approprié d'appréciation de la mise en œuvre du PDVIR volet infrastructures urbaines.

Les résultats de l'évaluation montrent que le projet présente globalement une pertinence très satisfaisante, en ce qu'il s'aligne sur les priorités nationales, notamment la SND30, DSCE, Vision 2035 ainsi qu'aux Objectifs de Développement Durables et répond aux besoins pressants des populations urbaines en matière de mobilité, d'accès aux services de base (eau, écoles, hôpitaux, marché etc) et d'amélioration du cadre de vie en général.

Concernant sa cohérence, elle a été évaluée satisfaisante du fait de la complémentarité des interventions du PDVIR dans leur localité et de sa cohérence avec l'évolution de son environnement mise en œuvre.

En termes d'efficacité**,** le PDVIR a permis la réalisation d'infrastructures significatives, notamment des voiries structurantes, des équipements de proximité et des ouvrages d'assainissement, contribuant ainsi à l'amélioration des conditions de vie des populations bénéficiaires. Toutefois, cette efficacité reste partiellement entravée par des contraintes telles que les retards d'exécution, les difficultés d'indemnisation des personnes affectées et les problèmes liés aux déplacements des réseaux des concessionnaires. Cela n'a pas permis de réaliser la totalité des investissements notamment les voiries de proximité.

A cet effet, nous recommandons de **Renforcer la préparation et la planification des projets,** il s'agit notamment de **:** (i) assurer la maturation complète du projet avant d'entamer le processus de passation des marchés, précisément l'indemnisation des personnes affectées par les travaux ; (ii) utiliser les équipements de pointes pour identifier l'intégralité des réseaux des concessionnaires ENEO, CAMWATER et CAMTEL avant le début des travaux.

De même, nous recommandons également d'**améliorer la gouvernance et la coordination institutionnelle,** cela va consister essentiellement à mettre en place un comité de coordination interministériel au niveau des services du Premier Ministre avec les administrations assurant la maitrise d'ouvrage des projets d'infrastructures d'envergure et les concessionnaires pour mieux coordonner le déplacement de leurs réseaux.

Pour ce qui est de l**'**efficience du projet, elle a été évaluée satisfaisante, en raison des économies réalisées au terme de la passation des marchés. Ce qui a permis de financer les infrastructures supplémentaires.

L'impact du projet est globalement positif, avec des effets notables sur la mobilité urbaine, la création d'emploi, l'expansion des activités économiques, et le développement local. Toutefois, il en découle la nécessité de renforcer les capacités (technique et financier) des entreprises nationales en leur accordant des garanties de financement, ce qui leur rendra compétitif sur le plan international en vue d'être adjudicataire des marchés de construction d'infrastructures d'envergure. Cela amplifierait davantage l'impact économique des projets d'infrastructures.

Cependant, la durabilité des infrastructures réalisées demeure un défi majeur, en raison notamment de l'insuffisance des mécanismes de maintenance, des contraintes budgétaires des Collectivités Territoriales Décentralisées et des pressions liées à l'urbanisation rapide et aux changements climatiques.

A cet effet, nous recommandons de **Renforcer les capacités techniques des acteurs locaux** via : (i) l'organisation des formations des personnels technique des CTD sur l'entretien et la maintenance des infrastructures urbaines et (ii) la mise en place d'une régie au sein des CTD devant assurer la maintenance et l'entretien des infrastructures urbaines. Parallèlement, il s'avère nécessaire de clarifier les responsabilités entre État et les CTD grâce aux moyens des

protocoles ou contrats de ville, en vue d'assurer la maintenance et l'entretien des infrastructures urbaines réalisées.

Nous recommandons également d'explorer d'autres sources de financement pour assurer la maintenance et l'entretien des infrastructures urbaines. Cela consiste essentiellement à : (i) diversifier les sources de financement : PPP, fonds verts, coopération décentralisée ; et (ii) améliorer la mobilisation de ressources locales : taxes foncières modernisées, redevances d'usage.

En définitive, si le PDVIR constitue une avancée notable dans la modernisation des villes camerounaises, l'atteinte d'un développement urbain véritablement inclusif et résilient passe par une amélioration continue des pratiques de mise en œuvre et d'évaluation des projets publics. Cette étude ouvre ainsi des perspectives pour des recherches futures, notamment sur l'évaluation d'impact économique à long terme des infrastructures urbaines et sur les mécanismes innovants de financement des infrastructures urbaines en contexte africain.

L'étude a permis de déceler l'impact des infrastructures urbaines sur l'expansion de l'activité économique engendrant ainsi l'augmentation des recettes d'impôts de manière générale. Les études futures pourraient permettre de vérifier si ces recettes d'impôts supplémentaires pourraient permettre de financer l'entretien et la maintenance des infrastructures urbaines qui demeure un défi majeur pour la durabilité des infrastructures urbaines.

BIBLIOGRAPHIE

Aschauer, D.A,1990. « Highway Capacity and Economic Growth», Economic Perspectives, Federal Bank of Chicago, septembre-octobre, pp. 14-23

Barro R J, 1990. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth, Journal of Polical Economy, vol 98, N°5, pp 103-125

Beitone, A, Cazorla, A, Dollo, C & Drai, A. M, 2012. Lexique d'économie (9ème édition),

ESSONO A.M., 2015., Rapport d'achèvement du Projet de Développement des secteurs Urbain et de l'Approvisionnement en Eau (PDUE), Rapport final

Institut National de la Statistique du Cameroun, 2024. 5ème Enquête Camerounaise Auprès des Ménages (ECAM5), Document de travail

Institut National de la Statistique du Niger, 2024. Etude sur l'impact des projets d'infrastructures sur l'économie nigérienne, Document de travail.

Jacques Lévy & Michel Lussault, 2013. Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés

John Maynard Keynes, 1936, The General Theory of Employment, Interest and Money, article.

Kamdem C.B., 2022. Evaluation de la mise en œuvre de la troisième phase du Programme National de Développement Participatif (PNDP), Rapport final

MINEPAT, 2009, Vision 2035. Document de travail.

MINEPAT, 2009. Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, Document de travail.

MINEPAT., 2020. Stratégie Nationale du Développement à l'horizon 2030, Document de travail

Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU), 2025. Projet de Performance des Administration du programme 392, Document de travail.

OCDE, 2019, Des meilleurs critères pour des meilleurs évaluations : Définitions adaptées et principes d'utilisation. Paris : Edition OCDE

Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes (PDVIR), 2025, rapports d'activité semestriels, Document de travail

Projet de Développement des Villes Inclusives et Résilientes (PDVIR), 2025-2026, rapport de l'enquête de satisfaction des bénéficiaires du PDVIR, Document de travail.

Samuelson P A, 1954. The pure theory of public expenditure, review of economics ands statistics, vol 36, N°4, pp 387-389
United Nations (UN), 2018 revision. World Urbanization Prospects, Document de travail
United Nations Economic Commission for Africa (UNECA) & Communauté Urbaine de Yaoundé, 2021. Estimate of Yaoundé GDP, Document de travail

TABLE DES MATIERES

Table des matières

..... 1

SOMMAIRE i

DEDICACE ii

REMERCIEMENTS iii

SIGLES ET ABREVIATIONS iv

LISTE DES TABLEAUX v

LISTE DES FIGURES vi

RESUME vii

ABSTRACT viii

INTRODUCTION GENERALE 1

1. Contexte et justification 1

2. Problématique 3

3. Objectif de l'étude 4

4. Hypothèses 4

5. Intérêt de l'étude 4

6. Méthodologie 5

7. Plan du travail 6

CHAPITRE 1 : CADRE D'EVALUATION DES PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT : UNE REVUE DE LA LITTERATURE THEORIQUE 7

1. Les critères de la performance des projets de développement 7

1.1 La pertinence 7

1.2 La cohérence 8

1.3 L'efficacité ; 8

1.4 Efficience 8

1.5 Effet/impact 8

1.6 Durabilité 9

2. Définition des concepts 9

2.1 Les infrastructures 9

2.2 La notion de ville ou milieu urbain 11

3. Fondement théorique de l'importance des infrastructures dans le développement économique 11

3.1 Théorie de la croissance endogène 11
3.2 Théorie de l'effet du multiplicateur Keynésien 12
CHAPITRE 2 : CADRE D'EVALUATION DES PROGRAMMES DE DEVELOPPEMENT : UNE REVUE DE LA LITTERATURE EMPIRIQUE 14
1. Pertinence 14
2. Cohérence 15
3. Efficacité 16
4. Efficience 19
5. Impact des projets d'infrastructures urbaines 20
1. Création d'emploi 20
2. Revue empirique de l'impact des infrastructures urbaines sur la croissance économique 21
3. Gain d'accessibilité 22
6. Durabilité 23
7. Les externalités négatives 25
CHAPITRE 3 : PRESENTATION DU PROJET ET METHODOLOGIE 26
1. Présentation du PDVIR 26
1.1 Objectifs du PDVIR 26
1.2 Cadre institutionnel du PDVIR 26
1.3 Composantes du projet 27
2. Présentation des infrastructures urbaines du PDVIR 28
2.1 Sous-composante 2.1: Amélioration de la connectivité intra-ville et intégration des quartiers sous-équipés 28
2.2 : Sous-composante 2.2 Amélioration du milieu de vie dans les quartiers sélectionnés 29
2.3 Sous-composante 2.4 Amélioration de l'environnement urbain et renforcement de la résilience aux inondations 31
3. Méthodologie 31
3.1 Revue documentaire et entretien 32
3.2 Enquête statistique 32
3.3 Analyse des données collectées 37
CHAPITRE 4 : RESULTATS DE L'EVALUATION DE LA DE LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES URBAINES DU PDVIR 38
1. Pertinence du PDVIR 38
1.1 Ancrage du PDVIR aux politiques publiques nationales et internationales 38
1.2 Satisfaction des attentes des bénéficiaires du PDVIR 41

1.3 Notation de la pertinence du PDVIR et analyse 43
2. Cohérence du PDVIR 44
2.1 Complémentarité des interventions du PDVIR 44
2.2 Cohérence technique et environnemental du PDVIR 45
2.3 Cohérence en rapport avec l'évolution de l'environnement de sa mise en œuvre 46
2.4 Notation de la cohérence du PDVIR et analyse 47
3. Efficacité dans la mise en œuvre du PDVIR 47
3.1 Niveau d'atteinte des indicateurs du PDVIR 47
3.2 Facteurs ayant influencés l'efficacité du PDVIR 48
3.3 Notation de l'efficacité du PDVIR et analyse 52
4. Efficience dans la mise en œuvre du PDVIR 52
4.1 Utilisation optimale des ressources dans la mise en œuvre du PDVIR 52
4.2 Gestion des délais dans la mise en œuvre du PDVIR 54
4.3 Notation de l'efficience de la mise en œuvre du PDVIR et analyse 54
5. Impact/effet du PDVIR 54
5.1 Expansion de l'activité économique et création d'emplois 55
5.2 Amélioration de la mobilité et réduction des couts de transports issues du PDVIR 58
5.3 Valorisation foncière dans la mise en œuvre du PDVIR 60
5.4 Notation de l'impact/effet du PDVIR et analyse 60
6. Durabilité du PDVIR 61
6.1 Dispositif institutionnel pour assurer la pérennisation 62
6.2 L'engagement des populations dans la pérennisation des résultats du PDVIR 64
6.3 Notation de la durabilité du PDVIR et analyse 65
7. Externalité négative du PDVIR 66
8. Notation globale du PDVIR 67
CONCLUSION GENERALE 68
BIBLIOGRAPHIE ..... a
TABLE DES MATIERES c
ANNEXES ..... g
Annexe1 : Questionnaires ..... h
Questionnaire communautaire ..... h
Questionnaire populations riveraines et usagers ..... o
Questionnaire Concessionnaires/ entreprises ..... w

f

ANNEXES

Annexe1 : Questionnaires

Questionnaire communautaire

Enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires Du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES VILLES INCLUSIVES ET RESILIENTES (PDVIR)

QUESTIONNAIRE COMMUNAUTAIRE

STRICTEMENT CONFIDENTIEL ET A BUT NON FISCAL

Les informations collectées au cours de cette collecte sont protégées conformément aux termes de la loi N° 2020/010 du 20 juillet 2020 régissant l'activité statistique au Cameroun qui stipule en son article 13 que « Les données individuelles recueillies dans le cadre des opérations de collecte de données statistiques ne peuvent faire l'objet de divulgation de quelque manière que ce soit, sauf autorisation explicite accordée par les personnes physiques ou morales concernées conformément aux principes de la Charte Africaine de la Statistique », et en son article 14 alinéa 2 que « en aucun cas, les données individuelles recueillies ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été collectées ».

Décembre 2025

h

SECTION 0 : IDENTIFICATION DU REPONDANT ET INFORMATIONS GENERALES

S0Q1.	Région 1 = Adamaoua, 2 = Centre 3=Est, 4 = Extrême-Nord, 5 = Littoral 6 = Sud-Ouest	|__|
S0Q2.	Département _____	|__|__|
S0Q3.	Arrondissement: _____	|__|__|__|
S0Q4.	Noms et prénoms du répondant : _____	
S0Q5.	Qualité 1=Maire 2 Chef de village/ responable de communauté	|__|
S0Q6.	Depuis combien d'années êtes-vous le maire ou chef de cette communauté ?	| | |
S0Q7.	Avez-vous déjà entendu parler du Projet de Développement des villes inclusives et résilientes ?	|__|
S0Q8.	Parmi les interventions opérationnelles du PDVIR ci-après, quels sont ceux dont vous avez connaissance et dont vous avez observé la réalisation sur le terrain ? (1 = Oui, 2 = Non) A. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (grands axes reliant les différents quartiers de la ville- voies primaire et secondaires) |__| B. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine) |__| C. Aménagement des voies piétonnes |__| D. Eclairage publics (installation des lampadaires) |__| E. Renforcement des capacités des CTD |__|	
S0Q9.	Contact du répondant	Téléphone 1 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__| Téléphone 2 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__| Mail : _____

SECTION 1 : Appréciation de l'utilité et de la pertinence des interventions du PDVIR

S1Q1.	Quel est votre appréciation de la cohérence des activités du PDVIR (voirie, drain, éclairage, etc.) avec vos besoins / problèmes ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*	|__|
S1Q2.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	|__| |__| |__|
S1Q3.	Quel est votre appréciation de la capacité du PDVIR à répondre à vos besoins en matière d'aménagement urbain (voirie, drain, éclairage, etc.) ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*	|__|
S1Q4.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	|__| |__|

S1Q5.	Avez-vous été impliqué / consulté lors de mise en place et la formulation du PDVIR ? 1=Oui 2=Non	
S1Q6.	Dans votre arrondissement/localité/quartier, quel est votre degré de satisfaction par rapport au ciblage des quartiers d'intervention du Projet ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*	
S1Q7.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	
S1Q8.	Dans quelle mesure et de quelles façons le PDVIR a-t-il contribué à résoudre les problèmes identifiés dans la phase de conception (problème de gestion urbaine, d'accès aux infrastructures dans les quartiers sous-équipés en infrastructures routières, aléa naturels (inondations, etc.) _____ _____	

SECTION 2 : APPRÉCIATION DE LA QUALITE DES OUVRAGES

CS2Q1.	I. Quelle est votre appréciation de la qualité des appuis et des infrastructures construites par le PDVIR (pour les interventions pour lesquelles la réponse a été « Non » à la question S0Q8, cochez NA) *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*		II. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
	A. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (grands axes reliant les différents quartiers de la ville- voies primaire et secondaires)		_____ ___ _____ ____
	B. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine)		_____ ___ _____ ____
	C. Aménagement des voies piétonnes		_____ ___ _____ ____
	D. Eclairage publics (installation des lampadaires)		_____ ___ _____ ____

	E. Renforcement des capacités des CTD	|__|	_____ ___ _____ ____
	F. Appuis aux initiatives locales (comités de développement des quartiers, initiatives des jeunes, etc.)	|__|	_____ ___ _____ ____
	A Quel est votre degré de satisfaction par rapport aux aspects suivants *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*		B. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
CS2Q2.	résistance des ouvrages	|__|	_____ __ _____ __
CS2Q3.	Etat du ***matériel utilisé*** (en lien avec le niveau de dégradation)	|__|	_____ __ _____ __
CS2Q4.	Dimensions de l'ouvrage (routes, voies piétonnes, drain)	|__|	_____ __ _____ __
CS2Q5.	Amélioration de la circulation dans la localité	|__|	_____ __ _____ __
CS2Q6.	Amélioration de la sécurité des personnes	|__|	_____ __ _____ __
CS2Q7.	Au choix des itinéraires donnés aux différentes ouvrages	|__|	_____ __ _____ __
CS2Q8.	Amélioration de la fluidité du trafic urbain	|__|	_____ __ _____ __

CS2Q9.	Elaboration et mise en œuvre des Plans d'Exécution Prioritaires et des plans secteurs par les CTD	|__|	_____ — _____ —
CS2Q10.	Appuis aux initiatives portés par les jeunes	|__|	
CS2Q11.	Appui à la mise en place des Comités de Développement de Quartiers (CDQ)	|__|	_____ — _____ —
CS2Q12.	Quelle appréciation faites-vous de la contribution de ce projet à de l'emploi des jeunes dans la commune / localité/village ? *1= Très insatisfaisant* 2= *insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*		|__|
CS2Q13.	Seriez-vous prêt à contribuer ou à vous organiser pour maintenir les infrastructures construites en bon état ? 1 = Oui 2 = Non		|__|
CS2Q14.	Quelle forme prendrait votre contribution ou votre organisation ? _____ _____ _____ _____ _____		

SECTION 3 : APPRÉCIATION DES EFFETS DU PROJETS

S4Q1.	Quelle sont les principaux bénéfices Directs ou indirects du Projet sur la mobilité urbaine que vous avez constatés ? _____ _____ _____
S4Q2.	Quelle sont les principaux bénéfices Directs ou indirects du Projet sur l'activité économique de votre localité / commune ? _____ _____ _____

S4Q3.	Quelle sont les principaux bénéfices Directs ou indirects du Projet sur l'attractivité de votre commune et la valorisation foncière ? _____ _____ _____ _____
S4Q4.	Le prix moyen du m2 de terrain est passé de combien à combien avec l'intervention du PDVIR ? _____ _
S4Q5.	Quelle appréciation faites vous de la gestion des nuisances liées à la réalisation des activités de ce projet? _____
S4Q6.	Quels sont les principaux problèmes causés par l'aménagement des ouvrages que vous constaté ? _____ _ _____ __
S4Q7.	Quelles solutions proposez-vous pour remédier à ces problèmes constatés ? _____ _ _____ __
S4Q8.	Quels sont selon vous les éléments qui mériteraient d'être améliorés au niveau des ouvrages d'art(voiries/drains) _____ _____ _____ _____

S4Q9.	De manière générale, quels sont selon vous les effets les effets de la réalisation de ces ouvrages sur les conditions de vie des populations de la communauté ? _____ _____ _____ _____

OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES DE L'AGENT ENQUÊTEUR

« Merci pour votre collaboration »

Questionnaire populations riveraines et usagers

Enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires Du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES VILLES INCLUSIVES ET RESILIENTES (PDVIR)

QUESTIONNAIRE POPULATION RIVERAINES ET USAGERS

Questionnaires populations riveraines et usagers

STRICTEMENT CONFIDENTIEL ET A BUT NON FISCAL

Les informations collectées au cours de cette collecte sont protégées conformément aux termes de la loi N° 2020/010 du 20 juillet 2020 régissant l'activité statistique au Cameroun qui stipule en son article 13 que « Les données individuelles recueillies dans le cadre des opérations de collecte de données statistiques ne peuvent faire l'objet de divulgation de quelque manière que ce soit, sauf autorisation explicite accordée par les personnes physiques ou morales concernées conformément aux principes de la Charte Africaine de la Statistique », et en son article 14 alinéa 2 que « en aucun cas, les données individuelles recueillies ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été collectées ».

Décembre 2025

o

SECTION 0 : IDENTIFICATION DU REPONDANT ET INFORMATIONS GENERALES

S0Q10.	Région 1 = Adamaoua, 2 = Centre 3=Est, 4 = Extrême-Nord, 6 = Littoral 7 = Sud-Ouest	|__|
S0Q11.	Département _____	|__|__|
S0Q12.	Arrondissement: _____	|__|__|__|
S0Q13.	Noms et prénoms du répondant : _____	
S0Q14.	Niveau d'instruction 0 = Aucun, 1 = Primaire, 2 = Secondaire, 3 = Supérieur	
S0Q15.	Profession / activité principale : _____	
S0Q16.	Avez-vous déjà entendu parler du Projet de Développement des villes inclusives et résilientes ?	|__|
S0Q17.	Parmi les interventions opérationnelles du PDVIR ci-après, quels sont ceux dont vous avez connaissance et dont vous avez observé la réalisation sur le terrain ? (1 = Oui, 2= Non) A. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (route, trottoir, etc.) |__| B. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (caniveaux, systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine) |__| C. Aménagement des voies piétonnes	
S0Q18.	Localisation de la résidence : 1 = très proches des axes construits ou réhabilité dans le cadre du PDVIR (moins de 100 m), 2 = proche des axes suscités (entre 100 et 300m), 3= moyennement proche des axes suscités (entre 300 et 500m)	|__|
S0Q19.	Exercez-vous une activité en bordure de route aménagée ? 1=Oui 2=Non	|__|
S0Q20.	Sexe 1 = Masculin 2 = Féminin	|__|
S0Q21.	Âge _____	|__|__|
S0Q22.	Contact du répondant	Téléphone 1 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__| Téléphone 2 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__| Mail : _____

SECTION 1 : Appréciation de l'utilité et de la pertinence des interventions du PDVIR

S1Q9.	Quel est votre appréciation de la capacité du PDVIR à répondre à vos besoins en matière d'aménagement urbain (voirie, drain, éclairage, etc.) ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*	|__|
S1Q10.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	|__| |__| |__|
S1Q11.	Avez-vous été impliqué / consulté lors de mise en place et la formulation du PDVIR ? 1=Oui 2=Non	|__|

S1Q12.	Dans votre arrondissement/localité/quartier, quel est votre degré de satisfaction par rapport au ciblage des quartiers et itinéraires d'intervention du Projet ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*	|__|
S1Q13.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	|__
__
__	

SECTION 2 : APPRÉCIATION DE LA QUALITE DES OUVRAGES

	I. Quelle est votre appréciation de la qualité des infrastructures construites par le PDVIR (pour les interventions pour lesquelles la réponse a été « Non » à la question S0Q8, cochez NA) *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*		II. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
CS2Q15.	G. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (grands axes reliant les différents quartiers de la ville- voies primaire et secondaires)	|__|	_____ ___ _____ ____
	H. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (caniveaux systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine)	|__|	_____ ___ _____ ____
	I. Aménagement des voies piétonnes	|__|	_____ ___ _____ ____
	J. Eclairage publics (installation des lampadaires)	|__|	_____ ___ _____ ____

	A Quel est votre degré de satisfaction par rapport aux aspects suivants *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*		B. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
CS2Q16.	résistance des ouvrages	|__|	
CS2Q17.	Etat du ***matériel utilisé ou qualité du revêtement*** (en lien avec le niveau de dégradation épaisseur, absence de nids de poules)	|__|	
CS2Q18.	Dimensions de l'ouvrage (routes, voies piétonnes, drain)	|__|	
CS2Q19.	Amélioration de la circulation dans la localité	|__|	

CS2Q20.	Amélioration de la sécurité des personnes	|__|	
CS2Q21.	Au choix des itinéraires donnés aux différentes ouvrages	|__|	
CS2Q22.	Eclairage publics (installation des lampadaires)	|__|	
CS2Q23.	Amélioration de la fluidité du trafic urbain	|__|	
CS2Q24.	Quelle appréciation faites-vous de la contribution de ce projet à de l'emploi des jeunes dans la commune / localité/village ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent* *4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*		|__|

SECTION 3 : DURABILITE DES OUVRAGES ET MECANISMES DE GESTION DES PLAINTES

1. Gestion des plaintes

S3Q1.	Dans le cadre des travaux de construction de la voirie (route, trottoir, voies piétonnes, caniveaux, etc.) et des drains, avez-vous connaissances du mécanisme de gestion des plaintes qui a été mis en place par le PDVIR ? 1 = Oui, 2 = Non, sinon, aller à S3Q3	|__|
S3Q2.	Quelle appréciation faites-vous de ce mécanisme 1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait	|__|
S3Q3.	Expliquez votre réponse ***(Aller à S3Q8)*** _____	
S3Q4.	Dans le cadre des travaux de construction de la voirie (route, trottoir, voies piétonnes, caniveaux, etc.) et des drains, avez-vous été victime ou témoins d'une situation causant des préjudices matériels, corporels ou psychologiques, à vous-même ou à votre entourage ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S3Q5.	Les autorités ont-ils été saisi concernant cette situation ? 1 = Oui, 2 = Non, 3 = NSP ***Sinon ou NSP, aller à S3Q8***	|__|
S3Q6.	Quelle appréciation faites-vous de la réponse donnée au recourt y afférent qui a été introduit ? 1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait	|__|
S3Q7.	Expliquez votre réponse _____	

2. Durabilité des ouvrages

S3Q8.	Êtes-vous informés ou au courant des Comité de Développement des Quartiers (CDQ) qui ont été mise en place pour l'entretient des voiries et drains construits ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S3Q9.	Seriez-vous prêt à consacrer quelques heures par mois (2 heures au plus) pour nettoyer les caniveaux devant votre domicile/boutique ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S3Q10.	Quelle appréciation faites-vous de ce mécanisme 1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait	|__|
S3Q11.	Seriez-vous prêt à contribuer financièrement à un fonds de maintenance communautaire de la voirie et des drains construits ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|

r

S3Q12.	Accepteriez-vous de faire partie du Comité de Développement des Quartiers pour signaler aux autorités toute dégradation (fissure, vol de plaques d'égout, dépôts d'ordures) ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|

SECTION 4 : APPRÉCIATION DES EFFETS DU PROJETS

S4Q1.	Était-il prévu des indemnisations dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet ?	
S4Q2.	Si oui, quelle appréciation faites-vous de la gestion de ces indemnisations ?	
S4Q3.	Pourquoi ?	
S4Q4.	Quelle appréciation faites-vous de la gestion des nuisances liées à la réalisation des activités de ce projet?	
S4Q5.	Pourquoi ?	
3.1. Mobilité		
S4Q6.	Est-ce que vous utilisez constamment la voirie 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q7.	Temps de déplacement avant l'aménagement (construction réhabilitation) de la voirie pour vous rendre à votre lieu de service ou au marché 1 = <15 min, 2 = 15-30 min, 3 = 31-60 min, 4 >60 min	|__|
S4Q8.	Temps de déplacement après l'aménagement (construction réhabilitation) de la voirie pour vous rendre à votre lieu de service ou au marché 1 = <15 min, 2 = 15-30 min, 3 = 31-60 min, 4 = >60 min	|__|
S4Q9.	L'aménagement de la voirie a-t-elle permis la réduction des coûts liés au transport ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q10.	Si oui, montant estimé de la réduction | Valeur numérique (FCFA) _____	|__|__|__|__|__|__|__|__|_ _|__|
S4Q11.	Comment était la fluidité du trafic avant l'aménagement de la voirie ? 5 = Très bonne, 4 = Bonne, 3 = Moyenne, 2 = Mauvaise, 1 = Très mauvaise |	|__|
S4Q12.	Comment évaluer vous actuellement la fluidité du trafic ? 5 = Très bonne, 4 = Bonne, 3 = Moyenne, 2 = Mauvaise, 1 = Très mauvaise |	
S4Q13.	L'aménagement de la voirie ou des drains permet-elle l'amélioration de l'accès aux services de base (hôpitaux, écoles, marchés, etc.) 1 = Oui, 2 = Non	|__|
3.2. Activité économique et emploi (sous-section exclusivement réservé aux opérateurs économiques)		|__|
S4Q14.	**L'aménagement de la voirie ou des drains a-t-elle permis l'augmentation de votre chiffre d'affaires** 1 = Augmenté, 2 = Reste le même, 3 = Diminué	|__|
S4Q15.	Nombre moyen journalier de clients avant les travaux du PDVIR	|__|__||__|__|

S4Q16.	Nombre moyen journalier de clients durant les travaux	|__||__||__|
S4Q17.	Nombre moyen journalier de clients après les travaux	|__||__||__|
S4Q18.	A quel pourcentage estimez-vous l'augmentation du chiffre d'affaires	|__|
S4Q19.	L'aménagement de la voirie ou des drains a-t-elle permis l'embauche de nouveaux employés ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q20.	Si oui, Nombre d'employés embauchés	|__||__|
S4Q21.	L'aménagement de la voirie ou des drains a-t-elle permis le développement de nouvelles activités : 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q22.	Nature de la nouvelle activités_____	
S4Q23.	Votre activité économique a-t-il été perturbé durant les travaux : 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q24.	**Si oui, de quelle façon ?** _____ _____ _____ _____	
3.3. Transport (Partie réservée exclusivement aux opérateurs de transport)		
S4Q25.	L'aménagement de la voirie a-t-elle permis l'augmentation du nombre de vos courses journalières ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q26.	Comment a évolué vos recettes journalières (entre avant et après l'aménagement de la voirie) ? 1 = Augmenté, 2 = Resté le même, 3 = Diminué	|__|
S4Q27.	La Maintenance de votre véhicule est-elle devenue plus facile ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q28.	les coûts de maintenance et d'entretien de votre véhicule ont-ils diminués : 1 = Oui, 2 = Non |__|	|__|
S4Q29.	A quel montant estimé vous la réduction des coûts d'entretien et de maintenance mensuels de votre véhicule/moto après la construction de la voirie _____	|__|__|__|__|__|__|
S4Q30.	Votre activité économique a-t-elle été perturbée durant les travaux : 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q31.	Si oui à combien estimé vous la perte ou réduction de la recette journalière durant les travaux _____	|__|__|__|__|__|__|
3.4. Valorisation foncière et attractivité (réservé aux riverains)		|__|
S4Q32.	L'aménagement de la voirie et des drains a-t-il entrainés une hausse de valeur foncière /loyers ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q33.	L'aménagement de la voirie et des drains a-t-il entrainé l'implantation de nouvelles entreprises/commerces ? 1 = Oui, 2 = Non	|__|
S4Q34.	Le quartier est-il devenu plus attractif ?1 = Oui, 2 = Non	|__|

t

S4Q35.	Quels sont les problèmes observés depuis l'aménagement des voiries 1 = Oui, 2 = Non A = Spéculation foncière |__|, B = Densification anarchique |__|, C = Déplacement de riverains |__|, D = Autres (préciser) |__| _____	|__|
3.5. Perception générale		
S4Q36.	Quels sont selon vous les éléments qui mériteraient d'être améliorés au niveau réalisation du PDVIR (voiries/drains) _____ _____ _____ _____ _____	
S4Q37.	De manière générale, quels sont selon vous les effets les effets de la réalisation de ces ouvrages sur les conditions de vie des populations de la communauté ? _____ _____ _____ _____ _____	

OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES DE L'AGENT ENQUÊTEUR

« Merci pour votre collaboration »

Questionnaire Concessionnaires/ entreprises

Enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires Du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES VILLES INCLUSIVES ET RESILIENTES (PDVIR)

Questionnaire Entreprises et Concessionnaires

STRICTEMENT CONFIDENTIEL ET A BUT NON FISCAL

Les informations collectées au cours de cette collecte sont protégées conformément aux termes de la loi N° 2020/010 du 20 juillet 2020 régissant l'activité statistique au Cameroun qui stipule en son article 13 que « Les données individuelles recueillies dans le cadre des opérations de collecte de données statistiques ne peuvent faire l'objet de divulgation de quelque manière que ce soit, sauf autorisation explicite accordée par les personnes physiques ou morales concernées conformément aux principes de la Charte Africaine de la Statistique », et en son article 14 alinéa 2 que « en aucun cas, les données individuelles recueillies ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été collectées ».

Décembre 2025

SECTION 0 : IDENTIFICATION DU REPONDANT ET INFORMATIONS GENERALES

S0Q1.	Ville 1 = Adamaoua, 2 = Centre 3=Est, 4 = Extrême-Nord, 5 = Littoral 6 = Sud-Ouest		|__|
S0Q2.	Département _____		|__|__|
S0Q3.	Arrondissement: _____		|__|__|__|
S0Q4.	Type de Structure 1=Entreprise 2=Concessionnaire		|__|
S0Q5.	Nom/ Raison sociale de la structure :		
S0Q6.	Nom et prénom du répondant _____		
S0Q7.	Fonction du répondant _____		
S0Q8.	Sexe du répondant 1=Masculin 2=Féminin		|__|
S0Q9.	Age du répondant		|__|__|
S0Q10.	Contact du répondant	Téléphone 1 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__| Téléphone 2 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__| Mail : _____	

SECTION 1 : Appréciation de l'utilité et de la pertinence des interventions du PDVIR

S1Q1.		
S0Q11.	Avez-vous déjà entendu parler du Projet de Développement des villes inclusives et résilientes ?	|__|
S0Q12.	Parmi les interventions opérationnelles du PDVIR ci-après, quels sont ceux dont vous avez connaissance et dont êtes concessionnaires/acteur de mise en oeuvre sur le terrain ? (1 = Oui, 2 = Non) A. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (grands axes reliant les différents quartiers de la ville- voies primaire et secondaires) |__| B. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine) |__| C. Aménagement des voies piétonnes |__|	
S1Q2.	Quel est votre appréciation de la cohérence des activités du PDVIR (voirie, drain, éclairage, etc.) avec vos besoins / problèmes ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*	|__|
S1Q3.		
S1Q4.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	|__| |__| |__|
S1Q5.	Quel est votre appréciation de la capacité du PDVIR à répondre aux besoins des populations en matière d'aménagement urbain (voirie, drain, éclairage, etc.) ? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*	|__|

S1Q6.	Si 1 ou 2, expliquez les raisons d'insatisfaction : _____ _____	|__| |__| |__|

SECTION 2 : APPRÉCIATION DE LA QUALITE DES OUVRAGES

S2Q1.	Quelle est votre appréciation de la qualité des appuis et des infrastructures construites par le PDVIR (pour les interventions pour lesquelles la réponse a été « Non » à la question S0Q8, cochez NA) *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant,*		II. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
	A. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (grands axes reliant les différents quartiers de la ville- voies primaire et secondaires)	|__|	_____ ___ _____ ___
	B. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine)	|__|	_____ ___ _____ ___
	C. Aménagement des voies piétonnes	|__|	_____ ___ _____ ___
	D. Eclairage publics (installation des lampadaires)	|__|	_____ ___ _____ ___
	E. Renforcement des capacités des CTD	|__|	_____ ___ _____ ___
	F. Appuis aux initiatives locales (comités de développement des quartiers, initiatives des jeunes, etc.)	|__|	_____ ___ _____ ___
	Réservée aux entreprises et Missions de contrôles		

	A Quel est votre degré de satisfaction par rapport aux aspects suivants *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*		B. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
S2Q2.	Procédure de sélection des entreprises de travaux	|__|	_____ __ _____ __
S2Q3.	Délais de paiement des factures des prestataires	|__|	_____ __ _____ __
S2Q4.	Procédures de paiement	|__|	_____ __ _____ __
S2Q5.	cohérence des cahiers de charge des travaux	|__|	_____ __ _____ __
S2Q6.	Délais de réception des travaux	|__|	_____ __ _____ __
S2Q7.	Procédure de réception des prestations	|__|	_____ __ _____ __
S2Q8.	Gestion des imprévus ou des modifications en cours de chantier	|__|	_____ __ _____ __
S2Q9.	Coordination avec les autres intervenants (concessionnaires et autres prestataires)	|__|	_____ __ _____ __
S2Q10.	Réactivité du PDVIR face à vos questions techniques	|__|	
S2Q11.	Disponibilité et écoute du maître d'ouvrage	|__|	_____ __

			_____ __
S2Q12.	Quels sont les principaux obstacles que vous avez rencontré dans la réalisation des prestations avec le PDVIR? _____ _____ _____ _____ _____		
	Réservée aux Concessionnaires		
	A Quel est votre degré de satisfaction par rapport aux aspects suivants *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*		B. Si « 1 » ou « 2 » quels sont les motifs d'insatisfaction
S2Q13.	Qualité de la consultation préalable : Avez-vous été sollicité suffisamment tôt pour identifier vos réseaux ?	|__|	_____ __ _____ __
S2Q14.	Exactitude des plans de récolement fournis : Les documents transmis par l'entreprise étaient-ils conformes à la réalité du terrain ?	|__|	_____ __ _____ __
S2Q15.	Prise en compte de vos contraintes techniques : L'entreprise a-t-elle intégré vos préconisations de sécurité/accès dans son planning ?	|__|	_____ __ _____ __
S2Q16.	Réactivité de l'entreprise : Facilité à joindre le conducteur de travaux ou le chef de chantier	|__|	_____ __ _____ __
S2Q17.	Information sur le planning : Avez-vous été prévenu en temps utile des phases critiques (terrassement, ouvertures de tranchées) ?	|__|	_____ __ _____ __
S2Q18.	Participation aux réunions de chantier : Utilité et fréquence des échanges avec l'entreprise et les services de l'État	|__|	_____ __ _____ __
S2Q19.	Respect des règles de l'art : Qualité des remblais, compactage, respect des distances de sécurité autour de vos ouvrages.	|__|	_____ __

			_____
S2Q20.	Gestion des incidents : En cas de dommage sur le réseau, l'entreprise a-t-elle appliqué les procédures d'urgence correctement ?	|__|	_____ _____
S2Q21.	Propreté et balisage du chantier : Impact du chantier sur l'accessibilité de vos propres points de maintenance	|__|	
S2Q22.	Qualité de la remise en état : Conformité des réfections de chaussée ou des regards après travaux	|__|	_____ _____
S2Q23.	Transmission des dossiers : Qualité des plans de récolement finaux fournis par l'entreprise	|__|	_____ _____
S2Q24.	Le rôle de l'État : Dans quelle mesure estimez-vous que les services de l'État ont correctement arbitré les conflits techniques entre l'entreprise et vous ?	|__|	_____ _____
S2Q25.	Quels sont les principaux obstacles que vous avez rencontré dans la réalisation des prestations avec le PDVIR? _____ _____ _____ _____ _____		
S2Q26.	Que faudrait-il modifier pour améliorer la prochaine intervention ? _____ _____ _____ _____ _____		

SECTION 3 : DURABILITE DES OUVRAGES ET MECANISMES DE GESTION DES PLAINTES

S2Q27.	Quelle est votre appréciation du dispositif de maintenance mis en place dans le cadre de ce projet pour les interventions suivantes ?

	Type d'intervention		Motif d'insatisfaction si insatiafait
A.	B. Construction / réhabilitation des voiries urbaines structurantes (grands axes reliant les différents quartiers de la ville- voies primaire et secondaires)	|__|	_____ _____
C.	D. Construction / aménagement des drains primaire et/ou secondaires (systèmes intégrés qui gèrent les eaux souterraines et de surface non seulement pour évacuer l'eau, mais aussi pour protéger les infrastructures, contrôler la pression hydrostatique, et améliorer la résilience urbaine)	|__|	_____ _____
E.	F. Aménagement des voies piétonnes	|__|	_____ _____
G.	H. Eclairage publics (installation des lampadaires)	|__|	_____ _____
I.	J. Renforcement des capacités des CTD	|__|	_____ _____
K.	L. Appuis aux initiatives locales (comités de développement des quartiers, initiatives des jeunes, etc.)	|__|	_____ _____

SECTION 4 : APPRÉCIATION DES EFFETS DU PROJETS

S4Q1.	était il prévu des indemnisations dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet? 1=oui 2=Non	|__|
S4Q2.	Si oui, quelle appréciation faites vous de la geestion de ces indemnisations? *1= Très insatisfaisant 2= insatisfaisant 3=Indifférent 4 =Satisfaisant 5= Très satisfaisant*	|__|
S4Q3.	pourquoi? _____ _____ _____ _____ _____	
S4Q4.	Quelle apprécaition faites vous de la gestion des nuisances liées à la réalisation des activités de ce projet?	
S4Q5.	pourquoi?	

	_____ _____ _____ _____ _____	
S4Q6.	Quels sont les principaux bénéfices Directs ou indirects du Projet sur la mobilité urbaine que vous avez constatés ? _____ _____ _____ _____ _____	|__|
S4Q7.	Quels sont les principaux bénéfices Directs ou indirects du Projet sur la mobilité urbaine que vous avez constatés ? _____ _____ _____ _____ _____	|__|
S4Q8.	Quels sont selon vous les éléments qui mériteraient d'être améliorés dans la mise en œuvre des projets semblalbles? _____ _____ _____ _____ _____	|__|
S4Q9.	De manière générale, quels sont selon vous les effets les effets de la réalisation de ces ouvrages sur les conditions de vie des populations de la communauté ? _____ _____ _____ _____ _____	

OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES DE L'AGENT ENQUÊTEUR

« Merci pour votre collaboration »

ee

Questionnaire Administration

Enquête de satisfaction auprès des bénéficiaires Du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES VILLES INCLUSIVES ET RESILIENTES (PDVIR)

QUESTIONNAIRE COMMUNAUTAIRE

QUESTIONNAIRE ADMINISTRATION

STRICTEMENT CONFIDENTIEL ET A BUT NON FISCAL

Les informations collectées au cours de cette collecte sont protégées conformément aux termes de la loi N° 2020/010 du 20 juillet 2020 régissant l'activité statistique au Cameroun qui stipule en son article 13 que « Les données individuelles recueillies dans le cadre des opérations de collecte de données statistiques ne peuvent faire l'objet de divulgation de quelque manière que ce soit, sauf autorisation explicite accordée par les personnes physiques ou morales concernées conformément aux principes de la Charte Africaine de la Statistique », et en son article 14 alinéa 2 que « en aucun cas, les données individuelles recueillies ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été collectées ».

Décembre 2025

ff

SECTION 0 : RENSEIGNEMENTS GENERAUX

1. IDENTIFICATION DU REPONDANT

S0Q1.	Ville 1 = Adamaoua, 2 = Centre 3=Est, 4 = Extrême-Nord, 5 = Littoral 6 = Sud-Ouest	|__|
S0Q2.	Département _____	|__|__|
S0Q3.	Arrondissement: _____	|__|__|__|
S0Q4.	STRUCTURE : 1=MINDCAF 2=MINHDU 3=MAIRIE	|__|
S0Q5.	Noms et prénoms du répondant : _____	
S0Q6.	Sexe	|__|
S0Q7.	Age	|__|__|
S0Q8.	Fonction du répondant : _____	
S0Q9.	Contact du répondant	Téléphone 1 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__|
		Téléphone 2 : |__|__|__|-|__|__|-|__|__|-|__|__|

2. CARACTERISTIQUES DU BENEFICIAIRE THIMO

S1Q1.	Avez-vous bénéficié des financements du PDVIR pour la mise en œuvre de vos activités ? 1=Oui 2=Non	|__|
S1Q2.	Si oui, dans quel domaine ? 1 1 Renforcement de capacités |__| 2 Equipement informatique |__|	

3. **APPRECIATION DE L'APPUI A LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITES**

Activité	Comment avez-vous apprécié les procédures de décaissement ? 1=Très simplifiées 2=Normales 3=Complexe	S3Q13. Comment appréciez-vous la réactivité de l'UGP suite à la soumission des TDR ? 1= très rapide 2= moyenne 3=Lente 3 = Très lente	Comment avez-vous apprécié les délais de décaissement pour les activités dans chacun des domaines ? 1=Cours 2= très cours 3=normal 4=Long 5=Très long	Pensez-vous que certains des aspects suivants ont pu nuire à la conduite des activités ? 1=Oui, de manière importante 2=Oui, de manière très légère 3=Non	Si oui, lesquels ? A=Procédures de décaissement B=délais de traitement des TDR C=Délais de décaissement des ressources
A.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
B.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
C.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
D.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
E.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
F.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
G.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|
H.	|__|	|__|	|__|	|__|	|__|__|__|

Evaluation de la satisfaction lors de la mise en œuvre des activités dans le domaine de la formation (pour le personnel formé)		
S3Q14.	La formation que vous avez reçue portait sur quoi ? _____ _____	|__|
S3Q15.	Donner votre opinion sur la préparation de la formation ? 1=J'ai reçu suffisamment d'informations sur la formation avant le début de celle-ci (programme, objectifs...) 2=J'ai pu échanger suffisamment avec mon manager sur les objectifs de cette formation	|__|
S3Q16.	Donner votre opinion sur l'organisation de la formation. *1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait* A-Les conditions matérielles de la formation étaient satisfaisantes (salle, matériel, restauration...) |__| B-La composition du groupe de formation était bien adaptée (taille du groupe, niveau des participants...) |__|	
S3Q17.	**Contenu de la formation** *1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait* A-Mon apprentissage a été renforcé par les connaissances et l'expérience des formateurs (maîtrise du sujet, exemples pratiques, connaissance du métier...) |__| B-Les formateurs ont su s'adapter à mes besoins (personnalisation du message, prise en compte du contexte professionnel...) |__|	
S3Q18.	**Structure de la formation** *1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait* A-La durée de la formation était suffisante |__|	
S3Q19.	**Acquis de la formation** *1 = très insatisfait, 2 = insatisfait, 3 = indifférent, 4 = satisfait, 5 = très satisfait* A-Grâce à cette formation, je me sens nettement plus compétent(e) sur ce sujet |__|	
S3Q20.	**Quelle est votre niveau global de satisfaction par rapport à cette formation ?**	|__|
S3Q21.	**Que recommanderiez-vous pour améliorer les prochaines formations ?** _____	

OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES DE L'AGENT ENQUÊTEUR

« Merci pour votre collaboratio

hh

a