



20 RAPPORT ANNUEL 14

Etablissement Public Administratif de Type Particulier placé sous la tutelle
technique du Ministère en charge des routes
et sous la tutelle financière du Ministère en charge des Finances

Immeuble SNI - 12ème et 13ème étages B.P. 6221 Yaoundé – Cameroun
Tél.: (237) 2 22 22 47 52 Fax: (237) 2 22 22 47 89
Site web : www.fondsroutriercameroun.org / www.fondsroutrier.cm

Avant-propos



Pierre TITTI

Président du Comité de Gestion du Fonds Routier

Un nouveau pas a été franchi dans le processus de modernisation des compartiments du Fonds Routier. Au cours de l'année 2014 en effet, le système de gouvernance a été renforcé avec ses implications sur le système intégré d'informations. Au-delà de ces considérations purement systémiques, la vision de l'organisation a été reformulée dans le sens du positionnement de l'institution comme leader tant au plan interne qu'au plan extérieur et comme force de proposition.

La logique de modernisation s'est accompagnée d'un renforcement de l'effectif en personnel d'encadrement dont le positionnement dans les fonctions dites «support», c'est-à-dire non strictement liées au métier du Fonds, vise à accroître l'efficacité dans les interactions en interne et avec les partenaires. Dans ce contexte, le management du Fonds n'a ménagé aucun effort en vue du renforcement de la cohésion sociale et de la consolidation de la dynamique d'équipe.

Cependant, la perception des ressources affectées au Fonds pour remplir sa mission étant dépendante d'un système global de gestion de la trésorerie de l'Etat, les entreprises et autres bénéficiaires des paiements du Fonds ont souffert des effets d'un contexte économique et sécuritaire sévèrement défavorable.

Ainsi, au rang des difficultés, figurent principalement les retards dans les paiements pour insuffisance de liquidités en temps réel. Face à cette contrainte, les différents cadres de concertation mis en place ont tenté, peu ou prou, d'atténuer les effets de ces tensions de trésorerie, notamment sur l'exécution des travaux et sur le tissu économique des petites et moyennes entreprises du secteur des travaux publics.

Tout en saluant les efforts consentis par les pouvoirs publics pour atténuer chaque fois les effets pervers de cette situation, il y a lieu de s'inscrire résolument dans le respect des standards internationaux à travers l'évolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération, que nous appelons de tous nos vœux.

C'est dans ce contexte que le présent rapport annuel rend compte des activités menées au cours de l'exercice 2014. Il revient également sur le financement des programmes, les défis et les perspectives.

Liste des abréviations & acronymes

AFCT	: Audit financier, comptable et technique
AFERA	: Association des Fonds d'Entretien Routier Africains
BET	: Bureau d'Étude Technique
BTP	: Bâtiment et Travaux Publics
CADD	: Cautionnement d'Avance de Démarrage
CBE	: Cautionnement de Bonne Exécution
CFA	: Communauté Financière Africaine
CRDG	: Cautionnement de Retenue de Garantie
CUD	: Communauté Urbaine de Douala
CUY	: Communauté Urbaine de Yaoundé
C2D	: Contrat de Désendettement et de Développement
DSCE	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
ECT	: Études et Contrôles Techniques
ERP	: Entretien du réseau prioritaire
ERR	: Entretien des Routes Rurales
EVU	: Entretien des Voiries Urbaines
FER	: Fonds d'Entretien Routier
FFR	: Fonctionnement du Fonds Routier
FR	: Fonds Routier
HIMO	: Travaux à haute intensité de main d'œuvre
IADM	: Initiative d'allègement de la dette multilatérale
KfW	: KreditAnstalt Für Wiederaufbau
MINDUH	: Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat
MINEFI	: Ministère de l'Économie et des Finances
MINFI	: Ministère des Finances
MINT	: Ministère des Transports
MINTP	: Ministère des Travaux Publics
MoU	: Memorandum of Understanding
PERFED	: Programme d'Entretien Routier du Fonds Européen de Développement
PME	: Petites et Moyennes Entreprises
PPR	: Protection du Patrimoine Routier
PPTE	: Initiative en faveur des pays pauvres très endettés
PSR	: Prévention et Sécurité Routières
PDR	: Plan Directeur Routier
PSRR	: Programme de Sécurisation des Recettes Routières
RN	: Route Nationale
RUR	: Redevance d'Usage de la Route
SCDP	: Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers
SIG	: Système Intégré de Gestion
SONARA	: Société Nationale de Raffinage
STADE-C2D	: Secrétariat Technique d'Appui Dédié à l'Exécution du C2D
NTIC	: Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
TSPP	: Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers

Sommaire

AVANT-PROPOS

3

LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

4

SOMMAIRE

5

CONTEXTE GÉNÉRAL

6

A- CONJONCTURE NATIONALE

B- QUELQUES REPÈRES

C- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

D- RAPPEL DES MISSIONS

E- ORGANES DE GESTION

F- MANAGEMENT DU FONDS

G- MAÎTRISE DES RISQUES

H- LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT

I- COMMUNICATION

II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES

22

A- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN ROUTIER
(GUICHET ENTRETIEN)

B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER
(GUICHET INVESTISSEMENT)

C- FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D'AUDITS

D- ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACTIVITÉS DE FINAN-
CEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN) 47

III - DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

44

A- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

B- ÉVOLUTION DU FONDS VERS UN FONDS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

C- DÉFIS

CONCLUSION

50

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

ANNEXES

CONTEXTE GÉNÉRAL

A-Conjoncture nationale



Le Fonds Routier se déploie dans un environnement national et international qui oriente son action et façonne ses rapports avec les autres parties prenantes. Les grands chantiers du Gouvernement, la situation économique nationale, la coopération et les partenariats avec les autres Fonds d'Entretien Routier, sont autant d'éléments qui ont animé la vie du Fonds au cours de l'année 2014.

Le Cameroun a évolué en 2014 dans un environnement international marqué par la stagnation de la croissance économique mondiale restée constante à 3,3% depuis 2013. Cette stagnation résulte d'un regain de croissance dans les pays développés dont les États-Unis (2,4% contre 2,2% en 2013), zone Euro (0,8% contre -0,5% en 2013) et d'une contraction dans les pays émergents et en développement dont la Chine (7,4% contre 7,8% en 2013), l'Afrique subsaharienne (4,8% contre 5,2% en 2013). Selon le rapport du FMI sur les Perspectives de l'Économie Mondiale de janvier 2015, cette situation résulte d'une part de la surproduction mondiale du pétrole, ayant entraîné la baisse de son coût et d'autre part, de l'appréciation du dollar par rapport aux principales monnaies de référence, l'Euro et le Yen.

Sur le plan national, malgré la morosité de la sphère économique internationale, le Cameroun a maintenu une dynamique vigoureuse en termes de croissance du PIB réelle estimée à 5,3%.

Selon le rapport de la Banque Mondiale sur les sources de croissance au Cameroun en 2014, cette performance est alimentée par la forte croissance de la production pétrolière estimée à 13,5% contre 8,5% en 2013.

L'on note également un meilleur comportement du secteur secondaire qui a bénéficié (i) de la croissance graduelle de l'offre énergétique nationale, avec ses effets d'entraînement sur les autres industries manufacturières, grâce à la mise en exploitation de la centrale thermique à gaz de Kribi ; (ii) de l'entrée sur le marché d'une nouvelle cimenterie (CIMAF), et de l'amélioration des capacités de production de CIMENCAM ; (iii)

de la finalisation de la préparation du lancement effectif des grands projets de deuxième génération, et (iv) de la poursuite de l'exécution des Grands Projets de première génération à fort potentiel de croissance [Complexe industriel-portuaire de Kribi dont la phase I est exécutée à 99%, barrage de Lom Pangar (52%) ; barrage de Memve'e (46%), Barrage de Mekin (70%), deuxième pont sur le Wouri (25%)].

Le secteur tertiaire pour sa part, a fait montre d'un dynamisme relatif et reste jusqu'ici le principal moteur de la croissance avec une contribution de 2,4 points, soit 47,8% du PIB total, malgré les crises sécuritaires aux frontières dues à la secte islamiste Boko Haram et aux tensions politiques en RCA qui ont négativement influencé le tourisme, l'hôtellerie et le commerce entre le Cameroun et ses voisins : le Nigéria, le Tchad et la République centrafricaine. Ce secteur pourra se consolider en 2015 avec l'effervescence du secteur de télécommunications marquée par l'octroi et l'exploitation des Licences 3G à tous les opérateurs du sous-secteur ainsi que le déploiement de la fibre optique sur l'ensemble du territoire.

Cette situation s'est confortée avec une inflation modérée estimée à 1,9% selon l'Institut National de la Statistique contre 2,1% en 2013, malgré une augmentation de 15% des prix des carburants à la pompe, intervenue au début du second semestre 2014.

Eu égard aux objectifs formulés dans le DSCE à savoir maintenir une croissance de 5,5% sur la période 2010-2020, les performances jusqu'ici enregistrées restent insuffisantes. À cet effet, un Plan d'urgence triennal d'un montant de 925 milliards de FCFA a été lancé par le Chef de l'État en date du 09 décembre 2014 dans le but de booster la croissance éco-



Travaux d'aménagement de la voirie urbaine de Nanga Eboko

nomique du pays, ainsi qu'à satisfaire à brève échéance les demandes sociales les plus pressantes dans le domaine des travaux routiers, des logements sociaux, de l'aménagement urbain, de l'agriculture et de l'élevage, de l'énergie, de l'eau potable, de la santé ainsi que de la sécurité sur l'ensemble du territoire national. Ce plan d'urgence associé aux budgets d'investissement publics des années à venir, devrait en tout état de cause, permettre de consolider et d'améliorer les performances économiques enregistrées en 2014.

Sur un plan global, le Gouvernement poursuit ses efforts dans la mise en œuvre des réformes structurelles pour améliorer la compétitivité de l'économie et le climat des affaires. Ainsi, dans le domaine de la compétitivité, la mise en œuvre du Plan de modernisation de l'Économie camerounaise se poursuit et constitue la riposte du Gouvernement dans la perspective de l'exécution des accords de partenariat économique ratifiés par le parlement en juillet 2014. À ce titre, l'État continue de mener des actions qui vont dans le sens de la mise à niveau des entreprises, la promotion des mécanismes de financements innovants pour les entreprises, la coordination de différentes actions d'appui aux entreprises et le développement des normes et de la qualité. En ce qui concerne le climat des affaires, les réformes du gouvernement se poursuivent dans le souci d'attirer les investissements à travers la loi n° 2013/004 du 18 avril 2013 relative aux incitations à l'investissement privé. Sur le plan des infrastructures routières, le secteur reste en amont marqué par l'insuffisance des financements malgré l'appui substantiel des partenaires publics au développement. Néanmoins, selon le bilan de l'exécution du budget 2014 du MINTP, l'on a enregistré la réhabilitation de 249 Km de routes sur le territoire national. Ce résultat tient d'une forte contribution du Programme Spécial d'Urgence, initié par le Président de la République en 2012 et financé par le Fonds Routier. Toujours dans le cadre de la densification du réseau bitumé, 114 km de routes selon les mêmes sources ont été nouvellement construites sur le territoire national depuis janvier 2014. Ces efforts restent toutefois insuffisants au regard des objectifs formulés par le DSCE à savoir bitumer en moyenne 300 Km de

routes par an afin d'atteindre la barre de 8 500 Km de routes bitumées à l'horizon 2020.

Du fait du rôle que jouent les infrastructures routières dans la consolidation de la croissance, la phase d'exécution effective des grands chantiers routiers participera à l'amélioration de la croissance économique en 2015 et notamment, la construction des autoroutes Yaoundé-Douala et Yaoundé-Nsimalen, l'aménagement des pénétrantes Est et Ouest de la ville de Douala, le bitumage de la route Kumba-Mamfé, ainsi que la poursuite du bitumage des axes intégrateurs sous régionaux qui permettent à la fois de désenclaver les bassins de production et les frontières avec les pays voisins (corridors Douala – Bangui Douala – Ndjamena, Bamenda – Enugu et Sangmélisma- Djoum -frontière Congo).

Cependant, des défis importants restent à relever dans le but d'améliorer les performances jusqu'ici observées dans le secteur à savoir:

- le faible niveau de professionnalisation des PME locales, qui par ailleurs freine leur compétitivité;
- la lourdeur et la rigidité du cadre réglementaire de passage des marchés : l'introduction de la possibilité d'exécution de certains travaux en régie constitue une voie d'atténuation en ce qui concerne les interventions ponctuelles d'urgence et stratégiques ;
- les coûts unitaires non contenus du bitumage, qui seraient plus élevés que la moyenne en Afrique : Le gouvernement souhaite inverser cette tendance, en prônant le recours à l'utilisation des produits de revêtement ou de stabilisation des chaussées homologués et réputés moins onéreux, à l'instar du procédé ROCAMIX, le CARBONCOR et le CON-AID/CBR PLUS. Mais également, les marchés pour la fourniture, l'installation et la mise en service de centrales de concassage ont été attribués en avril 2014, à l'effet de réduire les coûts des granulats et autres matériaux de carrière ;
- la limite de l'offre en ce qui concerne les financements alternatifs des grands projets. En l'occurrence, la part du mode de financement en partenariat public-privé reste insignifiante.

2014

Quelques repères



Janvier

1. 06 janvier 2014 : Installation des nouvelles recrues au Fonds Routier.

2. 15 janvier 2014 : Signature par le Président du Comité de Gestion de la Décision N°0003/PCG/CG/ADM/FR/I/4 portant création, composition et fonctionnement du Sous-comité Audit au Fonds Routier.

3. 15 janvier 2014 : Signature par le Directeur Général des Impôts de la Circulaire N°001/MINFI/DGI/LC/L du 15 janvier 2014 précisant les modalités d'application des dispositions fiscales de la loi de finances 2014. Ladite Circulaire désigne la SCDP et la SONARA comme redevables légaux de la TSPP et précise les mécanismes de déclaration de la TSPP.

4. 16 janvier 2014 : Signature par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, du Décret N°2014/0004/PM du 16 janvier 2014 portant sur les modalités de financement des travaux en régie par le Fonds Routier.

5. 23 janvier 2014 : Adoption par le Comité de Gestion du plan stratégique 2014-2016, du programme d'activités 2014 et du budget de fonctionnement et d'investissement du Fonds Routier au titre de l'exercice 2014.

Mars

6. Du 03 au 6 mars 2014 : Séminaire d'imprégnation des nouvelles recrues et team building tenu à Kribi sur le thème « *cohésion d'équipe et amélioration de la performance* ».

7. Du 15 au 25 mars 2014 : Participation d'une délégation du Fonds Routier aux travaux du 3^{ème} atelier international sur le transport public sous l'égide de l'UATP tenue à Johannesburg (Afrique du Sud).

Juillet

8. Le 23 juillet 2014 : Approbation par le Comité de Gestion de la deuxième phase d'opérationnalisation du système de gestion TOM²PRO et TOM²FR ainsi que le principe de sa poursuite dans le cadre d'une troisième phase.

Août

9. Le 06 au 08 août 2014 : Participation d'une délégation du Fonds Routier aux travaux de la 8^{ème} réunion annuelle du Groupe focal Afrique central de l'AFERA tenue à Libreville (Gabon) sur le thème « *Adéquation outils et mécanismes de programmation des travaux financés par les fonds d'entretien routier et ressources mobilisées* ».

Septembre

10. Le 26 septembre 2014 : Adoption par le Comité de Gestion du règlement intérieur du Comité de Gestion et du Sous-comité d'Audit ainsi que du manuel de procédures de l'audit interne.

Octobre

11. Du 12 au 21 octobre 2014 : Participation d'une délégation du Fonds Routier au 3^{ème} congrès international sur le transport public couplé avec l'Assemblée Générale de l'UATP tenue en Afrique du Sud. En marge dudit congrès, le mécanisme d'enlèvement des obstacles a fait l'objet d'un échange d'expérience avec l'Afrique du Sud. Le thème majeur du congrès était le « *développement de l'Afrique à travers un système de transport public efficace* ».

12. Le 28 octobre 2014 : Adoption par le Comité de Gestion de la résolution N°00017/FR/PCG/CG/ADM/DCO/I/4 portant délégation de signature sur les comptes à l'administration du Fonds Routier.

Novembre

13. Du 06 au 07 novembre 2014 : Organisation d'un séminaire de formation sur la fonction audit interne à l'intention du personnel du Fonds Routier sur le thème « *Rôles, missions et responsabilités de l'audit interne dans une organisation : Le cas du Fonds Routier* ».

14. Du 12 au 14 novembre 2014 : Atelier de concertation sur la programmation 2015 des ordonnateurs.

Le Fonds Routier a organisé, du 12 au 14 novembre 2014 à Sangmélima, un atelier de concertation avec ses ordonnateurs pour faire le bilan de la campagne 2014 et projeter celle de 2015.

Décembre

15. Le 23 décembre 2014 : Adoption de la loi n°2014/026 du 23 décembre 2014 portant loi de finances 2015 attribuant pour l'exercice budgétaire 2015 une enveloppe additionnelle de FCFA 5 milliards pour le financement des projets inscrits au Guichet « Entretien » du Fonds Routier.

16. Les 22 et 30 décembre 2014 : Tenue des sessions du Comité de Gestion pour l'approbation des programmes des ordonnateurs.

Les programmes des ordonnateurs au titre de l'exercice 2015 ont été examinés au cours des sessions tenues les 22 et 30 décembre 2014. Il s'agit des programmes du MINTP et du MINHDU pour les guichets « Entretien » et « Investissement » et du MINT pour le guichet « Entretien ».



Contexte général



C- Cadre légal et réglementaire

Le Fonds Routier est au sens de l'article 1er de la loi 1999/016 du 22 décembre 1999 portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic, un établissement public administratif (EPA) de type particulier par rapport à ses organes de gestion, à la rémunération et aux avantages de son personnel, ainsi qu'aux règles de tenue de sa comptabilité.

Il est placé sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances et sous la tutelle technique du Ministre chargé des routes.

À l'origine, le Fonds Routier était un mécanisme destiné à financer les programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières ainsi que d'entretien routier. Cette activité était conduite par le guichet « Entretien ». Puis, à la faveur de la loi n° 2004/021 du 22 juil-

let 2004, cette activité a été étendue à la réhabilitation et à l'aménagement routiers à travers le guichet « Investissement ». Les deux guichets sont distincts et indépendants.

Jusqu'en 2010, les financements du Fonds Routier destinés aux paiements des prestations à l'entreprise sur le guichet « Entretien » étaient directement reversés au compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC. Avec la mise en application courant 2011 des articles 67 et 68 de la loi n°2007/006 du 27 décembre 2007 portant régime financier de l'État, les financements dudit guichet sont désormais reversés auprès du Trésor Public. En effet, lesdits articles disposent que : « Les fonds détenus par les Établissements publics administratifs sont des deniers publics, ces fonds sont déposés auprès du Trésor Public qui exerce le monopole sur le paiement de toutes les dépenses. Le trésor public est le guichet unique des opérations de décaissements de l'État. ».

D- Rappel des missions

Le Fonds Routier a pour objet d'assurer le financement des programmes de protection du patrimoine routier national, de prévention et sécurité routières ainsi que d'entretien du réseau routier. Il assure également le financement des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes. De manière spécifique, le Fonds Routier est chargé de :

- mobiliser le financement ;
- sécuriser les ressources affectées à l'entretien routier ;
- assurer le paiement des prestations à l'entreprise.

Il exerce son activité à travers deux guichets distincts et indépendants, à savoir le guichet « entretien » et le guichet « investissement ».

S'agissant du guichet « entretien », il a pour rôle d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à :

- l'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire urbain, interurbain classé et rural ;
- la prévention et la sécurité routières ;
- la protection du patrimoine routier national.

Le guichet « investissement », quant à lui, s'occupe du financement et du paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à l'aménagement et à la réhabilitation des routes.



E- Organes de gestion

Le Fonds Routier est géré par deux organes, à savoir un Comité de Gestion et une Administration.

I-Le Comité de Gestion

Le Comité de Gestion examine toutes les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du Fonds. Ses missions sont décrites à l'article I3 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005. Il se réunit en session ordinaire une fois par trimestre sur convocation de son Président, et en session extraordinaire aussi souvent que l'exige le fonctionnement harmonieux du Fonds. Il est composé de onze (11) membres, dont cinq (5) représentants de l'État, un représentant des collectivités territoriales décentralisées et cinq (5) représentants des usagers de la route, ainsi qu'il suit :

Représentants du secteur public

- un représentant de la Présidence de la République ;
- un représentant des Services du Premier Ministre ;
- un représentant du Ministère chargé des finances ;
- un représentant du Ministère chargé des routes ;
- un représentant du Ministère chargé des transports.

Représentant des collectivités territoriales décentralisées

- un représentant des collectivités territoriales décentralisées.

Représentants des usagers de la route

- un représentant du Groupement Inter- patronal du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Transitaires du Cameroun ;
- un représentant des Syndicats de Transporteurs des Voyageurs Urbains et Interurbains ;
- un représentant des Syndicats de Transporteurs des Marchandises par Route.

Au cours de l'année 2014, le Comité de Gestion a mené de nombreuses activités dont les principales articulations sont déclinées comme suit :

Au plan du renforcement de la gouvernance interne,

Il convient de relever :

- l'adoption du règlement intérieur du Comité de Gestion et l'élaboration de sa grille d'évaluation ;
- la création du Sous-comité audit, la nomination de ses membres et la validation de son règlement intérieur ;
- l'approbation des états financiers des exercices 2011, 2012 et 2013, préalablement certifiés sans réserve par le cabinet indépendant KPMG Afrique Centrale ;
- la consolidation de la fonction audit interne avec la validation de son Manuel de son procédure ainsi que de son plan annuel ;

Au plan de la promotion des meilleures pratiques et de la modernisation de l'outil de gestion,

le Comité de gestion s'est fortement impliqué dans :

- le plaidoyer en faveur du reversement au Fonds des ressources par le Trésor public et, plus largement, l'évolution du Fonds vers un Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération, pour s'aligner sur les standards internationaux et garantir la pérennité du mécanisme ;
- la mise en œuvre et l'appropriation de la deuxième phase d'opérationnalisation du système de gestion TOM²PRO et TOM²FR ainsi que les arrangements dans la formulation de la troisième phase ;
- la dynamique d'équipe en participant activement au team building, avec un réel impact sur la définition de la vision du Fonds et des bases de sa concrétisation ;
- la délégation de signature à l'Administration du Fonds Routier sur les comptes, comme gage de la confiance et de la solidité des instruments de contrôle et de management des risques mis en place ;

Au plan de la construction des interactions avec les parties prenantes,

Le Comité de Gestion a mis à contribution les cadres d'échanges prévus pour formuler des propositions allant dans le sens de la consommation des crédits à partir des projets concrets, matures et porteurs d'impact pour les populations bénéficiaires. Ainsi, les programmes ont été approuvés dans les délais prescrits et, s'agissant tout particulièrement du MINHDU, le Fonds a accompagné les concertations sur la standardisation des bordereaux de prix unitaires et des devis quantitatifs et estimatifs.

Contexte général



I- L'Administration

L'administration du Fonds Routier est coiffée par un Administrateur, recruté par appel public à candidatures pour un mandat de trois ans, éventuellement renouvelable deux fois. L'Administrateur est responsable de la mise en œuvre opérationnelle des actions arrêtées par le Comité de Gestion ; ses missions sont déclinées à l'article 18 du Décret n° 2005/239 du 24 juin 2005, modifié et complété par le Décret 2012/173 du 29 mars 2012.

Par ailleurs, l'effectif du Fonds Routier est plafonné à vingt-cinq (25) personnes. Au 31 décembre 2014, il se situe à vingt-trois (23) salariés.

Le partenariat avec les acteurs nationaux impose au Fonds Routier le devoir de rassurer et de sécuriser les recettes nécessaires à ses interventions, en vue d'une action efficiente, dans le respect des priorités de développement du secteur routier. Dans ce cadre, la qualité d'ordonnateur est reconnue aux responsables ci-après :

- le Ministre chargé des routes, en ce qui concerne les travaux d'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire interurbain classé et rural, les travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes, ainsi que les prestations relatives à la protection du patrimoine routier national ;

- le Ministre chargé des voiries urbaines pour ce qui est des travaux d'entretien courant et périodique, d'aménagement et de réhabilitation des voiries urbaines ;
- le Ministre chargé des transports quant aux prestations liées à la prévention et à la sécurité routières ;
- les Délégués du Gouvernement, les Maires et les Présidents des Régions qui bénéficient par ailleurs des délégations des ressources des ordonnateurs concernés par les routes interurbaines et rurales ainsi que des voiries urbaines correspondant aux programmes établis et approuvés par le Comité de Gestion ;
- l'Administrateur du Fonds Routier pour ce qui concerne le budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds ;
- l'Administrateur du Fonds Routier, sur avis conforme du Comité de Gestion, en ce qui concerne les prestations d'audit technique, comptable et financier.

L'ordonnateur a la responsabilité de la bonne exécution des programmes. Il juge de l'opportunité des dépenses qu'il engage, liquide et ordonnance.

Dans le cadre de ses compétences, le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, est habilité à modifier la clé de répartition des ressources entre ordonnateurs, ou au sein de la même Administration.

F- Management du fonds

La feuille de route constitue la déclinaison annuelle de la stratégie. La mise en œuvre satisfaisante de cette stratégie passe par une organisation des interventions qui suscite le développement des synergies constructives, la valorisation des ressources humaines qui, elles, constituent la force créatrice et innovatrice ainsi que l'émergence d'un esprit d'équipe fédérant les efforts individuels pour les transformer en succès collectif.

1- Amélioration des outils de gestion

Afin de répondre avec célérité à la charge de travail, le Fonds Routier a opté en 2014 pour la rénovation de son parc informatique dans le but de bénéficier des avancées technologiques en la matière. De façon plus structurelle, le Fonds Routier poursuit la logique de l'optimisation de son Système intégré de Gestion. Dans ce cadre, la phase 2 bis du projet TOMPRO a été rendue à son terme. Elle a consisté en la consolidation des acquis de la phase 2 et en l'appropriation des nouvelles fonctionnalités de TOMPORTAIL et de ses projets connexes. Ainsi, ont été rendues possibles, l'automatisation de l'interface entre TOMFR et EMCSAE, l'optimisation du site Web, l'opérationnalisation de TOMPAIE avec un transfert automatique des écritures comptables de la paie dans le logiciel de gestion comptable (TOMPRO). L'optimisation de ce système se poursuivra en 2015 à travers la phase 3. Il en sera de même

de l'optimisation du logiciel de Gestion Électronique des Documents, EMCSAE, opérationnel depuis 2013. Dans la même lignée, la logique de Gestion axée sur les résultats s'est consolidée à travers l'adoption d'un manuel de suivi-évaluation. Cet outil permettra à terme de rendre compte de l'impact des financements du Fonds Routier.

2- Le programme d'activités 2014

Dans le but de s'arrimer à l'approche budget-programme introduite par le nouveau régime financier de l'État et entrée en vigueur en 2013, le Fonds Routier s'est doté en amont d'un Plan Stratégique, assorti d'un cadre logique et trois objectifs prioritaires à atteindre sur la période triennale 2014-2016. Cet outil novateur a constitué dans la logique de la planification axée sur les résultats, une boussole dans la programmation des actions de l'année 2014, qui ont été élaborées par programmes.

Ainsi, le programme d'activités 2014 est bâti autour du concept de gestion axée sur les résultats ; il se décline par ailleurs en objectifs stratégiques, programmes, actions, et activités auxquelles sont associés des indicateurs de performance.

Les objectifs du Fonds Routier pour l'année 2015 se déclinent comme suit :

Contexte général

Objectif 1 : Consolider l'autonomie financière du Fonds Routier

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Programme : Consolider l'autonomie financière du Fonds Routier	
Poser les bases des réformes relatives au passage à un Fonds de deuxième génération	- Poursuite du plaidoyer via CONAROUTE, les ordonnateurs et le MINFI
Les ressources affectées à l'entretien routier sont reversées directement et intégralement.	Au stade de la collecte, le rendement de la RUR s'est considérablement amélioré du fait de la simplification du schéma de collecte dont la charge est revenue à la SCDP et à la SONARA. Le plafond fixé par la Loi de finances a été atteint en Juillet 2014; Le reversement pose encore des problèmes en raison de son transit par le Trésor public. En effet, sur 64,8 milliards mobilisés au titre des ressources RUR et hors RUR, seulement 47,5 milliards ont été reversés à la BEAC par le Trésor public, soit un taux de reversement de 73%.
Programme : Diversifier les ressources affectées au Fonds Routier et accroître leur rendement	
L'optimisation du rendement du péage routier et des autres ressources est engagée	Un comité interministériel a été mis en place dans les services du PM pour le suivi du processus d'automatisation des péages; Poursuite du plaidoyer en faveur du transfert de la gestion du péage au Fonds Routier; L'étude sur l'évaluation en vue de l'optimisation de la collecte et du reversement des ressources est prévue pour 2015.

Objectif 2 : Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et s'assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Programme : Assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier	
Faire réaliser les audits techniques, comptables et financiers.	-Audits techniques, comptables et financiers encore au stade de la passation des marchés ; -Les états financiers 2013 ont été certifiés; -81% des recommandations faites par les auditeurs externes sur le contrôle interne 2013 ont été mises en œuvre.
Fonction d'audit interne opérationnalisée	- Auditeur interne recruté; -le plan d'audit 2014 a été mis en œuvre à 70%.
Programme : Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées à l'entretien routier.	
Obtenir la validation des programmes dans les délais et avancer vers la passation des marchés par anticipation.	-100% des programmes validés avant la fin de l'exercice - 80% des marchés programmés en état de maturité ;
Obtenir que tous les marchés programmés soient passés au cours de la période.	-70% des projets programmés ont été passés ;
Préparation et suivi des programmes en collaboration avec les ordonnateurs.	L'atelier de préparation des programmes 2015 a été organisé en décembre 2014 avec la participation des ordonnateurs, du MINMAP et du MINFI. L'accent a été mis sur la maturité des projets à inscrire ainsi que la simulation des calendriers de passation des marchés et des plans de décaissements; Le Comité de suivi des programmes des ordonnateurs s'est réuni 6 fois (03 réunions trimestrielles ordinaires par guichet et 01 réunion extraordinaire) en présence des administrations concernées.
Élaboration et production d'un guide à l'usage des intervenants.	-Activité reportée en 2015.

Objectif 3: Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Programme : Redevabilité de l'information à l'égard des parties prenantes	
Plan de communication mis à jour.	TDRs pour la mise à jour du plan élaboré.
Site web opérationnel.	- Site web nouvelle version en ligne.
Objets et supports de communication réalisés.	Des insertions publicitaires ont été effectuées dans les supports de communication.
Partenariats internationaux renforcés.	Le Fonds Routier a pris part à trois rencontres internationales : O2 de l'Union Africaine des Transports Publics OI de l'Association des Fonds d'Entretien Routiers Africains.
Programme : Développement de nouvelles fonctionnalités dans TOMFR	
Application Web opérationnelle	Des états ont été produits et mis en ligne. Il reste à automatiser le processus.
La Phase 2 du projet TOMPRO est réceptionnée et la phase 3 a démarré.	Phase 2 et phase 2 bis réceptionnées – phase 3 a démarré.
Manuel de procédures élaboré.	La version provisoire 0 du manuel de procédures a été produite par le consultant.
Programme : Promouvoir la performance dans le fonctionnement des services	
100% de documents numérisés à l'entrée.	Depuis 2013, tous les documents sont instantanément numérisés à l'entrée ; L'état d'avancement des travaux de numérisation des archives des exercices antérieurs est estimé à 70%.
Délai de visa des contrats ≤ 10 jours.	Les contrats sont visés par ordre d'arrivée ; Pour l'essentiel des cas, ce délai est respecté.
Délai d'authentification des cautions ≤ 10 jours ;	Les cautions sont systématiquement soumises à la vérification d'authenticité auprès de l'organisme émetteur avant toute prise en charge dans le système. Pour la majorité des cas, l'authentification se fait à l'intérieur de ce délai.
Délai de paiement des décomptes ≤ 15 jours.	les délais de paiement ont été standardisés et sont régulièrement évalués par l'Auditeur Interne; Le délai moyen de paiement est de 40,5 jours des décomptes en ce qui concerne les dossiers conformes.
Nombre de décomptes payés après rejet diminue de 10%.	Le nombre de décomptes payés après rejet est contenu autour de 18%. Les motifs se rapportent à plus de la moitié (67% des cas) en l'absence de pièces administratives.
Nouveaux outils de gouvernance élaborés et équipements acquis.	Règlements intérieurs du Comité de Gestion adoptés, grille d'évaluation de cet organe et de l'Administrateur sont en attente d'adoption – équipements livrés à 60%
Formation du personnel sur divers thèmes relatives aux activités du Fonds.	-Les nouvelles recrues ont été imprégnées aux missions et au fonctionnement du FR ; -Le personnel a été formé sur les « rôles, missions et responsabilités de l'audit interne dans une organisation » ; -Les délégués du personnel ont également participé à une formation sur le thème « Délégués du personnel : rôles, missions et négociations sociales ».
Institution de la fonction des délégués du personnel.	-Les délégués du personnel ont été élus le 07 octobre 2014. Cette toute première élection marquait une nouvelle page dans l'histoire organisationnelle du Fonds Routier après 15 ans de fonctionnement.
Équipe de football consolidée.	- Le Fonds a affilié une équipe de football au championnat inter-service du MINTP.

Contexte général





3- Le Fonds routier et la dimension humaine

Conscient de l'importance du facteur humain dans l'atteinte des résultats, le Fonds Routier a, en 2014, renforcé son équipe par le recrutement de six (06) cadres selon la logique de compétence dans les domaines favorables à la progression vers la réalisation des différents défis qui l'interpellent en termes d'efficacité et de gouvernance. Il s'agit d'un Économiste, d'un Auditeur Interne, d'un Attaché au PCG chargé de la Communication et des Relations Publiques, d'un Informaticien, d'un Contrôleur des Opérations, et d'un Responsable Financier et Comptable.

Comme par le passé, la motivation du personnel est restée une préoccupation permanente du Management du Fonds, à l'effet de susciter l'engagement et une contribution participative des différentes compétences dans la recherche de la performance globale.

À cet égard, au-delà des acquis obtenus ces dernières années parmi lesquels, l'adoption du principe de révision de la grille salariale tous les deux ans ; la gratification des meilleurs employés après évaluation indépendante tous les deux ans ; la reconnaissance de la formation comme étant un droit opposable en faveur de l'employé ; l'adoption du principe d'un avancement automatique tous les deux ans, en dehors des agents expressément retardés. La consolidation de cette logique s'est faite en 2014 en termes de promotion de la cohésion interne et du dialogue social. Dans cette lignée, Il conviendrait de citer :

- (i) l'institutionnalisation de la fonction de délégués du personnel comme instance de négociation collective et de dialogue social;

- (ii) l'intensification des actions de cohésion interne et de renforcement de l'esprit d'équipe (Séminaire de Team Building, équipe de football, célébration des fêtes de la femme et de travail, etc.) ;

- (iii) L'imprégnation des nouvelles recrues aux valeurs, aux missions et au fonctionnement du FR.

Du reste, l'attention est portée sur la création continue de la valeur ajoutée, à travers l'utilisation optimale du potentiel humain et la valorisation des compétences, dans la logique de pôle de compétences.

4- Contraintes liées à la mise en œuvre des actions

Le Fonds Routier dans l'exercice de ses missions d'organisme payeur, loin de travailler en vase clos, s'appuie sur plusieurs acteurs du système. Les éventuels dysfonctionnements au niveau des différentes interactions avec ces acteurs peuvent s'ériger en contraintes susceptibles de limiter la portée de son action. Parmi ces contraintes, il convient de citer :

- la tension de trésorerie qui fait craindre un effondrement du capital de confiance bâti jusqu'ici à l'égard des usagers et partenaires, en raison du transit des ressources par le Trésor public;
- une synergie peu agissante entre les différents intervenants (ordonnateurs, MINFI, MINMAP, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier), donnant l'impression d'un télescopage à certains niveaux de responsabilités. L'élaboration du guide pour l'usage des intervenants est une nécessité impérieuse dans l'optique d'éclairer les procédures et accroître la célérité dans le traitement des opérations;
- l'obsolescence de certaines dispositions du Code des Marchés Publics, particulièrement inadaptées aux marchés de travaux routiers;
- les retards dans la passation des marchés, le faible taux d'engagement et d'exécution des projets, avec pour principale conséquence, la sous-consommation des ressources affectées au Fonds Routier. L'avancement vers la passation des marchés par anticipation devrait constituer un début de solution à ce problème;
- le peu de professionnalisme dont font preuve certaines entreprises du secteur du BTP.

G- Maîtrise des risques

1- Le système de contrôle interne

Le système de contrôle interne est un outil de gestion qui vise à prévenir et à réduire les risques identifiés. Pour le Fonds Routier, le système de contrôle interne est un processus dynamique qui s'adapte à l'évolution de l'établissement tout en offrant aux organes de gestion que sont le Comité de Gestion et l'Administrateur, une conduite efficace, efficiente, sécurisée et traçable des opérations de financement et de paiement dans un contexte de sûreté et de maîtrise des risques.

En raison des flux financiers de plus en plus importants et des facteurs de risques inhérents à l'activité de financement des programmes et de paiement des prestations éligibles, le Fonds Routier a renforcé en 2014 son système de contrôle interne et de gestion des risques en augmentant davantage la performance et la sécurisation de l'application de gestion intégrée TOMPORTAIL et en renforçant ses effectifs.

Dans la foulée de cette mutation, le manuel de procédures administratives, comptables et financières est en cours d'actualisation à l'effet d'y incorporer aussi bien les rôles de ces nouveaux acteurs que la dématérialisation de certains contrôles, induite par la mise en œuvre de la phase 2 de l'application de gestion intégrée TOMPORTAIL.

Cette évolution notoire de l'organisation, consacre la volonté du Fonds Routier de s'arrimer aux voies de la bonne gouvernance prônées par l'administration publique.

2- Les activités du Sous-comité d'audit

Le Sous-comité d'audit du Fonds Routier a été créé par Décision n° 0003/PCG/CG/ADM/FR/14 du 15 janvier 2014. Il est chargé : (i) d'exercer l'autorité fonctionnelle sur l'organisation, les activités et le fonctionnement de l'audit interne ; (ii) de donner son avis préalable sur toutes questions relevant du Comité de Gestion et relatives aux audits techniques, comptables et financiers ; (iii) d'initier des investigations sur toute question se rapportant au fonctionnement du Fonds ; (vi) de se

prononcer sur tout autre dossier à lui confié par le Comité de Gestion, en relation avec son objet.

Pour le compte de l'année 2014, le Sous-comité d'audit a, dès l'entame de son mandat, mis l'accent sur l'importance du cadre réglementaire de ses activités ainsi que celles du Comité de Gestion et de l'Audit Interne en élaborant les outils de gouvernance suivants : le Règlement Intérieur du Comité de Gestion, le Règlement Intérieur du Sous-comité d'Audit et le Manuel de procédures de l'Audit Interne. Ces outils qui participent du renforcement des bases de l'environnement de contrôle du Fonds Routier, ont été adoptés par le Comité de Gestion au cours de sa 181^{ème} session tenue le 26 septembre 2014.

Outre ses responsabilités de surveillance du système de contrôle interne, le Sous-comité d'Audit a parrainé l'organisation d'un séminaire de formation à l'intention du personnel du Fonds Routier à l'effet de les sensibiliser sur le rôle, les missions et les responsabilités de l'audit interne dans une organisation et en particulier le Fonds Routier. Ledit séminaire s'est tenu du 06 au 07 novembre 2014.

Enfin, en parallèle à la mise à jour du manuel de procédures administratives comptables et financières, des grilles d'évaluation de l'Administrateur et du Comité de Gestion sont en cours d'élaboration par le Sous-comité d'audit. Ces derniers instruments permettront de finaliser l'architecture de la bonne gouvernance du Fonds Routier. Ils permettront également d'évaluer objectivement la performance des organes de gestion.

3- L'audit interne

Outre la cartographie des risques stratégiques, métiers et opérationnels élaborée en 2013 et l'adoption de la charte d'au-



dit interne, le Fonds Routier a rendu la fonction audit interne opérationnelle à travers la prise de fonction de l'Auditeur. Son rattachement fonctionnel au Sous-comité d'Audit et administratif à l'Administrateur ont pour but de lui conférer toute l'indépendance et l'objectivité nécessaires à la conduite de ses missions.

Ainsi, l'audit interne doit en particulier : (i) s'assurer que les procédures mises en place sont appliquées, (ii) s'assurer de l'efficacité et de l'efficience des procédures mises en place, (iii) faire état des problèmes significatifs liés aux processus de contrôle des activités du Fonds Routier, y compris les améliorations potentielles desdits processus et informer régulièrement l'Administrateur des problèmes suscités jusqu'à leur résolution, (iv) s'assurer de la fiabilité des états financiers du Fonds Routier ; (v) suivre le niveau de mise en œuvre des recommandations des auditeurs externes, (vi) fournir régulièrement des informations sur le degré d'avancement et les résultats du plan d'audit annuel.

Au cours de l'exercice, cette fonction a examiné neuf processus de gestion dont le risque résiduel était considéré comme « modéré ou élevé » au regard de la cartographie des risques élaborée à la fin de l'exercice 2013. Il s'agit, entre autres, des processus de gestion des marchés, des décomptes, de la trésorerie, des achats, des cautions, des ressources humaines, des immobilisations, du système d'information et de la conformité aux lois et règlements.

À l'issue des travaux de l'audit interne sur l'évaluation du système de contrôle interne, un rapport sur le contrôle interne a été produit pour le compte de l'exercice 2014. Il ressort dudit rapport que, sur 25 recommandations formulées, 13 ont été mises en œuvre et 12 sont en cours de mise en œuvre. Parmi ces derniers, 04 dépendent de l'implémentation de la phase 3 du progiciel de gestion intégré TOMPORTAIL.

S'agissant du suivi des 16 recommandations formulées par l'auditeur externe à la suite de ses travaux sur l'efficacité du contrôle interne au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013, 13 ont été mises en œuvre et 03 sont une composante de la phase 3 de l'implémentation de TOMPORTAIL. Toutes ces actions mises en œuvre au cours de l'exercice 2014, renforcent

davantage l'aspiration du Fonds Routier à plus d'efficacité et de maîtrise des risques dans la conduite de ses opérations.

4- Les audits techniques, financiers et comptables.

Les textes organiques du Fonds Routier prévoient au moins deux fois par an la conduite des audits techniques, comptables et financiers par des cabinets indépendants, recrutés par appel à concurrence par l'Administrateur, sur avis conforme du Comité de Gestion.

Ainsi, au titre des audits comptables et financiers, le cabinet KPMG avait été retenu pour la revue des états financiers des guichets « Entretien » et « Investissement » des exercices 2011, 2012 et 2013. Pour la certification des états financiers des exercices 2014 et 2015, le processus de recrutement du nouveau cabinet indépendant est en cours.

S'agissant de l'audit technique du guichet « Entretien », le marché y relatif a été fractionné en trois lots distincts. Les lots 1 et 3, représentant respectivement les réseaux Sud et Ouest, ont fait l'objet d'attribution. Le lot 2, représentant le réseau Nord, n'a pas reçu de soumissionnaire et fait l'objet d'une demande de passation de gré à gré auprès du MINMAP. À la différence des périodes antérieures, le Fonds Routier voudrait assurer une plus grande proximité dans le temps entre l'exécution des travaux et l'audit. Ainsi, le nouveau cadre de référence des audits techniques s'inspire du concept « d'audit au fil des travaux » et préconise que lors de ses passages, l'auditeur technique passe en revue les contrats en cours d'exécution sur la base d'un échantillon préalablement défini. Enfin, en ce qui concerne l'audit technique du guichet « Investissement », le marché correspondant a été divisé en deux lots à savoir : le lot 1 portant sur l'audit des travaux sur financement du « Contrat Désendettement Développement » (C2D) et le lot 2 portant sur l'audit des travaux sur les autres financements (PPTE, BIP etc.). L'appel d'offre pour le recrutement d'un auditeur technique pour le lot 1 est en attente d'obtention de la non-objection de l'Agence Française de Développement. En ce qui concerne le lot 2, le processus est en cours de finalisation par le Ministère des Marchés Publics.



Contexte général

Entretien mécanisé de la route en terre Kumba-Mundemba

H- Le fonds routier et son environnement

Le Fonds Routier entretient des rapports étroits avec l'ensemble des parties prenantes œuvrant dans le secteur de l'entretien et de la réhabilitation routières. Ces échanges permanents favorisent le partage des informations nécessaires à la prise de décision, notamment en ce qui concerne la mobilisation des ressources et la programmation des projets bénéficiant du financement du Fonds Routier.

S'agissant de la mobilisation des ressources, le Fonds Routier interagit étroitement avec les administrations en charge des finances, les redevables légaux à savoir la société camerounaise des dépôts pétroliers (SCDP) et la société nationale de raffinage (SONARA). Ces administrations et organismes sont chargés de la collecte et du reversement intégral de la Taxe spéciale sur les produits pétroliers, dont une fraction constitue la redevance d'usage de la route. Ces interactions sont abritées par une plateforme dénommée Groupe de travail sur l'optimisation du reversement des ressources affectées au Fonds Routier. Il assure le contrôle de la cohérence et de l'effectivité des ressources à mobiliser et à reverser en intégralité au Fonds Routier. Il s'agit également d'un cadre d'échange d'informations sur les décomptes en instance de paiement dont les montants n'ont eu de cesse de croître au cours de l'année 2014.

En ce qui concerne la programmation et l'exécution des projets financés par les guichets entretien et investissement, le Fonds Routier s'est inscrit, depuis quelques années, dans une optique d'accompagnement des ordonnateurs. Cet accompagnement commence dès l'élaboration des programmes avec des concertations dans le cadre d'un atelier technique de programmation, qui réunit les parties prenantes, clé de la chaîne de dépense. L'objectif demeure l'assurance de l'éligibilité et de la conformité des programmes à soumettre à l'approbation du Comité de Gestion. L'appui du Fonds Routier se poursuit dans la mise en œuvre des programmes à travers un mécanisme de suivi-évaluation périodique dénommé comité technique de suivi des programmes. En guise de résultats, il convient de relever la maturation, l'éligibilité et la conformité de plus en plus affirmée des programmes soumis à l'approbation du Comité de Gestion, de même que des taux d'engagement de plus en plus élevés au cours de l'année 2014. Cette situation annonce en filigrane des paiements importants au cours de l'exercice 2015.

En somme, les cadres de concertation mis en place concourent à l'atténuation des effets de contraintes auxquelles le Fonds Routier fait face.



Remise du Muguet à l'Administrateur

I-Communication

Au cours de l'année 2014, la communication du Fonds Routier s'est focalisée sur deux axes, notamment l'amélioration de sa visibilité et sa notoriété ainsi que la mobilisation du personnel autour des valeurs et des objectifs de l'organisation.

S'agissant de l'amélioration de la visibilité et de la notoriété, le Fonds Routier a produit son rapport annuel 2013 et l'a diffusé, comme il est de tradition, auprès de l'ensemble de ses parties prenantes. Dans la même veine, il a assuré la rénovation de son site internet, dans le but de le rendre plus convivial, du point de vue de son administration et de mieux répondre aux besoins des utilisateurs métiers et du grand public.

Sur le plan stratégique, le Fonds Routier a amorcé le processus d'actualisation de son plan de communication. Cette actualisation vise à adapter le plan de communication à l'évolution juridique, institutionnelle et organisationnelle du Fonds. Au rang des principales mutations figurent : la mise en place et la consolidation du système intégré d'informations, les implications du Décret n° 2012/173 du 29 mars 2012, modifiant et complétant le Décret n° 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier, la mise en application de la Loi n° 2007/006 du 27 décembre 2007 portant régime financier de l'État, l'entrée en scène de nouveaux intervenants dans le système de passation des marchés et de collecte de la RUR, la modification de l'organigramme en juillet 2013 et l'élaboration d'un plan stratégique triennal adopté par le Comité de Gestion en 2014.

La mobilisation du personnel autour des valeurs et des objectifs de l'organisation a également constitué une préoccupation majeure en 2014. C'est ainsi qu'un séminaire relatif à la cohésion sociale a été organisé, parallèlement aux activités de mobilisation sociale menées à travers la célébration de la Journée internationale de la Femme et la Fête internationale du Travail.



Discours du délégué du personnel



Activités sportive



Photo de famille

FINANCEMENT DES PROGRAMMES



Le Fonds Routier assure le financement des programmes routiers. Il comprend deux guichets distincts et indépendants en l'occurrence le « Guichet Entretien », consacré à l'entretien routier, et le « Guichet Investissement », réservé aux travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes ainsi que des voiries urbaines.



Pont en béton armé en construction sur la route Nding-Mbagba

A- Financement des programmes d'entretien routier (guichet entretien)

Le réseau routier national à la charge de l'État du Cameroun, compte environ 121 424 km dont 21 973 km en réseau prioritaire (6 110 km de routes bitumées et 15 863 km de routes en terre) et près de 100 241 km en réseau rural (12 055 km sont prioritaires et 88 183 km non prioritaires).

Ce réseau dit prioritaire, représente une part non négligeable du réseau global et véhicule près de 80% du trafic. Il convient cependant de relever que le financement du Fonds Routier ne couvre qu'une partie de l'entretien du réseau prioritaire et des routes rurales prioritaires.

• Programme d'entretien routier 2014

Suivant les dispositions du texte organique, les ressources du Fonds sont réparties par type de prestations éligibles à la faveur de l'application d'une clé de répartition définie par le

même texte et modifié par le Décret 2013/7696 signé du Premier Ministre, Chef du Gouvernement. La procédure prévoit qu'après la répartition des ressources, le Fonds Routier notifie le montant des crédits disponibles aux ordonnateurs afin que ceux-ci établissent une programmation annuelle à soumettre à la validation du Comité de Gestion. Il faut préciser que cette programmation peut subir des ajustements à mi-parcours, en fonction des besoins de l'ordonnateur.

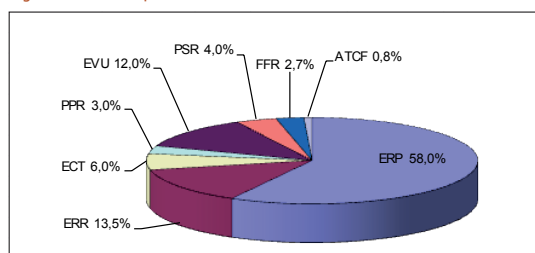
• Clé de répartition des ressources

La clé de répartition des ressources par type de prestation éligible est rappelée dans le tableau I ci-après :

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition

Types de prestations	Abréviations	Nouvelle Clé de répartition
Des travaux d'entretien du réseau prioritaire inter urbain classé	ERP	Mini 58%
Des travaux d'entretien des voiries urbaines prioritaires	EVU	Maxi 12%
Des travaux et équipements d'entretien des routes rurales prioritaires	ERR	Maxi 13,5%
Des études routières ou géotechnique et contrôle des travaux	ECT	Maxi 6%
De la prévention et sécurité routières	PSR	Maxi 4%
De l'entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public	PPR	Maxi 3%
Des dépenses de fonctionnement du Fonds Routier	FFR	Maxi 2,7%
Des prestations d'audits financiers et comptables ainsi que techniques	AFCT	Maxi 0,8%

Figure 1: Clé de répartition des ressources



La clé de répartition accorde la priorité à l'entretien du réseau prioritaire interurbain qui est doté d'au moins 58% des ressources mobilisées par le Fonds Routier.

La portion allouée à l'entretien des routes rurales occupe une part importante dans la répartition des ressources. L'effort gouvernemental tel que prescrit par le DSCE reste constant dans ce volet, qui vise l'amélioration des conditions de circulation en toutes saisons, la liaison totale de ce réseau routier secondaire au réseau prioritaire à l'effet de desservir les bassins de production, les sites touristiques, l'accès vers les zones à risques ainsi que la consolidation de la présence du pays dans les zones frontalières.

L'entretien de la voirie urbaine reste une activité importante. L'évolution des ressources réservées à cette activité témoigne de la volonté des pouvoirs publics à moderniser davantage les

villes et à préserver les acquis et autres investissements en matière d'infrastructures et équipements urbains.

• Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2014

Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et adopté le budget de fonctionnement sur la base d'une enveloppe globale de 55 milliards de FCFA, correspondant au montant plafond à percevoir au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR).

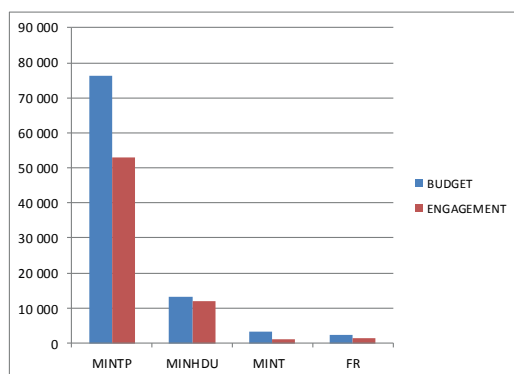
Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget se présentent au 31 décembre 2014 comme indiqué ci-après, y compris les ressources antérieures, reportés au présent exercice :

Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2014 par Ordonnateur en FCFA

ORDONNATEURS	CATEGORIE	TYPE DE TRAVAUX	PREVISIONS	ENGAGEMENTS	%
MINTP	ERP	Entretien du réseau prioritaire	61 966	43 901	71
	ECT	Étude et contrôle technique	5 400	3 542	66
	ERR	Entretien des routes rurales	7 275	4 746	65
	PPR	Protection du patrimoine routier	1 650	798	48
	Total MINTP		76 291	52 987	69
MINH DU	EVU	Entretien des voiries urbaines	12 450	11 252	90
	ECT	Étude et contrôle technique	861	688	80
	Total MINH DU		13 311	11 940	90
MINT					
	PSR	Prévention et Sécurité Routière	3 215	968	30
	Total MINT		3 215	968	30
FONDS ROUTIER		Audits	533	3	1
		Fonctionnement	2 494	1 347	54
	Total FR		3 027	1 350	
TOTAL GÉNÉRAL			95 844	67 245	70

Financements des programmes

Figure 2: Diagramme comparé Budgets-Engagements par ordonnateurs



Au 31 décembre 2014, le taux d'engagement global est de 70% contre les 41% de l'exercice précédent, soit une hausse de 30%. En effet, l'implication accrue du cadre de concertation qu'est le comité de suivi des programmes des ordonnateurs après deux années d'expérience a contribué à accélérer les engagements des ordonnateurs. Par ailleurs, l'expérience acquise par le Ministère des Marchés publics en deux ans, s'est traduite par la réduction du temps moyen mis pour les procédures de passation des marchés.

Le MINTP affiche un taux d'engagement de 69%, en hausse par rapport à celui de l'exercice précédent qui se situait à 43,1%.

Le MINHDU a engagé 90% de son budget, en significative hausse de 52,8 points par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de 32,2%.

Le MINT a engagé 30%, en hausse de 14,5 points par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux de 15,5%.

• Représentation des engagements en nombre de contrats

La représentation des engagements suivant le critère du nombre de contrats visés par le Fonds Routier est résumée dans le tableau ci-après :

Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2014

Ordonnateurs	Nombre de contrats	Taux en %	Montant des contrats (en millions de francs CFA)
MINTP	321	72,6	52 987
MINDUH	100	22,6	11 940
MINT	21	4,8	968
Total	442	100	65 895

Le Fonds Routier a enregistré en engagement 442 contrats (marchés, ordre de service de démarrage des tranches conditionnelles et avenants) pour l'exercice 2014. Ce chiffre est en hausse de 54% par rapport à 2013 ; c'est une suite logique de l'amélioration en termes de taux d'engagement par rapport à l'exercice précédent. Le MINTP affiche le poids le plus important avec 321 contrats, soit environ 72,6%.



Travaux de revêtement d'une chaussée

I- Mobilisation des ressources 2014

La réforme du bulletin unique portant modification des dispositions des articles 67 et 68 de la loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 relative au Régime Financier de l'État, affirme le monopole du Trésor Public sur le recouvrement de toutes les recettes, le paiement de toutes les dépenses ainsi que le principe de l'unicité des caisses. Ce principe se matérialise à travers la centralisation des opérations d'encaissement et de décaissement effectuées par les comptables publics dans un compte unique du Trésor à la Banque Centrale.

Les ressources affectées au Fonds Routier sont composées de la Redevance d'Usage de la Route (RUR) et des ressources dont la collecte et le reversement sont placés sous la responsabilité du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR), à savoir : le péage, les amendes et la taxe à l'essieu. Les nouvelles dispositions adoptées dans le cadre de la Loi de finances 2011 et dont les modalités d'application ont été définies par l'Instruction n° 00073/MINFI/SG/DGTCFM/DT du

06 juin 2011 relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds Routier – Guichet Entretien ont permis de comptabiliser, à travers le compte ouvert à la Paierie Générale du Trésor, les ressources hors RUR (péage, amendes et taxe à l'essieu).

Suivant les termes de cette instruction, la procédure d'encaissement des ressources prévoit le transit par un compte de centralisation ouvert à la Paierie Générale du Trésor. L'alimentation du compte ouvert à la Banque Centrale est opérée par prélèvement sur ce compte à partir d'un ordre de virement émis par le Fonds Routier.

Ainsi, s'agissant de la RUR, le montant collecté est constaté et liquidé tous les mois par le Groupe de Travail constitué à cet effet et composé des représentants des Administrations des Impôts, du Trésor et du Fonds Routier.

Les résultats enregistrés en ce qui concerne la mobilisation des ressources se résument comme suit :

Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2014

Ressources	Mobilisations	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor	Reversement des res- sources à la BEAC	% Reversement des ressources dans le compte BEAC
RUR	(a) 55 000	(b) 55 000		
PÉAGE	5 770	5 770	(c) 47 500	(c/b) 73,3%
AMENDES ROUTIÈRES	2 073	2 073		
TAXE À L'ESSIEU	1 959	1 959		
TOTAL RESSOURCES	64 802	64 802	47 500	73,3%

Financements des programmes

À titre de rappel, la situation de 2013 se résume comme suit :

Ressources	Mobilisations	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor	Reversement des ressources à la BEAC	% Reversement des ressources dans le compte BEAC
RUR	(a) 55 000	(b) 55 000		
PÉAGE	5195	5195	(c) 34 000	(c/b) 61,82%
AMENDES ROUTIÈRES	2369	2369		
TAXE À L'ESSIEU	1609	1609		
TOTAL RESSOURCES	64 194	64 173	34 000	61,82%

Le montant des ressources reversées dans le compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC est de 48,5 milliards de FCFA, soit 73,3% du montant global mobilisé au titre du même exercice, qui s'élève à 64,2 milliards de FCFA. Dans ce contexte de reversement partiel de ressources, il y a lieu de relever que la position du compte du Fonds à la Paierie Générale du Trésor se situe à 142,4 milliards F CFA au 31 décembre 2014.

Opérations de paiements

Le Fonds Routier assure le paiement à l'entreprise, en toute diligence des prestations qui sont éligibles au « Guichet En-

tretien ». Pour l'exercice 2014, l'analyse comparative des statistiques sur les paiements se présente en deux axes à savoir, l'évolution des paiements entre 2013 et 2014 ainsi que les autres indicateurs composés des statistiques relatives au volume des opérations traitées et aux délais de paiement.

Évolution des paiements entre 2013 et 2014

La présente section analyse les paiements effectués au cours des exercices 2013 et 2014 et révèle leur niveau de progression selon les ordonnateurs.

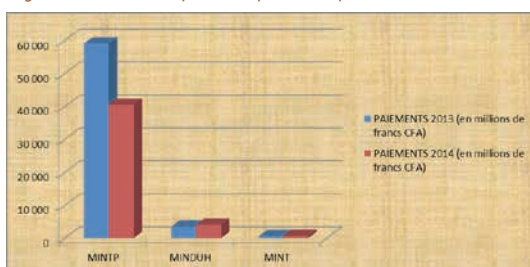
Tableau 5: Évolution comparée des paiements par ordonnateurs entre 2013 et 2014

Ordonnateurs	PAIEMENTS 2013(a) (en millions de francs CFA)	PAIEMENTS 2014(b) (en millions de francs CFA)	ÉCART (c=b-a)	PROGRESSION EN % (d=c/a)
MINTP	59 014	40 418	-18 596	-31,51%
MINDUH	3 451	3 996	545	0,92%
MINT	541	607	66	0,11%
TOTAL	63 006	45 021	-17 985	-30%



Travaux d'assainissement sur une voie en zone urbaine

Figure 3: Situation comparée des paiements par ordonnateurs



Le montant des paiements effectués au cours de l'exercice se chiffre à 45 021 millions de francs CFA, contre 63 006 millions en 2013, soit une baisse de 17 985 millions.

Le MINDUH, se situant à 3 996 millions FCFA des paiements de l'exercice; soit un taux de progression de 0,92% ;

Le Ministère des Transports quant à lui, affiche 607 millions de F CFA, avec un taux de progression de 0,11% ;

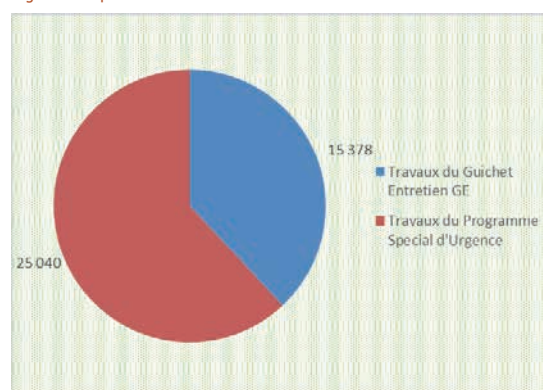
Le MINTP a effectué les paiements de FCFA 40 418, soit une baisse de 31,51%.

Le Guichet entretien a financé les travaux du Guichet investissement à travers le PSU à hauteur de FCFA 25 040 représentant 62% des paiements du MINTP. Cette situation est illustrée dans le tableau et le graphique ci – dessous :

Table 6: Participation du PSU sur les paiements du MINTP (en millions de FCFA)

	MINTP	%
Travaux du Guichet Entretien	15 378	38
Travaux du Programme Spécial d'Urgence	25 040	62
GRAND TOTAL	40 418	100

Figure 4: Impact du PSU sur les travaux du MINTP



Le décalage observé plus haut dans les engagements se répercute sur les paiements dont une part importante se rapporte aux engagements imputés sur les budgets des exercices précédents. La tendance traduit une certaine dégradation de la situation.

L'attention du Fonds est attirée sur cette situation et sur le message qu'elle véhicule. À cet égard, l'atelier de concertation organisé à l'initiative du Fonds Routier sur la programmation 2015 a continué à servir de cadre de réflexion pour un mode de gestion permettant effectivement de consommer en temps réel, les ressources mises à disposition. Comme amorce de solution, le MINTP a opté de surseoir à son engagement afin d'apurer tous les contrats imputés sur les exercices précédents.

Dans le même sillage, les éléments de solution retenus au cours de l'atelier de concertation sur la programmation des ordonnateurs pour l'exercice 2014 commencent à porter du fruit. Il s'agit de la maîtrise des délais de passation des marchés, de la catégorisation des entreprises à l'effet d'optimiser la qualité d'exécution des travaux dans les délais requis, de la maturité des projets inscrits dans la programmation et du renforcement des capacités des acteurs du suivi/contrôle des travaux. Autres indicateurs de l'activité de paiement

Les autres indicateurs de l'activité de paiement concernent le volume des opérations traitées en nombre et les délais de traitement.

- Statistiques portant sur le volume des opérations traitées

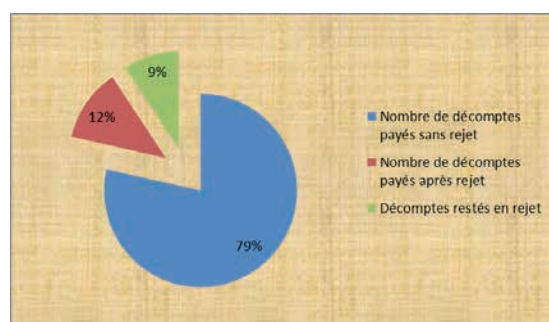
Financements des programmes

Les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2014 sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 7 : Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées

Nombre de décomptes reçus	Nombre moyen de décomptes traités par jour	Nombre de décomptes payés sans rejet	Nombre de décomptes payés après rejet	Décomptes restés en rejet	Taux de rejet
1 052	4	826	128	98	9.3%

Figure 5: Structure des décomptes traités en nombre



Il résulte de la figure ci-dessus et compte tenu de la situation de l'exercice 2013 que l'activité a légèrement diminué. En effet, il apparaît qu'en 2014, 1 052 décomptes ont été reçus contre 1 144 en 2013, tandis que 954 décomptes ont été payés contre 1 070 en 2013. En revanche, le taux de rejet est en hausse à 9,3% en 2014 contre 6,5% en 2013. Ce taux est élevé en raison d'un volume de 60 décomptes d'actualisation des prix qui ont été transmis au Fonds Routier en décembre 2014, et dont les ressources n'étaient pas prévues pour l'exercice en cours.

Statistiques portant sur les délais de paiement

Les statistiques portant sur les délais de paiement au 31 décembre 2014 sont présentées dans le tableau 7 ci-après :

Tableau 8 : Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai

Rubriques	Moyenne annuelle
Nombre moyen de décomptes traités	914
Délai moyen de traitement (en jours)	13
Délai moyen de paiement (en jours)	27
Délai moyen de traitement et de paiement (en jours)	40

Il ressort de ce tableau que le délai moyen de traitement et de paiement des décomptes en 2014 est de 40 jours calendaires. Le délai moyen de traitement est de 13 jours tandis que le délai moyen de paiement est de 27 contre 14 jours en 2013. Cette situation est essentiellement due à la non disponibilité des ressources au Fonds Routier au moment de la réception des décomptes pour paiement.

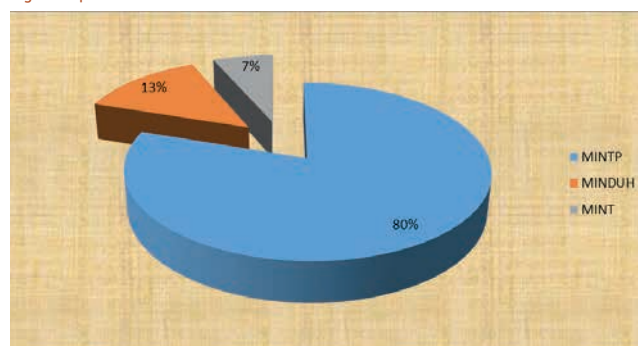
Situation des pénalités

Le Fonds Routier est tenu, en tant qu'organisme payeur, de retenir et de reverser dans le Compte d'Affectation Spéciale (CAS), pour les marchés publics, le produit des amendes et pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés publics. La situation des pénalités reversées au titre de l'exercice 2014 se présente comme suit par ordonnateur.

Tableau 9 : Tableau des pénalités en 2014

Ordonnateurs	Pénalités reversées en 2014	
	Montant (en millions FCFA)	%
MINTP	246	80
MINDUH	41	13
MINT	20	07
Total	307	100,0

Figure 6 : pénalités retenues au titre de l'exercice 2014



Le montant des pénalités à reverser est passé de 339 millions FCFA en 2013 à 307 millions FCFA en 2014, diminuant ainsi de 32 millions FCFA, soit une baisse de 9,43% en valeur relative. Cette baisse s'explique par les actions menées de concert avec l'ARMP dans le suivi de l'exécution des marchés publics.

2 - Situation des garanties par signature

Les marchés sous financement du Fonds Routier sont exécutés sous garantie bancaire constituée des cautionnements de diverses natures et de diverses formes.

Cautions reçues

Le tableau ci-après présente en valeur absolue et en pourcen-

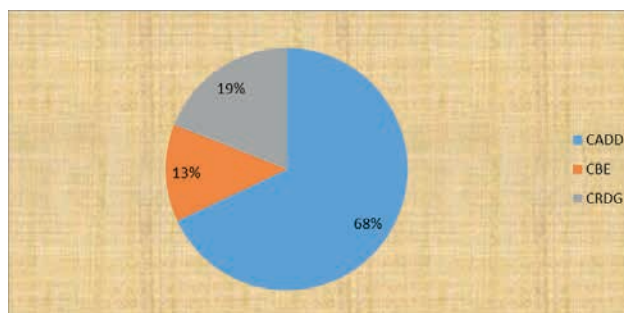
tage les cautions d'avance de démarrage (CADD), de bonne exécution (CBE) et de retenues de garantie (CRDG) reçues au cours de l'exercice 2014 (en millions de francs CFA). Les cautions reçues sont passées de 40 763 millions FCFA en 2013 à 25 329 millions FCFA en 2014, soit une variation à la baisse de 15 434 millions FCFA en valeur absolue et 38% en valeur relative.

Tableau 10 : situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2014		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	80	17 082	68
CBE	234	3 405	13
CRDG	37	4 842	19
Total	351	25 329	100

Financements des programmes

Figure 7 : Structure des cautions reçues par type



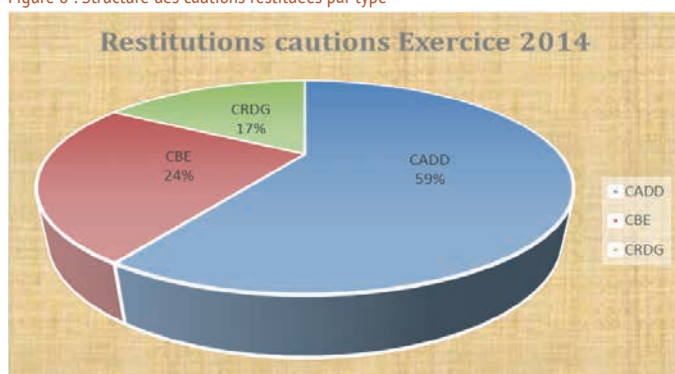
Cautions restituées

Le tableau ci-après présente l'état des cautions restituées au cours de l'exercice 2014. Ces restitutions intègrent les cautions reçues au cours des exercices antérieurs.

Tableau 11: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Restitutions Exercice 2014	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	32	3 397
CBE	13	1 744
CRDG	9	639
Total	54	5 780

Figure 8 : Structure des cautions restituées par type



Le Fonds a restitué 54 cautions en 2014 contre 104 en 2013, soit une baisse de 48%. La valeur des mains levées partielles et/ou totales délivrées par les maîtres d'ouvrages est de 5 780 millions FCFA contre 2 342 millions FCFA en 2013, soit une

hausse en valeur de 146%. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante en valeur, avec un montant de 3 397 millions FCFA, soit environ 59% de la valeur totale des cautions restituées.





Bitumage d'une voie d'accès aux logements sociaux d'Olembé

B - Financement des programmes d'investissement routier (guichet investissement)

En guise de rappel, il convient de préciser que l'activité du Fonds Routier, pour ce guichet, s'inscrit dans le processus de financement des projets de réhabilitation du réseau routier. Les projets financés par le Guichet Investissement font l'objet soit de conventions d'affectation (cas du C2D Routier et Urbain) soit de conventions spécifiques conformément à l'article 26 du Décret n°2005/239 du 24 juin 2005, modifié et complété par le Décret n° 2012/173 du 29 mars 2012.

I - Conventions d'affectation (C2D Routier et Urbain)

Dans le cadre de la convention de financement signée entre la République du Cameroun et la République Française le 22 juin 2006, il a été convenu de dégager des ressources issues de l'annulation de la dette du Cameroun vis-à-vis de la France, sur la période allant du 28 avril 2006 au 27 avril 2011.

Pour ce qui est des aspects d'entretien et d'aménagement routiers, ce contrat a été suivi d'un accord cadre et de diverses conventions, avec le choix du Fonds Routier comme intermédiaire dans le processus de paiement. Le montant global de la convention se chiffre à 150 870 millions F CFA, dont 147 337 millions mis à la disposition du Fonds Routier ; soit 97, 66% du montant total de la convention. Des 147 337 millions FCFA reçus, 141 019 millions F CFA ont servi au paiement des travaux, soit 96 % du montant global des fonds reçus. Au courant de l'année 2014, un avenant a fixé la clôture de la convention au 30 juin 2014.

Convention C2D Routier

La convention n° CCM 6007 01 L du 02 mars 2007 affecte un montant maximum de 115 millions d'euros, soit un peu plus de 75 milliards de francs CFA au programme d'amélioration du réseau routier camerounais. Le Fonds Routier est désigné par cette même convention comme établissement payeur pour les volets « investissement » et « frais de gestion » du Programme.

Convention C2D urbain

La convention n° CCM 6004 01 H du 02 mars 2007 affecte un montant maximum de 115 millions d'euros, soit environ 75 milliards de francs CFA au volet urbain du premier C2D. Le Fonds Routier est désigné par cette même convention comme établissement payeur pour les travaux de voirie de la composante 2 (2A, 2B, 2C, 2F, 2G et 2H) du Programme.

Convention de compte n° 001/MINFI/SG/DGTCFM/DT/PGT/ADM/FR/2011

La convention de compte n° 001/MINFI/SG/DGTCFM/DT/PGT/ADM/FR/2011 du 13 juin 2011 fixe les modalités de fonctionnement du compte n° 420002701, ouvert au nom du Fonds Routier à la Paierie Générale du Trésor. Suivant l'article 3 de cette convention, ledit compte est approvisionné sur la base des bons d'engagement émis par les ministères ordonnateurs du budget du Fonds. En clair, ce mécanisme vise à centraliser dans ce compte tous les transferts de ressources demandés au Trésor public par les ministères. Parallèlement, les paiements opérés par le Fonds Routier se font par le débit de ce compte. La Paierie Générale du Trésor devient ainsi le banquier des établissements publics.

Financements des programmes



2 - Ressources encaissées

Ressources encaissées au titre du C2D

Programme C2D routier - MINTP

Le montant des virements reçus depuis le démarrage de ce programme se chiffre à FCFA 78 615 millions pour les travaux et 620 millions de Francs CFA quant à la contribution au fonctionnement du « Guichet Investissement » du Fonds Routier.

Programme C2D urbain /CUY-MINDUH

Le montant des virements reçus depuis le démarrage de ce programme se chiffre à 21 884 millions de Francs CFA.

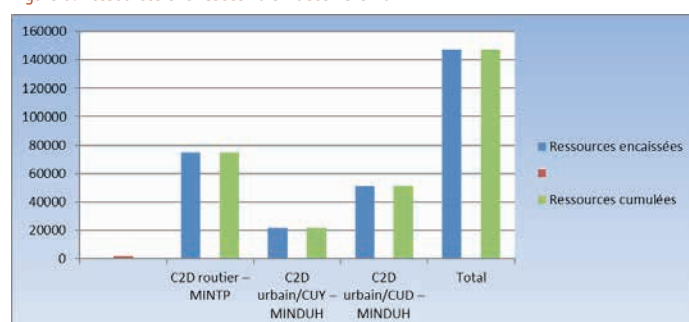
Programme C2D urbain /CUD - MINDUH

Le montant des virements reçus depuis le démarrage de ce programme se chiffre à FCFA 50 607 millions.

Tableau 12 : Ressources encaissées dans le cadre du C2D (en millions FCFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2014	2014		
C2D routier - MINTP	74 846	-	74 846	50,80
C2D urbain/CUY - MINDUH	21 884	-	21 884	14,85
C2D urbain/CUD - MINDUH	50 607	-	50 607	34,35
Total	147 337	-	147 337	100,00%

Figure 8: Ressources encaissées au 31 décembre 2014



Au titre de l'exercice 2014, le Fonds Routier n'a reçu aucune ressource relative aux projets C2D. Courant 2014, le Fonds routier a effectué les paiements des décomptes engagés avant le 30 juin 2014. Le reliquat servira au paiement des audits comptables, financiers et techniques.

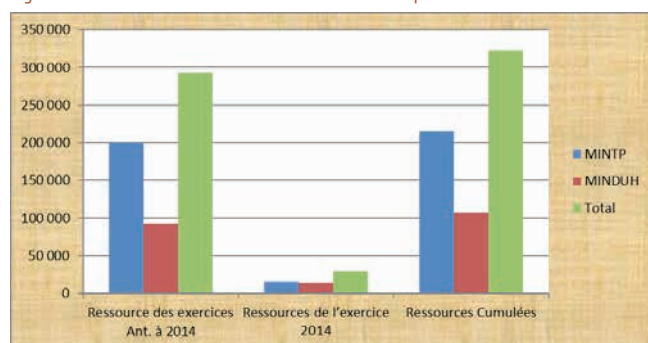


Ressources encaissées au titre des ressources BIP et PPTE

Tableau 13: Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA)

	Ressource des exercices Ant. à 2014	Ressources de l'exercice 2014	Ressources Cumulées
MINTP	200 132	14 951	215 083
MINDUH	92 365	14 465	106 830
Total	292 497	29 416	321 913

Figure 9: Ressources encaissées au 31 décembre 2014 par ordonnateur



La figure ci-contre montre que les ressources encaissées pour le financement des projets à partir du BIP sont passées de 66 658 millions FCFA en 2013 à 29 416 millions FCFA en 2014, soit une diminution de 37 242 millions FCFA en valeur absolue et 55,87% en valeur relative.

Ressources dédiées au programme spécial d'urgence

Le Chef de l'État a autorisé la mise en œuvre du programme spécial d'urgence pour la réhabilitation de certaines routes et ouvrages du réseau national. Le financement de ce programme est assuré par le prélèvement de 100 milliards FCFA sur les ressources logées au « Guichet Entretien » pour le compte du MINTP.

Le Guichet Entretien (GE) a financé au cours de la période sous revue, des travaux du Guichet Investissement (GI) pour un montant global de FCFA 25 041 millions, portant ainsi le total des paiements à FCFA 72 147 millions au 31 décembre 2014, soit 72% du montant de l'enveloppe allouée à ce financement.

Synthèse des ressources encaissées au 31 décembre 2014

Tableau 14: Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2014	2014		
C2D routier	78 615	-	78 615	13,84
C2D urbain	72 491	-	72 491	12,76
Ressources BIP et PPTE	292 497	29 416	321 913	56,68
Transfert du guichet Entretien	22 830	-	22 830	04,02
Programme spécial d'urgence	47 106	25 041(*)	72 147	12,70
Total	513 539	54 457	567 996	100

(*) Cette ressource correspond à la fraction de la RUR ayant servi aux prestations du Programme spéciale d'urgence logé au guichet investissement.

Financements des programmes

Les ressources encaissées au cours de l'année 2014 s'élèvent à 54 467 millions FCFA contre 106 026 millions FCFA en 2013, soit une variation à la baisse de 51 559 millions FCFA en valeur absolue et 48,63 % en valeur relative. Le montant global des ressources encaissées au 31 décembre 2014 est de 567 996 millions FCFA ; ce qui représente un flux global annuel moyen de 71 milliards en 2014 contre 73 milliards en 2013, soit une légère baisse de 2,73% qui s'explique par l'arrivée à terme des

programmes C2D et la fin des contrats financés par des transferts du guichet Entretien, pour une valeur de 25 milliards.

Il convient de relever qu'au cours de l'année 2014, le MINHOU a obtenu du MINEPAT l'accord de procéder à la réallocation des reliquats de crédit Fonds Routier pour un montant de 1 584 millions FCFA.

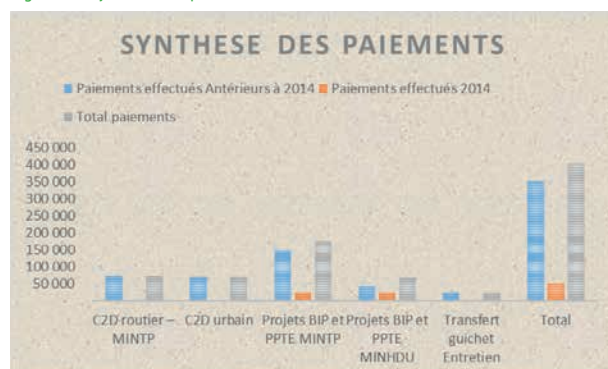
3 - Paiements effectués

Synthèse des paiements au 31 décembre 2014

Tableau 15: Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA)

	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2014	2014		
C2D routier – MINTP	71,141	1,050	72,191	2%
C2D urbain	70,014	64	70,078	0%
Projets BIP et PPTE MINTP	148,625	25,148	173,773	49%
Projets BIP et PPTE MINHOU	40,744	24,958	65,702	49%
Transfert guichet Entretien	22,830	-	22,830	0%
Total	353,354	51,220	404,574	100%

Figure 10: Synthèse des paiements effectués



Le Guichet Investissement affiche un niveau de paiements cumulés de 404 574 millions FCFA au 31 décembre 2014. Les paiements de la période s'élèvent à 51, 220 millions FCFA. Ainsi, on observe à la lumière du graphique, que les paiements des projets C2D sont passés de 2 057 millions FCFA en 2013 à 1 114 millions de FCFA en 2014 représentant une baisse d'environ 45%. Les paiements sur les ressources internes (BIP et PPTE) passent de 24 272 millions FCFA en 2013 à 56 583 millions FCFA en 2014, soit une augmentation de 32 311 millions FCFA, traduisant ainsi une synergie commune des administrations sur les questions relatives à l'exécution des prestations.

S'agissant des paiements en instance à la Paierie Générale du Trésor jusqu'à fin 2014, ils se chiffrent à 8 757 millions de FCFA. Il convient également de noter que 30% des prestations du Guichet investissement ont été payées par les ressources du Guichet Entretien dans le cadre du Programme Spécial d'Urgence à hauteur de 25 041 millions de FCFA.



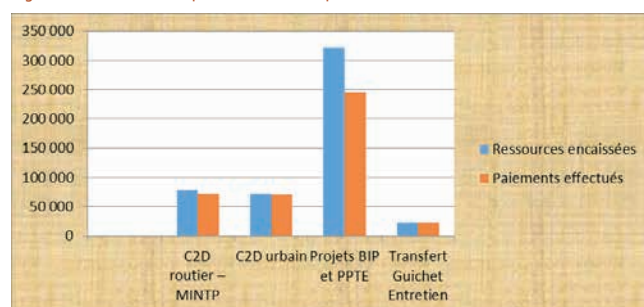
Réhabilitation d'une route en terre

Situation comparée ressources encaissées / paiements effectués

Tableau 16: Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA)

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier – MINTP	78 615	72 191	92
C2D urbain	72 491	70 078	97
Projets BIP et PPTE	321 913	245 952	76
Transfert Guichet Entretien	22 830	22 830	100
Total	495 849	411 051	83

Figure 11: Situation comparée ressources /paiements



Le taux de consommation global des ressources du « Guichet Investissement » est passé de 75% en 2013 à 83% en 2014.

C – Fonctionnement du fonds routier et prestations d'audits

I - Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2014

Il s'agit des ressources débloquées pour la couverture des dépenses de fonctionnement et des prestations d'audits du Guichet Investissement.

Tableau 17: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement (en millions de FCFA)

Sources de financement	Part Fonds Routier		
	Antérieur à 2014	Exercice 2014	Cumul au 31/12/2014
BIP & PPTE	1 662	569	2 231
C2D	620	-	620
Ressources de placement	201	-	201
Total	2 483	569	3 052

La quote-part du BIP et des fonds PPTE représente 100% des contributions au titre des ressources affectées au fonctionnement du Fonds Routier en 2014. Il s'agit d'une partie des frais

de fonctionnement issus des projets dont le paiement est assuré par la Paierie Générale du Trésor.

Financements des programmes

2 Exécution du budget de fonctionnement au 31 décembre 2014

Tableau 18: Synthèse de l'exécution des budgets de fonctionnement et d'audits du Guichet Entretien (en millions de francs CFA)

Éléments	Exercice 2014		
	Prévisions	Réalisations	% réal.
Fonctionnement du Fonds Routier	1 485	1 117	75,21
Audits technique, financier et comptable	440	23	5,22
Total	1 925	1 140	59,22

Le budget de fonctionnement est globalement exécuté à 59,22 % des prévisions. Cette sous consommation du budget est due, entre autres, aux lenteurs liées aux procédures de passation des marchés publics.

Les audits techniques du Guichet Entretien n'ont pas été réalisés à cause de l'appel d'offres déclaré infructueux au cours de

l'exercice 2013. Une autre procédure a été mise en œuvre au cours de l'année 2014 en vue du recrutement des consultants chargés de réaliser ces audits.

Pour ce qui est des dépenses supportées par le « Guichet Investissement », la situation est présentée dans le tableau ci-après :

Tableau 19 : Synthèse de l'exécution des budgets de fonctionnement et d'audits du GI (en millions de FCFA)

Désignation	Réalisations au 31/12/2014
Charges de fonctionnement	113
Équipements et matériels	20
Audits technique, comptable et financier	12
Total	145

Les charges de fonctionnement comprennent essentiellement les frais bancaires, les honoraires autres que ceux des consultants en charge des audits comptables, financiers et techniques, les frais de fonctionnement des divers comités ainsi que les frais d'organisation du séminaire d'imprégnation des nouvelles recrues. Les équipements sont composés du matériel informatique (tablettes, ordinateurs, imprimantes, serveurs, etc.) et du matériel bureautique (copieurs).



Ouvrage d'art en construction en zone urbaine



Travaux de bitumage d'une voirie urbaine

D- Évolution des principaux indicateurs d'activités de financement de l'entretien routier (guichet entretien)

Les principaux indicateurs concernent les ressources mobilisées ainsi que la couverture par celles-ci des engagements souscrits. Les paiements effectués sont également analysés par rapprochement avec les engagements et les ressources mobilisées. En somme, il s'agit d'un aperçu historique des éléments quantitatifs pour les cinq dernières années du Fonds Routier.

I- Évolution de la mobilisation des ressources

Le Fonds Routier opère à partir d'un ensemble de ressources générées par l'usage de la route, comme défini dans la première partie (RUR, péage, amendes, taxe à l'essieu). Le tableau ci-dessous présente la Redevance d'Usage de la Route (RUR) mobilisée par comparaison au montant plafond fixé par les lois de finances successives.

Tableau 20 : Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)

N° d'ordre	Exercices	RUR (en millions F CFA)		Excédent / Insuffisance (b - a)	Taux de mobilisation
		Prévisions (a)	Mobilisations (b)		
1	2010	55 000	55 000	0	100
2	2011	55 000	55 000	0	100
3	2012	55 000	55 000	0	100
4	2013	55 000	55 000	0	100
5	2014	55 000	55 000	0	100
CUMUL		275 000	275 000	0	100

Le plafond de la TSPP dédiée à l'entretien de la route par la loi de finances au titre de la RUR est resté constant à 55 milliards ces cinq dernières années et a été intégralement mobilisé.

Pour ce qui concerne l'exercice 2014, ce plafond a été atteint dès la fin du mois de juillet.

Financements des programmes

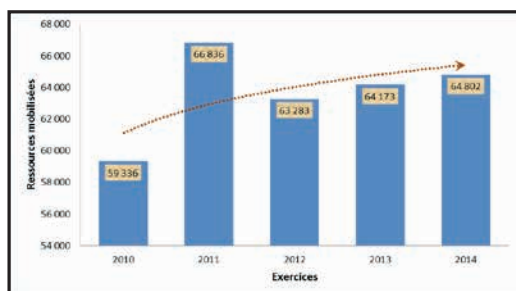
I - Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées (RUR et autres ressources)

La couverture des engagements pris par les ressources mobilisées dans un même exercice constitue un indicateur essentiel de l'équilibre financier durable du Fonds Routier.

Tableau 21 : Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)

N°	Exercices	RUR (en millions F CFA)	AUTRES RESSOURCES			TOTAL	Progression en (%)
			PÉAGE	AMENDES DE PESAGE	TAXE À L'ESSIEU		
1	2010	55 000	2 536	903	897	59 336	
2	2011	55 000	6 428	3 239	2 169	66 836	12,6
3	2012	55 000	4 662	2 046	1 575	63 283	-5,3
4	2013	55 000	5 195	2 369	1 609	64 173	1,4
5	2014	55 000	5 770	2 073	1 959	64 802	1,0
	CUMUL	275 000	24 591	10 630	8 209	318 430	9,2 (entre 2010 et 2014)

Figure 12: Évolution des ressources mobilisées et affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années.



Dans l'ensemble, les ressources allouées au financement de l'entretien routier suivent une tendance haussière depuis 2012 (voir graphique ci-dessus). Elles ont progressé de 1% en 2014 par rapport à la situation de 2013, passant de 64 milliards 173 millions à 64 milliards 802 millions de FCFA. Cette performance est due d'une part à une augmentation des recettes de péage de 575 millions de FCFA et d'autre part, à une augmentation des produits de la taxe à l'essieu de près de 350 millions de FCFA, malgré la réduction de 50% de cette taxe suivant l'ordonnance présidentielle n° 2014/001 du 07 juillet 2014. Cependant, il y a lieu de signaler que les ressources demeurent insuffisantes pour financer les besoins de l'entretien du réseau prioritaire, estimés, selon le Plan Directeur Routier, à 87 milliards de francs CFA en 2014.

2 - Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées.

La couverture des engagements pris par les ressources mobilisées dans un même exercice constitue un indicateur essentiel de l'équilibre financier durable du Fonds Routier.

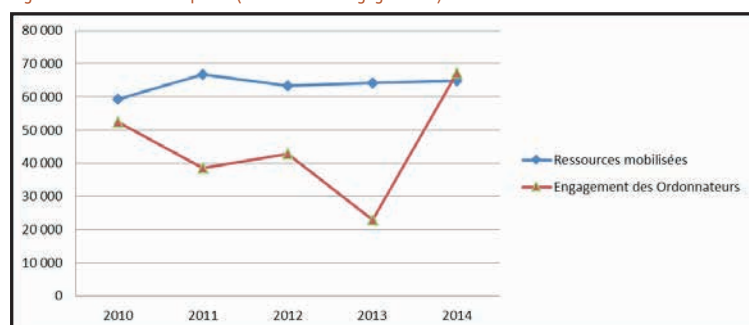


Signalisation routière sur une voie bitumée de Yaoundé

Tableau 22: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2014 (en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Engagements des Ordonnateurs	Taux d'engagement/ Mobilisations
2010	59 336	52 464	88,4
2011	66 836	38 628	57,8
2012	63 283	42 917	67,8
2013	64 173	23 026	35,9
2014	64 802	67 245	103,8
Total	318 430	224 280	70,43

Figure 13: Situation comparée (ressources – engagements)



Le graphique ci-dessus révèle que le degré de couverture des engagements par les ressources mobilisées s'est amélioré en 2014 et se situe à plus de 100%, compte tenu de l'engagement des marchés de la programmation additionnelle. Ce résultat tient d'une forte contribution au financement de la poursuite du programme spécial d'urgence à hauteur de 23 milliards, et d'une relative maîtrise de l'univers de passation des marchés après l'année d'expérimentation du fonctionnement du MIN-MAP.

Cependant, la sensibilisation des ordonnateurs sur les possibilités d'amélioration du niveau de consommation des crédits alloués demeure un challenge en vue de retrouver une

situation d'engagement de tous les projets inscrits dans la programmation.

Dans le rang de ces voies, devraient davantage être mis à profit : (i) la passation des marchés par anticipation dont les bases ont été jetées en fin d'année 2014 ; (ii) les ateliers techniques de concertation sur la programmation des ordonnateurs qui permettent de faciliter l'élaboration des programmes en vue d'envisager leur validation à temps par le Comité de Gestion; (iii) l'expansion des projets pluriannuels dans la programmation du fait du gain de temps qui peut se dégager au niveau de la contractualisation des tranches conditionnelles.

Financements des programmes

3 Évolution comparée de la couverture des paiements par les ressources mobilisées

La couverture des paiements par les ressources encaissées est un indicateur qui permet d'apprécier la liquidité du Fonds Routier à court terme.

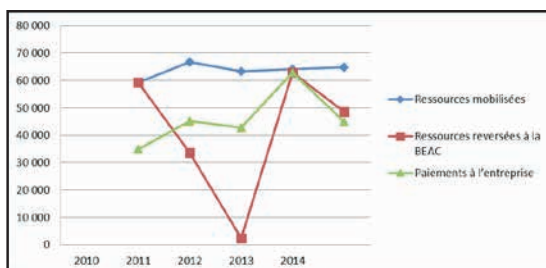
Tableau 23 : Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2014 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources mobilisées (a)	Ressources reversées à la BEAC* (b)	Paiements à l'entreprise (c)	Excédent/ Insuffisance par rapport aux ressources mobilisées (a-c)	Paiement en % des ressources mobilisées (c/a)	Excédent/ Insuffisance par rapport aux ressources encaissées (**)(b-c)	Paiement en % des ressources reversées (c/b)
2010	59 336	59 336	34 948	24 388	58,9	24 388	58,9
2011	66 836	33 545	45 275	21 561	67,7	-11 730	135,0
2012	63 283	2 393	42 726	20 557	67,5	-40 333	1785,5
2013	64 173	63 000	63 006	1167	98,2	-6	100,0
2014	64 802	48 500	45 021	19 781	69,5	3 479	92,8
Total	318 430	206 774	230 976	87 454	72,5	-24 202	111,7

(*) Il s'agit ici des ressources reversées par la PGT au cours de l'exercice 2014 dans le Compte à la BEAC, cumulées au solde de ce compte au 31/12/2013

(**) Il est à noter que les excédents servent à financer (i) le budget de fonctionnement et des audits techniques, comptables et financiers, (ii) le règlement des pénalités à l'ARMP, (iii) etc.

Figure 14: Situation comparée (ressources - paiements)

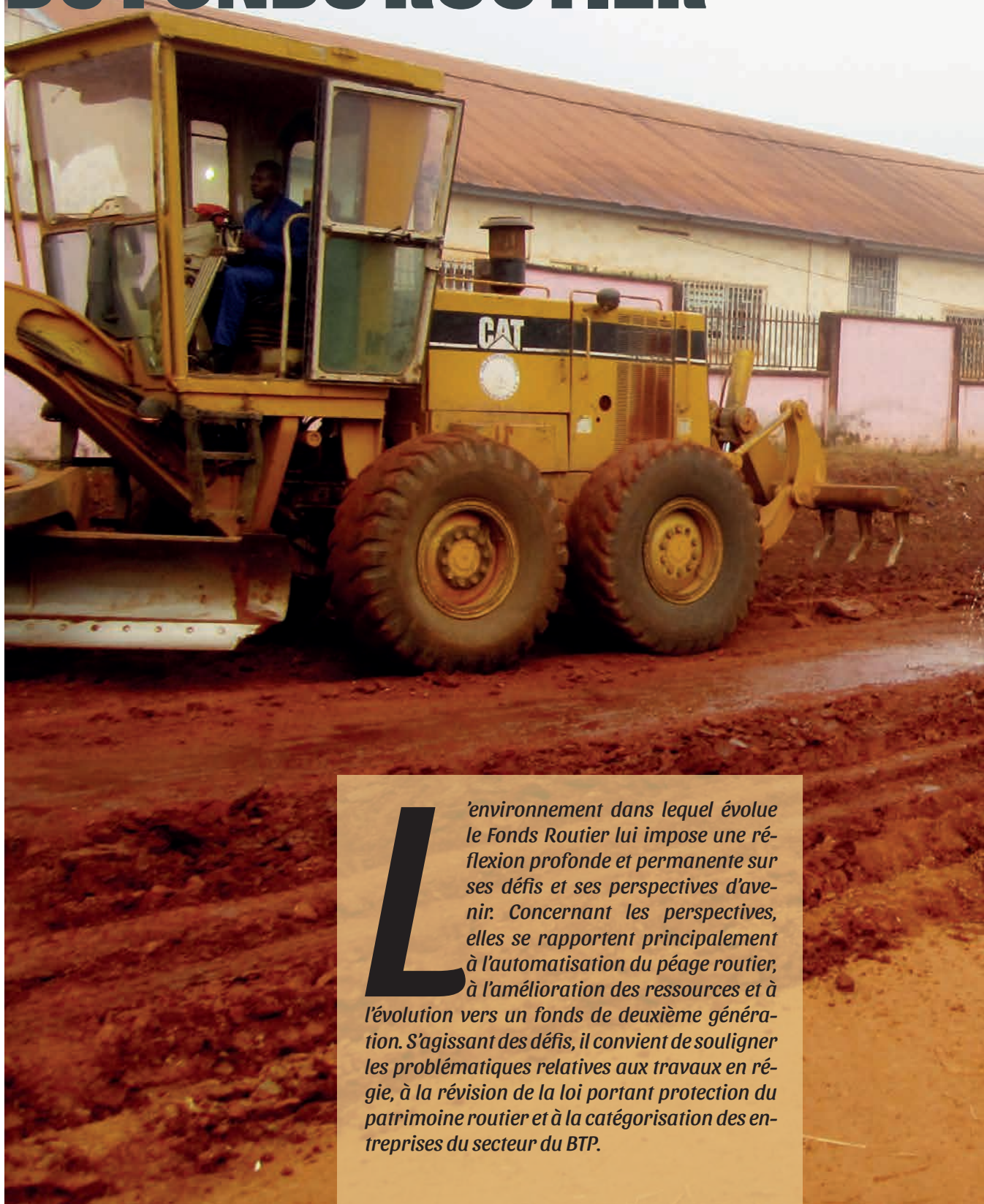


Le graphique ci-dessus montre que dans le temps, les paiements effectués à l'entreprise sont restés inférieurs aux ressources mobilisées (RUR et autres ressources). Cet écart entre paiements et ressources est moins marqué lorsque l'on fait référence aux ressources rendues disponibles dans le compte logé à la Banque Centrale au cours du même espace de temps. Cette morosité de la situation de consommation des ressources résulte en partie d'un faible niveau des engagements et surtout des retards dans l'exécution des travaux par les entreprises. Pour ce faire, les ordonnateurs ne devraient pas hésiter à résilier les marchés dont les prestataires sont défaillants et à procéder à la réaffectation des crédits vers d'autres projets.



Travaux de réhabilitation de la voirie en zone urbaine

DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER



L'environnement dans lequel évolue le Fonds Routier lui impose une réflexion profonde et permanente sur ses défis et ses perspectives d'avenir. Concernant les perspectives, elles se rapportent principalement à l'automatisation du péage routier, à l'amélioration des ressources et à l'évolution vers un fonds de deuxième génération. S'agissant des défis, il convient de souligner les problématiques relatives aux travaux en régie, à la révision de la loi portant protection du patrimoine routier et à la catégorisation des entreprises du secteur du BTP.



Travaux d'aménagement d'une voie dans la ville de Nanga - Eboko

III – DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER



A- Amélioration du rendement des recettes routières

I. L'automatisation du péage

La réflexion autour de l'automatisation du péage routier a commencé entre 2007 et 2008. Selon les résultats du rapport produit par le groupe de travail mis sur pied à l'issue du Conseil de cabinet, l'automatisation du péage routier est nécessaire dans 14 postes de péages identifiés comme pouvant produire 80% des recettes, ce qui permettrait d'optimiser leur rendement de 30% environ. Au-delà des considérations purement financières, cette automatisation devrait intéresser, voire induire un impact réel sur l'activité économique, l'emploi et l'aménagement du territoire. Les 14 postes concernés sont identifiés comme suit :

N°	DESIGNATION DU POSTE	ITINERAIRE	N° DE LA ROUTE
01	MBANKOMO (poste pilote)	Yaoundé - Mbankomo	RN3
02	TIKO	Douala - Mutenguene	RN3
03	EDEA	Douala - Edéa	RN3
04	MBANGA	Douala - Mbangá	RN5
05	MANJO	Mbangá - Manjo	RN5
06	MBOUMNYEBEL	Edéa - Mboumnyebel	RN3
07	NSIMALEN	Yaoundé - Mbalmayo	RN2
08	NKOMETOU	Yaoundé - Obala	RN1
09	BAFIA	Obala - Bafia	RN4
10	BAYANGAM	Bangangté - Bafoussam	RN4
11	FOUMBOT	Bafoussam - Foumbot	RN6
12	BANDJA	Bafang - Bafoussam	RN5
13	MATAZEM	Bafoussam - Bamenda	RN6
14	DSCHANG	Dschang - Bamougoum	RPI7

(Les 14 postes de péage à automatiser)



Travaux de signalisation en zone urbaine

Par ailleurs, l'automatisation devra permettre de lutter contre les pratiques de corruption et d'évasion fiscale.

Au plan de l'avancement du projet, le processus d'automatisation du péage routier au Cameroun se trouve au stade des études, sur la base du marché n° 000182/M/MINMAP/CC-CPM-TR/2014 passé entre le Ministre des Travaux Publics et le groupement Egis international / Egis Cameroun. La tranche ferme de ce marché consiste à élaborer un avant-projet détaillé, un dossier d'appel d'offre et l'estimation du coût des travaux de chacun des postes de péage. La réception des prestations du cabinet d'étude permettra de lancer la procédure permettant de recruter l'entreprise qui se chargera de réaliser les prestations du lot I, consistant à construire le poste de péage automatisé de Mbankomo (Yaoundé - Mbankomo), poste choisi pour l'expérience-pilote avant son extension à l'ensemble des autres postes. L'automatisation de ce poste de péage pilote permettra d'étendre aisément l'expérience sur les 13 autres postes retenus sur l'ensemble du réseau national.

2. L'optimisation des ressources

À l'occasion des différentes séances de travail auxquels le Fonds Routier a été convié, ses responsables n'ont eu de cesse de rappeler que les ressources aujourd'hui affectées au Fonds (transférées dans son compte BEAC) sont largement insuffisantes par rapport aux besoins réels en paiement des décomptes. Ainsi, les délais de paiement des prestations réalisées par les entreprises peuvent souvent être rallongés de manière significative. Dans ce contexte, il est urgent de restituer au Fonds Routier sa liquidité et sa capacité de paiement. Dans la même veine, il est primordial d'augmenter l'assiette des ressources du Fonds en y intégrant les redevances d'accès à la route à savoir :

- les frais d'obtention du permis de conduire,
- les frais d'immatriculation,
- les pénalités et les amendes.

Ces optimisations des ressources du Fonds auront sans aucun doute un impact positif tant au niveau des prestataires (satisfaction quant à la rapidité de paiement et accélération dans l'exécution des travaux), qu'au niveau des usagers de la route car les efforts déployés par le gouvernement dans ce sens seront fortement perceptibles.

B- Évolution du fonds vers un fonds de deuxième génération

L'évolution vers un Fonds Routier de deuxième génération reste une nécessité. Elle permettra le relèvement du niveau de ses ressources, notamment celles affectées aux communes dans le cadre de la décentralisation de l'entretien routier afin qu'elle prenne en charge le réseau communal. Les acteurs du domaine de l'entretien routier sont presque tous d'accord avec cette évolution. Cependant, un certain nombre de préalables reste à satisfaire. En effet selon des principes reconnus en la matière, un Fonds de seconde génération doit :

- avoir une base juridique solide : une administration séparée du fonds, règles et règlements clairs ;
- avoir une solide supervision : un éventail varié des membres

du conseil issus des secteurs privé et public ;

- être une agence, acquéreur et non pas fournisseur des services d'entretien routier ;
- avoir un accroissement des revenus par l'institution de redevances d'usage routier dont les produits seront directement versés dans les comptes bancaires du Fonds Routier sans transiter par le Trésor Public ;
- adopter des systèmes de gestion financière sains, transparents, appuyés par une structure administrative souple mais efficace ;
- assurer des audits techniques et financiers indépendants et réguliers.

III – DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

C- Défis

I. Apurement des travaux des campagnes antérieures par le Ministère des Travaux Publics

Lors de l'atelier de programmation tenu en novembre 2014, le MINTP a donné la ligne directrice qu'il souhaite suivre pour l'exercice 2015. Cette position consiste à marquer un temps d'arrêt pour éponger tous les programmes en cours et préparer plus sereinement des programmes plus pertinents et réalistes pour leur exécution à partir de 2016. Au terme de ce temps d'arrêt (31/12/2015), tous les travaux antérieurs inachevés devraient être clôturés et les contrats arrêtés.

Ainsi, les projets à programmer pour 2015 seront portés sur les travaux de stabilisation de la chaussée tels que prescrit par le CONAROUTE. Pour le MINTP, certains projets se superposent depuis 2008, donnant l'impression que le réseau prioritaire est entièrement occupé, alors que ces projets ne sont pas véritablement exécutés.

Cette pause devra permettre au MINTP d'apurer la situation de ses marchés dont les financements sont logés au Fonds Routier. En effet, les reports successifs des marchés de plus de trois (03) ans ont provoqué progressivement une situation de pseudo engorgement qui rend difficile les processus de programmation et de paiement des prestations réalisées par les entreprises de BTP. De plus, cette position permettra à cet ordonnateur de n'avoir à faire qu'à un nombre limité de marchés à passer en 2015 ; ce qui contribuera à améliorer sa performance. Cet assainissement donnera par ailleurs la possibilité au Fonds d'apurer la situation des marchés du MINTP dans sa comptabilité et de remettre les compteurs à zéro.

2. Les travaux en régie

Dans le but de mettre en place les travaux de régie qui doteraient les administrations et les collectivités territoriales décentralisées de moyens d'action appropriés pour accomplir certaines de leurs missions spécifiques ou urgentes, un Comité composé des principaux acteurs étatiques du secteur des BTP a été créé afin de travailler sur l'organisation de la régie. Les travaux de ce comité ont conduit à la signature du Décret n° 2014/0004/PM du 16 janvier 2014 qui fixe les modalités de financement des travaux en régie par le Fonds Routier.

Ces modalités sont applicables aux ordonnateurs du budget du Fonds Routier, dans le cadre des travaux d'entretien du réseau interurbain prioritaire classé, des travaux d'entretien des voiries urbaines prioritaires, des travaux et équipements d'entretien des routes rurales prioritaires.

Les montants des paiements des prestations effectuées en régie ne sauraient excéder cinq pour cent (5%) des ressources domiciliées au Fonds routier et allouées à l'entretien du réseau prioritaire classé, des voiries urbaines, et des routes rurales.

Sur un plan général, le Gouvernement envisage de revenir progressivement aux travaux en régie, ce qui permet d'atténuer les effets néfastes de la privatisation (incapacité de certaines entreprises de conduire des projets à terme, manque d'intérêt des entreprises pour certains projets, opérations d'urgence, etc.). Dans cette veine, le MINTP a entrepris d'acquérir des équipements de génie civil dont un premier lot a été livré en 2014. Le projet de texte devant encadrer ce nouveau dispositif d'intervention est en cours de préparation.





Travaux d'entretien courant d'une voirie urbaine

3. Révision de la loi portant sur la protection du patrimoine routier

Pour plus d'efficacité dans la protection du domaine routier national, le Ministre des Travaux Publics a mis en place un comité dont le mandat est d'élaborer un code sur la protection du patrimoine routier national. Ce projet vise à rassembler dans un texte unique les dispositions relatives à la protection du patrimoine routier national. Cette initiative est l'occasion pour le Fonds Routier, créé par la loi portant protection du patrimoine routier, de faire admettre le principe d'un régime financier particulier, en parfaite adéquation avec ses missions. C'est aussi le cadre idéal pour poser clairement les bases du Fonds de seconde génération, en s'appuyant sur les principes généralement admis au plan international. La prise en compte de ces éléments assurera une meilleure liquidité mais aussi une capacité de paiement du Fonds.

4. Catégorisation des prestataires dans le secteur du BTP

Il est aujourd'hui admis par tous les intervenants du secteur des BTP qu'il est primordial d'avoir le fichier des entreprises de BTP et des BET par capacités techniques et financières. Cette catégorisation aura entre autres pour avantages :

- la réduction des délais d'analyse des offres techniques,
- la suppression de l'étape d'appel à manifestation d'intérêt en faisant des appels d'offres ciblés par catégorie,
- la diminution des délais de passation des marchés de gré à gré et les appels d'offres restreints,
- d'éviter la pratique de dumping,

- d'améliorer la qualité de réalisation des prestations, renforcée par l'obligation de fournir l'attestation de catégorisation pour exercer dans le secteur du BTP au Cameroun,
- de disposer des statistiques fiables sur la capacité d'absorption des ressources par les entreprises nationales.

Le chantier de la catégorisation des BTP a été lancé tel que prescrit au cours de la 15^{ième} session du CONAROUTE qui s'est tenue le 23 décembre 2013. À cette occasion, le Premier Ministre, Chef du Gouvernement avait demandé à l'Agence de Régulation des Marchés Publics (ARMP) de diligenter avec les autres parties prenantes, l'aboutissement de la procédure afférente à la catégorisation.

À cet effet, un Comité regroupant les représentants de certaines administrations publiques actives dans le processus des marchés publics en rapport avec les travaux publics, les ordres socioprofessionnels et la société civile a été mis en place à l'ARMP. Les travaux dudit Comité ont abouti tour à tour à l'élaboration des projets de décret suivants :

- le projet de décret portant création, organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Catégorisation des prestataires dans le secteur des BTP,
- le projet de décret définissant les modalités de catégorisation des prestataires dans le secteur susmentionné.

La signature de ces textes devrait permettre principalement :

- la création d'une commission nationale de catégorisation des prestataires,
- la désignation d'une autorité chargée de l'examen des recours, la fiabilité des informations fournies par les prestataires sur leur situation fiscale et leurs références techniques.

Conclusion



Travaux de bitumage de la voirie de Yaoundé

Les faits majeurs ayant marqué la vie du Fonds Routier au cours de l'année 2014 se donnent à saisir sur le double plan interne et externe.

Sur le plan interne, le Fonds Routier a poursuivi ses efforts de renforcement de la gouvernance à travers la consolidation de son système intégré de gestion, avec la validation de la deuxième phase du projet TOMPRO et la mise en route de la troisième phase. En outre, il convient de relever la mise en place du sous-comité d'audit et l'adoption des règlements intérieurs et cette instance et du Comité de Gestion.

S'agissant des orientations stratégiques de la structure, il y a lieu de souligner l'adoption du plan stratégique triennal 2014 – 2016. Cet instrument de planification et de pilotage, qui cadre

avec la logique de budget-programme que promeuvent les pouvoirs publics, constitue une véritable boussole qui guide les actions du Fonds en vue de la performance. Une performance fortement entachée par des retards de paiement significatifs dus à l'absence de ressources.

Sur le plan externe, on peut retenir la signature par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, du Décret n° 2014/0004/PM du 16 janvier 2014 portant sur les modalités de financement des travaux en régie par le Fonds Routier. Il en est de même de la loi de finances n°2013/017 du 16 décembre 2013 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2014, qui désigne la SCDP et la SONARA comme redevables légaux de la taxe sur les produits pétroliers.

Liste des tableaux

24	Tableau I : Prestations éligibles et clé de répartition
25	Tableau 2 : Synthèse des engagements du programme 2014 par Ordonnateur en FCFA
26	Tableau 3 : Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2014
27	Tableau 4 : Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2014
28	Tableau 5 : Évolution comparée des paiements par ordonnateurs entre 2013 et 2014
29	Table 6 : Participation du PSU sur les paiements du MINTP (en millions de FCFA)
30	Tableau 7 : Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées
30	Tableau 8 : Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai
31	Tableau 9 : Tableau des pénalités en 2014
31	Tableau 10 : situation des cautions reçues
32	Tableau 11 : Situation des cautions restituées
34	Tableau 12 : Ressources encaissées dans le cadre du C2D (en millions FCFA)
35	Tableau 13 : Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA)
35	Tableau 14 : Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA)
36	Tableau 15 : Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA)
37	Tableau 16 : Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA)
37	Tableau 17 : Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement (en millions de FCFA)
38	Tableau 18 : Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du Guichet Entretien
38	Tableau 19 : Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du GI (en millions de FCFA)
39	Tableau 20 : Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années
40	Tableau 21 : Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années
41	Tableau 22 : Situation comparée ressources - engagement au 31 décembre 2014 (en millions de francs CFA)
42	Tableau 23 : Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2014

Liste des figures

25	Figure 1 : Clé de répartition des ressources
28	Figure 2 : Diagramme comparé Budgets-Engagements par ordonnateurs
29	Figure 3 : Situation comparée des paiements par ordonnateurs
29	Figure 4 : Impact du PSU sur les travaux du MINTP
30	Figure 5 : Structure des décomptes traités en nombre
31	Figure 6 : Pénalités retenues au titre de l'exercice 2014
32	Figure 7 : Structure des cautions reçues par type
32	Figure 8 : Structure des cautions restituées par type
34	Figure 9 : Ressources encaissées au 31 décembre 2014
35	Figure 10 : Ressources encaissées au 31 décembre 2014 par ordonnateur
36	Figure 11 : Synthèse des paiements effectués
37	Figure 12 : Situation comparée ressources /paiements
40	Figure 13 : Évolution des ressources mobilisées affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années
41	Figure 14 : Situation comparée (ressources – engagements)
42	Figure 15 : Situation comparée (ressources – paiements)

ANNEXE I

Tableau 1 : Le Fonds Routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Séminaire d'imprégnation de nouvelles recrues et de team building	3	Membres du COGE et tout le personnel	RH Booster	Imprégner les nouvelles recrues aux missions et valeurs du Fonds Routier, favoriser l'adhésion du personnel à ses objectifs clés et renforcer l'esprit d'équipe.
Séminaire de formation sur l'audit interne.	2	Tout le personnel	Consultant Individuel Justin AMBASSA	Imprégner le personnel sur le rôle, missions et responsabilité de l'audit interne dans une organisation avec une application au cas du Fonds Routier.
Formation des délégués du personnel.	2	4	AGORA Consulting	Permettre aux délégués du personnel : -d'améliorer la connaissance du statut et du rôle des délégués du personnel; - maîtriser les aspects juridiques de son mandat ; -évaluer ses droits et ses devoirs ; - gérer les relations avec l'employeur.
Formation des membres du Comité de Gestion sur la gouvernance des entreprises publiques, parapubliques et privées.	1	5	KPMG Afrique centrale	Imprégner les administrateurs sur leur rôle, missions et responsabilités dans la gouvernance des entreprises publiques, parapubliques et privées.



Tableau 2 : Le Fonds et les acteurs du secteur public

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
a) Tutelle – Fonds Routier	- Transmission des rapports d'audits financiers et comptables comprenant les comptes arrêtés par le Comité de Gestion, des rapports d'audits techniques et des rapports d'activités ;	Se conformer aux textes en vigueur.
	- Participation aux travaux sur la gestion rationnelle de la trésorerie de l'État.	
b) Ordonnateurs / Fonds Routier	- Tenue des réunions d'échanges sur l'exécution des projets domiciliés auprès des deux guichets.	- Partager les informations ; - Rendre compte de l'état d'exécution des projets ; - Trouver des solutions aux difficultés qui se présentent.
c) CONAROUTE / Fonds Routier	- Participation aux sessions du Conseil.	- Communiquer sur les activités du Fonds ; - Mettre en cohérence les programmes d'entretien et d'investissement routiers.
d) Groupe de travail sur l'optimisation du reversement des ressources	- Tenue des sessions mensuelles.	Valider le montant de la RUR du mois.
e) PSRR / Fonds Routier	- Participation aux sessions du groupe de travail chargé de valider les statistiques sur la mobilisation des ressources.	Sécuriser les ressources.

Tableau 3 : Le Fonds Routier et ses Homologues

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
AFERA / FR du Cameroun	Participation du Fonds Routier aux travaux de la 8 ^{ème} réunion annuelle du Groupe focal Afrique central de l'AFERA tenue à Libreville (Gabon) sur le thème « Adéquation outils et mécanisme de programmation des travaux financés par les fonds d'entretien routier et ressources mobilisées ».	-Partager avec les membres les expériences autour de la programmation des travaux et la mobilisation des ressources.
UATP/ FR du Cameroun	Participation du Fonds Routier aux travaux du 3 ^{ème} atelier international sur le transport public tenue à Johannesburg (Afrique du Sud).	-Partager les expériences autour du développement d'un système de transport efficace en Afrique.
UATP/ FR du Cameroun	Participation du Fonds Routier au 3 ^{ème} congrès international sur le transport public et discussions autour du mécanisme d'enlèvement des obstacles.	Échanger autour des questions de transports publics et d'enlèvement des obstacles sur les axes routiers.



Etablissement Public Administratif de Type Particulier placé sous la tutelle
technique du Ministère en charge des routes
et sous la tutelle financière du Ministère en charge des Finances

Immeuble SNI - 12ème et 13ème étages B.P. 6221 Yaoundé – Cameroun
Tél.: (237) 2 22 22 47 52 Fax: (237) 2 22 22 47 89
Site web : www.fondsrouciercameroun.org / www.fondsroucier.cm