



# RAPPORT ANNUEL **2015**

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) 222 22 47 52 Fax: (237) 222 22 47 89  
Site web : [www.fondsrouciercameroun.org](http://www.fondsrouciercameroun.org) / [www.fondsroucier.cm](http://www.fondsroucier.cm)



# AVANT-PROPOS



**Paul Elung CHE**

Président du Comité de Gestion du Fonds Routier

**A**u cours de l'année 2015, le Fonds Routier aura retenu plus que par le passé l'attention des pouvoirs publics et des bailleurs de fonds. L'exécution continue et sans entrave de ses missions reste une préoccupation forte à cet égard. L'intensification des échanges autour de la question de l'évolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération en est la preuve. Il convient de rappeler que ces échanges sont intervenus à la suite de la prise de position du Gouvernement au cours de la 18<sup>ième</sup> session du Conseil National de la Route, tenue le 28 avril 2015. Une telle volonté politique conforte l'opinion selon laquelle la réforme du Fonds Routier est en bonne voie.

Au-delà de cette volonté, il convient de trouver dans le contexte juridique et organisationnel actuel un arrimage qui assure l'efficacité et le respect des standards internationaux généralement admis dans le fonctionnement des Fonds Routiers. Sur cette base, la confiance devrait être totalement restaurée avec les partenaires du Fonds, la satisfaction de leurs attentes respectives étant acquise.

Sur le plan opérationnel, la disponibilité des liquidités en temps réel et l'exécution des programmes demeurent des questions essentielles, eu égard aux enjeux sécuritaires de l'heure. En guise de palliatif, la construction de la synergie avec les parties prenantes se poursuit, avec la consolidation des cadres de concertation notamment, ceux d'appui à l'élaboration et au suivi-évaluation des programmes des ordonnateurs qui, outre les ordonnateurs eux-mêmes, regroupent également le Ministère des Finances et le Ministère des Marchés Publics.

À ces cadres de concertation s'ajoutent la mise en place des outils visant l'efficacité des procédures à travers la clarification de la chaîne des opérations éligibles au financement du Fonds Routier d'une part, la définition des rôles et responsabilités des différents intervenants ainsi que leurs interactions dans l'ensemble du processus d'autre part.

Le présent rapport retrace les activités réalisées en 2015. Il déroule tour à tour les aspects liés au financement des programmes, à la gouvernance et renseigne sur les défis et les perspectives de l'organisation.

# 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  
PPE : 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

LISTE DES ABRÉVIATIONS &  
ACRONYMES

SOMMAIRE

1

## CONTEXTE GÉNÉRAL 7

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 ENVI-  
RONNEMENT  
I- COMMUNICATION

2

## FINANCEMENT DES PROGRAMMES 27

A- FINANCEMENT DES PROGRAMMES  
D'ENTRETIEN ROUTIER  
(GUICHET ENTRETIEN)  
B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES  
D'INVESTISSEMENT ROUTIER (GUICHET  
INVESTISSEMENT)  
C- FONCTIONNEMENT DU FONDS ROU-  
TIER ET PRESTATIONS D'AUDITS  
D- ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICA-  
TEURS D'ACTIVITÉS DE FINANCEMENT  
DE L'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET  
ENTRETIEN)

3

## DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER 48

A- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES  
RECETTES ROUTIÈRES  
B- ÉVOLUTION DU FONDS VERS UN  
FONDS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION  
C- DÉFIS

## CONCLUSION 53

LISTE DES TABLEAUX  
LISTE DES FIGURES  
ANNEXES



# 1

# CONTEXTE GÉNÉRAL



# A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET 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 avec les partenaires au développement 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 2015.

Le Cameroun a évolué en 2015 dans un environnement international marqué par la stagnation de la croissance économique mondiale légèrement en baisse par rapport à l'année 2014. Elle se situe autour de 3%, selon le FMI. Cette baisse résulte du déclin, depuis cinq ans, des taux de croissance des pays émergents, moteur de l'économie mondiale dans les années 2000. Cette situation s'accompagne non seulement de la baisse des prix des matières premières, mais aussi de celle des échanges commerciaux et des flux de capitaux. En clair, la tâche semble se compliquer du fait de l'essoufflement de l'économie de la Chine, de la baisse des prix des matières premières, les hydrocarbures en particulier, qui pénalisent les pays exportateurs. Il convient de relever dans la même logique la hausse graduelle des taux d'intérêt américains, susceptible de compliquer la tâche des pays emprunteurs.

En revanche, dans les pays à hauts revenus, comme ceux de la zone euro et les États-Unis d'Amérique, la reprise semble se confirmer, malgré le vieillissement de la population et le ralentissement des gains de productivité qui tirent vers le bas les perspectives de croissance potentielle à long terme.

Sur le plan national, malgré les difficultés inhérentes aux performances économiques mondiales, le Cameroun a maintenu son taux de croissance du PIB autour de 5,7%.

L'économie a ainsi fait preuve d'une grande

résilience eu égard à sa diversification malgré un environnement économique mondial peu porteur, consécutif à la chute des cours des produits de base exportés, et l'insécurité transfrontalière à l'Extrême Nord et à l'Est du pays.

D'un point de vue sectoriel, il ressort, selon le Ministre des Finances, que l'activité économique connaît une évolution prometteuse. Ainsi, dans le secteur primaire, la reprise dans la sylviculture et l'exploitation forestière qui progresse de 9,9% contre -1,8% en 2013, et le dynamisme des branches « élevage et chasse » et «



agriculture des produits vivriers » qui s'accroissent respectivement de 5,7% et 4,2% sont des signes qui confirment cette perception. Dans le secteur secondaire, on note l'accroissement de l'activité des industries extractives de 13,9% après 8,7% en 2013 et le dynamisme des BTP (+10,9%), avec l'accélération des grands travaux routiers. Le développement du sous-secteur des Bâtiment et Travaux publics devrait être davantage facilité par l'amélioration de l'offre en ciment. Le développement soutenu du secteur secondaire pour sa part, reste cependant tributaire de l'aboutissement des grands projets en cours dans la production, le transport et la distribution de l'électricité. Le secteur tertiaire connaît une progression appréciable en raison du dynamisme des branches : Transports, entrepôts et communications (+6,5%) ; commerce, restaurants et hôtels (+5,2%) ; banques et organismes financiers (+13,7%) ; services non marchands des administrations publiques (+6,7%).

Concernant l'inflation, la hausse des prix à la consommation finale des ménages décélère en passant de +2,1% en 2013 à + 1,9% en 2014. Cette décélération est perceptible à tous les principaux postes de consommation, à l'exception des « Transports » (+5,8 points) et « Restaurants et Hôtels » (+1,7 points).

S'agissant du climat des affaires, le Cameroun améliore son rang concernant la protection des investisseurs minoritaires, mais

recule de 10 places pour ce qui est de la facilité à faire des affaires. Il occupait la 158ème place sur 189 économies notées dans Doing Business 2015. Dans celui de 2016, il perd quatre (4) places et occupe le 172ème rang sur 189.

Eu égard à l'objectif tel que formulé dans le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) à savoir maintenir une croissance de 5,5% sur la période 2010-2020, les performances jusqu'ici enregistrées ne traduisent pas suffisamment les efforts consentis. Comme signe visible de la volonté politique affichée, le Plan d'urgence triennal (PLANUT) d'un montant de 925 milliards de FCFA a été lancé par le Chef de l'État en date du 09 décembre 2014 pour la période 2015 – 2017, dans le but de booster la croissance économique du pays, ainsi que de satisfaire à brève échéance les demandes sociales les plus pressantes dans les domaines 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 au programme spécial pour la préparation des CAN 2016 et 2019 ainsi qu'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 2015.



Entretien mécanisé d'une route en terre



Travaux de bitumage d'une route

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 de l'Accord de Partenariat Économique bilatéral, ratifié 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 des 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. Du fait du rôle que jouent les infrastructures routières dans la consolidation de la croissance, la phase d'exécution effective des grands chantiers routiers aura contribué à l'amélioration de la croissance économique en 2015. Ces grands chantiers concernent la construction des autoroutes Yaoundé-Douala et Yaoundé-Nsimalen, l'aménagement des pénétrantes Est et Ouest de la ville de Douala, la construction du deuxième pont sur le Wouri, 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 Sangmélina- 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 Petites et moyennes entreprises (PME) locales, qui freine leur compétitivité;
- la lourdeur et la rigidité du cadre réglementaire de passation 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 particulier la part de financement sous forme de partenariat public-privé reste insignifiante

## B- QUELQUES REPÈRES

### Janvier

1. Du 26 au 30 janvier 2015 : Réception d'une délégation du Fonds d'Entretien Routier malgache.

### Février

2. Du 22 au 27 février 2015 : Participation du Fonds Routier à la 13<sup>ème</sup> réunion annuelle de l'AFERA, tenue à Victoria Falls Town au Zimbabwe, sur le thème « le rôle du Fonds Routier dans le développement économique et social d'un pays ».

### Août

3. Du 11 au 13 août 2015 : Organisation de la 9<sup>ème</sup> réunion du Groupe focal AFERA Afrique Centrale (Yaoundé).

### Octobre

4. Le 16 octobre 2015 : Renouvellement du mandat de l'Administrateur pour une période de trois (03) ans.

5. Du 25 au 31 octobre 2015 : Participation d'une délégation du Fonds Routier aux travaux de la réunion HIMO sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) tenue à Cotonou (Benin).

6. Du 19 au 22 octobre 2015 : Participation à l'Assemblée annuelle de l'UATP tenue en Afrique du Sud.



### Novembre

7. Le 10 novembre 2015 : Visite de travail du Ministre des Travaux Publics, tutelle technique du Fonds Routier.

### Décembre

9. Le 14 décembre 2015 : Élection de Monsieur ELUNG Paul CHE, Ministre Délégué auprès du Ministre des Finances, à la tête du Comité de Gestion du Fonds Routier.

10. Le 30 décembre 2015 : Tenue des sessions du Comité de Gestion pour l'approbation des programmes des ordonnateurs. Les programmes des ordonnateurs au titre de l'exercice 2016 ont été examinés au cours des sessions tenues le 30 décembre 2015. Seule la programmation du MINH DU pour les guichets « Entretien » et « Investissement » a fait l'objet d'une adoption.

### Novembre

8. Du 20 au 28 novembre 2015 : Participation à la 14<sup>ème</sup> réunion annuelle de l'AFERA tenue à Kinshasa en République Démocratique du Congo sur le thème : « Utiliser ce que nous avons pour réaliser ce dont nous avons besoin ». Au cours de ces assises, l'Administrateur du Fonds Routier, Monsieur Jean Claude ATANGA BIKOE, a été élu Vice-Président de l'AFERA.





Le Ministre des Travaux Publics entouré du Secrétaire d'Etat en charge des route (à gauche) et de l'Administrateur du Fonds Routier (à droite)

## C-CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Le Fonds Routier est, au sens de l'article 1er de la loi n°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.

La loi n° 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national consacre la création d'un Fonds Routier destiné à assurer le financement, d'une part, des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier et, d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes, dans le cadre de deux guichets distincts. Le guichet « Entretien » et le guichet « Investissement ».

Cette loi, dispose à son article 22 alinéa 2 que les ressources du Fonds sont collectées par le Fonds Routier ou par les autres administrations et organismes compétents,

puis versées totalement et directement au compte du Fonds ouvert auprès de la Banque Centrale.

Jusqu'en 2010, les financements du Fonds destinés aux paiements des prestations à l'entreprise sur le guichet « Entretien » étaient directement reversés au compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC.

En effet, la redevance d'usage de la route (RUR) qui est la principale source de financement, était collectée et reversée dans le compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC par les marqueteurs chargés de la distribution en aval du secteur pétrolier.

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, la redevance d'usage de la route ainsi que les autres sources de financement du Fonds Routier 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. ».

Depuis l'année fiscale 2014, la SCDP et la SONARA sont désignées redevables légaux de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) dont la Redevance d'Usage de la Route (RUR) est une affectation partielle.

## 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 :

- // la réhabilitation des routes en vue de la restauration de l'aptitude au service des chaussées anciennes ;
- // le renforcement des chaussées en rajoutant une nouvelle couche de base ou une nouvelle couche de roulement ;
- // la reconstruction des chaussées ou des ouvrages d'art après une ruine partielle ou totale ;
- // l'aménagement par amélioration du niveau de service d'une route ou d'un ouvrage d'art ou modernisation d'un itinéraire ;
- // la suppression des points du réseau présentant des difficultés et des risques pour les usagers.

Les travaux relatifs à la construction d'une nouvelle route sont exclus du champ d'intervention du Fonds, sauf lorsqu'ils sont couverts par les financements extérieurs.



Entretien d'une route en terre

# E- ORGANES DE GESTION



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

## 1- 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 13 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. Les membres du Comité de Gestion sont répartis 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.

Les principales activités menées par le Comité de Gestion au cours de l'exercice 2015 se déclinent ainsi qu'il suit :

### Au plan de la poursuite de la modernisation de l'outil de gestion, il convient de relever :

- // l'adoption des programmes des ordonnateurs pour le compte de l'exercice 2015 ;
  - // l'autorisation pour l'acquisition d'un terrain et la construction d'un immeuble siège pour le Fonds Routier ;
  - // l'approbation du développement de la phase 3 du système d'information intégré TOM2PRO et TOM2FR qui renforcera davantage la sécurisation des transactions initiées par le Fonds Routier tout en faisant un pont avec le système d'archivage électronique.
- Au plan de la promotion des meilleures pratiques, il serait opportun de souligner :
- // 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 participation d'une délégation du Comité de Gestion à l'Assemblée Générale de l'Union Africaine des Transports Publics (UATP) à Cape Town en Afrique du Sud sur le thème « Meilleures pratiques dans le transport public en Afrique pour l'Afrique » dont les composantes principales s'articulaient autour de la promotion des meilleures pratiques en matière de transport public, les nouveaux défis et les solutions des transports publics en Afrique ainsi que le rôle de la technologie dans l'amélioration de la performance des transports publics ;

// l'adoption du rapport sur le contrôle interne de l'exercice 2014 ;

// l'avis conforme donné à l'Administrateur du Fonds Routier pour le recrutement d'un Cabinet chargé de l'audit comptable et financier pour les exercices 2014 et 2015.

Sur un tout autre plan, le Comité de Gestion a connu un réaménagement avec l'arrivée de MM. ELUNG Paul CHE et AYINA OHANDJA Louis Max, qui représentent respectivement le Ministère chargé des finances et le Ministère chargé des routes.

Au cours de sa session extraordinaire tenue le 14 décembre 2015, les membres du Comité de Gestion ont élu le représentant du Ministère chargé des finances, M. ELUNG Paul CHE, Président du Comité de Gestion.



Travaux de bitumage d'une route

## 2- L'Administration

L'Administration du Fonds Routier est dirigée par un Administrateur. Il est 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 2015, le Fonds compte 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.

La responsabilité de la bonne exécution des programmes incombe à l'ordonnateur. 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.



Échanges entre le Fonds Routier du Cameroun et une délégation du Fonds d'Entretien Routier de Madagascar autour du système intégré de gestion.

## 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

Les métiers du Fonds Routier reposent sur son système de gestion TOMPORTAIL. Celui-ci a permis au fil du temps d'automatiser certaines tâches répétitives, d'accroître la sécurité des paiements et, ainsi, d'améliorer la productivité du personnel. Ce système de gestion a connu de nombreuses évolutions en 2014 à la faveur de la phase 2 bis. Dans cette recherche incessante de performance, l'Administration du Fonds Routier a entrepris au cours de l'année 2015, de poursuivre l'optimisation de cet important instrument de travail à travers une phase 3.

D'un point de vue méthodologique, il a été question dans cette phase de : (i) formaliser l'expression des besoins utilisateurs ; (ii) traduire d'un commun accord avec l'éditeur TOMATE l'expression du besoin en cahier de charge ; (iii) procéder aux développements nécessaires en vue d'optimiser ledit système de gestion. Ces travaux ont nécessité une descente des ingénieurs de TOMATE au Fonds Routier du 07 au 21 décembre 2015 à l'effet de faire un inventaire des lieux et d'esquisser

des canevas de solution aux problématiques et aux attentes des utilisateurs du système intégré. Cette visite a en outre permis aux deux parties d'approfondir l'analyse de certains points du cahier des charges.

Sur un tout autre plan, le Fonds Routier a également procédé en 2015 (avec l'appui du Cabinet C&A Associés) à la rédaction de son Manuel de Procédures Administratives, Comptables et Financières. L'entrée en vigueur dudit Manuel sera effective dès son adoption définitive par le Comité de Gestion et son approbation par le Ministre en Charge des Finances, comme cela est prescrit par les textes organiques du Fonds.

Dans la même veine, le Fonds a, en collaboration avec ses principaux partenaires (ordonnateurs, Ministère des marchés Publics, Ministère de Finances, Entreprise de BTP, ...), élaboré en 2015 un guide technique pour l'usage des intervenants. Ce document devra être fortement vulgarisé dans le but d'édifier les différentes parties prenantes des processus de : programmation, visa des marchés, paiement des décomptes et pénalités. Les échanges n'en seront que facilités et améliorés.

## 2- Le programme d'activités 2015

Le programme d'activités 2015 est dérivé du plan stratégique (2014-2016) adopté par le Comité de Gestion en février 2014. Il est bâti suivant le concept de gestion axée

sur les résultats et s'inscrit en droite ligne des dispositions de la Loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'État. Les principaux objectifs de ce programme ainsi que leurs déclinaisons se présentent comme suit :

N°	Articulation Objectifs/programmes	Ce qui était prévu	Ce qui a été réalisé
1	<b>Objectif 1</b> : Consolider l'autonomie financière du Fonds, diversifier les ressources affectées au Fonds et accroître leur rendement.	Poser les bases des réformes relatives au passage à un Fonds de deuxième génération.	L'accent a été mis sur le plaidoyer (CONAROUTE, ordonnateurs, MINFI), et l'implication dans les différents projets de réforme entamés en 2015.
1.1	<b>Programme 1</b> : Consolider l'autonomie financière du Fonds Routier.	Sécuriser les ressources du Fonds Routier.	100% des ressources collectées comptabilisées.
1.2	<b>Programme 2</b> : Diversifier les ressources affectées au Fonds Routier et accroître leur rendement.	Obtenir l'affectation de nouvelles ressources ainsi que l'augmentation du péage et de la Taxe à l'essieu.	La convention avec l'INS sur l'étude de la performance du système de collecte et de reversement a été signée.
2	<b>Objectif 2</b> : Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	Obtenir que tous les marchés programmés soient passés au cours de la période.	55% des marchés programmés ont été passés.
2.1	<b>Programme 1</b> : 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.	2/3 des programmes ont été validés avant la fin de l'exercice et 80% des marchés programmés en état de maturité. La production du guide des intervenants effective en 2015.
2.2	<b>Programme 2</b> : Assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	Faire réaliser les audits (interne, technique comptable et financier).	Audit interne effectif depuis 2014- Audits techniques en cours d'exécution, contrats d'Audits comptables et financiers attribués.
3	<b>Objectif 3</b> : Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.		
3.1	Redevabilité de l'information à l'égard des parties prenantes.	Plan de communication mis à jour et site web opérationnel.	Site web opérationnel et régulièrement actualisé.
3.2	Développement de nouvelles fonctionnalités dans TOMFR.	Démarrage de la phase 3.	La phase 3 est en cours, le niveau d'avancement peut être évalué à 80%.
3.3	Promouvoir la performance dans le fonctionnement des services.	Nouveaux équipements et mobilier de bureau acquis et outils de gouvernance élaborés.	Les équipements et mobilier de bureau ont été totalement livrés.



### 3- Le Fonds Routier et sa ressource humaine

Le facteur humain constitue la pierre angulaire de toute organisation. Le Fonds Routier ne déroge pas à cette règle. En effet, l'Administration du Fonds ne ménage aucun effort pour l'amélioration des conditions de travail de son personnel.

**En 2015, le Fonds a connu deux (02) départs importants. Il s'agit de :**

/// Madame MANGA Julienne, Chef de Division de l'Expertise Technique, admise à faire valoir ses droits à la retraite ;

/// Monsieur TALABONG Hervé, Économiste, rentré dans son administration d'origine.

Pour plus d'efficacité et de cohérence, le Comité de Gestion a procédé, sur proposition de l'Administrateur, à la modification de l'organigramme. Ainsi, le poste « Économiste » a été supprimé tandis que celui de « Attaché du Président du Comité de Gestion chargé de la Communication » a été scindé en deux, à savoir (i) Attaché du Président du Comité de Gestion et (ii) Chargé de la communication et des relations publiques.

**Au titre des arrivées les personnes suivantes ont été recrutées :**

/// Monsieur EKAH Serge Francis, au poste de Chef de Division de l'Expertise Technique ;

/// Mademoiselle MEBOU SIME Marilyne, au poste d'Agent Chargé du Courrier ;

/// Mademoiselle AKAMBA SAMBA Jeanine, au poste de Secrétaire de la Division de l'Expertise Technique.

Afin de promouvoir le dialogue entre le personnel et l'employeur, l'année 2015 a connu l'élection des premiers délégués du personnel. Ces derniers représentent un cadre de négociation collective et de dialogue social au sein de la structure.

Conscient de l'importance de la formation dans le renforcement des capacités du personnel, le Fonds n'a eu de cesse d'avancer dans ce sens. Ainsi, au titre de l'année 2015, nous pouvons retenir la participation :

/// du personnel d'encadrement et de maîtrise du Fonds à une formation en passation des marchés à l'ARMP à Yaoundé ;

/// de trois (03) cadres du Fonds à une formation sur l'utilisation optimale de TOMPRO à Paris dans les locaux de l'éditeur TOMATE ;

/// de trois (03) délégués du personnel à une formation sur « la fonction de délégué du personnel » à Douala.

Comme il est de tradition au Fonds, le renforcement de la cohésion et de l'esprit d'équipe s'est matérialisé par l'organisation d'activités diverses lors des journées internationales du travail et de la femme.

#### 4- Contraintes liées à la mise en œuvre des actions

Le Fonds Routier dans l'exercice de ses missions d'organisme payeur, s'appuie sur plusieurs acteurs publics et privés 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 continue à inquiéter les usagers et partenaires, en raison du transit des ressources par le Trésor public. L'avènement d'un Fonds de deuxième génération pourrait changer la donne, car il garantirait une plus grande autonomie financière.

// Une synergie peu agissante entre les différents intervenants (ordonnateurs, MIN-FI, MINMAP, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier), donnant l'impression d'un télescopage à certains niveaux de responsa-

bilités. La vulgarisation du guide pour l'usage des intervenants permettrait de fluidifier et de faciliter les échanges entre ces différents acteurs.

// 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. La progression vers la passation des marchés par anticipation devrait constituer un début de solution à ce problème ;

// Les insuffisances professionnelles dont font preuve certaines entreprises du secteur du BTP. La catégorisation des entreprises permettrait d'attribuer les marchés en fonction de la capacité technico-financière des entreprises.



## 1- Le système de contrôle interne

En raison des flux financiers de plus en plus importants et du souci de sécurisation, de traçabilité et de conduite efficace des opérations de financement et de paiement, le Fonds Routier a mis en place un dispositif de contrôle interne à deux niveaux afin, d'une part, de prévenir et de maîtriser les facteurs de risques inhérents à son activité et, d'autre part, d'implémenter une séparation claire entre le contrôle permanent et le contrôle périodique.

### a- Le contrôle permanent

Le contrôle permanent est le dispositif d'ensemble qui met en œuvre de façon continue les actions de maîtrise des risques et de suivi de la réalisation des actions stratégiques. Il est assuré en premier lieu par les opérationnels et en second par les responsables hiérarchiques.

Le contrôle permanent au Fonds Routier s'appuie sur des procédures administratives comptables et financières formalisées et un système intégré de gestion (TOM<sup>2</sup>PRO-TOM<sup>2</sup>FR) qui permet de sécuriser davantage les opérations de paiement, en facilitant l'intégration des processus métiers du Fonds Routier (gestion de la programmation, des marchés, des cautionnements, des décomptes et des paiements).

### b- Le Contrôle périodique

Le contrôle périodique est le dispositif d'ensemble par lequel est assurée la vérification a posteriori du bon fonctionnement de l'entité, au moyen d'enquêtes conduites par l'Audit Interne qui exerce ses fonctions de manière indépendante.

Au Fonds Routier, le contrôle périodique s'appuie sur un manuel de procédure de l'audit interne qui sert de boussole dans la conduite des missions de l'audit interne, une cartographie des risques résiduels, mise à jour annuellement et à partir de laquelle un plan d'audit est élaboré et mis en œuvre.

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 2014. Il s'agit, entre autres, des processus de gestion des marchés, des décomptes, de la trésorerie, des achats, des cautionnements, de la fiscalité, 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 2015.





Il ressort dudit rapport que, sur 11 recommandations formulées en 2014, deux (02) ont été entièrement mises en œuvre et neuf (09) sont en cours de mise en œuvre. Parmi ces derniers, quatre (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, 14 ont été mises en œuvre et 02 sont une composante de la phase 3 de l'implémentation de TOMPORTAIL. Toutes ces actions mises en œuvre au cours de l'exercice 2015, renforcent davantage l'aspiration du Fonds Routier à plus d'efficacité et à la maîtrise des risques dans la conduite de ses opérations.

## 2- Le pilotage du dispositif de contrôle interne

Le dispositif de contrôle interne a été renforcé par la mise en place du Sous-comité d'audit du Fonds Routier 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.

Dans le cadre du Sous-comité d'audit, les organes de gestion sont (i) informés des activités de contrôles internes et des mesures de préventions des risques à travers le rapport trimestriel sur le contrôle interne, (ii) informés du suivi des recommandations des audits interne et externe. Ils peuvent donner des orientations qu'ils jugent nécessaires sur la mise en œuvre du dispositif de contrôle interne. Quatre (04) sessions ordinaires ont été tenues au cours de l'exercice 2015 à l'effet d'examiner le rapport trimestriel sur le contrôle interne soumis par l'Administrateur.

## 3-La production et le contrôle de l'information comptable, financière et budgétaire

Générée à partir du système d'information intégré TOMPORTAIL, la qualité de l'information financière est de la responsabilité de deux acteurs principaux avec une séparation des tâches et des fonctions ainsi qu'il suit :

- l'information comptable et financière relève de la Division Administration et Finances qui applique les normes et principes comptables OHADA. Toutefois, pour ce qui relève de la gestion spécifique des immobilisations, le Fonds Routier a opté pour une comptabilité



Réhabilitation de la pénétrante Est de Douala

de type projets et programmes. Par conséquent, les amortissements des immobilisations ne sont pas comptabilisés ;

- l'information budgétaire est produite sous la supervision de la Division du Contrôle des Opérations qui met en œuvre les dispositions légales en matière de publication relativement à l'exécution budgétaire.

Au-delà des contrôles de premier niveau effectués au sein de chaque division, des réconciliations mensuelles sont faites entre les données comptables et les données budgétaires, ainsi que des réconciliations bancaires et de caisses, tandis qu'un inventaire des stocks et des immobilisations est conduit annuellement.

#### 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 a été retenu pour la revue des états financiers des guichets « Entretien » et « Investissement » des exercices 2014 et 2015.

S'agissant de l'audit technique du guichet «

Entretien », le marché y relatif a été organisé en trois lots distincts, pour faciliter la conduite de l'audit selon l'approche « au fil des travaux ». Les lots 1 et 3, pour les réseaux Sud et Ouest, ont été attribués respectivement aux prestataires SAFEGE et groupement COMETE International/C&A Associés.

Le lot 2, pour le réseau Nord, a été déclaré infructueux et fait l'objet d'un nouvel appel d'offres international restreint.

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 (PPTÉ, BIP, etc.). Les deux lots ont été attribués au Groupement COMETE International-C&A Associés.

# H-LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT



Le Fonds Routier, acteur essentiel du secteur de l'entretien routier, entretient des rapports étroits avec les parties prenantes de son environnement national, sous-régional et régional. Ainsi, au cours de l'année 2015, le Fonds a reçu, en visite de travail, le Fonds d'Entretien Routier de Madagascar et le Ministre camerounais des Travaux Publics ; de même, il a accueilli la neuvième rencontre du groupe focal Afrique centrale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains.

## 1- Visite de travail du Fonds d'Entretien Routier de Madagascar au Cameroun

Une mission du Fonds d'Entretien Routier de Madagascar a séjourné au Cameroun du 26 au 30 janvier 2015, afin d'échanger avec le Fonds Routier du Cameroun autour du système intégré de gestion.

Les préoccupations de cette institution sœur concernaient de façon générale le fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun : circuit de documents, fonctionnement des unités (divisions) et relations internes dans le cadre du système intégré. De manière spécifique, la mission s'est intéressée à l'utilisation et aux avantages procurés par le système intégré de gestion.

Le Fonds Routier a partagé son expérience autour des sources de financement, les stratégies de mobilisation des ressources, les difficultés dans l'exercice de ses missions ainsi qu'au sujet des mesures d'atténuation. En outre, la prise en charge du métier du Fonds par le système intégré de gestion a fait l'objet de simulation et d'échanges. Ain-

si, la mission a pu saisir, de façon pratique, le processus de traitement des marchés et des décomptes, à l'aide des logiciels TOMFR et TOMPRO. La mission du Fonds d'Entretien Routier de Madagascar au Cameroun s'est achevée par la visite de la route Mbalmayo - Ebolowa, réhabilitée sous financement du Fonds Routier, le péage de Mbankomo ainsi que le pesage de Nomayos.

## 2- Neuvième rencontre du groupe focal Afrique centrale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains

Le Fonds Routier a accueilli, du 11 au 13 août 2015, la 9<sup>ème</sup> rencontre du groupe focal Afrique centrale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains. Ces assises se sont tenues à Yaoundé sous le thème principal : « viabilité des infrastructures de transport routier et intégration régionale en Afrique centrale : défis et réalités ». La thématique, déclinée en quatre sous-thèmes, a été animée par des universitaires et des professionnels qui ont abordé des axes tels :

▮ les enjeux et les défis de l'intégration des réseaux de transport routier ;

▮ la politique sous-régionale en matière de viabilisation et de développement du réseau routier intégrateur ;

▮ les actions concrètes pour la prise en charge du réseau routier intégrateur ;

▮ les retombées socio-économiques de l'intégration du réseau routier en Afrique centrale.

Cette rencontre aura enregistré la participation des membres suivants : la République Centrafricaine, le Burundi et le Cameroun. Les délégations du Congo et du Gabon n'ont cependant pas pris part aux travaux de Yaoundé pour des raisons de politiques internes. Par ailleurs, le Bénin a pris part aux travaux en qualité d'observateur, invité par le Fonds Routier du Cameroun.

Outre les questions liées à l'intégration régionale, les pays du Groupe focal Afrique centrale de l'AFERA ont échangé sur la thématique de l'Assemblée générale de l'Association, tenue quelques mois plus tard à Kinshasa. Cette thématique est : « Utiliser ce qu'on a pour développer ce dont on a besoin ».

Les différents directeurs généraux ont également procédé au bilan des activités de leurs structures au premier semestre 2015 et à l'élection d'un nouveau bureau. En ce qui concerne les élections au sein du Groupe focal Afrique centrale, la présidence revient désormais au Cameroun, pour un mandat de deux ans.

S'agissant spécifiquement des difficultés rencontrées, il convient de relever : (i) le problème de perception directe des ressources par les Fonds d'entretien routier nonobstant la consécration de ce principe par les textes de lois ; (ii) la dépendance de certains Fonds d'entretien routier par rapport aux subventions de l'État et (iii) le faible taux de couverture des besoins en entretien routier.

Sur la question mise en débat, les Fonds d'entretien routier recommandent : l'adoption et l'harmonisation des normes et des politiques de construction et d'entretien en ce qui concerne le réseau intégrateur ; le soutien à l'idée de mise en place d'une structure ou d'une autorité supra nationale, chargée de veiller au respect des engage-

ments relativement au niveau de service défini pour le réseau intégrateur en Afrique centrale ; l'engagement des FER à promouvoir des solutions communes globales pour faire face aux problèmes et difficultés liés à la viabilisation du réseau intégrateur.

Il convient enfin de souligner le soutien de l'Association en faveur de la consolidation des Fonds d'entretien routier actuels pour leur passage au statut de Fonds de deuxième génération ainsi que l'élection du Cameroun à la tête du Groupe focal Afrique centrale de l'AFERA.

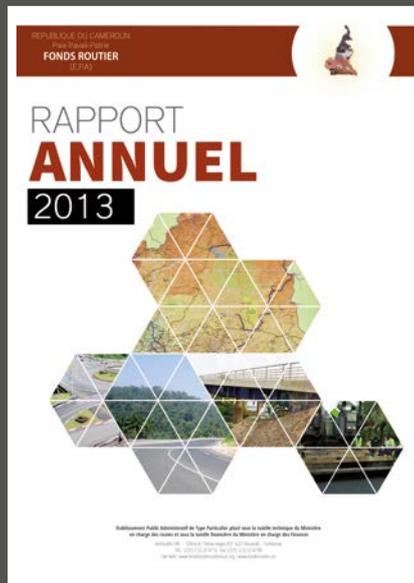
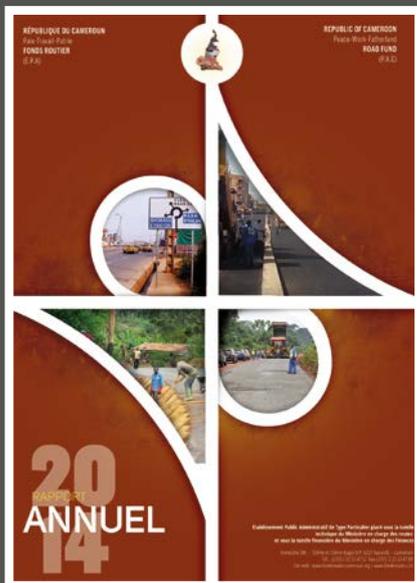
### 3- Visite du MINTP au Fonds routier

Le Ministre des Travaux Publics, Emmanuel NGANOU DJOUMESSI et le Secrétaire d'État en charge des Routes, Louis Max AYINA OHANDJA, ont effectué une visite de travail en novembre 2015 au Fonds Routier.

Cette visite, intervenue quelques temps après le réaménagement du gouvernement survenu le 2 octobre 2015, visait à permettre aux nouveaux responsables de ce département ministériel de prendre contact avec les organismes sous tutelle, entre autres. Accueillis au Fonds Routier par l'Administrateur, Jean Claude ATANGA BIKOE, les patrons du Ministère des Travaux Publics ont fait le tour des locaux et échangé avec quelques membres du personnel.

Ensuite, ils ont tenu une séance de travail avec l'Administrateur du Fonds Routier. Au menu des échanges figuraient l'épineuse question des ressources nécessaires au financement des projets et paiements des prestations à l'entreprise, le choix des entreprises chargées d'exécuter les marchés, l'amélioration des conditions de travail du personnel avec la construction d'un immeuble siège, le passage à un Fonds de deuxième génération et le climat social au sein de l'entreprise. Le Ministre avait alors assuré le Fonds Routier de son total soutien dans l'accomplissement de ses missions régaliennes.

# I- COMMUNICATION



**A**u cours de l'année 2015, la communication du Fonds Routier s'est focalisée sur deux axes majeurs : le renforcement de la visibilité et de la notoriété ainsi que la mobilisation autour des objectifs de l'entreprise.

S'agissant du renforcement de sa visibilité et de sa notoriété, le Fonds Routier a procédé à la production du rapport annuel 2014 ainsi qu'à sa distribution auprès de l'ensemble des partenaires clés. Il a également consolidé sa visibilité à travers son site internet et sa présence dans plusieurs supports de communication.

Le Fonds a, par ailleurs, bénéficié des retombées médiatiques positives des événements tels que la neuvième réunion du groupe focal Afrique centrale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains. Cet événement, en particulier, a assuré au Fonds une forte présence dans les médias audiovisuels et cybernétiques.

La mobilisation sociale a constitué un enjeu essentiel en 2015. C'est ainsi que le management et le personnel ont été mobilisés autour des objectifs et des valeurs du Fonds à travers la Journée internationale de la femme et la Fête internationale du Travail.

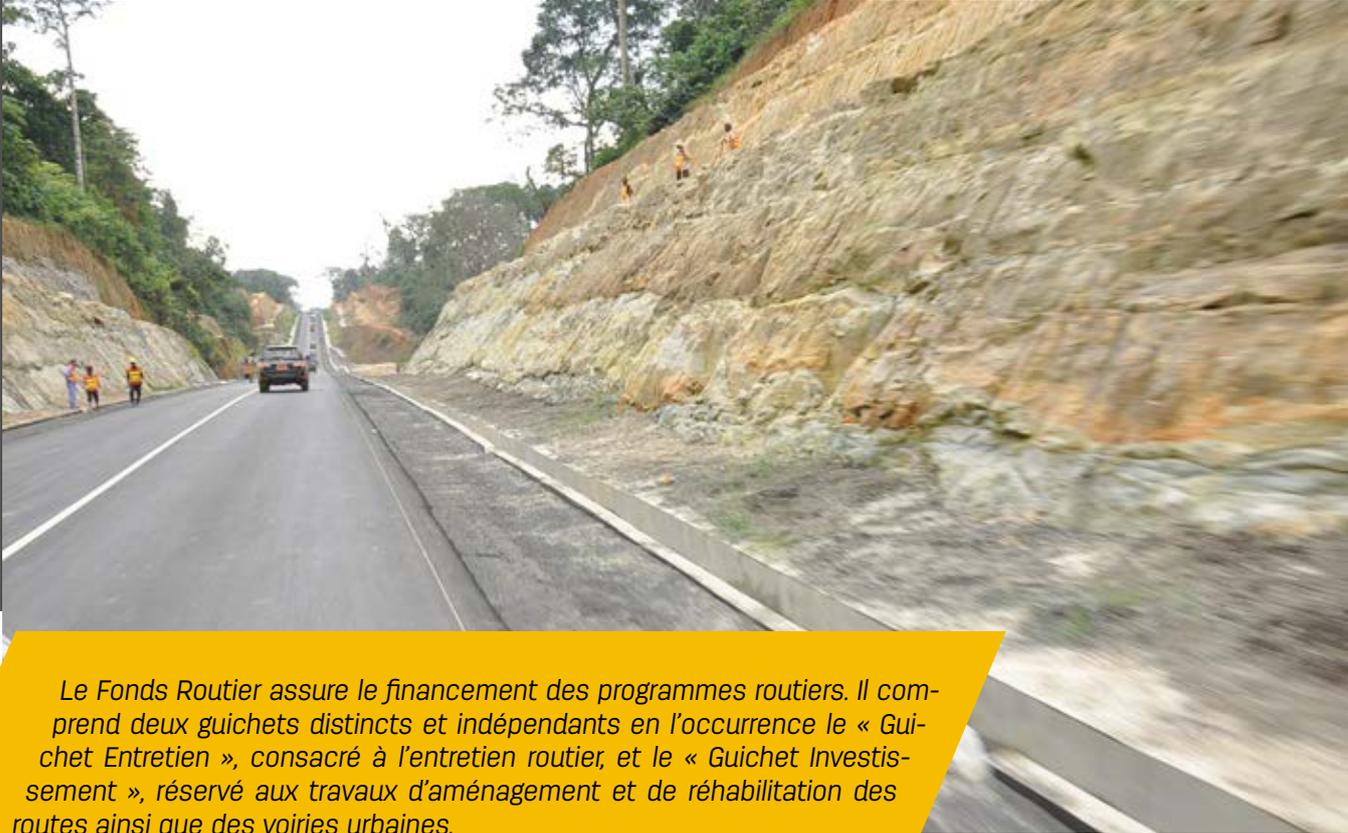


# 2

# FINANCEMENT DES PROGRAMMES



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



*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.*

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 2015

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 qu'une révision de cette programmation peut être envisagée à mi-parcours, par chaque ordonnateur en fonction des nécessités.

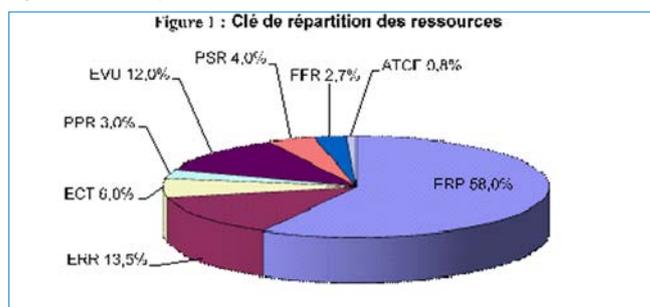
### • Clé de répartition des ressources

La clé de répartition des ressources par type de prestation éligible est rappelée dans le tableau 1 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 également une part importante dans la répartition des ressources. En effet, l'effort gouvernemental tel que prescrit par le DSCE reste permanent dans ce secteur routier avec en perspective l'amélioration des conditions de circulation en toutes saisons, la continuité entre les réseaux secondaire et 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 préoccupation majeure en ce sens que les villes camerounaises doivent refléter la vision d'un

pays émergent à l'horizon 2035, en matière d'infrastructures et équipements urbains.

#### • Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2015

Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et a adopté le budget de fonctionnement le 15 janvier 2015 sur la base d'une enveloppe globale de 60 milliards de FCFA à percevoir au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR), correspondant au montant plafonné par la Loi n°2014/026 du 23 décembre 2014 portant Loi de finances pour l'exercice 2015. Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget se présentent au 31 décembre 2015 comme indiqué ci-après, y compris les ressources antérieures, reportées au présent exercice :

**Protection des routes rurales**







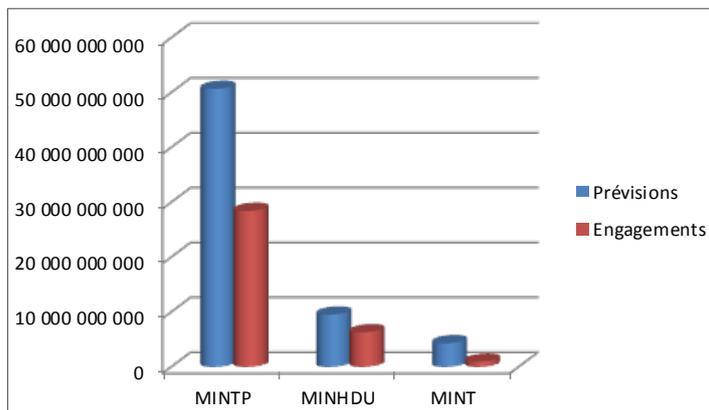
Embourbé? Vous n'avez pas respecté la barrière de pluie.



Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2015 par Ordonnateur en FCFA

CATEGORIES	BUDGET	ENGAGEMENTS	%
ERP	42 527 455 669	23 805 449 076	56
ECT	4 683 615 570	2 889 617 142	62
ERR	1 797 544 332	1 556 131 086	87
PPR	1 650 000 000	163 974 500	10
<b>TOTAL MINTP</b>	<b>50 658 615 571</b>	<b>28 415 171 804</b>	<b>56</b>
EVU	8 932 463 671	5 776 027 205	64.6
ECT	575 934 583	508 107 185	88.2
<b>TOTAL MINHDU</b>	<b>9 507 858 254</b>	<b>6 284 134 390</b>	<b>66.1</b>
PSR	4 289 325 000	937 763 125	21.9
<b>TOTAL MINT</b>	<b>4 289 325 000</b>	<b>937 763 125</b>	<b>21.9</b>
<b>PROGRAMME 2015</b>	<b>64 455 798 825</b>	<b>35 637 069 319</b>	<b>55</b>

Figure 2: Diagramme comparé Budgets-Engagements par ordonnateurs



Le taux d'engagement global est de 55% contre les 70% de l'exercice précédent, soit une baisse de 15 points. En effet cette baisse s'explique par la volonté du MINTP (qui représente 78.5% de la programmation globale) d'observer une pause, étant donné la nécessité de faire le point sur ses marchés en cours d'exécution et de mettre un frein sur le processus d'attribution de nouveaux marchés à l'effet de libérer le réseau actuellement saturé par les contrats dont les délais d'exécution sont largement dépassés.

Le MINTP affiche un taux d'engagement de 56%, en baisse par rapport à celui de l'exercice précédent qui se situait à 69%.

Le MINHDU a engagé 64 % de son budget, en significative baisse de 26 points par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de 90%.

Le MINT a engagé 21%, en baisse de 9 points par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux de 30%.

- **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 2015

Ordonnateurs	Nombre de contrats	Taux en %	Montant des contrats (en millions de francs CFA)
MINTP	185	64,4	28 415
MINHDU	82	28,5	6 284
MINT	21	7,1	937
<b>Total</b>	<b>287</b>		<b>35 637</b>

Le Fonds Routier a enregistré en engagement 287 contrats (marchés, ordre de service de démarrage des tranches conditionnelles et avenants) pour l'exercice 2015. Ce chiffre est en baisse de 15 points par rapport à 2014. Le MINTP affiche le poids le plus important avec 185 contrats, soit environ 64,4%.

Au plan de la procédure, les engagements découlent du processus de passation des marchés qui est le principal mode d'accès à la commande publique. Les réunions du Comité de suivi des programmes ont mis en évidence la nécessité d'anticiper la passation des marchés pour permettre de lancer les travaux au bon moment. L'objectif pour le Fonds Routier, qui a le souci de contenir la surliquidité, est de passer les marchés pour l'ensemble au plus tard le 30 juin de l'année n. Ce point de vue a été présenté aux ordonnateurs par une correspondance du Comité de Gestion. Cette démarche devrait permettre principalement pour le MINTP d'envisager la relance en tenant compte de l'immensité des besoins à satisfaire, avec plus de 100 000 km de routes à entretenir.

## 1- Mobilisation des ressources 2015

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 Sécurisa-

tion 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 :

Téléphone au volant



**Un appel manqué au volant est un accident évité.  
Garez toujours avant de téléphoner.**



Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2015

Ressources	Mobilisations	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor	Reversement des ressources à la BEAC	% Reversement des ressources dans le compte BEAC
	(a)	(b)	(c)	(c/b)
RUR	60 000	60 000	51 000	72,95%
PÉAGE	5 707	5 707		
AMENDES ROUTIÈRES	1 993	1 993		
TAXE À L'ESSIEU	2 208	2 208		
<b>TOTAL RESSOURCES</b>	<b>69 908</b>	<b>69 908</b>	<b>51 000</b>	<b>72,95%</b>

À titre de rappel, la situation de 2014 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
	(a)	(b)	(c)	(c/b)
RUR	55 000	55 000	47 500	73,3%
PÉAGE	5 770	5 770		
AMENDES ROUTIÈRES	2 073	2 073		
TAXE À L'ESSIEU	1 959	1 959		
<b>TOTAL RESSOURCES</b>	<b>64 802</b>	<b>64 802</b>	<b>47 500</b>	<b>73,3%</b>

Pour l'exercice 2015, le montant des ressources reversées dans le compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC est de 51 milliards de FCFA, soit 72,95% des 69,91 milliards de FCFA représentant le montant global mobilisé au titre du même exercice. Ainsi, il se dégage une légère amélioration du reversement des ressources à la BEAC, qui s'élevait en 2014 à 47,5 milliards de FCFA.

## 2- Opérations de paiements

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

Pour l'exercice 2015, l'analyse comparative des statistiques sur les paiements se présente en deux axes à savoir, l'évolution des paiements entre 2014 et 2015 ainsi que les autres indicateurs composés des statistiques relatives au volume des opérations traitées et aux délais de paiement.

### • Évolution des paiements entre 2014 et 2015

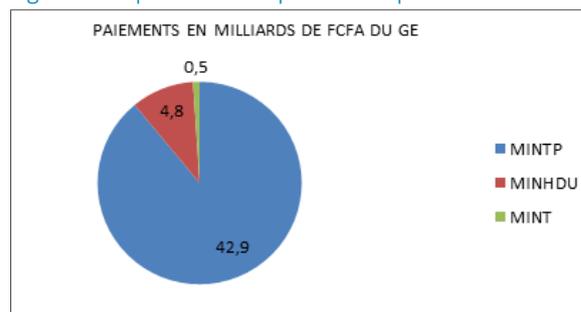
La présente section analyse les paiements effectués au cours des exercices 2014 et 2015 et révèle leur niveau de progression selon les ordonnateurs.



Tableau 5: Évolution comparée des paiements par ordonnateurs entre 2014 et 2015

Ordonnateurs	PAIEMENTS 2014 (a) (en millions de francs CFA)	PAIEMENTS 2015 (b) (en millions de francs CFA)	ÉCART (c=b-a)	PROGRESSION EN % (d=c/a)
MINTP	40 418	42 900	2482	6,1%
MINHDU	3 996	4 800	804	2%
MINT	607	500	107	17,6%
<b>TOTAL</b>	<b>45 021</b>	<b>48 200</b>	<b>3 179</b>	<b>30%</b>

Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateurs



Le montant des paiements effectués au cours de l'exercice se chiffre à 48, 20 milliards de francs CFA en 2015, contre 45, 02 milliards en 2014, soit une hausse de 3, 18 milliards.

- Le MINHDU, se situe à 4, 8 milliards FCFA des paiements de l'exercice ; soit un taux de progression de 0,92% ;
- Le Ministère des Transports quant à lui, affiche 500 millions de F CFA, soit une baisse de 20% ;

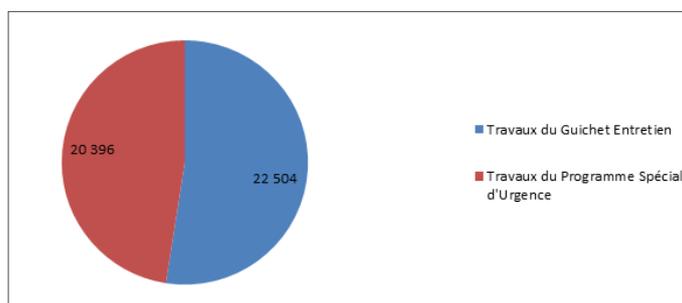
- Le MINTP a effectué les paiements de 42, 9 milliards de FCFA, soit une progression de 6,14%

Le Guichet entretien a financé les travaux du Guichet investissement à travers le Programme Spécial d'Urgence (PSU) à hauteur de 25, 04 milliards FCFA représentant 62% des paiements du MINTP. Cette situation est illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous :

Tableau 6: Participation du PSU aux paiements du MINTP (en millions de FCFA)

MINTP		%
Travaux du Guichet Entretien	22 504	52,5%
Travaux du Programme Spécial d'Urgence	20 396	47,5%
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>42 900</b>	<b>100</b>

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 la même perspective, les éléments de solution retenus au cours des différents ateliers d'appui à la programmation des or-

donnateurs commencent à produire des résultats. 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

#### • 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.

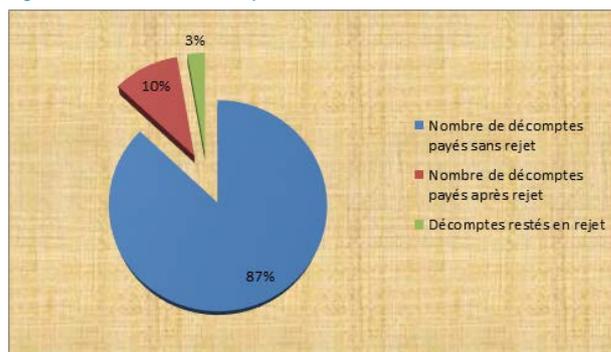
- Statistiques portant sur le volume des opérations traitées

Les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2015 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
962	4	838	98	26	2,7%

Figure 5: Structure des décomptes traités en nombre



Il ressort de la figure ci-dessus et de la situation des paiements de l'exercice 2015 que l'activité est légèrement en baisse. En effet, en 2015, 962 décomptes ont été reçus contre 1052 en 2014, tandis que 936 décomptes ont été payés contre 954 en 2014. Le taux de rejet suit la même tendance avec 2,7% en 2015 contre 9,3% en 2014. Ce résultat est l'effet immédiat de la sensibilisation continue des acteurs du processus de paiement sur les procédures en vigueur au Fonds Routier. La vulgarisation du guide technique

à l'usage des intervenants de la chaîne de dépense sur financement du Fonds Routier, rédigé en 2015, devrait induire des résultats encore meilleurs.

Statistiques portant sur les délais de paiement

Les statistiques portant sur les délais de paiement au 31 décembre 2015 sont présentées dans le tableau 8 ci-après :

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

Rubriques	Moyenne annuelle
Nombre moyen de décomptes traités	937
Délai moyen de traitement (en jours)	15
Délai moyen de paiement (en jours)	16
Délai moyen de traitement et de paiement (en jours)	31

La centralisation de la trésorerie de l'État et des Établissements publics administratifs induit un temps d'attente pour l'approvisionnement des comptes du Fonds. Dans le souci d'apprécier l'incidence de cette centralisation sur les délais de paiement, il s'avère opportun de décomposer ces délais de paiement en tenant compte de la part du délai relatif aux diligences des services du Fonds Routier et l'incidence de la centralisation sur le délai global de paiement. À cet égard, le délai moyen de traitement est passé de 13 à 15 jours ; soit une dégradation de 2 jours ; alors que l'incidence sur la centralisation est pas-

sée de 14 à 13 jours (1 jour) en 2014. Ainsi, cette centralisation a un peu plus pénalisé l'activité du Fonds.

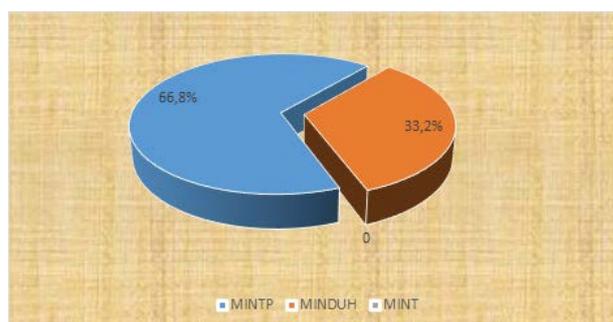
### Situation des pénalités

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. Le montant des pénalités reversées au titre de l'exercice 2015 se présente comme suit par ordonnateur.

Tableau 9: Tableau des pénalités en 2015

Ordonnateurs	Pénalités reversées en 2015 Montant (en millions FCFA)	%
MINTP	96,6	66,8
MINHDU	48,1	33,2
MINT	0	0
<b>Total</b>	<b>144,7</b>	<b>100,0</b>

Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2015



Le montant des pénalités reversées est passé de 307 millions FCFA en 2014 à 144,7 millions FCFA en 2015, diminuant ainsi de 162,3 millions FCFA, soit une baisse de 52,9% en valeur relative. Ce recul s'explique par une baisse générale d'activités d'une part et la pause observée par le MINTP au cours de l'exercice 2015 d'autre part.

## 1- Situation des garanties par signature

Les marchés sous financement du Fonds Routier sont exécutés sous garantie bancaire, laquelle est constituée des cautionne-

ments de diverses natures présentés sous diverses formes.

### • Cautions reçues

Le tableau ci-après présente en valeur absolue et en pourcentage les cautions d'avance de démarrage (CADD), de bonne exécution (CBE) et de retenues de garantie (CRDG) reçues au cours de l'exercice 2015. Les cautions reçues sont passées de 25,329 milliards FCFA en 2014 à 11,363 milliards FCFA en 2015, soit une variation à la baisse de 13,966 milliards FCFA en valeur absolue et 55 % en valeur relative. Cette baisse est due à la pause observée par le MINTP au cours de l'exercice 2015.

Tableau 10: situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2015		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	68	11 224	98,9
CBE	10	122	1
CRDG	2	17	0,1
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>11 363</b>	<b>100</b>

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 2015.

Ces restitutions comprennent également les cautions reçues au cours des exercices antérieurs.

Tableau 11: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Restitutions Exercice 2015	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	27	1 967
CBE	54	453
CRDG	8	230
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>2 650</b>

Figure 8: Structure des cautions restituées par type



Le Fonds a restitué 89 cautions en 2015 contre 54 en 2014, soit une hausse de 64%. La valeur des mains levées partielles et/ou totales délivrées par les maîtres d'ouvrages est de 2 650 millions FCFA contre 5 780 millions FCFA en 2014, soit une baisse en va-

leur relative de 54%. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante en valeur absolue, avec un montant de 1 967 millions FCFA, soit environ 74% de la valeur totale des cautions restituées.



Travaux d'entretien courant d'une route bitumée

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



**E**n 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 d'aménagement et 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.

### 1- 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 milliards mis à la disposition du Fonds Routier ; soit 97, 66% du montant total de la convention. Des 147, 337 milliards FCFA reçus, 142, 901 milliards F CFA ont servi au paiement des travaux, soit 97 % du montant global des fonds reçus.

### • 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. L'avenant n° 1 du 1er mars 2011 avait prorogé la date limite d'utilisation des fonds le 30 juin 2014.

### • 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.

L'avenant n°1 daté du 1er mars 2011 avait prorogé la date limite d'utilisation des fonds au 30 juin 2014 et l'avenant n° 2 du 30 juin 2014 fixait cette date limite au 30 mai 2015.

### • Projets majeurs financés par le guichet investissement

Depuis son opérationnalisation en 2007, le guichet investissement a financé près de 250 projets, dont les plus importants figurent dans le tableau ci-dessous :

ORDONNATEURS	INTITULÉ DU PROJET	RESSOURCES MOBILISÉES AU COURS DE L'EXERCICE 2015 (millions de FCFA)	RESSOURCES CUMULÉES AU 31 DÉCEMBRE 2015 (millions de FCFA)
MINTP	PROJET DE BITUMAGE NDOP-KUMBO	6 450	13 383
	MENGONG - SANGMELIMA	2 233	16 976
	TRAVAUX CONSTRUCTION VOIE D'ACCÈS BAMENDA TOWN	3 317	4 155
	ROUTE OBALA-BATCHENGA-NKOLESSON	911	35 936
	ROUTE ZOETELE-NKOLYOP	838	13 711
	PONT DE L'ENFANCE SUR LA SANAGA	-	4 573
MINHDU	AUTOROUTE YAOUNDE - NSIMALEN	10 000	11 580
	PÉNÉTRANTE NORD - YAOUNDE	5 492	8 404
	PÉNÉTRANTE EST - YAOUNDE	1 792	8 193
	PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TRONÇON SHELL NSIMEYONG - TAM TAM WEEK-END	1 823	8 244

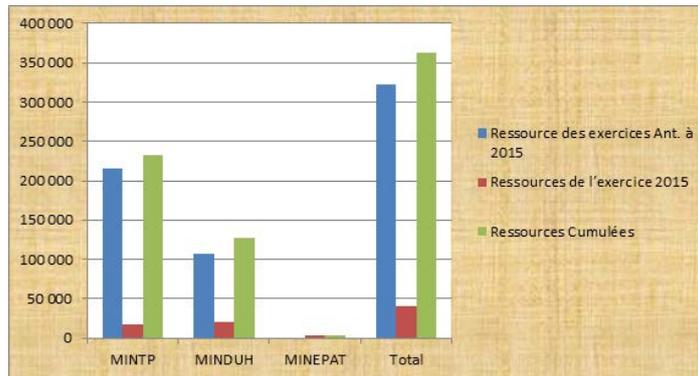
Les projets présentés ci-dessus font l'objet d'une mobilisation régulière des ressources en vue de leur financement dans la durée d'exécution prévue. Le rythme soutenu de mobilisation des ressources traduit la volonté de l'État d'améliorer les infrastructures routières au Cameroun.

## 1- Ressources encaissées au titre des ressources BIP et PPTE

Tableau 12: Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA)

	Ressources des exercices Ant. à 2015	Ressources de l'exercice 2015	Ressources Cumulées
MINTP	215 083	20 200	235 283
MINHDU	106 830	20 724	127 554
<b>Total</b>	<b>321 913</b>	<b>40 924</b>	<b>362 837</b>

Figure 9: Ressources encaissées au 31 décembre 2015 par ordonnateur



La figure ci-dessus montre que les ressources encaissées pour le financement du projet à partir du BIP s'élevaient à 40 924 millions, soit un cumul de 362 837 millions. Sur les ressources ainsi encaissées au cours de l'exercice, la part du MINHDU est légèrement plus importante que celle du MINTP en raison de la domiciliation des financements de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen au Fonds Routier. Cependant, s'agissant du cumul, la part du MINTP représente à peu près le double des ressources virées par le MINHDU dans ce guichet. À l'observation, il apparaît que les ressources des ordonnateurs tendent à décroître d'année en année.

#### 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 ré-

habilitation 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 20,396 milliards, portant ainsi le total des paiements à FCFA 92, 543 milliards au 31 décembre 2015, soit 92,5% du montant de l'enveloppe allouée à ce financement.

#### Synthèse des ressources encaissées au 31 décembre 2015

Tableau 13: Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2015	2015		
C2D routier	78 615	-	78 615	12,49
C2D urbain	72 491	-	72 491	11,52
Ressources BIP et PPTE	321 913	40 924	362 837	57,66
Transfert du guichet Entretien	22 830	-	22 830	03,63
Programme spécial d'urgence	72 147	20 396(*)	92 543	14,70
<b>Total</b>	<b>567 996</b>	<b>61 320</b>	<b>629 316</b>	<b>100</b>

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

Les ressources encaissées au cours de l'année 2015 s'élevaient à 61 320 millions FCFA contre 54 457 millions FCFA en 2014, soit une variation à la hausse de 6 863 millions FCFA en valeur absolue et 12,60 % en valeur rela-

tive. Au 31 décembre 2015, le montant cumulé des ressources encaissées depuis l'ouverture du Guichet « Investissement » en 2007 est de 629 316 millions FCFA.

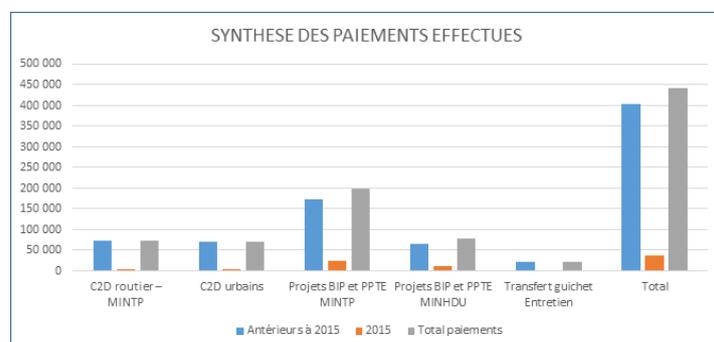
### 3- Paiements effectués

#### Synthèse des paiements au 31 décembre 2015

Tableau 14: Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA)

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2015	2015		
C2D routier – MINTP	72 191	546	72 737	16,48
C2D urbain	70 078	86	70 164	15,89
Projets BIP et PPTE MINTP	173 773	24 591	198 364	44,93
Projets BIP et PPTE MINH DU	65 702	11 675	77 377	17,53
Transfert guichet Entretien	22 830	-	22 830	5,17
<b>Total</b>	<b>404 574</b>	<b>36 898</b>	<b>441 472</b>	<b>100</b>

Figure 10: Synthèse des paiements effectués



Le Guichet Investissement affiche, au niveau des paiements, un montant cumulé de 441 472 millions FCFA au 31 décembre 2015. Les paiements de la période s'élevaient à 36 898 millions FCFA. Ainsi, on observe à la lumière du graphique, que les paiements des projets C2D sont passés de 1 114 millions FCFA en 2014 à 632 millions de FCFA en 2015, représentant une baisse d'environ 43%. Cette baisse se justifie par l'achèvement au 30 juin 2014 des projets financés par le C2D. Les paiements ainsi effectués sur l'année 2015 s'inscrivent dans le cadre des opérations post-clôture (paiement des décomptes généraux et définitifs, décomptes de remboursement de retenues de garantie, etc.).

Les paiements sur les ressources internes (BIP et PPTE) passent de 56 583 millions

FCFA en 2014 à 36 266 millions FCFA en 2015, soit une diminution de 20 317 millions FCFA en valeur absolue et 36% en valeur relative. Cette baisse s'explique à la fois par l'arrivée à échéance de certains projets et la pause observée par le MINTP au cours de la période sous revue.

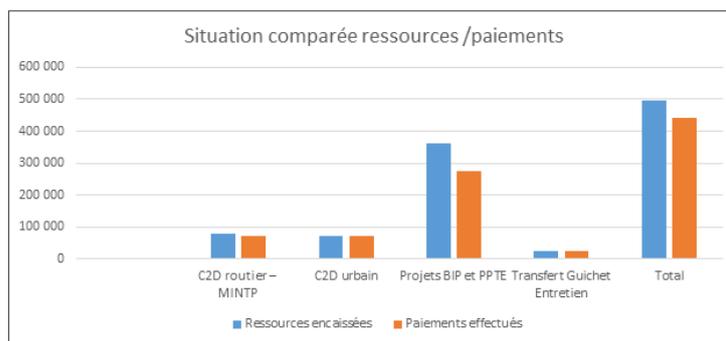
S'agissant des paiements en instance à la Paierie Générale du Trésor jusqu'à fin 2015, ils se chiffrent à 8 251 millions de FCFA. En effet, les paiements s'effectuent à la PGT, alors que le Fonds Routier s'occupe essentiellement du traitement des décomptes et de l'émission de l'ordre de virement. Il convient également de noter que 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 20 396 millions de FCFA.

## Situation comparée ressources encaissées / paiements effectués

Tableau 15: Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA)

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier – MINTP	78 615	72 737	92,5
C2D urbain	72 491	70 164	96,8
Projets BIP et PPTE	362 837	275 741	75,99
Transfert Guichet Entretien	22 830	22 830	100
<b>Total</b>	<b>495 849</b>	<b>441 472</b>	<b>89</b>

Figure 11: Situation comparée ressources /paiements



Le taux de consommation global des ressources du « Guichet Investissement » est passé de 83% en 2014 à 89% en 2015.

## C-FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D'AUDITS

### 1- Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2015

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 2015	Exercice 2015	Cumul au 31/12/2015
BIP & PPTE	2 231	241	2 472
C2D	620	-	620
Ressources de placement	201	-	201
<b>Total</b>	<b>3 052</b>	<b>241</b>	<b>3 293</b>

La quote-part du BIP des ordonnateurs représente 100% des contributions au titre des ressources affectées au fonctionnement du Fonds Routier en 2015. Il s'agit d'une partie des frais de fonctionnement issus des projets dont le paiement est assuré par la Paierie Générale du Trésor.

## 2- Exécution du budget de fonctionnement au 31 décembre 2015

Éléments	Exercice 2015		
	Prévisions	Réalisations	% réal.
Fonctionnement du Fonds Routier	1 484	1 217	82
Audits technique, financier et comptable	247	176	71,25
<b>Total</b>	<b>1 731</b>	<b>1 464</b>	<b>76,62</b>

Le budget de fonctionnement est globalement exécuté à 76,62 % des prévisions. Les marchés des audits techniques du Guichet Entretien ont été attribués pour les lots 1 et 3 représentant respectivement les réseaux sud et ouest. Seul le lot 2 du réseau nord portant sur la partie septentrionale n'a pas reçu de

soumissionnaire, en raison du contexte sécuritaire de l'heure.

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

Tableau 18: Synthèse de l'exécution des budgets de fonctionnement et d'audits du GI (en millions de FCFA)

Désignation	Prévisions	Réalisations	% réalisation
Charges de fonctionnement	694	304	43,80
Audits technique, comptable et financier	237	209	88,18
<b>Total</b>	<b>931</b>	<b>513</b>	<b>55,10</b>

Les charges de fonctionnement comprennent essentiellement les frais bancaires, les honoraires des consultants (archivage physique 2012 & 2013 et manuel des procédures), les frais de fonctionnement des divers comités (suivi du programme des ordonnateurs, guide à l'usage des intervenants, sous-comité audit, etc.) , les charges liées aux activités du comité de gestion (in-

demnité de sessions et secrétariat des sessions) ainsi que les frais de formation du personnel. Les équipements sont essentiellement composés du matériel informatique (un scanner professionnel, onze ordinateurs portables pour les membres du COGE et un routeur) et du mobilier de bureau (deux fauteuils directeurs).



## D- ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACTIVITÉS DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)



Les principaux indicateurs concernent les ressources mobilisées ainsi que les engagements rattachés à celles-ci. 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.

### 1 – 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 19: 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	2011	55 000	55 000	0	100
2	2012	55 000	55 000	0	100
3	2013	55 000	55 000	0	100
4	2014	55 000	55 000	0	100
5	2015	60 000	60 000	0	100
<b>CUMUL</b>		<b>280 000</b>	<b>280 000</b>	<b>0</b>	<b>100</b>

L'affectation partielle de la TSPP à la Redevance d'Usage de la Route, dédiée à l'entretien de la route, par la loi de finances n°2014/026 du 23 décembre 2014 pour l'exercice 2015 au titre de la RUR est passée de 55 à 60 milliards. Pour ce qui concerne l'exercice 2015, le plafond de 60 milliards a

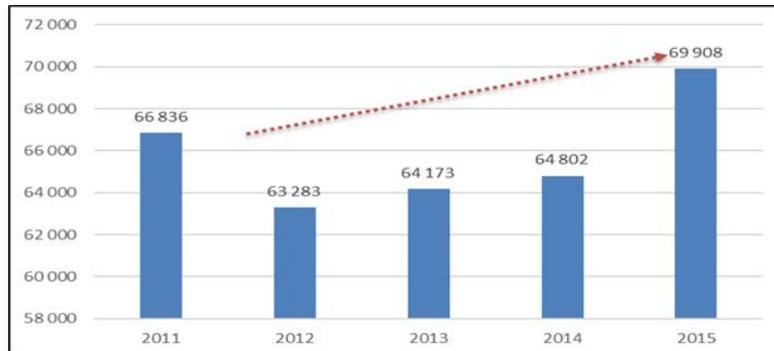
été intégralement mobilisé dès la fin du mois de juillet.

Par ailleurs, 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 20: 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	2011	55 000	6 428	3 239	2 169	66 836	
2	2012	55 000	4 662	2 046	1 575	63 283	-5,3
3	2013	55 000	5 195	2 369	1 609	64 173	1,4
4	2014	55 000	5 770	2 073	1 959	64 802	1,0
5	2015	60 000	5 707	1 993	2 208	69 908	7,3
<b>CUMUL</b>		<b>280 000</b>	<b>27 762</b>	<b>11 720</b>	<b>9 520</b>	<b>329 002</b>	<b>4,4 (entre 2011 et 2015)</b>

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



De manière générale, les ressources allouées au financement de l'entretien routier ont connu une progression soutenue sur les quatre dernières années (voir graphique ci-dessus). Elles sont passées de 64, 802 milliards en 2014, à 69, 908 milliards à de FCFA en 2015. Cet indice de confiance est principalement dû à une augmentation de

la RUR à 60 milliards de FCFA. Il convient également de noter une progression timide des ressources relatives à la taxe à l'essieu de près de 249 millions de FCFA, malgré la réduction de 50% de cette taxe suivant l'ordonnance présidentielle n° 2014/001 du 07 juillet 2014.

Respect du passage clouté



Sur le passage clouté,  
les piétons ont la priorité.



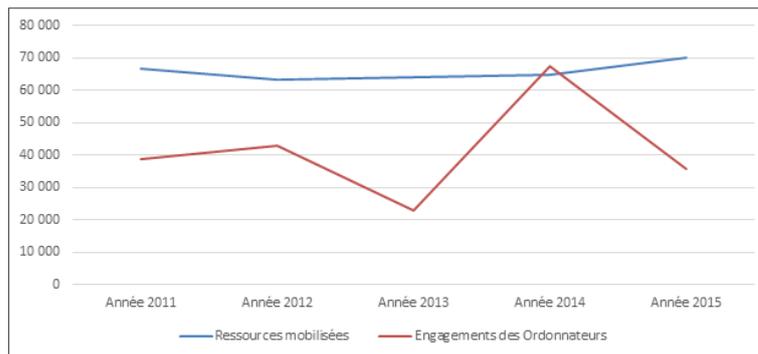
## 1- Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées.

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.

Tableau 21: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2015 (en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Engagements des Ordonnateurs	Taux d'engagement/ Mobilisations
Année 2011	66 836	38 628	57,8
Année 2012	63 283	42 917	67,8
Année 2013	64 173	23 026	35,9
Année 2014	64 802	67 245	103,8
Année 2015	69 908	35 637	55
<b>Total</b>	<b>329 002</b>	<b>207 453</b>	<b>63,06</b>

Figure 13: Situation comparée (ressources – engagements)



Le graphique ci-dessus révèle qu'en 2014, le niveau de couverture des engagements par les ressources mobilisées se situe à plus de 100%, compte tenu des engagements des marchés de la programmation additionnelle. Ce ratio s'établit à 55% en 2015 du fait de (i) la pause observée par l'ordonnateur principal (MINTP), pour ce qui est du suivi étroit des projets en cours dans l'optique de libérer le réseau routier et (ii) le démarrage timide de la passation des marchés par anticipation, qui constitue une des recommanda-

tions fortes de l'atelier technique d'appui à la programmation des ordonnateurs.

## 2- 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.

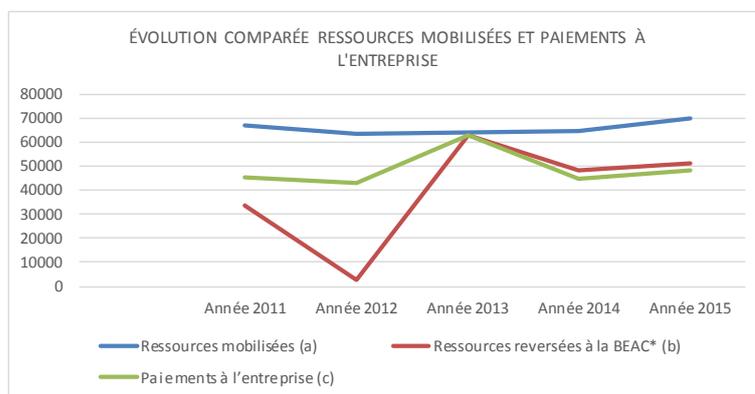
Tableau 22: Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2015 (en millions de francs CFA).

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)
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	1 167	98,2	-6	100,0
2014	64 802	48 500	45 021	19 781	69,5	3 479	92,8
2015	69 908	51 000	48 500	21 408	69,4	2 500	95,0
<b>Total</b>	<b>329 002</b>	<b>198 438</b>	<b>244 528</b>	<b>84 474</b>	<b>74,4</b>	<b>-46 090</b>	<b>123,22</b>

(\*) Il s'agit ici des ressources reversées par la PGT au cours de l'exercice 2015 dans le Compte du Fonds Routier à la BEAC, cumulées au solde de ce compte au 31/12/2015

(\*\*) 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, 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 de la même période. Cette situation s'explique par le fait que la procédure de passation

des marchés prend souvent un peu plus de temps que prévu et les engagements se réalisent en majorité dans la seconde moitié de l'année avec le début effectif de la campagne en fin d'année. La légère différence entre les ressources reversées et les paiements à l'entreprise découle de la prise en compte des ressources de fonctionnement du Fonds, ainsi que celles allouées aux audits techniques, comptables et financiers.

# 3

# DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER



# A- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

## 1- L'automatisation du péage

Ce projet vise à automatiser les 14 postes de péage pouvant générer 80% des revenus du péage routier. Cette opération permettrait d'optimiser le rendement de 30%, ce qui augmenterait l'assiette des ressources du Fonds Routier pour le Financement de l'entretien routier. Sur le plan de l'optimisation, l'automatisation des péages réduirait significativement les déperditions des ressources. Dans le cadre de la tranche ferme du marché n° 000182/M/MINMAP/CCCPM-TR/2014 passé entre le Ministre des Travaux Publics et le groupement Egis international / Egis Cameroun, le rapport d'Avant-Projet Détaillé (APD), le Dossier d'Appel d'Offres (DAO) et le Devis Confidentiel du projet sont disponibles depuis fin 2015.

La réalisation de cette tranche ouvre la voie au recrutement en 2016 d'un prestataire pour la construction du premier poste de péage automatisé de Mbankomo (Yaoundé - Mbankomo), poste témoin choisi pour l'expérience-pilote.

## 2- L'optimisation des ressources

Le Fonds Routier a entrepris pour le compte de l'exercice 2015 d'effectuer une étude re-

lative à l'évaluation de la performance du système de collecte et de reversement des ressources affectées à son Guichet Entretien. Dans cette perspective, il a sollicité l'expertise de l'Institut National de la Statistique (INS) et a signé une convention de collaboration avec cet organisme le 31 décembre 2015 en vue de la réalisation de cette activité.

L'objectif de cette convention est d'évaluer la performance du système de collecte et de reversement des ressources du guichet « Entretien » à l'effet de dégager les faiblesses et les risques majeurs, en vue d'adopter des mesures permettant d'optimiser leur rendement. Cette étude permettra de manière plus spécifique de :

- décrire en analysant le cadre légal et réglementaire relatif à la collecte et au reversement de chacune des ressources ;
- faire le point du rendement de ces ressources en évaluant le niveau de déperdition éventuel ;
- évaluer le niveau de déperdition pour chacune des ressources le cas échéant ;
- ressortir les faiblesses à tous les niveaux et proposer des solutions pour y remédier ;
- analyser l'incidence de ces propositions sur le rendement de chacune des ressources et exposer le schéma et les conditions de mise en œuvre de ce système.



Vue d'une roue en terre entretenue

## B- ÉVOLUTION DU FONDS VERS UN FONDS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

Le passage à un Fonds de deuxième génération constitue la solution la plus appropriée à la problématique du financement pérenne de l'entretien routier.

La réflexion sur cette transition est plus que jamais d'actualité. La nécessité de passer à un Fonds routier de deuxième génération, qui permettra d'accéder à une plus grande autonomie financière, se fait de plus en plus ressentir. Plusieurs cadres de concertation ont planché sur cette question et au titre de l'exercice 2016, la liste non exhaustive des difficultés à surmonter se décline ainsi qu'il suit :

(1) l'unicité des caisses qui fait que les fonds destinés à l'entretien routier transitent par le trésor public ;

(2) la difficulté que constitue la gestion du Guichet investissement dont le fonctionnement ne cadre pas avec celui d'un fonds d'entretien routier ;

(3) la volonté des pouvoirs publics d'ajouter un troisième guichet consacré aux indemnités ;

(4) le plafonnement de la Redevance d'Usage de Route actuellement fixée à FCFA 60 milliards.

## C- DÉFIS

### 1- Apurement des travaux des campagnes antérieures par le Ministère des Travaux Publics

La problématique des marchés inactifs qui encombre le réseau prioritaire et qui bloquent les ressources est pendante depuis quelques années. L'urgence d'y trouver une solution est de plus en plus perceptible au niveau du MINTP.

Fort de ce constat, le MINTP a lancé en fin 2015, une vaste opération d'apurement des marchés des campagnes antérieures. Le MINTP a ainsi dénombré 406 contrats d'entretien routier actifs sur l'ensemble du territoire camerounais. À l'analyse de ces marchés, un peu plus de 300 ont une exécution acceptable et près de 100 contrats n'ont véritablement plus de raison d'être.

Cette opération devra permettre au cours de l'année 2016 de :

- (i) faire l'inventaire des ressources oisives ;
- (ii) clôturer les marchés inactifs ;
- (iii) réallouer les ressources afin de financer d'autres projets.

### 2- Les travaux en régie

Il s'agit d'un procédé consistant pour l'Administration à réaliser et/ou à contrôler des travaux par elle-même, avec des matériels propres ou de location, du personnel propre à titre permanent ou temporaire, et des matériaux et fournitures acquis dans ce cadre.

Afin d'encadrer ce procédé, le MINTP a élaboré et publié en 2015 un manuel de procédures des décaissements des ressources du Fonds Routier destinées à la régie. Dans cette même lancée, Le Ministre des Travaux Publics a procédé à la désignation d'un régisseur chargé de la tenue comptable des documents concernant le paiement des prestations au sein de son département ministériel. Sur le terrain, le retour des travaux en régie a permis au Ministère des travaux publics d'entamer un projet pilote d'entretien en régie des routes en terre dans le département du Nyong et Mfoumou et plus précisément à Akonolinga.

Toutes ces avancées sont de bon augure dans la perspective de démarrage effectif de cette activité au cours de l'année 2016.



Entretien mécanisé d'une route en terre

### 3- Révision de la loi portant sur la protection du patrimoine routier

En réponse aux multiples difficultés rencontrées dans le domaine de l'entretien routier au Cameroun, le Ministre des Travaux Publics a mis en place un groupe de travail qui mène depuis 2014 la réflexion sur la révision de la loi N° 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi N° 96/07 du 08 avril 1996 portant sur la protection du patrimoine routier national. Ce cadre de travail permet au Fonds Routier, principal acteur du financement de l'entretien routier au Cameroun, d'adresser régulièrement ses aspirations qui convergent vers une pérennisation de son modèle de financement. Ces aspirations concernent essentiellement le rétablissement de la perception directe ressources affectées au Fonds Routier ainsi que le déplaçonnement de la redevance d'usage de la route. Cette réflexion a permis à ce jour de poser les bases du futur Fonds de deuxième génération.

### 4- Catégorisation des prestataires dans le secteur du BTP

La catégorisation des entreprises du secteur du BTP vise à regrouper les entreprises en

fonction de leurs capacités techniques et financières (Adéquation entre le marché et la capacité technico-financière). Ce procédé devrait permettre d'avoir plus d'efficacité dans ce secteur.

Ce chantier lancé depuis décembre 2013 a connu des avancées significatives au cours de l'année 2015. Ces progrès ont été réalisés au niveau du CONAROUTE et au sein d'un Comité mixte regroupant les acteurs des secteurs du BTP. Ainsi, les projets d'arrêté :

(i) portant création, organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Catégorisation des prestataires dans le secteur des BTP ;

(ii) définissant les modalités de catégorisation des prestataires dans le secteur susmentionné

ont été préparés et leur signature pourrait intervenir au cours de l'année 2016.

### 5- Bilan à mi-parcours de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

Alors qu'ils sont en grande partie prévisibles et évitables, les accidents de la route n'ont pas été pris en compte dans l'action sanitaire mondiale, pendant de nombreuses années. Une résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies en 2010 proclame

la décennie 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière ».

En mai 2011 a été lancé dans plus de 110 pays le « plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 », préparé par l'OMS pour guider les activités au niveau local et national. Ainsi, au Cameroun, les actions ci-après ont été mises afin de réduire de manière significative les accidents de la route:

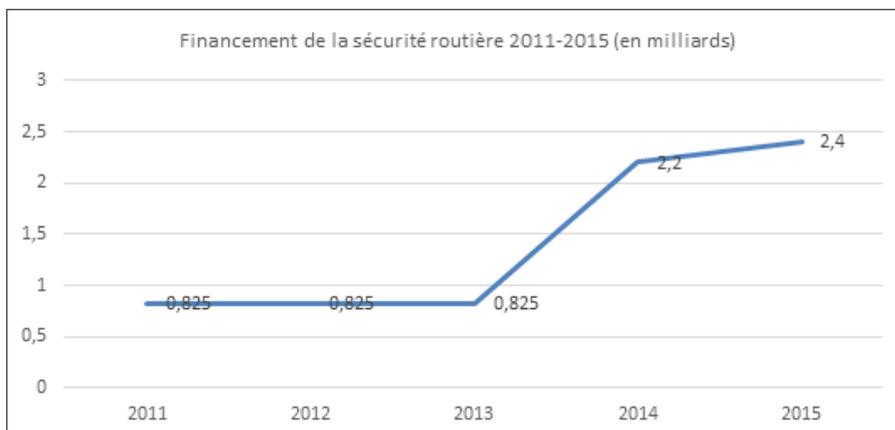
- l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière ;
- la fixation de cibles réalistes à long terme ;
- la garantie de financement de la sécurité routière (au Fonds Routier, la part réservée à la sécurité routière est passée de 1,5% jusqu'en 2013 à 4% de la redevance d'usage de la route (RUR) depuis 2014) ;
- la réduction de l'importation de voitures neuves ou d'occasion dont les normes de sécurité sont inférieures aux standards internationaux ;
- l'organisation d'une campagne de marketing social ;
- l'adoption des mesures pour faire appliquer la législation sur les limitations de vitesse, la conduite en état d'ébriété, le port du casque pour motocyclistes, le port de la ceinture de sécurité (généralisation du contrôle et de la répression).

Lors de la troisième conférence africaine sur la sécurité routière tenue à Addis-Abeba le 7 juillet 2015, le Ministère camerounais des Transports a présenté un bilan chiffré à mi-parcours des actions menées ainsi qu'il suit :

- réduction de 31% du nombre de tués ;
  - réduction de 22% du nombre de blessés ;
  - réduction de 18% du nombre d'accidents.
- Au vu des résultats obtenus jusqu'ici, il est souhaitable que :
- les actions définies continuent à être mises en œuvre ;
  - la consommation des ressources affectées à la sécurité routière soit de plus en plus importante ;
  - l'aspect sécurité routière soit mieux pris en compte dans les projets routiers au moment même du montage des Dossiers d'Appel d'Offres (DAO).

S'agissant du financement de la prévention et sécurité routières de 2011 à 2015, l'État camerounais n'a cessé de consentir des efforts dans ce domaine à travers le Ministère des Transports. La courbe ci-dessous illustre la croissance régulière des fonds mobilisés à cet effet.

Figure 15: Évolution du financement de l'entretien routier (en milliards de FCFA)



## CONCLUSION

L'année 2015 s'achève sur une lueur d'espoir relative à l'intensification des échanges autour de l'évolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération. La prise de position du Gouvernement au cours de la 18<sup>ème</sup> session du Conseil National de la Route, tenue le 28 avril 2015, en constitue une preuve indéniable.

Sur le plan interne, les efforts de renforcement des outils de gouvernance consentis par le Fonds se poursuivent, notamment avec l'optimisation du système intégré de gestion par la mise en œuvre de nouveaux développements dans le cadre de la phase 3 du projet TOMPRO. De plus, l'élaboration

du manuel des procédures administratives, comptables et financières est en phase terminale et fera, à très court terme, l'objet d'adoption par le Comité de Gestion et d'approbation par la tutelle financière.

Dans le même sillage, il convient de noter la production et l'approbation du guide technique à l'usage des intervenants. Il s'agit d'un instrument majeur de communication visant la maîtrise par les parties prenantes des procédures à travers la clarification de la chaîne des opérations inhérentes aux marchés soumis au financement du Fonds Routier d'une part, la définition des rôles et responsabilités des différents intervenants ainsi que leurs interactions dans l'ensemble du processus d'autre part.



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Prestations éligibles et clé de répartition	29
Tableau 2 : Synthèse des engagements du programme 2015 par Ordonnateur en FCFA	30
Tableau 3 : Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2015	31
Tableau 4 : Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2015	32
Tableau 5 : Évolution comparée des paiements par ordonnateurs entre 2014 et 2015	33
Tableau 6 : Participation du PSU sur les paiements du MINTP (en millions de FCFA)	33
Tableau 7 : Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées	34
Tableau 8 : Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai	35
Tableau 9 : Tableau des pénalités en 2015	35
Tableau 10 : situation des cautions reçues	36
Tableau 11 : Situation des cautions restituées	36
Tableau 12 : Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA)	39
Tableau 13 : Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA)	40
Tableau 14 : Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA)	41
Tableau 15 : Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA)	42
Tableau 17 : Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement (en millions de FCFA)	42
Tableau 17 : Synthèse de l'exécution des budgets de fonctionnement et d'audits du Guichet Entretien	43
Tableau 18 : Synthèse de l'exécution des budgets de fonctionnement et d'audits du GI (en millions de FCFA)	44
Tableau 19 : Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années	45
Tableau 20 : Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)	46
Tableau 21 : Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2015 (en millions de francs CFA)	47
Tableau 22 : Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2015 (en millions de francs CFA)	

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Clé de répartition des ressources	28
Figure 2 : Diagramme comparé Budgets-Engagements par ordonnateurs	30
Figure 3 : Répartition des paiements par ordonnateurs	33
Figure 4 : Impact du PSU sur les travaux du MINTP	33
Figure 5 : Structure des décomptes traités en nombre	34
Figure 6 : pénalités retenues au titre de l'exercice 2015	35
Figure 7 : Structure des cautions reçues par type	36
Figure 8 : Structure des cautions restituées par type	37
Figure 9 : Ressources encaissées au 31 décembre 2015 par ordonnateur	40
Figure 10 : Synthèse des paiements effectués	41
Figure 11 : Situation comparée ressources /paiements	42
Figure 12 : Évolution des ressources mobilisées et affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années.	45
Figure 13 : Situation comparée (ressources – engagements)	46
Figure 14 : Situation comparée (ressources – paiements)	47
Figure 16 : Évolution du financement de l'entretien routier (en milliards de FCFA)	52

## ANNEXE 1

Tableau 1 : Le Fonds Routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Gestion documentaire des archives	3	5	ADRH APAVE	Assurer le renforcement des capacités opérationnelles des agents de maîtrise concernés en matière d'organisation et de gestion des archivages.
Formation sur l'utilisation des nouvelles fonctionnalités TOM <sup>2</sup> PRO /TOMFR	10	03	TOMATE	-Optimiser TomPortail et la communication entre TomPortail, la GED et le site web ; -Renforcer l'appropriation de TomPortail par les utilisateurs (compréhension de la logique de TomPortail).
Procédures de passation des marchés	2	15	ARMP	Outils les participants sur les procédures de passation des marchés au Cameroun.
« L'entreprise offensive »	3	5	GICAM	Échanger autour des stratégies, techniques et outils à mettre en œuvre en vue de l'émergence d'une entreprise offensive
« Pratiquer l'audit interne dans le secteur public »	3	1	IFACI	-Outils les participants sur la méthodologie de la pratique de l'audit interne dans le secteur public et -La mise en œuvre des indicateurs de performance dans le secteur public.

Tableau 2 : Le Fonds et les acteurs du secteur public

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
<b>a) Ordonnateurs / Fonds Routier</b>	- 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.
<b>b) CONAROUTE / Fonds Routier</b>	- Participation aux sessions du Conseil.	- Communiquer sur les activités du Fonds ; - Mettre en cohérence les programmes d'entretien et d'investissement routiers.
<b>c) Groupe de travail sur l'optimisation du reversement des ressources</b>	- Tenue des sessions mensuelles.	Valider le montant de la RUR du mois.
<b>d) PSRR / Fonds Routier</b>	- 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
<b>AFERA / FR du Cameroun</b>	Participation du Fonds Routier à la 13 <sup>ième</sup> réunion annuelle de l'AFERA, tenue à Victoria Falls Town au Zimbabwe, sur le thème « le rôle du Fonds Routier dans le développement économique et social d'un pays ».	Échanger autour du rôle du Fonds Routier dans le désenclavement des bassins de production agricole.
<b>AFERA / FR du Cameroun</b>	Organisation au Cameroun de la neuvième réunion du Groupe focal Afrique Centrale de l'AFERA sous le thème « viabilité des infrastructures de transport routier et intégration régionale en Afrique centrale : défis et réalités ».	Réfléchir et débattre autour de l'intégration régionale en Afrique centrale, à travers la route.
<b>AFERA / FR du Cameroun</b>	Participation à la 14 <sup>ième</sup> réunion annuelle de l'AFERA tenue à Kinshasa en République Démocratique du Congo sur le thème « utiliser ce que nous avons pour réaliser ce dont nous avons besoin ».	Échanger sur des approches réalistes dans la programmation et le financement des projets d'entretien routier.
<b>UATP/ FR du Cameroun</b>	Participation du Fonds Routier aux travaux de l'atelier sur le transport public en Afrique tenu à Cape Town en Afrique du Sud	Partager les expériences autour des meilleures pratiques relatives au transport public en Afrique
<b>OIT/ FR du Cameroun</b>	Participation du Fonds Routier aux travaux de la réunion HIMO sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) tenue à Cotonou (Benin)	Partager les expériences autour des meilleures pratiques des approches HIMO

# ANNEXE 2

## NEUVIÈME RENCONTRE DU GROUPE FOCAL AFERA AFRIQUE CENTRALE

YAOUNDE DU 11 AU 13 AOÛT 2015

### DÉCLARATION FINALE

Le groupe focal Afrique Centrale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains s'est réuni pour sa neuvième session, du 11 au 13 août 2015 à Yaoundé, à l'hôtel Mont Fébé, sur le thème « viabilité des infrastructures de transport routier et intégration régionale en Afrique Centrale : défis et réalités ».

Les débats ont porté sur la thématique retenue, sur les activités des Fonds d'Entretien Routier pour le premier semestre 2015, sur la proposition de sous-thèmes pour la prochaine Assemblée Générale qui se tiendra à Kinshasa et sur les sujets d'intérêt Commun.

Les travaux de Yaoundé ont connu la participation des délégations du Burundi, de la République Démocratique du Congo, de la République Centrafricaine, du Tchad et du Cameroun. Par ailleurs, une délégation du Fonds Routier du Benin a pris part aux travaux, en qualité d'observateur, sur invitation du pays hôte.

Au terme des travaux,

- Considérant la place centrale des infrastructures de transport routier en tant que facteur d'intégration régionale en Afrique et plus particulièrement en Afrique Centrale ;
- Considérant l'intérêt suscité par le partage d'expériences en ce qui concerne la viabilité des réseaux routiers intégrateurs en tant que facteurs de promotion des échanges économiques, de création d'emplois, de compétitivité et de développement durable ;
- Considérant la volonté manifestée par les États pour mettre en commun des efforts autour d'un plan directeur consensuel du développement des transports en Afrique Centrale, comme cadre de référence destiné à garantir et à coordonner les actions de chaque État relativement à la viabilisation du réseau intégrateur ;
- Considérant la qualité des échanges sur les activités menées par les Fonds d'Entretien Routier au cours du premier semestre 2015, notamment les enseignements tirés en ce qui concerne la consolidation de la gouvernance, la mobilisation effective des ressources ainsi que la consommation de celles-ci, en dépit des contraintes diverses ;
- Conscient du rôle que pourraient jouer les Fonds d'Entretien Routier dans cette dynamique de développement et de viabilisation des infrastructures de transport au niveau sous régional ;
- Conscient des opportunités qui s'offrent aux Fonds d'Entretien Routier en matière de diversification de l'assiette des ressources à travers le développement des interactions et des centres d'intérêt commun autour de la gestion du réseau routier intégrateur ;

Et

- Convaincus d'autre part que l'AFERA constitue un instrument essentiel pour le développement des Fonds d'Entretien Routier Africains ;
- Conscients également de la nécessité d'apporter à cet instrument, les moyens susceptibles de favoriser son développement ;
- Reconnaissant les effets bénéfiques de la coopération sous-régionale entre Fonds d'Entretien Routier, dans le cadre des groupes focaux et au-delà de ceux-ci ;
- Convaincus enfin que les Fonds de deuxième génération constituent la solution la plus appropriée à la problématique du financement pérenne de l'entretien routier ;

### Les participants aux travaux de Yaoundé :

1. se félicitent de la bonne qualité de la coopération, de la communication et des échanges d'expériences entre les membres ;
2. apprécient très favorablement la contribution à ces échanges du Fonds d'Entretien Routier du Benin ;
3. se préoccupent en revanche de l'absence de deux FER membres, en l'occurrence du Gabon et du Congo, et des informations faisant état de changement de statut de ces structures ;
4. reconnaissent la pertinence des questions d'intérêt commun soulevées, dont certaines ont pu trouver des solutions au cours des débats, et recommandent que les autres questions fassent l'objet de débats au cours de la prochaine Assemblée Générale ;
5. s'engagent par ailleurs à promouvoir les solutions spécifiques globales pour faire face aux problèmes et difficultés liés à la viabilisation du réseau intégrateur ;
6. recommandent l'adoption et l'harmonisation des normes et des politiques de construction et d'entretien en ce qui concerne le réseau intégrateur ;
7. réitérent leur volonté à engager une réflexion en vue de la mise sur pied d'une structure chargée d'harmoniser les politiques sous régionales dans le domaine des infrastructures de transport routier et de veiller au respect des niveaux de service définis ;
8. s'accordent sur la nécessité de poursuivre les échanges sur la décentralisation, étant donné la contribution reconnue d'un tel mode d'organisation sur la couverture optimale des besoins du réseau routier ;
9. soutiennent les initiatives entreprises dans le sens de la consolidation des Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération nonobstant la tendance observée dans certains pays, visant le transit des ressources par le Trésor public ;
10. adoptent la proposition du thème à débattre au cours de l'atelier technique dans le cadre de la prochaine Assemblée Générale à savoir : "Utiliser ce qu'on a pour développer ce dont on a besoin";
11. félicitent le nouveau Président du groupe focal Afrique Centrale de l'AFERA, en la personne de Monsieur Jean Claude ATANGA BIKOE, Administrateur du Fonds Routier du Cameroun, et lui souhaitent plein succès dans l'exercice de son mandat ;
12. recommandent au Président nouvellement élu de s'investir activement auprès du bureau exécutif de l'AFERA pour sensibiliser les autorités de la République du Congo et de la République du Gabon en vue de la clarification de la position des Fonds d'Entretien Routier de ces pays ;
13. Donnent mandat au nouveau Président de poursuivre les consultations auprès des FER membres pour désigner le pays hôte de la prochaine réunion du Groupe focal d'ici la fin du mois de mars 2016.

Fait à Yaoundé, le 12 août 2015

## PARTICIPANTS SIGNATAIRES

N°	PARTICIPANTS	PAYS
1	M. Jean Claude ATANGA BIKOE	CAMEROUN
2	Mme Chantal BARINGUVU	BURUNDI
3	M. BARKAI TCHOU MAHAMAT	TCHAD
4	M. Fulgence BAMAROS LOBOTA	R D CONGO
5	Toussaint AKONDJA	CENTRAFRIQUE





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](http://www.fondsrouciercameroun.org) / [www.fondsroucier.cm](http://www.fondsroucier.cm)