

# SOMMAIRE

<b>AVANT – PROPOS</b> .....	<b>3</b>
<b>I - CONTEXTE GENERAL</b> .....	<b>4</b>
<b>A – CONJONCTURE NATIONALE ET INTERNATIONALE</b> .....	<b>4</b>
<b>B – QUELQUES REPERES 2011</b> .....	<b>6</b>
<b>C - CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE</b> .....	<b>7</b>
<b>D - RAPPEL DES MISSIONS</b> .....	<b>7</b>
<b>E – ORGANES DE GESTION : MANDAT ET ACTIVITES</b> .....	<b>7</b>
1 - Le Comité de Gestion .....	7
2 - L'Administration .....	8
<b>F – MANAGEMENT DU FONDS</b> .....	<b>9</b>
1 – La feuille de route 2011 .....	9
2 – Le Fonds Routier et la dimension humaine .....	10
3 – Quelques difficultés dans le fonctionnement .....	10
<b>G – MAITRISE DES RISQUES</b> .....	<b>11</b>
1 – Le contrôle interne .....	11
2 – Les Audits techniques, financiers et comptables .....	11
<b>H – LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>11</b>
<b>I – COMMUNICATION</b> .....	<b>12</b>
1 – Communication interne .....	12
2 – Communication externe .....	12
<b>II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES</b> .....	<b>13</b>
<b>A – FINANCEMENT DES PROGRAMMES D’ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)</b> .....	<b>13</b>
1 – Programme d’entretien routier 2011 .....	13
• Clé de répartition des ressources .....	13
• Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2011 .....	14
• Représentation des engagements en nombre de contrats .....	16
2 – Mobilisation des ressources 2011 .....	17
3 - Opérations de paiements .....	18
• Répartition des paiements .....	18
• Autres indicateurs de l’activité de paiement .....	20
4 - Situation des Pénalités .....	22
5 - Situation des garanties par signature .....	23
• Cautions reçues .....	23
• Cautions restituées .....	23
• Synthèse des mouvements de cautions .....	24
<b>B – FINANCEMENT DES PROGRAMMES D’INVESTISSEMENT ROUTIER (GUICHET INVESTISSEMENT)</b> .....	<b>25</b>
1 – Conventions d’affectation (C2D Routier et Urbain) .....	25
• Convention C2D Routier .....	25
• Convention C2D urbain .....	26
<b>C – FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D’AUDITS</b> .....	<b>31</b>

**D – EVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS D’ACTIVITES DE FINANCEMENT DE L’ENTRETIEN**

<b>ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)</b> .....	<b>33</b>
1 – Evolution de la mobilisation des ressources .....	33
2 – Evolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées .....	34
3 – Evolution comparée de la couverture des paiements par les ressources mobilisées .....	35
4 – Evolution comparée de l’apurement des engagements par les paiements .....	36
<b>III - PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER</b> .....	<b>37</b>
<b>A- AMELIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIERES</b> .....	<b>37</b>
<b>B- EVOLUTION DU FONDS ROUTIER VERS UN FONDS DE DEUXIEME GENERATION</b> .....	<b>38</b>
<b>C- DEFIS DE LA DECENTRALISATION</b> .....	<b>38</b>
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>39</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	<b>422</b>
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	<b>433</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>444</b>

## AVANT – PROPOS

La marche vers l'émergence a franchi un nouveau cap avec la ferme volonté clairement affichée par le Chef de l'Etat, son Excellence Monsieur Paul BIYA, de placer ce nouveau septennat, sous le signe de l'action. De fait, l'action constructive, qui doit permettre de traduire dans les faits la politique *des Grandes réalisations*, constitue la rampe de lancement à partir de laquelle le Pays prépare son grand saut vers l'émergence.

Pour relever ce défi, le Gouvernement entend mettre l'accent sur les grands projets, stimulateurs de croissance. C'est dans ce cadre, qu'il convient de relever la place de choix qui revient aux infrastructures et plus particulièrement à la route. En effet, il est envisagé le bitumage de 3 500 km de route sur l'ensemble du territoire national, d'ici à 2020. Mais le défi n'est pas seulement de construire des routes ; encore faudrait-il les entretenir et les protéger pour garantir dans la durée un niveau de service compatible avec les besoins du développement.

Conscient des interpellations que suscite un tel challenge, le Fonds Routier entend s'inscrire plus que par le passé dans la voie de la rationalisation de ses outils de travail à l'effet de répondre efficacement aux nombreuses attentes des parties prenantes.

C'est ainsi, qu'un pas significatif a été franchi en début 2011 avec l'opérationnalisation de la première phase du système de traitement automatisé, à partir de l'application TOMPRO FR. Depuis lors, la chaîne de paiement allant de la réception du décompte à l'émission de l'ordre de virement, en passant par les vérifications techniques et la comptabilisation, est entièrement automatisée et sécurisée, dans une base de données unique. A terme, cette plateforme devra être connectée à la gestion électronique des documents et au site web pour les besoins de visibilité des informations en ligne, en temps réel. C'est l'objectif visé par la deuxième phase de ce projet dont les développements ont démarré en 2011. Les premiers résultats sont attendus courant 2012. En clair, le projet s'inscrit dans la logique d'un travail collaboratif à partir d'un système intégré de gestion permettant de mettre en commun des données de source externe et interne dans un souci d'efficacité, de célérité et de transparence.

En perspective, les avancées technologiques ainsi enregistrées, auxquelles s'ajoute l'évolution du cadre législatif et réglementaire suscite l'espoir de parvenir à la dématérialisation des intrants dans le processus de réalisation des missions dévolues au Fonds Routier. Il y a un réel intérêt pour tous les partenaires à y parvenir ; encore faudrait-il bien se préparer et associer toutes les bonnes volontés à ce noble objectif.

Le présent rapport se propose de mettre à la disposition du public-cible un aperçu des réalisations du Fonds Routier au cours de l'année 2011, au regard à son mandat et de sa feuille de route et ouvre une vue sur les perspectives de cette institution.

# I - CONTEXTE GENERAL

## A – Conjoncture nationale et internationale

Selon le FMI, les perspectives de croissance mondiale se sont assombries et les risques financiers se sont nettement accrus au quatrième trimestre 2011, quand la crise de la zone euro entrainait dans une nouvelle phase dangereuse. L'activité était restée relativement robuste au troisième trimestre, avec un taux de croissance du PIB mondial de 3,5% par an, soit juste en dessous des prévisions des Perspectives Economiques Mondiales (PEM) de septembre. Dans les économies avancées, la croissance a surpris par sa vigueur, les consommateurs américains ayant, contre toute attente, réduit leur taux d'épargne, alors que les entreprises maintenaient leur solide niveau d'investissement fixe. Enfin, la stabilisation des cours du pétrole a contribué à soutenir la consommation.

La dynamique des phénomènes qui précèdent ne devrait cependant pas se maintenir pour l'essentiel, selon l'avis des experts. En revanche, la croissance des économies émergentes et en développement s'est ralentie plus que prévu, sans doute du fait des conséquences plus fortes du resserrement de la politique macroéconomique.

Les perspectives à court terme se sont depuis peu sensiblement détériorées, par référence à la dégradation des indicateurs à haute fréquence au dernier trimestre de 2011. Cela s'explique surtout par l'aggravation de la crise de la zone euro et les interactions qui s'opèrent avec les difficultés financières des autres régions. Concrètement, la crainte de pertes dans le secteur bancaire et les doutes liés à la viabilité des finances publiques ont creusé les écarts de taux souverains de beaucoup de pays de la zone euro, à des niveaux jamais vus depuis la création de l'Union économique et monétaire. Les financements bancaires se sont pratiquement asséchés, ce qui a poussé la Banque Centrale Européenne (BCE) à lancer une opération de refinancement à long terme (LTRO). Les conditions de crédit bancaire ont stagné, ou se sont même détériorées, dans un certain nombre de pays avancés. Les flux de capitaux vers les marchés émergents se sont fortement réduits. Les marchés de devises ont été marqués par la volatilité, sur fond d'appréciation du Yen et de dépréciation sensible de la monnaie de nombreux pays émergents.

Au plan national, le Gouvernement s'est engagé dans la mise en œuvre des grands chantiers, à fort potentiel de croissance. En 2011, le taux de croissance du PIB aura tourné autour de 3,8% contre 3% en 2010, en dépit des difficultés inhérentes à la conjoncture internationale. La croissance du PIB non pétrolier se situerait autour de 4,4%, traduisant ainsi une reprise dans les secteurs sinistrés pendant la crise, notamment le bois et le caoutchouc. Au-delà de cet indicateur, il se dégage à l'analyse une forte implication du secteur privé et singulièrement des banques dans l'effort de financement de l'économie nationale, comme en témoignent divers accords signés entre l'Etat et certaines banques pour le financement des projets structurants.

La vision stratégique à l'horizon 2035 déclinée dans le cadre du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) permet de dessiner les perspectives de développement à long terme du Cameroun. Pour parvenir à l'atteinte des résultats escomptés, le Gouvernement entend jeter les bases d'une croissance forte à travers d'importants investissements à réaliser dans les infrastructures et la modernisation rapide de l'appareil de production, en accompagnant cet effort d'une amélioration significative du climat des affaires et de la gouvernance, ainsi que d'une volonté affirmée de donner à cette croissance un contenu riche en emplois.

Sur le plan des infrastructures routières, le secteur est resté marqué en amont par l'insuffisance des financements. Les concours substantiels apportés par les partenaires dans le cadre de l'allègement de la dette et de certains programmes d'appui à ce secteur se réduisent progressivement avec l'arrivée à terme du C2D. En aval, la rareté, facteur de spéculation, de certains matériaux, le faible niveau de professionnalisation des entreprises et la disponibilité en nombre insuffisant de matériel de génie civil ont compromis les efforts ainsi déployés. La réhabilitation du MATGENIE marquée par l'arrivée en 2011 d'un important lot de matériel de génie civil constitue un motif de soulagement pour tous les acteurs, dans un secteur où la vétusté du matériel est régulièrement pointée du doigt pour justifier les insuffisances constatées dans la production des entreprises. Il reste à espérer que des actions vigoureuses seront prises dans le sens du renforcement continu des capacités des PME, d'une part, et du maintien en état de fonctionnement dudit matériel, d'autre part.

## B – Quelques repères 2011

1. **Janvier 2011** : Emission des premiers ordres de virement à partir de la plate forme intégrée
2. **1<sup>er</sup> janvier 2011** : A la faveur de la Loi de finances 2011, le mécanisme de perception de la Redevance d'Usage de la Route est modifié.
3. **08 février 2011** : Adoption d'un nouvel organigramme du Fonds Routier.
4. **Du 15 au 18 mars 2011** : Visite du Chef de Département Financier et Comptable du Fonds d'Entretien Routier du Tchad pour un échange d'expériences sur la mobilisation de la Redevance d'Usage de la Route (RUR)
5. **04 avril 2011** : Désignation des responsables au Fonds Routier.

Division Expertise Technique : **Madame EBENYE EPAKA Julienne épouse MANGA**  
Division Administration et Finances : **Monsieur RHYM à SEYI Lin Jean**  
Division Contrôle des Opérations : **Monsieur MBEN Emmanuel**

6. **Du 06 au 08 juin 2011** : Participation de la Délégation du Fonds Routier du Cameroun à la réunion du Groupe Focal AFERA Afrique Centrale à N'Djamena au Tchad

Le Fonds Routier, représenté par l'Administrateur et l'Ingénieur Junior a participé aux cotés d'autres Fonds d'Entretien Routier, à la réunion du Groupe Focal Afrique Central du 06 au 08 juin 2011.

7. **Du 26 au 30 septembre 2011** : Participation d'une délégation du Fonds Routier du Cameroun au Congrès mondial de la Route à Mexico .
8. **Du 18 au 24 novembre. 2011** : Visite d'une délégation du Fonds Routier du Gabon en visite au Cameroun pour un échange d'expériences. Il s'agit du Directeur Financier qu'accompagnait l'Auditeur Interne
9. **Du 29 novembre au 02 décembre 2011** : Tenue de la 10<sup>ième</sup> Réunion Annuelle de l'AFERA à Cotonou au BENIN

Le Fonds Routier du Cameroun, représenté par un membre du Comité de Gestion, a participé aux travaux de la 10<sup>ième</sup> réunion annuelle de l'AFERA.

10. **09 décembre 2011** : Le Chef de l'Etat renouvelle sa confiance au Président du Comité de Gestion Pierre TITTI, en le nommant Ministre Délégué auprès du Ministre des Finances .

## C - Cadre Légal et Réglementaire

Etablissement Public Administratif, le Fonds Routier est un mécanisme pérenne de financement des programmes d'entretien, de réhabilitation et d'aménagement des routes. Il a été institué par la loi 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national. L'ampleur de la dégradation du réseau exigeant de lourdes opérations de réhabilitation et les résultats satisfaisants enregistrés par ce mécanisme ont amené les autorités de la République du Cameroun à élargir ses missions aux opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes à travers la loi 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi 96/07 sus visée. La loi de 96/07 a conféré au Fonds un statut particulier relativement à ses organes de gestion. Il est placé sous la tutelle du Ministre chargé des Finances.

Le Fonds Routier exerce son activité au moyen de deux guichets distincts et indépendants : le guichet « Entretien » et le guichet « Investissement ».

L'organisation et le fonctionnement sont définis par le décret 2005/239 du 24 juin 2005.

## D - Rappel des Missions

Le Fonds assure 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. De manière spécifique, la mise en place du Fonds Routier poursuit trois buts essentiels :

- ❖ Mobiliser le financement ;
- ❖ Sécuriser les ressources affectées à l'entretien routier;
- ❖ Assurer le paiement des prestations à l'entreprise.

Les guichets ont pour objet exclusif :

- ❖ **Guichet entretien** : 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
- ❖ **Guichet investissement** : d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à l'aménagement et à la réhabilitation des routes.

## E – Organes de gestion : Mandat et activités

Le Fonds Routier est administré par deux organes : 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.

Le Comité de Gestion se réunit en session ordinaire une fois par trimestre sur convocation de son Président, et en session extraordinaire aussi souvent que l'exige la bonne marche du Fonds. Il est composé de dix (10) membres, dont cinq (5) représentants de l'Etat et cinq (5) représentants des usagers de la route, ainsi qu'il suit :

Représentants pour le 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 ;

Représentants pour le secteur privé

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

Au cours de l'exercice 2011, le Comité de Gestion aura réalisé plusieurs activités en relation avec son mandat. L'on peut citer entre autres :

- l'adoption de la programmation et du budget de fonctionnement 2011 ;
- la validation de la feuille de route 2011 ;
- l'adoption d'un nouvel organigramme pour le Fonds ;
- la participation à des rencontres internationales portant sur des sujets d'intérêt ;
- le suivi des performances du Fonds ;
- la veille sur la collecte et le reversement intégral des ressources du Fonds.

Des descentes sur le terrain ont été effectuées par les membres du Comité de Gestion, en application des dispositions du texte organique, afin d'apprécier l'effectivité des travaux exécutés sur certains chantiers sur le territoire national.

## **2 - L'Administration**

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

La gestion du Fonds Routier par ces deux organes constitue un gage de performance, de sécurité et d'efficacité, favorable à l'épanouissement et à la croissance de cet organisme dont l'effectif plafonné à vingt (20) personnes, se situe au 31 décembre 2011 à dix huit (18) 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 efficace, 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 en ce qui concerne les travaux d'entretien courant et périodique, d'aménagement et de réhabilitation des voiries urbaines ;
- le Ministre chargé des transports en ce qui concerne les prestations liées à la prévention et à la sécurité routières ;
- l'Administrateur du Fonds Routier en ce qui concerne le budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds ;
- l'Administrateur du Fonds Routier, sur avis conforme du Comité de Gestion, en ce qui concerne les prestations d'audit technique, comptable et financier .

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

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

## **F – Management du Fonds**

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

### **1 – La feuille de route 2011**

La feuille de route 2011 est bâtie autour du concept de gestion axée sur les résultats. Ainsi, les objectifs sont déclinés en produits, auxquels sont associés des indicateurs de performance. Pour des raisons de visibilité et de cohérence, les activités à mener pour satisfaire les produits attendus sont associées à ceux-ci. La feuille de route 2011 s'articule donc autour de trois (03) objectifs essentiels qui concourent à la réalisation de la mission assignée à cette institution (voir annexe). Il s'agit de :

- a) Poursuivre l'intégration et la rationalisation des sous systèmes à partir de TOMPRO . Il s'agit, en amont, de mettre en place des outils de transfert automatique des données pour limiter les saisies et, en aval, d'assurer la communication des informations aux tiers en passant par une interface Web.
- b) Améliorer la qualité du service offert par le Fonds Routier à travers la satisfaction des attentes des ordonnateurs et des entreprises généralement exprimées en termes de respect des délais et d'équité dans le traitement des dossiers .

- c) Promouvoir la qualité de la dépense d'entretien routier à travers l'effectivité des audits réalisés par des cabinets indépendants et la qualité de l'opinion formulée sur la gestion, situation financière et patrimoniale du Fonds Routier.

L'état de mise en œuvre de la feuille de route 20 11 se résume comme suit :

**Tab 1** : Etat de mise en œuvre de la feuille de route 20 11

OBJECTIFS	CE QUI A ETE FAIT
1. Poursuivre l'intégration et la rationalisation des sous – systèmes à partir de TOMPRO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- le processus de mise en œuvre des améliorations retenues dans le cadre de la deuxième phase de Tompro engagé en mai 2011 avec la signature du contrat y afférent se poursuit. La réception des travaux est prévue pour la période mars – avril 2012 ;</li> <li>- les opérations concernant la mise en ligne du site web se trouvent au stade de l'élaboration du cahier de charges par le consultant chargé de la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage. La réception du site rénové est prévue pour mai 2012 ;</li> </ul>
2. Améliorer la qualité du service offert par le Fonds Routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- des actions ont été prescrites dans le sens d'une amélioration substantielle de la qualité du service. La réception de la deuxième phase de Tompro, couplée à la gestion électronique des archives devraient réduire considérablement les délais de traitement ;</li> </ul>
3. Promouvoir la qualité de la dépense d'entretien routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les descentes sur le terrain des membres du Comité de Gestion ont été effectuées d'une part et, le processus de sélection de l'auditeur se trouve au stade la pré-qualification d'autre part.</li> </ul>

## 2 – Le Fonds Routier et la dimension humaine

**Au plan du renforcement des capacités**, le passage d'une logique de poste à une logique de compétences se poursuit. Le tableau présenté à l'annexe 1 donne un aperçu des priorités fixées en ce qui concerne la formation. Dans l'ensemble, la mise en route de la deuxième phase du système Tompro et du projet de gestion documentaire a rendu nécessaire l'organisation des formations à l'intention du personnel et des partenaires désormais acteurs à part entière dans le système.

## 3 – Quelques difficultés dans le fonctionnement

Les difficultés relevées dans le rapport 20 10 seront pour la plupart résolues avec l'aboutissement de certains projets initiés et cités plus haut ; Parmi ces difficultés, il conviendrait de citer :

- l'approbation tardive de la programmation, principalement en ce qui concerne le MINTP ;
- la non approbation du programme du Guichet Investissement, et principalement pour le MINTP, ce qui ne donne pas de visibilité suffisante et ne permet pas de faire des prévisions pour le fonctionnement de ce guichet ;
- la transmission au Fonds Routier de nombreux projets de marchés non inscrits dans la programmation ;
- la thésaurisation des ressources sur le Guichet Investissement virées pour certains projets qui n'ont pas connu de début d'exécution jusqu'ici ;
- le manque de synergie entre les intervenants à tous les niveaux (ordonnateurs, MINFI, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier) ;
- la lenteur dans la collecte et le reversement des ressources en raison de leur transit par le Trésor public ;
- le peu de professionnalisme de certaines entreprises.

## **G – Maîtrise des risques**

En raison des flux financiers importants, facteurs de risques, inhérents à l'activité de financement des programmes et de paiement des prestations, le Fonds Routier s'est doté de moyens organisationnels, humains et physiques permettant de garantir la saine gestion des ressources mises à sa disposition pour exercer ses missions.

### **1 – Le contrôle interne**

Suivant les dispositions du Décret 2005/239 du 24 juin 2005, la responsabilité du contrôle interne incombe à un cabinet comptable recruté sur appel d'offres. Cette mission a été redéfinie à la suite de l'internalisation de la fonction comptable. Le Cabinet MAZARS a été retenu à l'issue du processus lancé en 2010 à cet effet.

Sur le plan opérationnel, le souci de se couvrir contre le risque systémique lié à l'activité des banques a amené le Fonds à adopter une approche plus prudente, en ce qui concerne l'immobilisation des dépôts auprès des banques commerciales. La tendance est d'approvisionner pour payer. Pour ce faire, le système de gestion Tompro a été enrichi d'une fonctionnalité qui permet de disposer de la liste des demandes de paiement déposées au Fonds Routier en les répartissant par banque, ce qui permet de dégager, s'agissant tout particulièrement du guichet « Entretien », le besoin d'alimentation des banques concernées.

### **2 – Les Audits techniques, financiers et comptables**

Le dispositif institutionnel de contrôle et de surveillance au Fonds Routier s'appuie sur les audits techniques, comptables et financiers réalisés par des cabinets indépendants, recrutés par appel à concurrence par l'Administrateur sur avis conforme du Comité de Gestion. Ainsi, il est prévu au moins une visite trimestrielle sur le terrain pour les audits techniques et une visite semestrielle pour les audits comptables et financiers. S'agissant des audits techniques, la difficulté réside dans l'absence de standard ou de référentiel en la matière. Une réflexion constructive s'est enrichie au fil du temps par les expériences échangées avec les autres Fonds d'Entretien Routier et a débouché sur un canevas de termes de référence qui servent de base à la sélection des cabinets. L'évaluation des résultats de ces audits réalisés en interne en 2011 a débouché sur des rectifications qui tendent à assurer une plus grande proximité dans le temps entre l'exécution des travaux et l'audit, s'agissant plus particulièrement de l'entretien routier. Ainsi, le nouveau cadre de référence s'inspire du concept « d'audit au fil des travaux » et préconise que lors de ses passages, l'auditeur passe en revue les contrats en cours d'exécution, sur la base d'un échantillon préalablement défini.

## **H – Le Fonds Routier et son Environnement**

Le Fonds Routier est un acteur de premier plan dans le sous-secteur routier. A ce titre, il entretient des relations étroites et multiformes avec les autres acteurs du secteur et même au-delà. Certaines actions menées dans ce cadre sont présentées en annexe.

# **I – Communication**

La communication est un adjuvant à la mise en œuvre des activités du Fonds Routier. Elle vise à consolider la réputation du Fonds en externe et une mobilisation optimale du personnel en interne, en vue de l'atteinte de ses objectifs. Elle joue un rôle d'appui et n'a de valeur que si les opérations qu'elle est censée faciliter ont elles-mêmes une valeur intrinsèque : le paiement effectif, rapide et en toute transparence des travaux ordonnés et exécutés, la qualité des ouvrages et un climat social sain. La communication globale du Fonds Routier est bâtie autour de deux grands axes :

- le renforcement de la motivation en interne ;
- la maîtrise du dialogue avec ses partenaires.

## **1 – Communication interne**

La communication interne est une déclinaison de la communication d'entreprise du Fonds Routier, dont la particularité réside dans la cible visée, en l'occurrence l'ensemble du personnel. Il s'agit pour le Fonds Routier de :

- Renforcer l'esprit d'équipe ;
- Développer la fierté d'appartenance à l'organisme ;
- Susciter la collaboration ;
- Fédérer les énergies autour d'un objectif commun et des valeurs partagées.

## **2 – Communication externe**

Les dirigeants du Fonds Routier manifestent une volonté certaine de s'appuyer sur cet instrument qu'est la communication pour valoriser ses activités et promouvoir ses services. Cette volonté est perceptible à travers la mise en œuvre de la stratégie de communication. Les actions menées dans ce cadre en 2011 sont les suivantes :

- La communication des informations financières aux ordonnateurs ;
- La confection des supports de communications (rapport d'activités, page à thème...) ;
- Les insertions dans différents supports de communication des partenaires du Fonds ;
- La publication des informations ciblées dans la presse écrite ;
- La communication événementielle.

## **II FINANCEMENT DES PROGRAMMES**

### **A – Financement des programmes d’entretien routier (Guichet Entretien)**

La politique du Gouvernement en matière d’infrastructures routières vise à relier de manière plus étroite toutes les parties du territoire national, à favoriser le contact entre les citoyens, accroître le mouvement des biens et par conséquent, promouvoir la croissance économique, l’intégration nationale et sous-régionale.

Grâce à cette politique le réseau routier s’étend sur près de 50 000 km. Un réseau dit prioritaire, représentant un peu plus de la moitié du réseau global et canalisant près de 80% du trafic, a été défini. Ce réseau qui correspond à environ 5 000 km de routes bitumées, 11 600 km de routes en terre classées et 12 338 km de routes rurales est régulièrement actualisé. Le financement du Fonds Routier ne couvre toutefois qu’une partie de ce réseau prioritaire. A moyen terme, les orientations stratégiques s’articulent autour des deux axes suivants :

- L’amélioration de l’offre en infrastructures routières, à travers la consolidation des acquis d’une part, et l’extension du réseau des routes bitumées d’autre part ;
- La mise en place des mesures d’accompagnement nécessaires au développement des performances du secteur, supposant le développement des capacités et de la compétitivité des opérateurs privés des travaux publics, l’optimisation de l’organisation et des performances du secteur.

#### **1 – Programme d’entretien routier 2011**

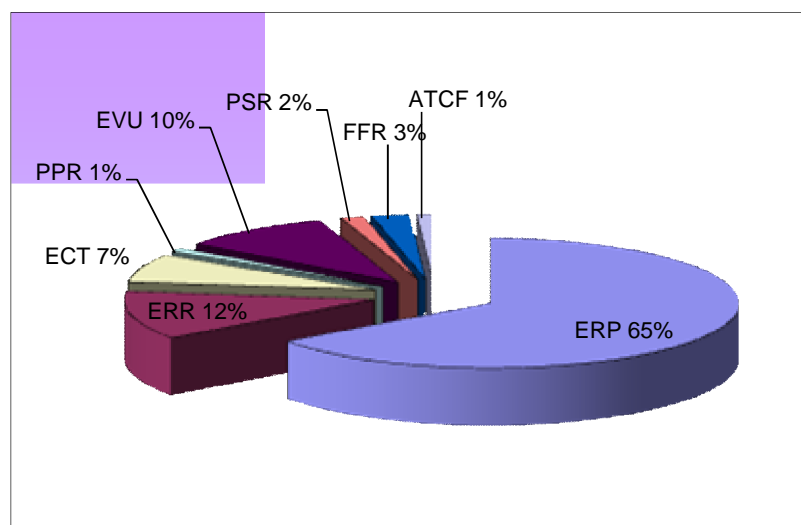
Suivant les dispositions du texte organique, les ressources du Fonds sont réparties par type de prestations éligibles par application d’une clé de répartition définie par ce même texte. La procédure prévoit qu’après la répartition des ressources, le Fonds Routier notifie le montant des crédits disponibles aux ordonnateurs afin pour ceux-ci d’établir une programmation à soumettre à la validation du Comité de Gestion.

- **Clé de répartition des ressources**

La clé de répartition des ressources par type de prestation éligible est rappelée dans le tableau 10 ci-après.

**Tab 2 :** Prestations éligibles et clé de répartition

Des travaux d'entretien du réseau prioritaire inter urbain classé	ERP	Mini 65%
Des travaux d'entretien des voiries urbaines prioritaires	EVU	Maxi 10%
Des travaux et équipements d'entretien des routes rurales prioritaires	ERR	Maxi 12%
Des études routières ou géotechnique et contrôle des travaux	ECT	Maxi 7%
De la prévention et sécurité routières	PSR	Maxi 1.5%
De l'entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public	PPR	Maxi 1%
Des dépenses de fonctionnement du Fonds Routier	FFR	Maxi 2.5%
Des prestations d'audits financiers et comptables ainsi que techniques	AFCT	Maxi 1%



**Fig 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 65% des ressources mobilisées par le Fonds Routier . Il est important de relever que le Premier Ministre peut apporter des modifications à cette clé de répartition.

- **Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2011**

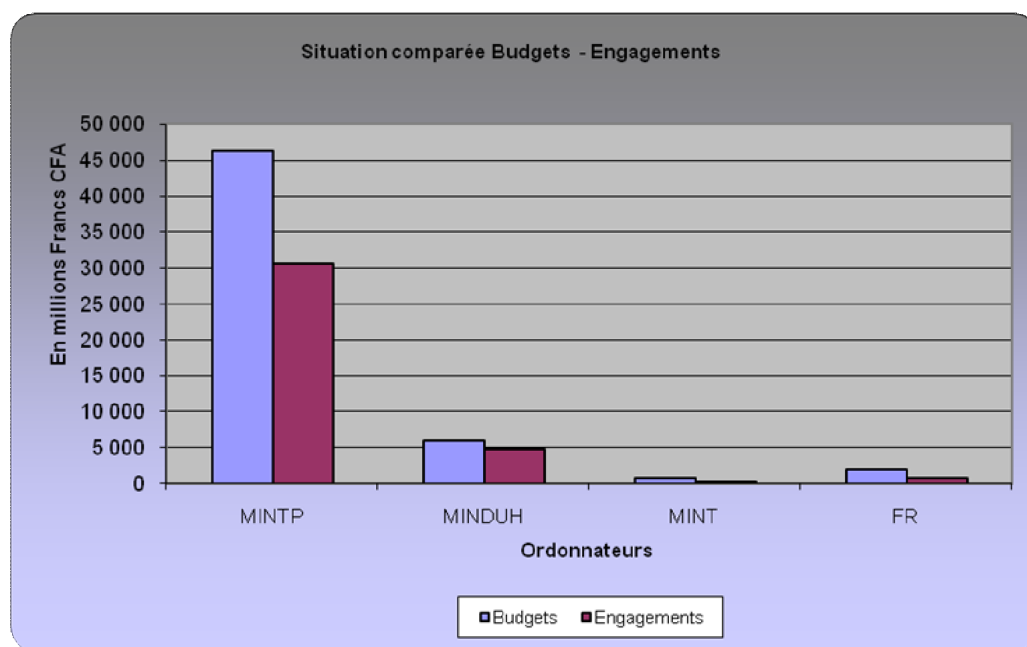
Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et adopté le budget de fonctionnement sur la base d'une enveloppe globale de 55 milliards, correspondant au montant plafond à percevoir au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR).

Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget se présentent comme suit au 31 décembre 2011 :

**Tab 3:** Tableau comparé Budgets-Engagements 2011

(en millions de francs CFA)

Prestations	Budgets (a)	Engagements (b)	Ecart (b-a)	%
ERP	37 472	21 847	-15 625	58
ERR	4 856	4 856	0	100
ECT	3 429	3 582	153	104
PPR	550	370	-180	67
<b>MINTP</b>	<b>46 307</b>	<b>30 655</b>	<b>-15 652</b>	<b>66</b>
EVU	5 500	4 573	-927	83
ECT	443	297	-146	67
<b>MINDUH</b>	<b>5 943</b>	<b>4 870</b>	<b>-1 073</b>	<b>82</b>
PSR	825	271	-554	33
<b>MINT</b>	<b>825</b>	<b>271</b>	<b>-554</b>	<b>33</b>
Audits Comptable et Technique	550	27	-523	5
Fonctionnement FR	1 375	815	-560	59
<b>FONDS ROUTIER</b>	<b>1 925</b>	<b>842</b>	<b>-1 083</b>	<b>44</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>55 000</b>	<b>36 638</b>	<b>-18 362</b>	<b>66</b>



**Fig 2 :** Diagramme comparé Budgets – Engagements par ordonnateurs

Au 31 décembre 2011, le taux d'engagement global est de 66%, en baisse par rapport à l'exercice précédent.

**Le MINTP** affiche un taux d'engagement de 66%, en baisse par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de 100%. Il convient cependant de relever avec satisfaction les actions pertinentes menées par les nouveaux responsables en charge de la programmation au MINTP pour donner plus de lisibilité, d'efficacité et de réalisme dans la gestion du programme. Ces actions visent pour l'essentiel à promouvoir l'inscription dans la programmation des projets nettement identifiables et arrivés à maturité dans leur préparation. Une telle approche est susceptible de garantir une meilleure utilisation des ressources, tout en limitant le niveau des excédents à reporter sur les exercices à venir. L'efficacité de cette nouvelle approche dépendra étroitement des dispositions prises relativement à la veille, étant donné la nécessité d'ajuster périodiquement le programme pour intégrer les nouveaux paramètres. En somme, c'est une dynamique qu'il faudrait instaurer autour de la gestion du programme pour relever le défi de son exécution satisfaisante.

**Le MINDUH** a effectué ses engagements au 31 décembre 2011 à concurrence de 4 870 millions contre de 5 108 millions de francs CFA à la même date en 2010, soit une régression de 5%. Sur un programme à financer de 5 943 millions de francs CFA, le taux d'engagement de 82% contre 86% l'exercice précédent. Ce score traduit une stabilité dans la gestion globale du programme. Des mesures semblent avoir été prises pour lever les principaux obstacles à la consommation des crédits.

**Le MINT** a effectué ses engagements à concurrence de 33%, soit une amélioration par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux d'engagement de 5% à la même date en 2010. Des réglages sont annoncés pour une amélioration sensible du niveau de cet indicateur.

- **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.

**Tab 4** : Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2011

(en millions de francs CFA)

<b>Ordonnateurs</b>	<b>Nbre de contrats</b>	<b>Taux en %</b>	<b>Montant des contrats</b>
MINTP	373	83	30 655
MINDUH	70	16	4 870
MINT	07	01	271
<b>Total</b>	<b>450</b>	<b>100</b>	<b>35 796</b>

La charge de travail en 2011 représente 450 contrats, en baisse de 3% par rapport à 2010. Comme par le passé, le MINTP affiche le poids le plus important avec 373 contrats, soit 83%. Ces contrats représentent pour certains des ordres de service de mobilisation des tranches conditionnelles. C'est le cas des marchés pluriannuels ainsi que des actualisations de prix.



## 2 – Mobilisation des ressources 2011

L'exercice 2011 est marqué par la réforme du paiement unique des impôts et taxes. Cette réforme s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles 67 et 68 de la Loi 2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'Etat. Ces articles affirment le monopole du Trésor Public sur le recouvrement de toutes les recettes, le paiement de toutes les dépenses ainsi que le principe de l'unicité de caisse matérialisé par la centralisation des opérations d'encaissement et de décaissement effectuées par les comptables publics dans un compte unique à la Banque Centrale.

Les ressources affectées au Fonds Routier sont composées de la Redevance d'Usage de la Route (RUR), des produits financiers et des ressources dont la collecte et le reversement sont placés sous la responsabilité du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR), à savoir le péage, les amendes et la taxe à l'essieu. Les nouvelles dispositions adoptées dans le cadre de la Loi de finances 2011 et dont les modalités d'application ont été définies par l'Instruction n° 00073/MINFI/SG/DGTCFM/DT du 06 juin 2011 relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds Routier – Guichet Entretien ont permis de mettre à la disposition du Fonds Routier, à travers le compte ouvert à la Paierie Générale du Trésor, les ressources hors RUR (péage, amendes et taxe à l'essieu).

**Tab 5** : Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2011

Ressources	Ressources Encaissées par le Trésor	Ressources reversées dans le compte Fonds Routier au Trésor	Ressources reversées à la BEAC	% Réalisation		
				(a)	(b)	©
<b>RUR</b>	55 000 000 000	55 000 000 000	9 742 636 411	100%	18%	18%
<b>PEAGE</b>	4 445 484 018	4 445 484 018	-	100%	0%	0%
<b>AMENDES ROUTIERES</b>	3 161 048 124	3 161 048 124	-	100%	0%	0%
<b>TAXE A L'ESSIEU</b>	1 648 223 904	1 648 223 904	-	100%	0%	0%
<b>TOTAL RESSOURCES</b>	<b>64 254 756 046</b>	<b>64 254 756 046</b>	<b>9 742 636 411</b>	<b>100%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>

A l'examen, il se dégage que :

- i) Le plafond de la RUR est totalement encaissé par le Trésor Public. Toutefois, le niveau de reversement de la ressource à la BEAC est faible (18%) ;
- ii) Le péage affiche un rendement moyen mensuel de 370 millions, ce qui est loin du potentiel ;
- iii) Le niveau des amendes reste considérable, c'est le signe de la persistance des comportements inciviques ;
- iv) La taxe à l'essieu affiche un rendement de 1,6 milliards. Des marges d'amélioration nous semblent possibles avec la rationalisation de sa collecte ;

Dans l'ensemble, le faible niveau de reversement des ressources à la BEAC mérite d'être analysé en vue des mesures correctives. La concertation initiée sur ce sujet visait à intégrer les spécificités organiques du Fonds Routier, tout en considérant les contraintes liées à l'optimisation de la gestion de la trésorerie de l'Etat, dont la centralisation constitue un axe de la réforme. La signature en perspective d'une convention régissant l'octroi des avances à court terme au Trésor public par tirage sur les avoirs du Fonds sonne comme un tournant décisif dans la résolution de ce problème.

### 3 - Opérations de paiements

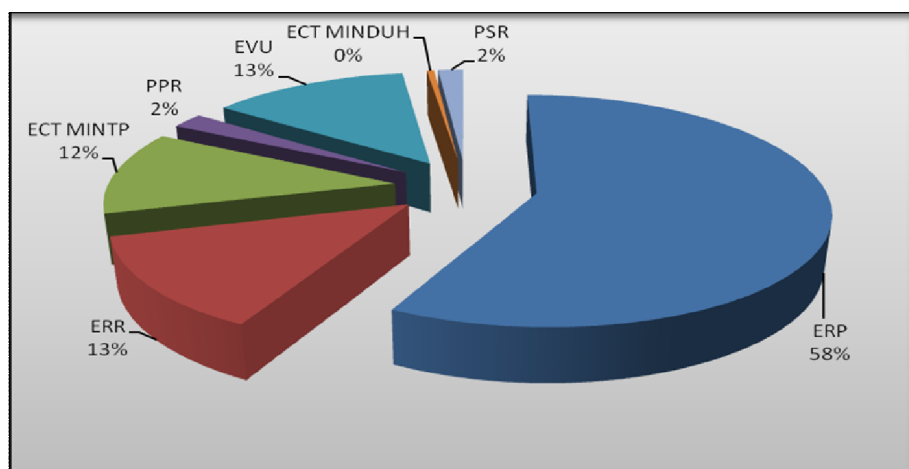
Le Fonds Routier assure le paiement à l'entreprise, en toute diligence des prestations qui sont éligibles au guichet « Entretien ». Pour l'exercice 2011, l'analyse des statistiques sur les paiements se présente comme suit en deux axes.

- Répartition des paiements
  - Par type de prestations

**Tab 6** : Répartition des paiements par type de prestations

(en millions de francs CFA)

Ordonnateurs	Prestations	Paiements de l'exercice 2011	
		Total	%
MINTP	ERP	26 122	58
	ERR	5 931	13
	ECT	5 381	12
	PPR	968	2
	<b>sous-total</b>	<b>38 403</b>	<b>85</b>
MINDUH	EVU	5 910	13
	ECT	217	0
	<b>sous-total</b>	<b>6 127</b>	<b>13</b>
MINT	PSR	745	2
	<b>sous-total</b>	<b>745</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>		<b>45 275</b>	<b>100</b>



**Fig 3** : Situation des paiements par type de travaux

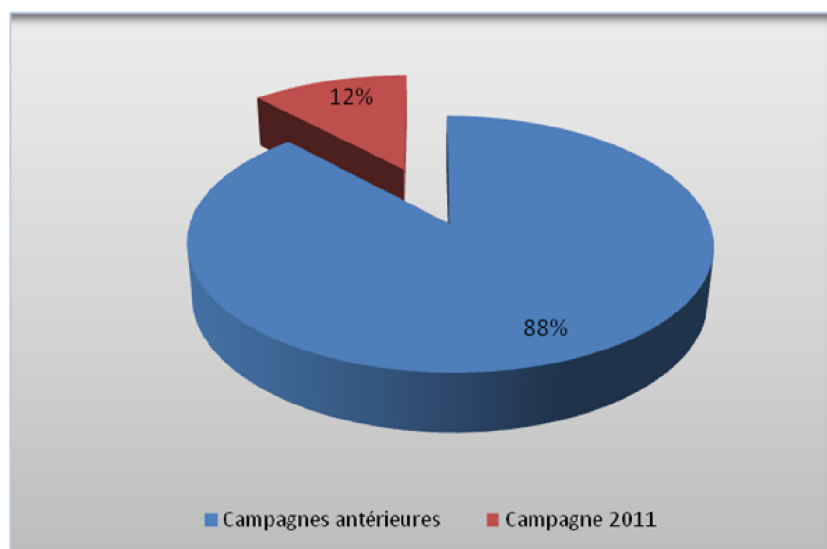
Le montant des paiements effectués au cours de l'exercice se chiffre à 45 275 millions de francs CFA, contre 28 534 millions en 2010, soit une augmentation de 37%. Le MINTP, principal ordonnateur du Fonds Routier, se taille la plus grosse part avec 85% des paiements effectués, ce qui apparaît en adéquation avec sa dotation globale qui est de 84% des ressources du Fonds Routier. Le MINDUH se situe à 13%, en baisse de quatre points par rapport à l'exercice précédent. Le Ministère des Transports reste au même niveau de paiement par rapport à l'exercice précédent, soit 2%.

#### - Par campagne

**Tab 7 : Ventilation des paiements par campagne**

(en millions de francs CFA)

Campagnes	Paiements de l'exercice 2011	
	Total	%
Antérieures	39 875	88
2011	5 400	12
<b>Total</b>	<b>45 275</b>	<b>100</b>



**Fig 4 : Situation des paiements par campagne**

Le décalage observé plus haut dans les engagements se répercute sur les paiements avec une part importante des paiements se rapportant aux engagements imputés sur les budgets des exercices précédents (88%). Cette situation tend à s'améliorer dans le temps, en passant de 93% en 2010 à 88% en 2011. Ce tableau entretient une forme de surliquidité qui contraste fortement avec l'insuffisance des moyens pour le financement des besoins en entretien routier.

La solution pourrait résider dans la maîtrise des délais de passation des marchés, la sélection des entreprises ayant des capacités suffisantes pour exécuter le marché, le renforcement de l'offre en matériel de génie civil, la qualité des études préalables et le renforcement du suivi/contrôle des travaux.

L'extrait du bilan de la campagne 2011 présenté par le MINTP figure en annexe.

- **Autres indicateurs de l'activité de paiement**

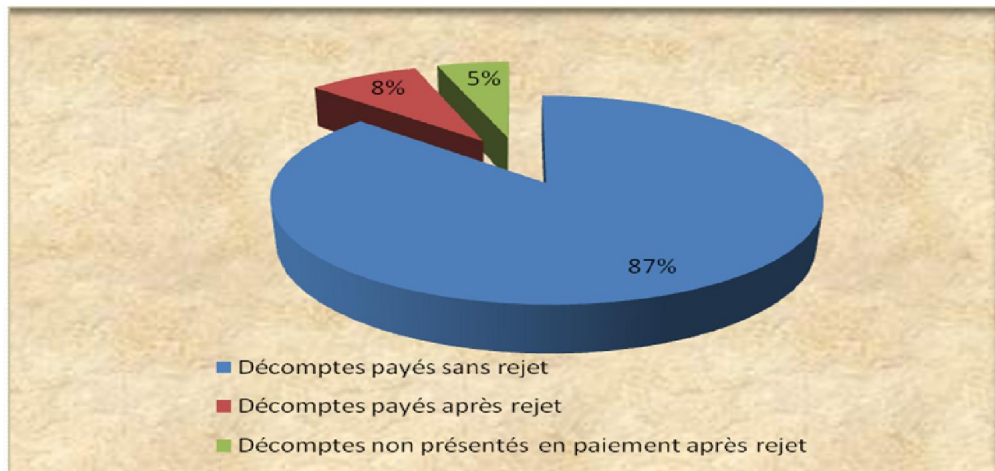
Les autres indicateurs de l'activité de paiement concernent le volume des opérations traitées en nombre et les délais de traitement.

**- Statistiques sur le volume des opérations traitées**

Les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2011 sont présentées dans le tableau ci-dessous :

**Tab 8 :** Statistiques sur le nombre d'opérations traitées

	Nombre de décomptes payés			Nombre de décomptes présentés en paiement après rejet	de non en	Nombre de décomptes reçus
	sans rejet	après rejet	Total			
<b>Données</b>	2 095	195	2 290		127	2 417
<b>% par rapport au nombre de décomptes reçus</b>	87	8	95		5	100



**Fig 5 :** Structure des décomptes traités en nombre

Il apparaît que 2 290 ont été payés sur 2417 décomptes présentés pour paiement au Fonds Routier, soit un taux de 95% pour les décomptes payés et 5% pour les décomptes non présentés en paiement après rejet. De manière comparative, la charge de travail est passée de 1676 décomptes traités en 2010 à 2417 en 2011, soit une forte augmentation de l'ordre de 45%. L'analyse de cet indicateur par composante se présente comme suit :

- 87 % des décomptes ont été payés en première entrée contre 66% en 2010, soit une amélioration de la qualité des décomptes présentés en paiement de 21% ;
- Le taux de rejet est passé de 34 à 13%.

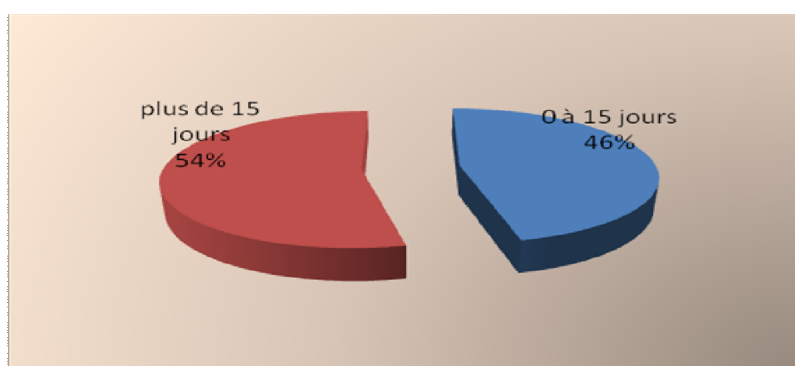
La qualification des motifs de rejet n'a pas changé dans le temps, ce qui permet de considérer que les efforts de sensibilisation et d'accompagnement commencent à porter des fruits. La production des supports de communication ciblés et leur vulgarisation devrait permettre de consolider cette performance.

## - Statistiques sur les délais de paiement

Les statistiques sur les délais de paiement au 31 décembre 2011 sont présentées dans les tableaux 9 et 10 ci-après :

**Tab 9 : Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai**

Délais de paiement par tranche	Nombre de décomptes	Taux en %
0 à 15 jours	970	46
plus de 15 jours	1 125	54
<b>Total payé sans rejet</b>	<b>2 095</b>	<b>100</b>

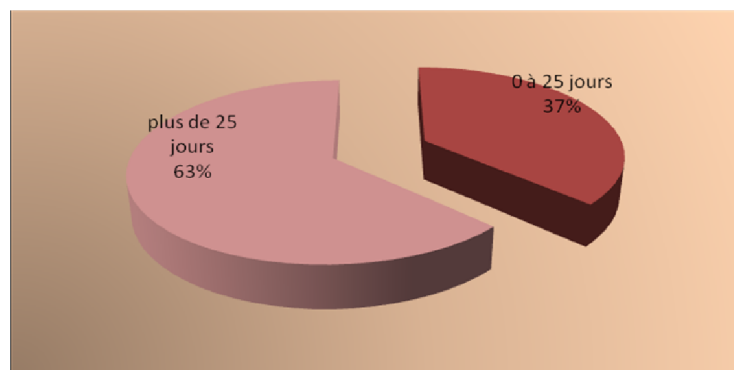


**Fig 6 : Structure des décomptes payés sans rejet par tranche de délai**

Sur 2 095 décomptes mis en paiement sans rejet en 2011, 46% ont été traités dans les 15 jours, ce qui traduit une nette amélioration par rapport à l'année 2010 au cours de laquelle 15% des décomptes seulement étaient traités dans les mêmes délais. Ainsi donc, la marge d'amélioration est de l'ordre de 30%.

**Tab 10 : Répartition des décomptes payés après rejet par tranche de délai**

Délais de paiement par tranche	Nombre de décomptes	Taux en %
0 à 25 jours	72	37
plus de 25 jours	123	63
<b>Total payé après rejet</b>	<b>195</b>	<b>100</b>



**Fig 7 : Structure des décomptes payés après rejet par tranche de délai**

Les représentations ci-dessus montrent que les délais de traitement des décomptes demeurent assez long et particulièrement pour ce qui est des paiements après rejet . Cette situation dépend de la diligence avec laquelle les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les entreprises s'acquittent de leurs obligations respectives pour satisfaire à la mise en conformité des dossiers mis en rejet.

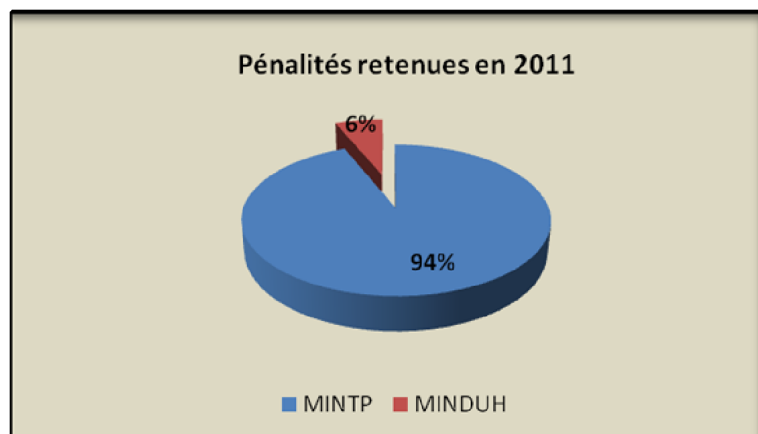
#### 4 - Situation des Pénalités

Le Fonds Routier est tenu, en tant qu'organisme payeur, de retenir et de reverser dans le Compte d'Affectation Spéciale (CAS), pour les marchés publics le produit des amendes et pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés publics. La situation des pénalités constatées et des remises au titre de l'exercice 2011 se présente comme suit par ordonnateur :

**Tab 11** : Tableau des pénalités en 2011

En millions de francs CFA

Ordonnateurs	Pénalités retenues en 2011	
	Total	%
MINTP	440	94
MINDUH	37	6
<b>Total</b>	<b>477</b>	<b>100</b>



**Fig 8** : pénalités retenues en 2011

**Tab 12** : Tableau des remises de pénalités en 2011

En millions de francs CFA

Ordonnateurs	Remises des pénalités	
	Total	%
MINTP	37	86
MINDUH	6	14
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100</b>

Le Fonds Routier a ainsi reversé dans le CAS la somme de 428,4 millions de francs CFA, en application des textes en vigueur .

## 5 - Situation des garanties par signature

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

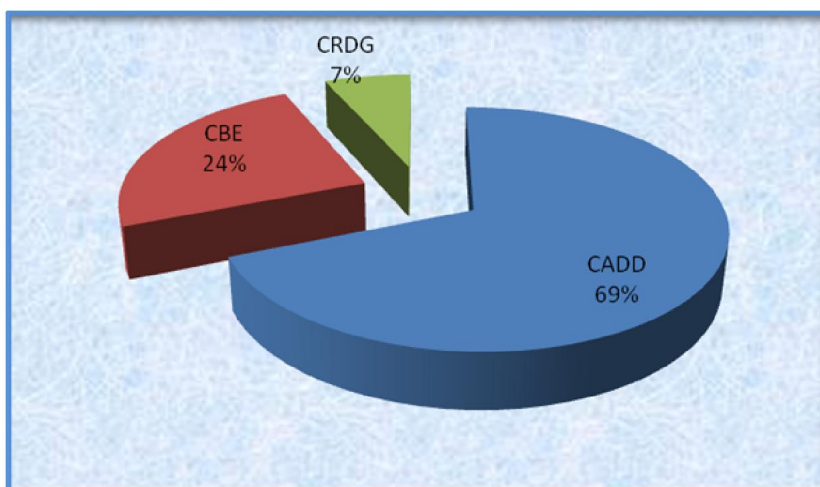
- **Cautions reçues**

Le tableau 18 ci-après présente en nombre et en valeur les cautions d'avance de démarrage (CADD), de Bonne Exécution (CBE) et de retenues de garantie (CRDG) reçues au cours de l'exercice 2011 (en millions de francs CFA).

**Tab 13** : situation des cautions reçues

(en millions de francs CFA)

Type de cautions	Exercice 2011	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	116	5 272
CBE	284	1 862
CRDG	29	511
<b>Total</b>	<b>429</b>	<b>7 645</b>



**Fig 10** : Structure des cautions reçues par type

Le Fonds a reçu 429 cautions pour une valeur de 7 645 millions francs CFA environ. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante avec une valeur de 5 272 millions, soit environ 69%. Les cautions de bonne exécution sont les plus importantes en nombre (284 sur 429) mais ne représentent que 24% de la valeur des cautions déposées en garantie. Les cautions de retenue de garantie sont celles qui ont la plus longue durée de conservation. Leur libération intervient en effet après la réception définitive des travaux. Elles représentent 7% de la valeur des cautions reçues.

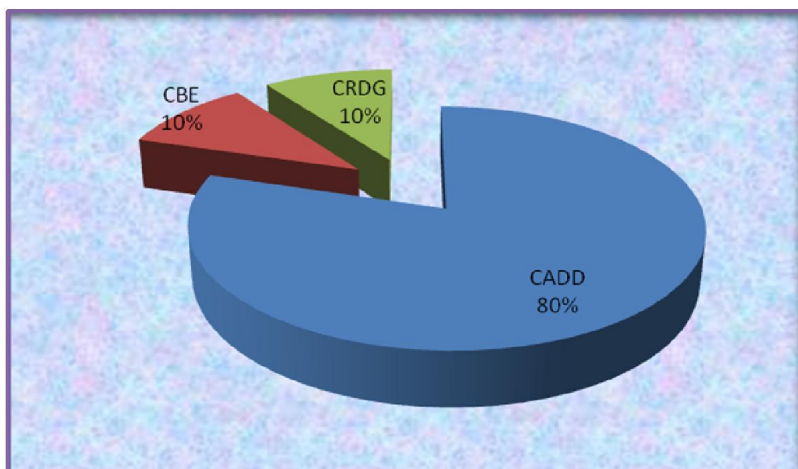
- **Cautions restituées**

Le tableau ci-après présente les flux des cautions restituées au cours de l'exercice 2011. Ces restitutions intègrent les cautions reçues au cours des exercices antérieurs.

**Tab 14 : Situation des cautions restituées**

(en millions de francs CFA)

Types de cautions	Exercice 2011	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	63	3 678
CBE	90	475
CRDG	17	458
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>4 611</b>

**Fig 10 : Structure des cautions restituées par type**

Le Fonds a ainsi restitué 170 cautions, sur la base des mains levées partielles et/ou totales délivrées par les maîtres d'ouvrages, pour une valeur de 4 611 millions. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante en valeur, avec un montant de 3 678 millions, soit environ 80% de la valeur totale des cautions restituées. Les cautions de bonne exécution et les cautions de retenue de garantie représentent chacune 10%.

- **Synthèse des mouvements de cautions**

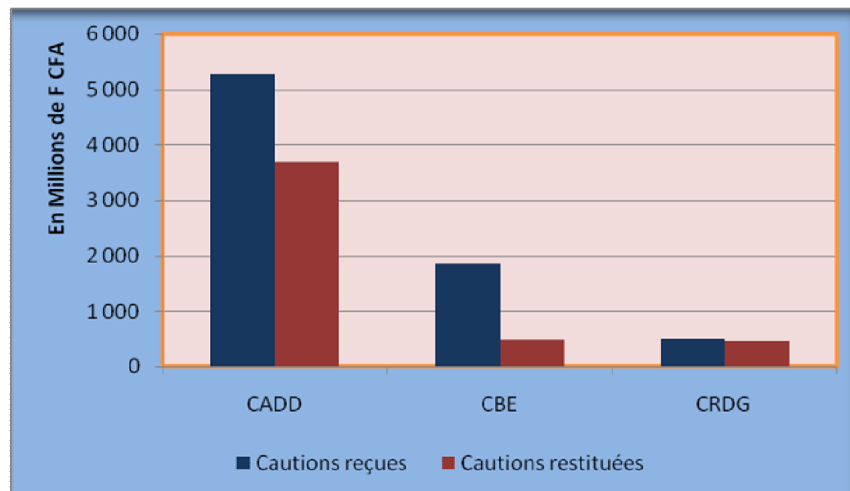
Le tableau de synthèse met en évidence les flux enregistrés au cours de l'exercice 2011.

**Tab 15 : Synthèse des mouvements de cautions**

(en millions de francs CFA)

Type de cautions	Reçues		Restituées	
	Nombre	Valeur	Nombre	Valeur
CADD	116	5 272	63	3 678
CBE	284	1 862	90	475
CRDG	29	511	17	458
<b>Total</b>	<b>429</b>	<b>7 645</b>	<b>170</b>	<b>4 611</b>





**Fig 12** : Synthèse des mouvements de cautionnement

Les cautions restituées en 2011 correspondent pour la plupart à des marchés passés au titre des campagnes antérieures. Le décalage observé au niveau des paiements a des répercussions sur les cautionnements. Il y a lieu d'observer que les marchés arrivés à terme ne font pas systématiquement l'objet de réception provisoire dans les meilleurs délais, soit une accumulation des valeurs sans véritable rapport avec le fait générateur de la production de ces cautions.

## **B – Financement des programmes d'investissement routier (Guichet Investissement)**

L'activité du Fonds Routier pour ce guichet, s'inscrit dans le processus de financement des projets de réhabilitation du réseau routier.

Les projets financés par le Guichet Investissement font l'objet soit de conventions d'affectation (cas du C2D Routier et Urbain) soit de conventions spécifiques conformément à l'article 26 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005.

### **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.

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.

- **Convention C2D Routier**

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

- **Convention C2D urbain**

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

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

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

- **Ressources encaissées**

- ✚ **Ressources encaissées du C2D**

- Programme C2D routier - MINTP**

Le montant des virements reçus depuis le démarrage de ce programme se chiffre à 66 591 millions de Francs CFA pour les travaux et 569 millions de Francs CFA pour la contribution au fonctionnement du « Guichet Investissement » du Fonds Routier.

- Programme C2D urbain /CUY-MINDUH**

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

- Programme C2D urbain /CUD - MINDUH**

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

**Tab 16** : Ressources encaissées dans le cadre du C2D (en millions FCFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2011	2011		
C2D routier - MINTP	51 976	14 615	66 591	48
C2D urbain/CUY - MINDUH	20 602	1 282	21 884	16
C2D urbain/CUD - MINDUH	47 615	2 992	50 607	36
<b>Total</b>	<b>120 193</b>	<b>18 889</b>	<b>139 082</b>	<b>100</b>

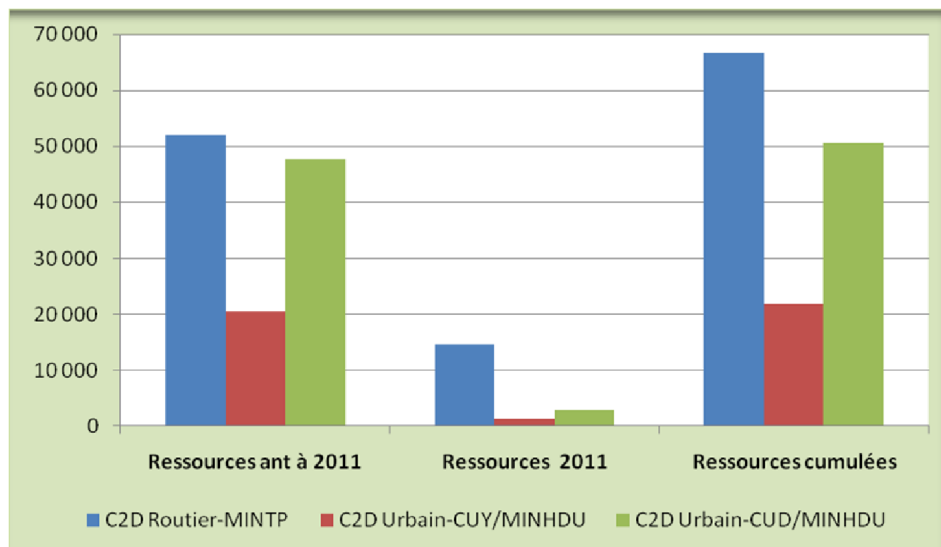


Fig. 12 : Ressources encaissées au 31 décembre 2011

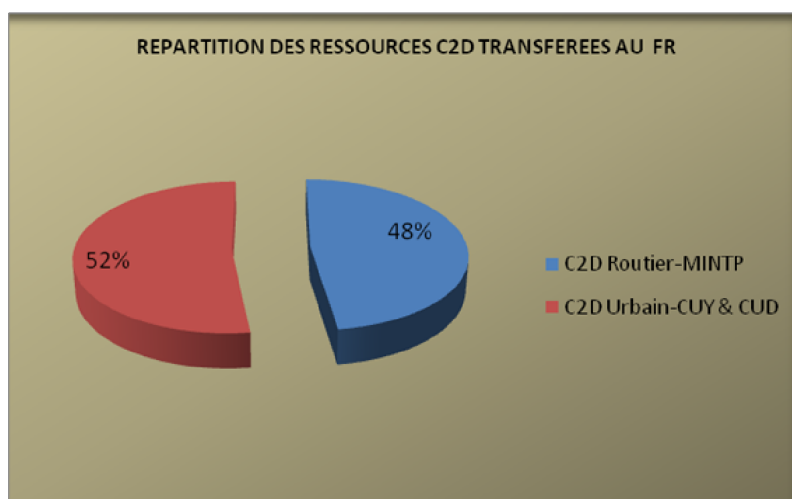


Fig. 13 : Ressources encaissées au 31 décembre 2011

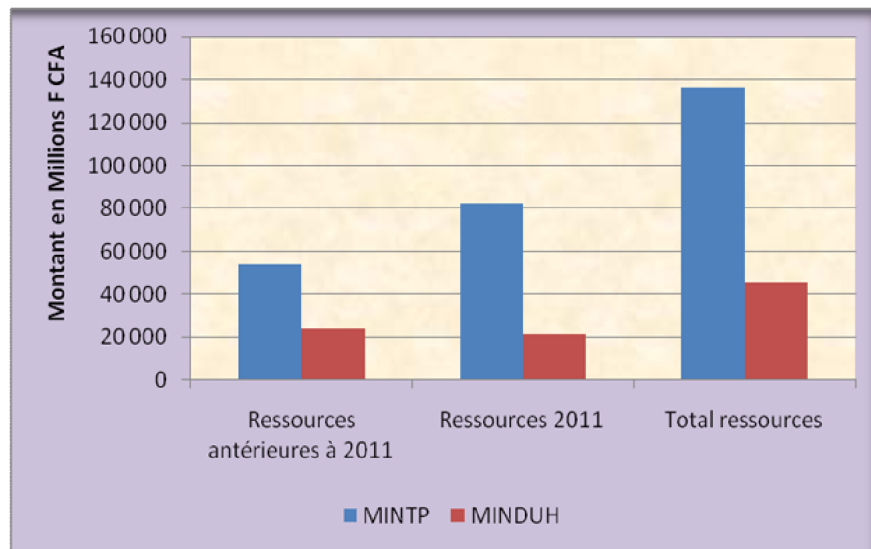
Au 31/12/2011, les ressources virées au Fonds Routier dans le cadre des conventions C2D routier et C2D urbain se chiffrent à 139 082 millions de F CFA dont 66 591 millions de F CFA pour les projets routiers et 72 491 millions au titre de l'aménagement des voiries urbaines.

#### **✚ Ressources encaissées au titre des ressources BIP et PPTE**

Tab 17 : Ressources encaissées des autres projets

(En millions de CFA)

	Ressources des exercices ant. à 2011	Ressources de l'exercice 2011	Ressources cumulées
<b>MINTP</b>	53 853	82 206	136 059
<b>MINDUH</b>	24 498	21 254	45 752
<b>Total</b>	<b>78 351</b>	<b>103 460</b>	<b>181 811</b>



**Fig. 14 :** Ressources encaissées au 31 décembre 2011 par ordonnateur

Il ressort du tableau ci-dessus que l'activité est en nette progression en ce qui concerne la domiciliation des projets auprès de ce guichet par les ordonnateurs. En effet, s'agissant des ressources mises à la disposition du guichet investissement, les transferts opérés en 2011 représentent 150% du cumul des transferts opérés jusqu'en 2010, ce qui a porté à plus de 180 milliards de francs CFA le montant des ressources domiciliées au titre des BIP et PPTE. Il est à noter que pour le seul exercice 2011, le montant transféré est de plus de 100 milliards.

#### **✚ Synthèse des ressources encaissées au 31/12/20 11**

**Tab 18 :** Synthèse des ressources encaissées

(En millions de CFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2011	2011		
C2D routier	51 976	14 615	66 591	20
C2D urbain	68 217	4 274	72 491	22
Ressources BIP et PPTE	78 351	103 460	181 811	54
Autres ressources du C2D- Routier (Frais de gestion)		51	51	00
Transfert du guichet Entretien*	16 085	6 745	22 830	07
<b>Total</b>	<b>205 137</b>	<b>129 145</b>	<b>334 282</b>	<b>100</b>

(\*) Le MINTP a obtenu l'autorisation des autorités compétentes pour transférer, à titre exceptionnel, une partie de ses ressources du Guichet Entretien au Guichet Investissement. L'exécution de cette autorisation a donné lieu à des transferts pour un montant de 6 745 millions F CFA, ce qui porte le cumul des transferts à 22 830 millions francs CFA.

Avec la clôture progressive du programme C2D, les ressources provenant du BIP semblent monter en puissance, ce qui traduit la confiance des ordonnateurs en ce mécanisme, qui a la particularité, de part sa souplesse, de s'adapter parfaitement aux contraintes de gestion des projets routiers.

- **Paiements effectués**

**Paiements effectués dans le cadre du C2D**

**Tab 19** : Paiements effectués dans le cadre du C2D

(En millions de CFA)

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2011	2011		
C2D routier - MINTP	41 065	18 337	59 402	47
C2D urbain/CUY - MINDUH	18 788	430	19 218	15
C2D urbain/CUD – MINDUH	45 295	2 919	48 214	38
<b>Total</b>	<b>105 148</b>	<b>21 686</b>	<b>126 834</b>	<b>100</b>

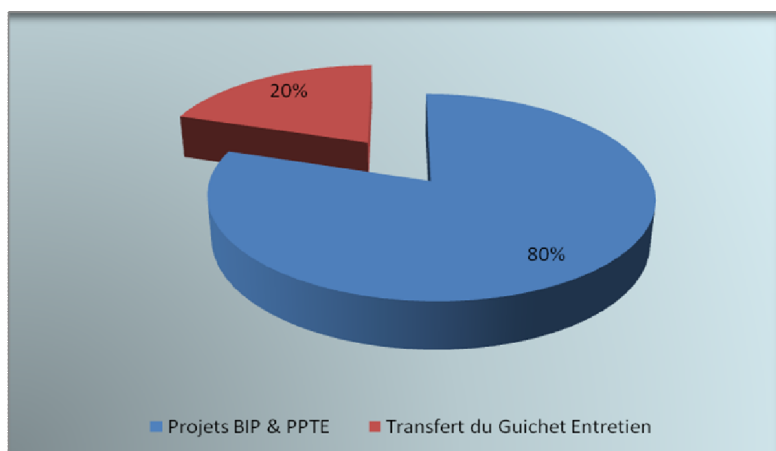
Au 31 décembre 2011, le Fonds Routier a payé aux entreprises et aux bureaux d'études 126 834 millions dont 59 402 millions de F CFA pour les projets routiers et 67 432 millions au titre de l'aménagement des voiries urbaines, soit respectivement 47% et 53%. La part des paiements de l'exercice 2011 représente globalement 17% du total des paiements opérés au titre de ce programme. Il se dégage une baisse de 10 points par rapport à l'exercice précédent. Le C2D routier est en nette progression, ce qui traduit l'arrivée à terme du processus de passation de certains marchés dotés d'importantes enveloppes budgétaires.

**Paiements effectués dans le cadre des autres projets**

**Tab 20** : Paiements effectués pour les autres projets

(En millions de CFA)

	Projets inscrits au BIP et PPTE			Transfert Guichet Entretien			Total cumulé
	Ant à 2011	2011	Cumul	Ant à 2011	2011	Cumul	
MINTP	48 779	42 561	91 340	16 085	6 745	22 830	114 170
MINDUH	22 913	4 270	27 183	-	-	-	27 183
<b>Total</b>	<b>71 692</b>	<b>46 831</b>	<b>118 523</b>	<b>16 085</b>	<b>6 745</b>	<b>22 830</b>	<b>141 353</b>



**Fig. 15** : Situation des paiements des autres projets

La relative timidité observée les exercices précédents a cédé le pas à une importante activité dans ce Guichet. En effet, l'attention mérite d'être portée sur les paiements opérés en 2011, dont

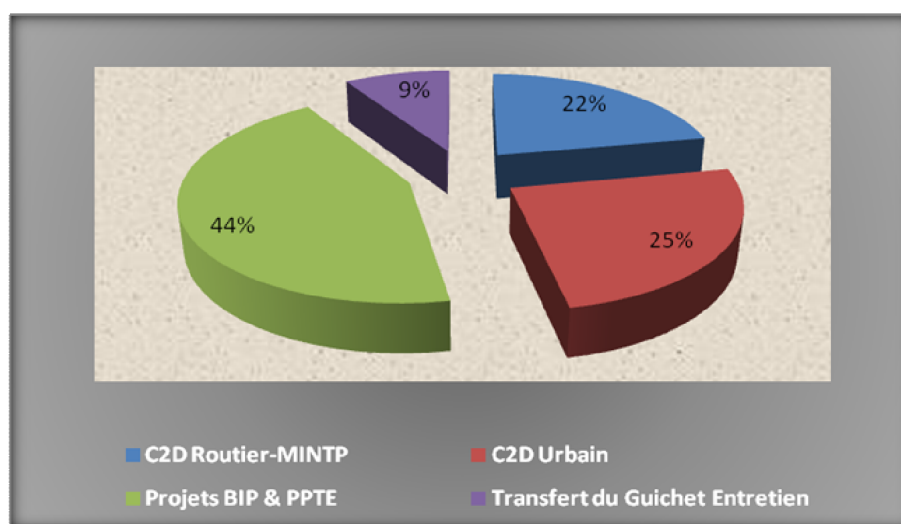
le montant représente près de la moitié de l'ensemble des paiements opérés sur ce guichet depuis le démarrage des activités en 2007.

### **Synthèse des paiements au 31/12/2011**

**Tab 21** : Synthèse des paiements effectués

(En millions de CFA)

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2011	2011		
C2D routier - MINTP	41 065	18 337	59 402	22
C2D urbain	64 083	3 349	67 432	25
Projets BIP et PPTE	71 692	46 831	118 523	44
Transfert Guichet Entretien	16 085	6 745	22 830	9
<b>Total</b>	<b>192 925</b>	<b>75 262</b>	<b>268 187</b>	<b>100</b>



**Fig. 16** : Synthèse des paiements effectués

Le Guichet Investissement affiche un niveau de paiements de près de 270 milliards, dont plus de la moitié réalisés entre 2009 et 2011. Les paiements sur les ressources internes (BIP et PPTE) s'affirment de plus en plus avec une part en nette progression passant de 37% du total à 44%, ce qui représente la part la plus importante. Bien que rentré dans sa phase terminale, le C2D représente 47% des paiements faits à partir du Guichet Investissement.

### **Situation comparée Ressources encaissées / Paiements effectués**

**Tab 22** : Situation comparée Ressources / Paiements

(En millions de Francs CFA)

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier - MINTP	66 641	59 402	89
C2D urbain	72 491	67 432	93
Projets BIP et PPTE	181 811	118 523	65
Transfert Guichet Entretien	22 830	22 830	100
<b>Total</b>	<b>334 773</b>	<b>268 187</b>	<b>80</b>

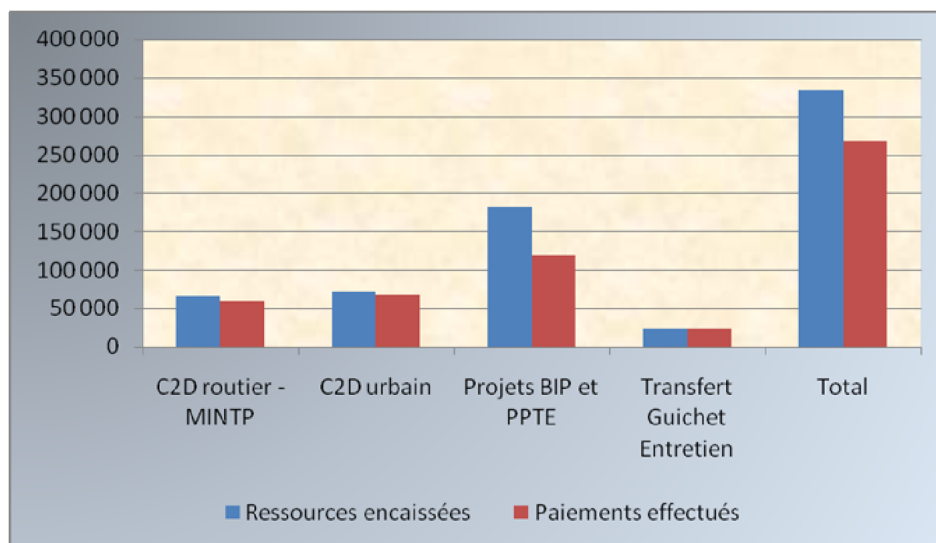


Fig. 17 : Situation comparée ressources /paiements

Avec un taux de consommation global des ressources de 80%, le Guichet Investissement affiche une allure rassurante à la fois pour les ordonnateurs, qui y domicilient les ressources, et pour les prestataires qui attendent d'être payés dans les meilleurs délais. Cette situation cache cependant une autre réalité. En effet, les ressources de certains projets ont été virées dans le compte du Fonds Routier alors que les travaux y afférents n'ont pas démarré pour diverses raisons. Paradoxalement, le Fonds a des décomptes qui attendent le déblocage des fonds pour être payés.

## C – Fonctionnement du Fonds Routier et prestations d'audits

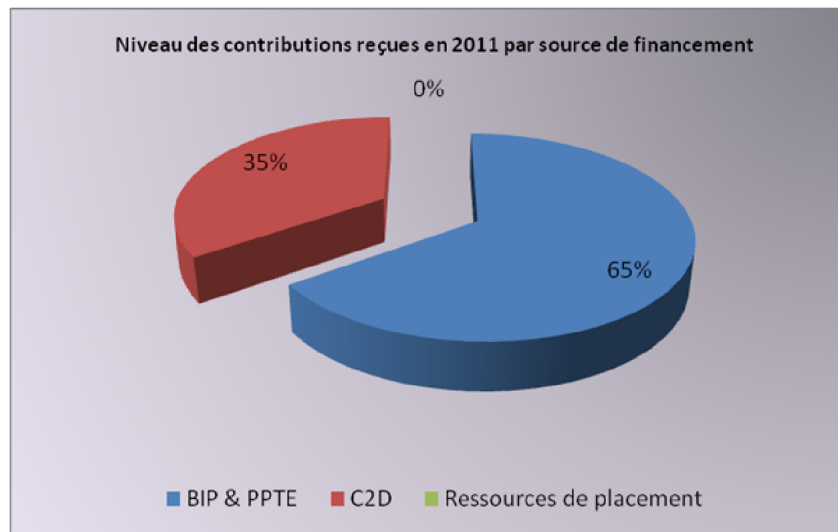
### Tableau des ressources de fonctionnement au 31/12/2011

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

Tab 23 : Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement

En millions de FCFA

Sources de financement	Part Fonds Routier		
	Antérieur à 2011	Exercice 2011	Cumul au 31/12/2011
BIP & PPE	362	96	458
C2D	569	51	620
Ressources de placement	201	-	201
<b>Total</b>	<b>1 132</b>	<b>161</b>	<b>1 279</b>



**Fig. 18 :** Contribution pour le fonctionnement

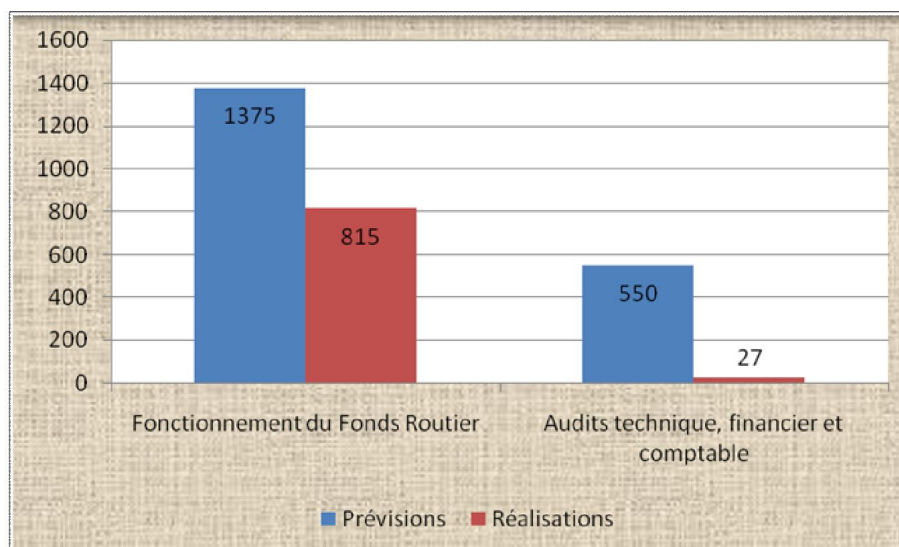
Le BIP et les fonds PTE affichent 60 % des contributions au titre de la quote-part des ressources affectée au fonctionnement du Fonds Routier en 2011, en diminution par rapport à l'exercice précédent. Le Fonds Routier n'a pas enregistré de ressources de placement au courant de l'exercice 2011.

#### 🚧 Exécution du budget de fonctionnement au 31/12/20 11

**Tab 24 :** Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du Guichet Entretien

(en millions de francs CFA)

Eléments	Exercice 2011		
	Prévisions	Réalisations	% réal.
<b>Fonctionnement du Fonds Routier</b>	1 375	815	59
<b>Audits technique, financier et comptable</b>	550	27	05
<b>Total</b>	<b>1 925</b>	<b>842</b>	<b>44</b>



**Fig 19:** Situation de l'exécution des budgets de fonctionnement et des audits



Le budget de fonctionnement a été réalisé à 59 % de l'enveloppe, alors que les audits affichent un taux de réalisation de 5%. Le budget a permis de financer les dépenses courantes. Le faible taux de réalisation des audits se justifie par le décalage intervenu dans la passation du contrat d'audit technique.

Pour ce qui est des dépenses supportées par le Guichet Investissement, la situation se présente comme dans le tableau ci-après.

**Tab 25** : Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du G. Investissement

Désignation	Réalisations au 31/12/2011
Charges de fonctionnement	26 026 512
Audit comptable et financier	3 836 128
<b>Total</b>	<b>29 862 640</b>

Les dépenses comprennent essentiellement les frais bancaires, les honoraires de l'auditeur comptable et financier, ainsi que ceux de l'assistance comptable.

## D – Evolution des principaux indicateurs d'activités de financement de l'entretien routier (Guichet Entretien)

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

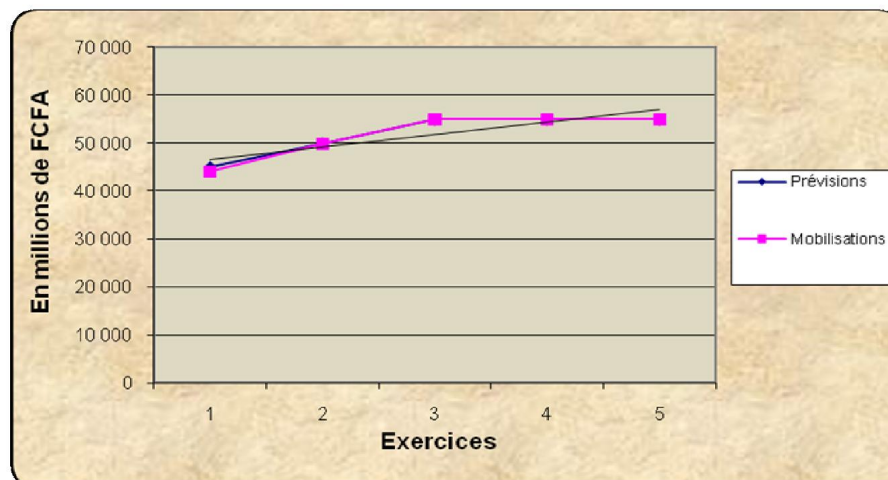
### 1 – Evolution de la mobilisation des ressources

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.

**Tab 26** : 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	2007	45 000	44 178	-822	98
2	2008	50 000	50 000	0	100
3	2009	55 000	55 000	0	100
4	2010	55 000	55 000	0	100
5	2011	55 000	55 000	0	100
<b>CUMUL</b>		<b>260 000</b>	<b>259 178</b>	<b>-822</b>	<b>100</b>



**Fig 20** : Evolution comparée de la mobilisation des ressources

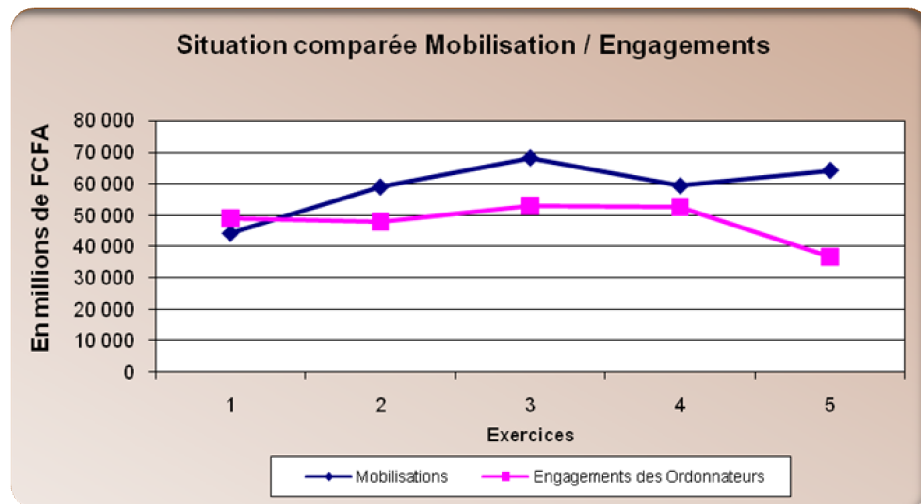
Dans l'ensemble, les ressources allouées au financement de l'entretien routier ont évolué de manière croissante ces dernières années avec un tassement observé depuis 2009. Cependant, il y a lieu de signaler que les ressources semblent insuffisantes pour financer les besoins de l'entretien routier, estimés selon l'une des hypothèses du Plan Directeur Routier à 80 milliards Francs CFA par an.

## **2 – Evolution 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 d'un équilibre financier durable du Fonds Routier.

**Tab 27** : Situation comparée (Mobilisation des ressources – Engagements) au 31 Décembre 2011  
(en millions de francs CFA)

<b>Exercices</b>	<b>Ressources mobilisées</b>	<b>Engagements des Ordonnateurs</b>	<b>Taux Engagements / Mobilisations</b>
2007	44 178	49 008	111
2008	58 953	47 978	81
2009	68 190	52 995	78
2010	59 335	52 464	88
<b>2011</b>	<b>64 254</b>	<b>36 638</b>	<b>57</b>
<b>Total</b>	<b>294 910</b>	<b>239 083</b>	<b>81</b>



**Fig 21** : Situation comparée (Mobilisation des ressources – Engagements)

Les représentations ci-dessus indiquent que la situation caractéristique des sur-engagements qui étaient justifiés par l'inadéquation entre le niveau de ressources mobilisées et les besoins réels de l'entretien du réseau prioritaire d'une part, et par le souci de consommer les crédits, étant donné la difficulté des entreprises à mener les projets à terme d'autre part, a été maîtrisée depuis 2008. Ceci est le fait de la conjugaison de deux facteurs : (i) l'accroissement du rendement des ressources ; (ii) la discipline observée dans la prise des engagements. L'idéal serait que les ordonnateurs épuisent totalement leurs possibilités de financement, au regard de la pression des besoins. La communication en temps réel des situations financières et la sensibilisation des ordonnateurs sur les possibilités d'amélioration du niveau de consommation des crédits alloués constituent des issues en vue de retrouver une situation d'équilibre.

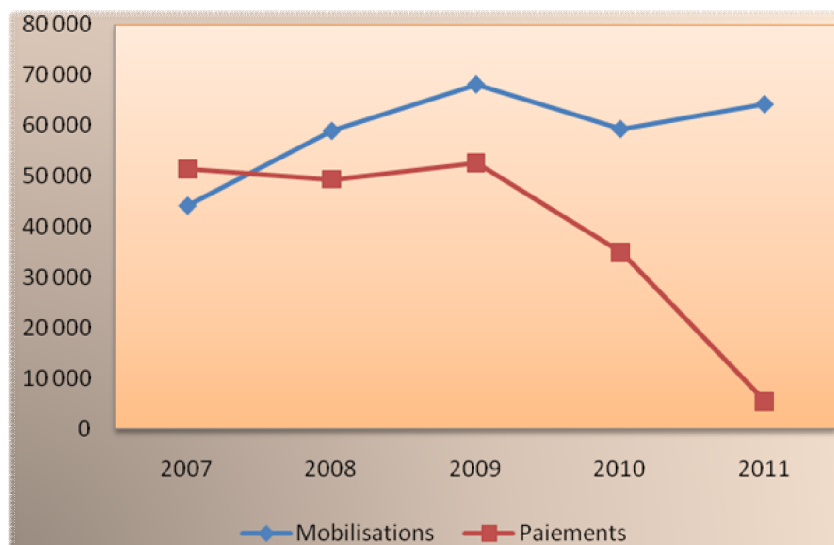
### 3 – Evolution comparée de la couverture des paiements par les ressources mobilisées

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

**Tab 28** : Couverture des paiements au 31 décembre 2011 par les ressources mobilisées

(en millions de francs CFA)

Exercices		Ressources mobilisées	Paiements	Excédent/Insuffisance	Taux Paiements/Mobilisations
1	2007	44 178	51 326	-7 148	116
2	2008	58 953	49 359	9 594	84
3	2009	68 190	52 608	15 582	77
4	2010	59 335	34 948	24 387	59
5	2011	64 254	5 400	58 854	8
<b>Total</b>		<b>294 910</b>	<b>193 641</b>	<b>101 269</b>	<b>66</b>



**Fig 22** : Situation comparée (Mobilisation des ressources – paiements)

Le graphique ci-dessus reflète du fossé qui s'entretient et se creuse davantage entre la mobilisation de la ressource et son utilisation au titre des paiements. Il se dégage qu'en 2011, ce sont les ressources de 2009 et 2010 qui sont véritablement utilisées. En fin 2011, il reste 41% des ressources 2010 à consommer et 92% pour 2011.

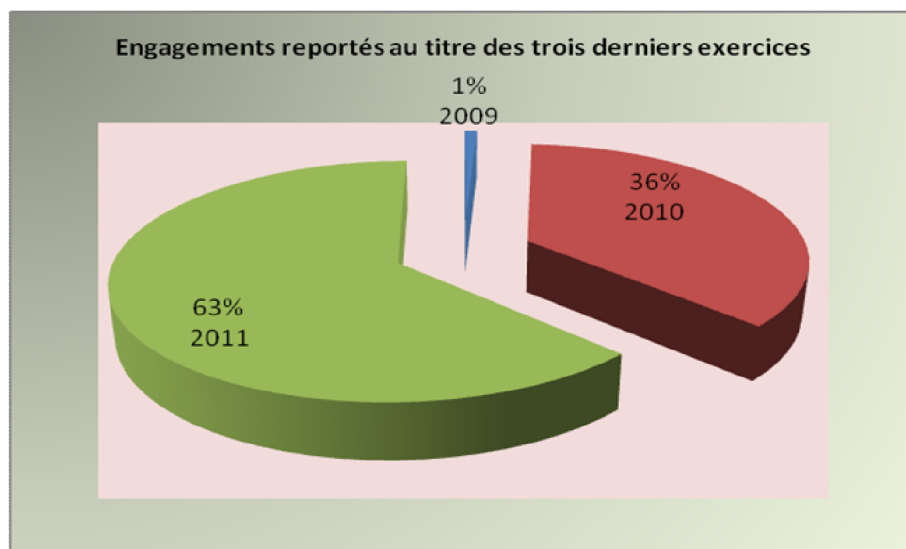
#### **4 – Evolution comparée de l'apurement des engagements par les paiements**

Les représentations ci-après donnent une lecture sous l'angle budgétaire, en s'intéressant davantage à l'exercice budgétaire de rattachement de l'engagement. L'accent est mis sur les conséquences de l'application de l'article 37 du Décret 2005/239 du 24 juin 2005 régissant le fonctionnement du Fonds. Cette disposition prévoit en effet le report de l'excédent de ressources sur les engagements à l'exercice suivant ; de même qu'il prévoit le report des engagements non-honorés sur l'exercice suivant. La comptabilisation des engagements et le suivi de leur apurement dans le temps constituent de ce fait un indicateur central de mesure du risque d'insolvabilité.

**Tab 29** : Situation du reste à payer sur les engagements au 31 Décembre 2011

(en millions de francs CFA)

Exercices	Engagements des Ordonnateurs	Paiements	Reste à payer sur Engagements
2009	52 995	52 608	387
2010	52 464	34 948	17 516
<b>2011</b>	<b>36 638</b>	<b>6 242</b>	<b>30 396</b>
<b>Total</b>	<b>142 097</b>	<b>93 798</b>	<b>48 299</b>



**Fig 23** : Structure du reste à payer sur les engagements par campagne depuis 2009

L'aperçu des engagements reportés au titre des trois (3) derniers exercices montre que le Fonds Routier traîne un passif éventuel de 48 299 millions Francs CFA. La prudence recommande que ces engagements soient couverts par une provision de ressources à due concurrence. La traduction de ces engagements en dépenses dépend cependant d'un certain nombre d'aléas dont le plus significatif reste la capacité des entreprises à mener à bien les projets concernés. Il semble que sur certains projets les entreprises soient déjà démobilisées, même si le contrat n'est pas formellement clôturé. D'où la nécessité de poursuivre le travail de désengagement entrepris par le MINTP.

## IV - PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

### A- Amélioration du rendement des recettes routières

En application des hautes directives de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement au terme des travaux de la 7<sup>ième</sup> session du Conseil National de la Route, le Fonds Routier a conduit les concertations avec les administrations impliquées pour la mise en œuvre du projet d'automatisation des postes de péages du triangle Yaoundé -Douala-Bafoussam-Yaoundé.

Pour ne pas se limiter aux études et aux concertations, le Gouvernement s'est engagé pour 2011/2012 à passer à la concrétisation progressive de cette ambition à travers, dans un premier temps, la construction d'un poste de péage pilote automatisé.

L'amélioration du rendement des ressources affectées au Fonds Routier ne se limite pas qu'au péage. L'élargissement de l'assiette devrait se traduire dans la réalité avec l'intégration des autres recettes générées par l'accès et/ou l'usage de la route. Il s'agit tout principalement du produit de la répression engagée dans le cadre de la sécurité routière. L'intégration de ces recettes dans le « panier » du Fonds Routier permettrait de renforcer le potentiel contributif du Fonds dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière.

## **B - Evolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération**

En exécution d'une instruction de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, le Ministre des Finances a lancé la procédure de recrutement d'un consultant chargé de mener l'étude sur l'évolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération. Cette évolution vers une relative autonomie devrait principalement permettre au Fonds Routier :

- de maîtriser et de sécuriser davantage ses ressources à travers la perception directe de celles-ci et,
- de participer à la fixation des tarifs routiers en fonction des besoins de l'entretien routier.

## **C –Défis de la décentralisation**

Avec l'opérationnalisation du guichet Investissement en 2007, le Fonds Routier a vu l'arrivée d'un nouveau type de partenaires ayant la qualité « d'ordonnateurs délégués », en application des dispositions de l'article 7 du décret 2005/239 du 24 juin 2005 sus visé. L'expérience et l'expertise acquises après trois (3) années de partenariat avec les collectivités désignées à ce titre permettent au Fonds de nourrir une ambition plus grande dans le cadre des nouvelles missions qui lui seraient assignées avec la mise en œuvre de la Loi d'orientation sur la décentralisation.

Ainsi, des avancées significatives ont été enregistrées dans la perspective d'une modification du décret régissant actuellement le fonctionnement du Fonds Routier. La série de réunions de concertation tenues dans les Services du Premier Ministre vise cet objectif. C'est ainsi qu'il sera donné mandat aux collectivités territoriales décentralisées d'agir en qualité d'ordonnateurs à part entière pour les ressources du Fonds Routier qui leur seront transférées par les ministères, suivant la programmation validée par le Comité de Gestion. Ce mandat devrait également s'exercer dans le cadre de la prise de décisions au sein du Comité de Gestion, à travers l'élargissement de cet organe.

# CONCLUSION

L'année 2011 aura été particulièrement marquée par la densité des chantiers ouverts au titre des réformes structurelles impliquant directement le Fonds Routier. Dans ce registre, il y a lieu de relever :

- la réforme du bulletin unique qui marque le transit de la RUR par le Trésor public, alors que cette ressource était jusqu'ici directement versée dans le compte du Fonds ouvert à la BEAC ;
- la révision du texte organique pour intégrer les Collectivités Territoriales Décentralisées en qualité d'ordonnateurs et enfin ;
- l'entrée en scène du Ministère des Marchés Publics, créé à la faveur de la réorganisation du Gouvernement intervenue en décembre 2011.

Sans chercher à mesurer l'effet immédiat de ces réformes sur l'organisation et le fonctionnement du Fonds Routier, il est nécessaire d'anticiper sur leur impact et limiter certains risques qui auraient pu être maîtrisés à l'avance.

C'est dans cette perspective que devrait s'ouvrir l'année 2012 qui marque également le lancement, à titre préparatoire, des budgets-programmes. Le management et le staff du Fonds sont conscients et prennent la pleine mesure des challenges qui pointent à l'horizon. A cet égard, l'accent mérite d'être mis entre autres sur :

- La sécurisation des ressources avec comme déclinaisons :
  - o la modernisation de la gestion du péage routier ;
  - o l'optimisation du rendement des ressources de la taxe à l'essieu ;
  - o la synergie dans la relation avec le Trésor Public au titre de la gestion des ressources provenant du BIP ;
- La qualité de la gouvernance avec comme déclinaisons :
  - o la création des synergies constructives entre les administrations impliquées ;
  - o la veille sur la qualité de la dépense couverte par le Fonds Routier ;
  - o la maîtrise des risques opérationnels ;
  - o la fiabilité de la comptabilité pour servir à la fois à la prise de décisions pertinentes en interne et à la mobilisation de la confiance des parties prenantes ;
  - o la dynamique d'amélioration permanente à partir des audits réalisés suivant un cadre conceptuel adapté aux activités d'investissement et d'entretien routiers ;
  - o l'information des parties prenantes et du public.

## Liste des abréviations & Acronymes

AFCT	: Audit financier, comptable et technique
AFERA	: Association des Fonds d'Entretien Routier Africains
BET	: Bureau d'Etude 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	: Etudes 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'Economie 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
PPTTE	: 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
TSP	: Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers
Tab	: Tableau
Fig	: Figure

## Liste des tableaux

TAB 1 : ETAT DE MISE EN ŒUVRE DE LA FEUILLE DE ROUTE 2011 .....	10
TAB 2 : PRESTATIONS ELIGIBLES ET CLE DE REPARTITION .....	14
TAB 3: TABLEAU COMPARE BUDGETS-ENGAGEMENTS 2011 .....	15
TAB 4 : REPARTITION DES CONTRATS PAR ORDONNATEURS AU 31 DECEMBRE 2011 .....	16
TAB 6 : REPARTITION DES PAIEMENTS PAR TYPE DE PRESTATIONS .....	18
TAB 7 : VENTILATION DES PAIEMENTS PAR CAMPAGNE .....	19
TAB 8 : STATISTIQUES SUR LE NOMBRE D'OPERATIONS TRAITEES .....	20
TAB 9 : REPARTITION DES DECOMPTES PAYES SANS REJET PAR TRANCHE DE DELAI .....	21
TAB 10 : REPARTITION DES DECOMPTES PAYES APRES REJET PAR TRANCHE DE DELAI .....	21
TAB 11 : TABLEAU DES PENALITES EN 2011 .....	22
TAB 12 : TABLEAU DES REMISES DE PENALITES EN 2011 .....	22
TAB 13 : SITUATION DES CAUTIONS REÇUES .....	23
TAB 14 : SITUATION DES CAUTIONS RESTITUEES .....	24
TAB 15 : SYNTHESE DES MOUVEMENTS DE CAUTIONS .....	24
TAB 16 : RESSOURCES ENCAISSEES DANS LE CADRE DU C2D (EN MILLIONS FCFA) .....	26
TAB 17 : RESSOURCES ENCAISSEES DES AUTRES PROJETS .....	27
TAB 18 : SYNTHESE DES RESSOURCES ENCAISSEES .....	28
TAB 19 : PAIEMENTS EFFECTUES DANS LE CADRE DU C2D .....	29
TAB 20 : PAIEMENTS EFFECTUES POUR LES AUTRES PROJETS .....	29
TAB 21 : SYNTHESE DES PAIEMENTS EFFECTUES .....	30
TAB 22 : SITUATION COMPAREE RESSOURCES / PAIEMENTS .....	30
TAB 23 : CONTRIBUTIONS A LA COUVERTURE DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT .....	31
TAB 24 : SYNTHESE DE L'EXECUTION DES BUDGETS FONCTIONNEMENT ET AUDITS DU GUICHET ENTRETIEN .....	32
TAB 25 : SYNTHESE DE L'EXECUTION DES BUDGETS FONCTIONNEMENT ET AUDITS DU G. INVESTISSEMENT .....	33
TAB 26 : SITUATION DE LA MOBILISATION DES RESSOURCES DURANT LES CINQ DERNIERES ANNEES .....	33
TAB 27 : SITUATION COMPAREE (MOBILISATION DES RESSOURCES – ENGAGEMENTS) AU 31 DECEMBRE 2011 .	34
TAB 28 : COUVERTURE DES PAIEMENTS AU 31 DECEMBRE 2011 PAR LES RESSOURCES MOBILISEES .....	35
TAB 29 : SITUATION DU RESTE A PAYER SUR LES ENGAGEMENTS AU 31 DECEMBRE 2011 .....	36
ANNEXE I .....	45
TAB 1 : RENFORCEMENT DES CAPACITES .....	45
TAB 2 : LE FONDS ET LES ACTEURS DU SECTEUR PUBLIC .....	46
TAB 3 : LE FONDS ROUTIER ET SES HOMOLOGUES .....	46

# Liste des figures

FIG 1 : CLE DE REPARTITION DES RESSOURCES .....	14
FIG 2 : DIAGRAMME COMPARE BUDGETS – ENGAGEMENTS PAR ORDONNATEURS.....	15
FIG 3 : SITUATION DES PAIEMENTS PAR TYPE DE TRAVAUX .....	18
FIG 4 : SITUATION DES PAIEMENTS PAR CAMPAGNE .....	19
FIG 5 : STRUCTURE DES DECOMPTES TRAITES EN NOMBRE .....	20
FIG 6 : STRUCTURE DES DECOMPTES PAYES SANS REJET PAR TRANCHE DE DELAI .....	21
FIG 7 : STRUCTURE DES DECOMPTES PAYES APRES REJET PAR TRANCHE DE DELAI .....	21
FIG. 8 : PENALITES RETENUES EN 2011 .....	21
FIG 9 : STRUCTURE DES CAUTIONS REÇUES PAR TYPE .....	23
FIG 10 : STRUCTURE DES CAUTIONS RESTITUEES PAR TYPE.....	24
FIG 11 : SYNTHESE DES MOUVEMENTS DE CAUTIONNEMENT .....	25
FIG. 12 : RESSOURCES ENCAISSEES AU 31 DECEMBRE 2011.....	27
FIG. 13 : RESSOURCES DU GI ENCAISSEES AU 31/12/2011 .....	27
FIG. 14 : RESSOURCES ENCAISSEES AU 31 DECEMBRE 2011 PAR ORDONNATEUR .....	28
FIG. 15 : SITUATION DES PAIEMENTS DES AUTRES PROJETS.....	29
FIG. 16 : SYNTHESE DES PAIEMENTS EFFECTUES .....	30
FIG. 17 : SITUATION COMPAREE RESSOURCES /PAIEMENTS.....	31
FIG. 18 : CONTRIBUTION POUR LE FONCTIONNEMENT .....	32
FIG 19 : SITUATION DE L'EXECUTION DES BUDGETS DE FONCTIONNEMENT ET DES AUDITS.....	32
FIG 20 : EVOLUTION COMPAREE DE LA MOBILISATION DES RESSOURCES.....	34
FIG 21 : SITUATION COMPAREE (MOBILISATION DES RESSOURCES – ENGAGEMENTS) .....	35
FIG 22 : SITUATION COMPAREE (MOBILISATION DES RESSOURCES – PAIEMENTS) .....	36
FIG 23 : STRUCTURE DU RESTE A PAYER SUR LES ENGAGEMENTS PAR CAMPAGNE DEPUIS 2008 .....	39

# ANNEXES

1 – Renforcement des capacités

2 – Extrait du Bilan de la Campagne 2011 Présenté par le MINTP

3 - Quelques extraits des comptes du Fonds Routier

4– Organigramme du Fonds Routier

5 – Feuille de route 2011

## ANNEXE I

Tab 1 : Renforcement des capacités

Thèmes	Durée	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Maîtrisez vos coûts et planifiez vos budgets	03 jours	02	Paness Conseil (Douala)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir ce que sont les budgets et les avantages que représentent de tels outils ;</li> <li>- Mettre en pratique un processus de base pour établir des budgets globaux dans des entreprises ;</li> <li>- Utiliser des budgets pour contrôler les activités commerciales ;</li> <li>- Identifier les principes pour appliquer les budgets dans des entreprises ;</li> <li>- Maîtriser les échéances fiscales.</li> </ul>
De la gestion du courrier à l'archivage électronique	04 jours	02	STOCKAJ (Douala)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gérer les dossiers en entreprise à travers les instruments et les modes de classements, l'élaboration d'un plan de classement ;</li> <li>- Organiser un système d'archivage physique (gestion manuelle et informatisée ;</li> <li>- Comprendre les règles à la base de l'archivage physique à l'archivage électronique (numérisation)</li> </ul>
Contrôle de gestion niveau I	04 jours	02	Paness Conseil (Douala)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'initier au processus du contrôle de gestion (définition, outils, etc....) ;</li> <li>- se familiariser à l'élaboration des tableaux de bord.</li> </ul>
Management des partenariats Public - Privé	14 jours	2	SETYM International (Montreal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprendre les origines, principes, avantages et désavantages des PPP</li> <li>- Développer une perspective opérationnelle</li> <li>- Maîtriser les outils permettant de faire des choix</li> <li>- Se familiariser avec l'environnement contractuel encadrant les ententes PPP</li> </ul>
Les Investissements à fort coefficient d'emplois pour le développement durable.	04 jours	02	Centre de formation de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) (Turin en Italie)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acquérir une meilleure connaissance des concepts et des aspects opérationnels des approches à haut coefficient de main d'œuvre préconisées par le BIT ;</li> <li>- Apporter des contributions pertinentes à l'élaboration des politiques de développement au Cameroun</li> </ul>

**Tab 2 : Le Fonds et les acteurs du secteur public**

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
a) Tutelle – Fonds Routier	- Transmission des rapports d'audits financiers et comptables comprenant les comptes arrêtés par le Comité de Gestion, des rapports d'audit techniques et des rapports d'activités ;	Se conformer aux textes en vigueur
	- Participation aux travaux sur la gestion rationnelle de la trésorerie de l'Etat	
b) Ordonnateurs / Fonds Routier	- Tenue des réunions d'échanges sur l'exécution des projets domiciliés auprès des deux guichets	- Partager les informations ; - Rendre compte de l'état d'exécution des projets ; - Trouver des solutions aux difficultés qui se présentent.
	- Travaux préparatoires à la célébration de la journée de la protection du patrimoine routier national	Faire prendre conscience des attitudes citoyennes à adopter pour préserver l'intégrité de la route
c) CONAROUTE / Fonds Routier	- Participation aux sessions du Conseil	- Communiquer sur les activités du Fonds ; - Mettre en cohérence les programmes d'entretien et d'investissement routiers
d) PSRR / Fonds Routier	- Participation aux sessions du groupe de travail chargé de valider les statistiques sur la mobilisation des ressources	Sécuriser les ressources

**Tab 3 : Le Fonds Routier et ses Homologues**

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
AFERA / FR du Cameroun	Participation à la 10 <sup>ième</sup> réunion annuelle de l'Association des Fonds Routiers Africains, tenue du 29 novembre au 02 décembre 2011 à Cotonou au Bénin.	- Partager avec les membres de l'AFERA les expériences ; - Promouvoir les valeurs, les meilleures pratiques et les standards de l'AFERA
AFERA Afrique Centrale / FR du Cameroun	Participation d'une délégation du Fonds Routier du Cameroun à la réunion du Groupe focal AFERA Afrique Centrale à N'Djamena au TCHAD du 06 au 08 juin 2011.	- Partager l'expérience entre les membres ; - Communiquer sur les activités des FER ; - Faire des propositions d'activités novatrices pour l'AFERA.

## ANNEXE II

### – EXTRAIT DU BILAN DE LA CAMPAGNE 2011 PRESENTE PAR LE MINTP

Le document fait état d'un taux d'engagement global d'environ 24,59 % au 31 décembre 2011, avec 203 contrats de travaux, d'études et de contrôles passés, une consommation d'environ 8,349 milliards FCFA sur des ressources disponibles de 46,307 milliards F CFA. Le taux de consommation réel de crédit est de 18%.

La situation des interventions par nature de travaux se résume comme suit :

*En millions Francs CFA*

N°	CATEGORIES	ENGAGE	REALISE	TAUX DE REAL. (%)	LINEAIRE ENTRETENU	OBSERVATIONS
1	ENTRETIEN DU RESEAU PRIORITAIRE	23 741	5 756	24	1 468	Y COMPRIS LE CONTROLE
2	ENTRETIEN ROUTES RURALES	4 856	1 994	41	1 232	Y COMPRIS LE CONTROLE
3	ETUDES	504	229	45		
4	PROTECTION DU PATRIMOINE	370	370	100		
	<b>TOTAL</b>	<b>29 472</b>	<b>8 349</b>	<b>28</b>	<b>2 700</b>	

Source : programme d'entretien routier 2012 MINTP

La situation des engagements par nature d'interventions et par réseau se résume comme suit :

*En millions Francs CFA*

N°	RESEAU	ROUTES EN TERRE	ROUTES REVETUES	TOTAL ENGAGE	TOTAL REALISE	TAUX D'EXECUTION EN %	OBSERVATIONS
1	NORD	4 222	1 764	5 987	1 202	20	
2	OUEST	6 226	3 323	9 548	2 144	22	
3	SUD	5 826	2 313	8 139	815	10	
	<b>TOTAL</b>	<b>16 274</b>	<b>7 400</b>	<b>23 674</b>	<b>4 161</b>	<b>17</b>	

Des mesures sont prises ou envisagées dans les différents cas constatés (retard, défaillance, etc.).

Au titre des principales difficultés, il ressort :

- l'insuffisance du matériel de génie civil pour satisfaire à la demande des entreprises ;
- le sous-équipement des entreprises ;

- l'inadéquation entre le matériel déclaré dans les offres et ceux existant sur le terrain ;
- la faible capacité financière et technique des entreprises ;
- l'insuffisance des budgets alloués à l'exécution des projets d'entretien routier ;
- les prix unitaires pratiqués ne tiennent pas compte des réalités du terrain, ce qui entraîne des abandons et des résiliations ;
- les lenteurs d'exécution des travaux du fait entre autres des conditions d'accès au crédit bancaire ;
- la faiblesse du suivi du fait de l'Administration et des maîtres d'œuvre ;
- les problèmes de qualité et de disponibilité des matériaux d'emprunt.

Les solutions semblent se trouver en partie dans l'implication du LABOGENIE et l'équipement du MATGENIE.