

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie
FONDS ROUTIER
(E.P.A)

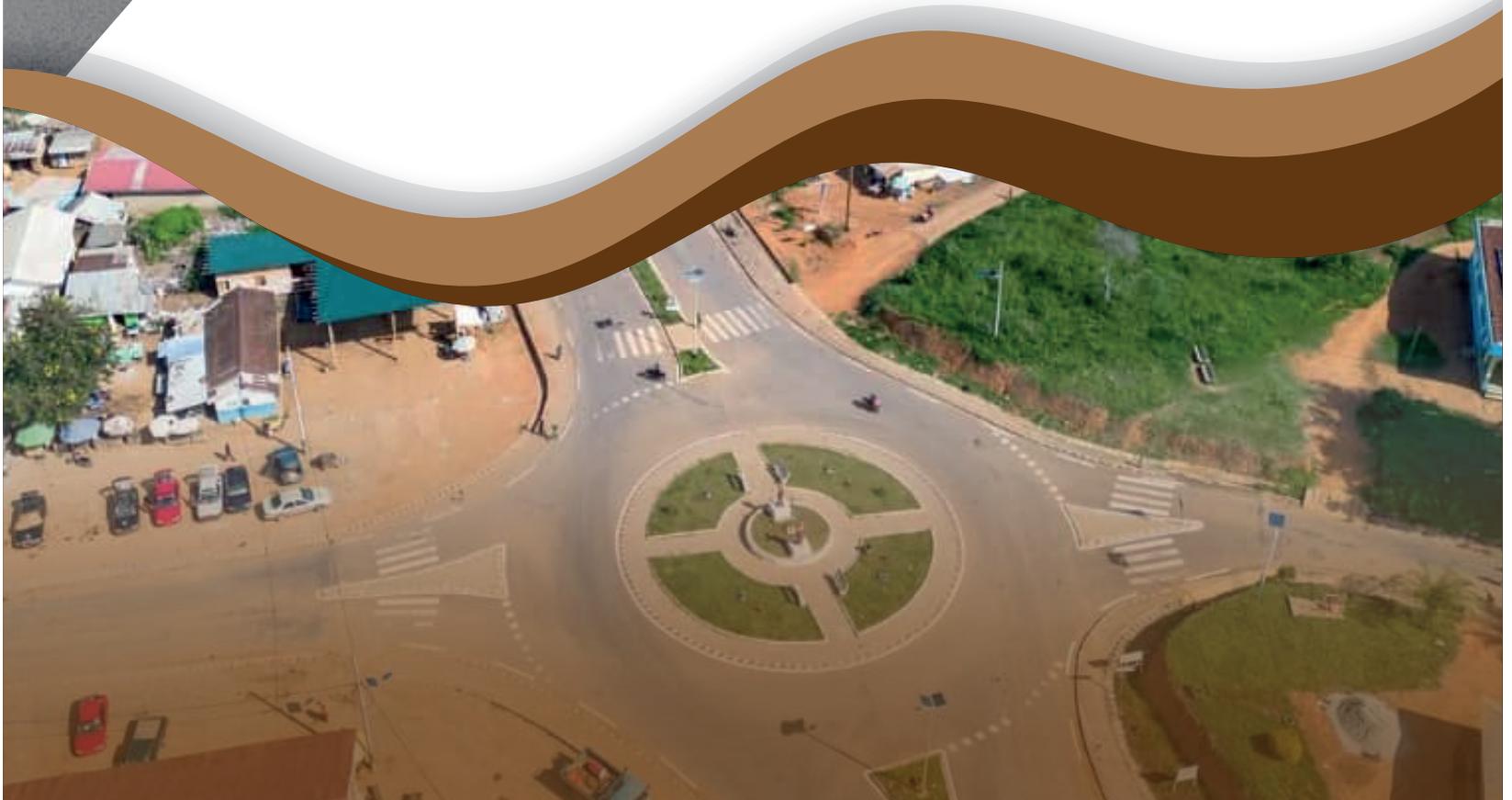


REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland
ROAD FUND
(P.A.C)



RAPPORT ANNUEL 2024

FONDS ROUTIER





S.E. Paul BIYA

Président de la République du Cameroun

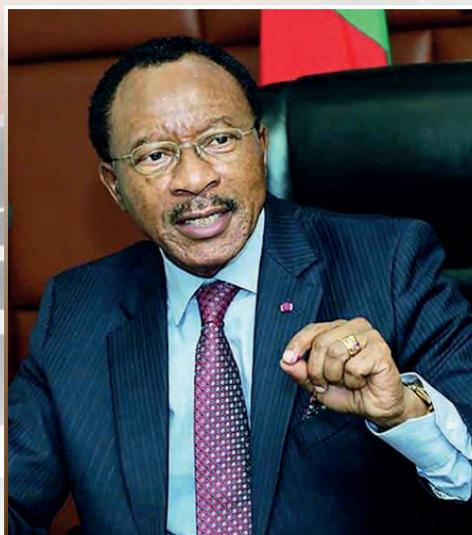
■ ■ j'ai instruit la réorganisation du Fonds routier, dans le sens d'accroître sa capacité à mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des projets de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes. ■ ■

Extrait du discours du Chef de l'État à l'occasion du nouvel An 2025.





Joseph DION NGUTE
Premier Ministre, Chef du Gouvernement



Emmanuel NGANOU DJOUMESSI
Ministre des Travaux publics



Louis Paul MOTAZE
Ministre des Finances



AVANT-PROPOS



YAOUBA ABDOULAYE
Président du Comité de Gestion du Fonds routier

L'année 2024 s'est révélée particulièrement dynamique pour le Fonds routier, tant dans la gestion des défis inscrits dans son plan stratégique de développement 2023-2025 que dans l'accomplissement de ses missions de financement de l'entretien routier. Grâce à une stratégie agile, le taux d'engagement du programme d'entretien routier pour le compte de l'exercice 2024 se situe à 90,80% au 31 décembre 2024, contre 86,18% en 2023. Ce taux est en augmentation de 4,62% par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est en majeure partie justifiée par (i) l'intensification de la collaboration du Fonds avec les ministères ordonnateurs ; (ii) l'accompagnement constant des collectivités territoriales décentralisées à la maîtrise des procédures du Fonds ; (iii) la poursuite du processus de dématérialisation des procédures, qui permet de réduire significativement les délais de traitement des dossiers.

S'agissant des collectivités territoriales décentralisées, en 2024, un montant de 19,451 milliards de FCFA a été alloué aux communes. Cette allocation dépasse largement le seuil réglementaire minimal, établi à 25 % des ressources du Fonds routier, soit 12,500 milliards de FCFA. En outre, le Fonds a poursuivi le renforcement des capacités des magistrats municipaux afin de favoriser une meilleure appropriation de ses procédures de financement et de réduire le nombre de contrats et de décomptes en rejet. Ces initiatives illustrent la volonté du Fonds routier de contribuer à l'amélioration de l'efficacité des projets d'entretien des routes au niveau local, en vue du désenclavement progressif des zones rurales et de l'optimisation de la mobilité des personnes et des biens, conformément aux orientations des pouvoirs publics.

Par ailleurs, au cours de l'année 2024, le Comité de gestion a poursuivi les visites de chantier, dans l'optique de contribuer à l'utilisation efficiente des ressources allouées. Ainsi, 98 projets ont été visités ; dont 35 dans le réseau Nord, 30 dans le réseau Sud et 33 dans le réseau Ouest. À l'issue des visites, plusieurs constats d'ordre général ont été formulés, notamment la mauvaise qualité des travaux, la faible mobilisation des entreprises sur le terrain, le non-respect des délais contractuels, le non-paiement des décomptes et l'abandon des chantiers par certaines entreprises. Des recommandations subséquentes ont été formulées à l'endroit des parties prenantes.

Sur un tout autre plan, la dynamique impulsée par le Fonds, à travers son modèle de financement et de gestion de l'entretien routier aura marqué au-delà des frontières. Ainsi, au cours de l'année 2024, le Fonds a accueilli les délégations des Fonds d'entretien routier des Républiques de Centrafrique et du Gabon, respectivement le 9 août, et les 21 et 22 novembre 2024. Ces visites de benchmarking, inscrites dans une démarche de coopération et de partage d'expérience entre les organisations membres de l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA), ont permis aux délégations de s'imprégner du modèle camerounais en matière de dématérialisation des procédures de traitement des décomptes en particulier et de gestion des projets d'entretien routier en général.

Au-delà des actions menées, plusieurs défis restent à relever afin de garantir au Fonds routier un positionnement stratégique en tant qu'organisme de financement de l'entretien routier au Cameroun. Il s'agit entre autres de : (i) l'intensification des actions de transformation du Fonds en un fonds de deuxième génération ; (ii) la poursuite du processus de modernisation de son administration à travers la mise en place des outils de gouvernance performants ; (iii) l'amélioration de son image de marque et de son capital humain. Dans cette perspective, lors de son discours à la Nation le 31 décembre 2024, le Chef de l'État a évoqué les contraintes en matière d'entretien des infrastructures routières et a prescrit la réorganisation du Fonds routier, dans le but d'en accroître la capacité à mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des projets de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes.

Le présent rapport met en lumière les actions menées en 2024 par le Fonds routier dans le cadre de l'exécution de ses missions, notamment le financement de l'entretien routier et le paiement des prestations à l'entreprise. Il précise également les défis auxquels est confronté le Fonds ainsi que les perspectives envisagées, en vue d'assurer la pérennisation des ressources allouées aux travaux d'entretien des routes et d'optimiser sa performance.

LE MOT DE L'ADMINISTRATEUR



Aubin ESSAIE MOUSSA
Administrateur du Fonds routier

Conformément à ses missions statutaires, et dans l'optique d'atteindre ses objectifs de performance de l'année 2024, le Fonds routier a poursuivi la mise en œuvre de son plan stratégique de développement 2023-2025. Ainsi, trois principales actions permettent d'évaluer l'activité du Fonds, à savoir : l'augmentation des ressources affectées à l'entretien routier, l'optimisation de la consommation des ressources mobilisées, la gouvernance et l'amélioration des conditions de travail.

S'agissant de **l'augmentation des ressources affectées à l'entretien routier**, l'administration du Fonds n'a cessé de réfléchir à des stratégies, visant à l'accroissement des ressources. C'est dans ce sens qu'il convient de comprendre l'étude portant sur l'évaluation de la performance du système de collecte et de reversement des ressources issues du droit de péage routier du guichet « Entretien », réalisée avec l'appui technique de l'Institut national de la statistique (INS). Cette étude, dont les résultats ont été présentés en 2024, révèle des déperditions des recettes de péage, au cours de la période allant de 2018 à 2023. À titre d'illustration, les recettes réelles de l'année 2022 se situaient à 8,725 milliards FCFA contre une estimation de 12,052 milliards FCFA, soit un niveau de déperdition de 3,326 milliards FCFA. Pour l'année 2023, l'enveloppe de déperdition est évaluée à 3,430 milliards de FCFA. Ainsi, une proportion d'environ 28% des recettes potentielles échappe au circuit de collecte et de reversement. De nombreuses faiblesses sont à l'origine de ce manque à gagner, notamment le caractère manuel du système de collecte, la vétusté du système de contrôle et de suivi des recettes collectées, l'existence des voies de contournement permettant d'éviter le paiement du droit de péage, le trafic d'influence, la corruption, l'émission et la mise en circulation de faux tickets.

Dans l'optique de remédier à ces faiblesses et d'améliorer la performance du dispositif de collecte de reversement des droits de péage routier, plusieurs recommandations ont été formulées, à savoir : (i)

l'automatisation progressive de tous les postes de péage, en commençant par les postes à fort potentiel, (ii) l'amélioration du cadre réglementaire permettant des actions coercitives à l'endroit des péagistes, (iii) l'installation d'un système de comptage automatique des véhicules franchissant les postes manuels et (iv) l'institutionnalisation des contrôles de vérification inopinés aux postes de péage. Du point de vue de l'exécution, cette action relative à l'augmentation des ressources affiche un taux de 97,47%.

Pour ce qui est de **l'optimisation de la consommation des ressources mobilisées**, il convient de relever que le niveau d'engagement budgétaire de cette action est en légère hausse par rapport à l'année dernière. Elle passe ainsi de 91,86% en 2023 à 95,57% en 2024. Cette performance repose sur une meilleure exécution des certaines activités clés, notamment l'accompagnement des ordonnateurs dans l'élaboration des programmes et leur exécution, l'organisation des ateliers de renforcement des capacités des collectivités territoriales décentralisées et les visites de chantier effectuées par le Comité de gestion du Fonds routier.

En ce qui concerne **la gouvernance et l'amélioration des conditions de travail**, l'administration du Fonds a mis un accent sur le renforcement des capacités de son personnel dans le but d'améliorer sa compétence. À cet égard, quatre (4) formations transversales ont été dispensées en 2024 dans les domaines liés (i) à la rédaction administrative, (ii) aux marchés publics (iii) au contrôle de gestion et (iv) au droit social. Quant aux ressources matérielles, la performance annuelle est en légère baisse. Elle passe de 86,51% en 2023 à 81,59% en 2024. Ce recul s'explique par la non consommation en autorisation d'engagement des crédits réservés à l'acquisition de l'immeuble siège du Fonds routier. Par ailleurs, le plan de passation des marchés a été convenablement exécuté. Les marchés prévus ont été examinés par les structures en charge de la gestion de la commande publique. Enfin, les activités liées à la gestion stratégique, dont celles à la charge du Comité de gestion et celles menées dans le cadre de la représentation du Fonds à l'international, affichent un taux d'exécution de 88,02%.

En guise de **défis et perspectives**, le Fonds routier est confronté à un ensemble de défis liés au financement de l'entretien routier. Au rang de ceux-ci, figurent l'augmentation sans cesse croissante du linéaire des routes à entretenir, en contraste avec l'insuffisance des ressources mises à disposition pour le financement de l'entretien, l'optimisation du système de collecte et de reversement des ressources allouées au Fonds, la conception et la mise en exploitation d'outils de gestion performants, en vue de l'amélioration de l'efficacité, de l'efficience et de la transparence des opérations réalisées par l'institution.

LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

AFERA	: Association des Fonds d'entretien routier africains
AGA	: Assemblée Générale Annuelle
ARMP	: Agence de régulation des marchés publics
ATCF	: Audit technique, comptable et financier
BEAC	: Banque des États de l'Afrique centrale
BET	: Bureau d'études techniques
BTP	: Bâtiment et travaux publics
BVMAC	: Bourse des valeurs mobilières d'Afrique centrale
C2D	: Contrat de désendettement et de développement
CADD	: Cautionnement d'avance de démarrage
CAN	: Coupe d'Afrique des Nations
CAS	: Compte d'affectation spéciale
CBE	: Cautionnement de bonne exécution
CCAP	: Cahier des clauses administratives particulières
CDBF	: Conseil de discipline budgétaire et financière
CEMAC	: Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CFA	: Communauté financière africaine
CFS	: Contrôle financier spécialisé
CGI	: Code général des impôts
COGE	: Comité de gestion
CRDG	: Cautionnement de retenue de garantie
CSEPO	: Comité de suivi de l'exécution des programmes des ordonnateurs
CTD	: Collectivités territoriales décentralisées
CUD	: Communauté urbaine de Douala
CUY	: Communauté urbaine de Yaoundé
DSCE	: Document de stratégie pour la croissance et l'emploi
DSX	: Douala Stock Exchange
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
FMI	: Fonds monétaire international
FR	: Fonds routier
HIMO	: Haute intensité de main d'œuvre
IADM	: Initiative d'allègement de la dette multilatérale
IRF	: International Road federation
Kfw	: KreditAnstalt Für Wiederaufbau
MINFI	: Ministère des Finances
MINHDU	: Ministère de l'Habitat et du Développement urbain
MINT	: Ministère des Transports
MINTP	: Ministère des Travaux publics
MoU	: Memorandum of Understanding
NTIC	: Nouvelles technologies de l'information et de la communication
PDR	: Plan directeur routier
PPRD	: Plan présidentiel de reconstruction et de développement des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest
PERFED	: Programme d'entretien routier du Fonds européen de développement
PGT	: Paierie générale du Trésor
PLANUT	: Plan d'urgence triennal pour l'accélération de la croissance
PME	: Petites et moyennes entreprises
PNUD	: Programme des Nations unies pour le développement
PPP	: Partenariat public-privé
PPR	: Protection du patrimoine routier
PPTÉ	: Pays pauvres très endettés
PSD	: Plan stratégique de développement
PSR	: Prévention et sécurité routières
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
TAE	: Taxe à l'essieu
TSPP	: Taxe spéciale sur les produits pétroliers
UATP	: Union africaine des transports publics

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	1
LE MOT DE L'ADMINISTRATEUR	2
LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES	3
SOMMAIRE	4
I- CONTEXTE GÉNÉRAL	5
A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE	6
B- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE	8
C- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES	10
D- ORGANES DE GESTION	11
E- QUELQUES FAITS MARQUANTS	13
F- MANAGEMENT DU FONDS	15
G- IDENTIFICATION, ANALYSE ET GESTION DES RISQUES	28
H- LE FONDS ROUTIER ET SES PARTENAIRES	31
I- COMMUNICATION	34
II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES	38
A- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)	39
B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER	58
C- EXÉCUTION DU BUDGET DU FONDS ROUTIER AU 31 DÉCEMBRE 2024	63
D- ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACTIVITÉS DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)	67
III- DÉFIS ET PERSPECTIVES	70
A - DÉFIS MAJEURS : AXES STRATÉGIQUES POUR L'EXCELLENCE OPÉRATIONNELLE	71
B - PERSPECTIVES : VISION STRATÉGIQUE ET INNOVATION	73
CONCLUSION	74
LISTE DES TABLEAUX	75
LISTE DES FIGURES	76
ANNEXES	77



I CONTEXTE GENERAL



Traitement des bandes dégradées en béton bitumineux.

A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE

En 2025, la reprise de l'économie mondiale devrait se consolider, bien que des incertitudes persistent. Les répercussions de la pandémie et des tensions géopolitiques continueront d'influencer les dynamiques économiques, mais avec une intensité moindre qu'en 2024. Selon les projections du Fonds Monétaire International (FMI), la croissance mondiale devrait être légèrement supérieure à celle de l'année précédente, soutenue par une reprise plus robuste dans la plupart des régions.

Dans les pays avancés, selon les projections des Nations unies, la croissance économique mondiale devrait atteindre 2,8 % en 2025, un niveau légèrement supérieur à celui de 2024. Cette progression est soutenue par un assouplissement des politiques monétaires et une diminution de l'inflation. Cependant, des risques subsistent en raison des tensions géopolitiques persistantes, notamment en Ukraine et au Moyen-Orient, ainsi que des tensions commerciales entre l'Union européenne, la Chine et les États-Unis. Ces facteurs pourraient freiner la croissance des économies avancées.

Concernant l'Afrique subsaharienne, la croissance devrait se consolider pour atteindre 4,1 % en 2025, puis 4,3 % en 2026, soutenue par une baisse de l'inflation et un assouplissement des conditions financières. Cependant, la région reste confrontée à des défis majeurs, notamment des

chocs climatiques fréquents, des conflits persistants (République Démocratique du Congo, Soudan, etc.) et une dette croissante, qui freinent les perspectives de croissance.

En zone CEMAC, les perspectives économiques de l'exercice 2025 demeurent incertaines. La croissance devrait se maintenir à un niveau proche de celui de 2024, tandis que l'inflation devrait amorcer une décrue progressive pour atteindre 7 %. Ces prévisions soulignent la nécessité pour les pays de la CEMAC de poursuivre leurs efforts de diversification économique et de renforcer leur résilience face aux chocs externes.

Au niveau national, l'économie camerounaise devrait enregistrer une croissance de 4,4% en 2025, contre 3,9% en 2024. Cette performance sera portée par plusieurs facteurs, notamment la reprise de l'activité économique mondiale, l'augmentation de la production pétrolière et gazière, l'accélération des investissements dans les infrastructures et la mise en œuvre de réformes structurelles clés.

L'inflation, quant à elle, devrait poursuivre sa trajectoire baissière, atteignant 4% en 2025, après 7% en 2024 et 7,4% en 2023. Cette tendance résulte principalement d'une politique monétaire plus stricte et de la stabilisation des prix des matières premières.

Par ailleurs, le déficit du solde courant devrait s'améliorer, passant de 3,3% du PIB en 2024 à 2,5% en 2025, grâce à une réduction des importations, une augmentation des exportations et une amélioration des termes de l'échange.

Les perspectives sectorielles et politiques permettent d'identifier, entre autres, les tendances suivantes:

- **Concernant les infrastructures**, l'optimisation des coûts, l'entretien et la réalisation d'infrastructures demeureront des priorités gouvernementales. Le Fonds routier jouera un rôle stratégique dans l'entretien et l'expansion du réseau routier national ;
- **S'agissant du développement rural**, des initiatives visant à accroître la production agricole seront intensifiées grâce à des incitations économiques et des investissements ciblés ;
- **En ce qui concerne le secteur industriel**, le gouvernement mettra l'accent sur la transformation locale des matières premières afin d'augmenter la part de la valeur ajoutée manufacturière dans le PIB ;
- **Pour ce qui est du développement du capital humain**, l'amélioration de l'accès et de la qualité de l'éducation et de la formation professionnelle restera une priorité pour renforcer l'employabilité et les compétences de la main-d'œuvre ;

- **Au sujet de la gouvernance et de la décentralisation**, la modernisation du cadre institutionnel, l'amélioration du climat des affaires et l'optimisation des dépenses publiques seront au cœur des réformes. L'accélération du processus de décentralisation et la réforme du système de passation des marchés publics constitueront également des axes majeurs d'intervention ;
- **En matière de protection sociale**, des mesures ciblées seront mises en œuvre pour réduire la vulnérabilité des populations, notamment par l'amélioration de l'accès aux services de santé et aux dispositifs d'aide sociale ;
- **Concernant l'environnement**, des efforts en matière de transition énergétique et de gestion durable des ressources naturelles se poursuivront, avec une attention particulière à la lutte contre la déforestation et à l'adaptation aux changements climatiques ;
- **Sur le plan politique**, l'année 2025 sera marquée par des enjeux politiques majeurs, notamment l'élection présidentielle prévue en octobre. Dans cette perspective, les pouvoirs publics ont prorogé en 2024 les mandats des députés et des maires, afin de concentrer les ressources sur l'organisation optimale de chaque échéance électorale et d'éviter la dispersion des efforts sur plusieurs scrutins.

L'évolution des finances publiques et de la politique budgétaire de l'État pour l'année 2025 sera caractérisée par :

- **La mobilisation des recettes** : le Gouvernement poursuivra ses efforts pour accroître les recettes non pétrolières en améliorant le recouvrement fiscal grâce à la digitalisation et à la dématérialisation des procédures ;
- **Le ciblage des dépenses publiques** : l'allocation des ressources sera optimisée pour garantir une efficacité accrue des investissements, en mettant un accent particulier sur les infrastructures

stratégiques ;

- **Une politique budgétaire prudente** : en collaboration avec le FMI, l'État poursuivra une gestion budgétaire rigoureuse afin de favoriser une croissance durable et équilibrée ;
- **Une stabilisation de la dette publique** : la dette devrait se stabiliser autour de 50% du PIB. Une attention particulière sera portée à la viabilité de l'endettement et à la mobilisation de financements concessionnels pour limiter les risques de surendettement.

Il convient de préciser cependant que l'environnement économique reste exposé à plusieurs risques, liés, notamment à l'évolution de la conjoncture internationale, aux tensions sécuritaires dans certaines régions du pays et à la liquidité du marché financier. Une gestion rigoureuse des dépenses publiques sera indispensable pour éviter les déséquilibres budgétaires. La poursuite des réformes structurelles et l'accélération du processus de décentralisation seront essentielles pour assurer une croissance inclusive et durable.

Pour le Fonds routier, l'exercice 2025 pourrait marquer une avancée significative avec la

signature et l'entrée en vigueur des textes d'application de la loi n°2022/007 portant protection du patrimoine routier national. En effet, cette réforme permettra au Fonds routier de collecter directement certaines de ses ressources, une autonomie financière qui renforcera sa capacité d'action.

Grâce au nouveau cadre légal et à la stratégie mise en place, le Fonds routier devra jouer un rôle clé dans le développement des infrastructures et le renforcement du tissu économique camerounais. Toutefois, une vigilance accrue et une gestion prudente des ressources seront nécessaires pour faire face aux défis et aux risques potentiels.



Vue aérienne d'une partie d'un échangeur sur l'autoroute Yaoundé - Douala.

B- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Dans son discours à la nation prononcé le 31 décembre 2024, le Président de la République a relevé que l'état du réseau routier camerounais n'a cessé de se dégrader et ce, malgré les efforts déployés et les ressources allouées par les pouvoirs publics pour sa réhabilitation et son extension. Comme causes de l'accentuation de ces dégradations, le Chef de l'État a identifié quelques contraintes notamment l'insuffisance des ressources, les aléas climatiques et les problèmes de gouvernance.

Pour pallier ces insuffisances, le Chef de l'État a « instruit la réorganisation du Fonds routier, dans le sens d'accroître sa capacité à mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des projets de construction, de réhabilitation et d'en-

tretien des routes ». Cette instruction est conforme aux dispositions de la loi n° 2022/007 portant protection du patrimoine routier national, qui a été promulgué le 27 avril 2022, abrogeant ainsi nombre de dispositions de la précédente loi n° 96/07 du 08 avril 1996 et ses modificatifs. Cette nouvelle loi répond à la nécessité de remédier aux limites que présentait la précédente, accentuées par l'important niveau de dégradation des infrastructures routières, la pluviométrie, l'incivisme des usagers de la route, l'accroissement du trafic, les prestations d'entretien routier inefficaces et l'insuffisance des ressources.

En effet, la loi d'avril 2022 portant protection du patrimoine routier national a apporté quelques innovations majeures au rang desquelles, la réorganisation du Fonds routier telle que prescrite par le Chef de l'État. Elle renforce son rôle en matière d'entretien routier en le plaçant au cœur du financement de la protection du patrimoine routier. En effet, l'article 31 (1) de cette loi élargit ses missions aux opérations de mobilisation et de collecte des ressources nécessaires au financement des programmes d'étude, d'indemnisation, d'investissement et d'entretien des projets routiers et autoroutiers. Cette réforme, qui s'inscrit dans la logique des orientations du Chef de l'État, vise entre autres, à accroître l'autonomie financière du Fonds, notamment par le déplafonnement de ses ressources et sa transition vers un fonds de deuxième génération, dans l'optique de répondre aux besoins sans cesse croissants en matière d'entretien routier.

En outre, la nouvelle loi a ouvert de nouveaux guichets d'intervention dans le sens de renforcer l'action du Fonds. Selon l'article 31(2), il exerce ses missions par le biais de trois guichets d'intervention, à savoir : (i) le guichet « Entretien », (ii) le guichet « Études et investissement », (iii) le guichet « Indemnisations ». L'opérationnalisation des nouveaux guichets, consacrés aux études et aux indemnisations, permettra de conduire à maturité les projets d'infrastructures routières, d'exécuter ces projets dans des délais maîtrisés, à travers la mobilisation des entreprises compétentes. Le guichet "Investissement", quant à lui, permettra d'agrandir le réseau routier bitumé avec la construction de nouvelles routes ou leur réhabilitation, sur les ressources internes. Par ailleurs, la loi dispose que d'autres guichets puissent être ouverts, en tant que de besoin, par décret du Premier Ministre.

Par ailleurs, la réforme du Fonds devrait avoir des répercussions au-delà de la redéfinition de ses missions qu'il exercera dans le cadre de ses trois (03) guichets.

En effet, elle aura pour corollaire l'augmentation des effectifs, objet d'un plaidoyer en cours. De plus, elle entrainera la déconcentration des services du Fonds afin de renforcer l'accompagnement de proximité et d'améliorer l'interaction avec les différentes parties prenantes sur l'ensemble du territoire national.

Le Fonds routier dispose désormais de neuf (09) sources de financement, définies à l'article 32(1) de la loi n° 2022/007 du 27 avril 2022 portant protection du patrimoine routier national.

Parmi ces ressources, la taxe spéciale sur les produits pétroliers devient une contribution à part entière, bien qu'octroyée sous forme de quote-part. En revanche, la taxe à l'essieu a été supprimée. Les amendes perçues sont également reversées au Fonds sous forme de quote-part, dont le taux est fixé par la loi.

En outre, les fonds d'origines diverses liés directement à l'usage de la route bénéficient désormais d'un déplafonnement, offrant ainsi une plus grande flexibilité financière. Par ailleurs, le Fonds pourra tirer profit des revenus issus des placements bancaires ou d'opérations jugées

rentables, ouvrant ainsi la voie à de nouvelles opportunités sur le marché financier.

S'agissant de la comptabilisation des ressources du Fonds, l'article (32) (2) précise que, cette responsabilité incombe au ministère en charge des Finances. Cette opération s'effectue au moment de la collecte pour les besoins uniques de centralisation de l'information financière sur les recettes de l'État. Ainsi, cette disposition légale a consacré pleinement le Fonds dans sa mission de mobilisation et de collecte de ses ressources. Cependant, les ressources allouées transitent encore par le Trésor public avant d'être reversées dans le compte du Fonds, ouvert à la Banque centrale.



Route en terre fortement dégradée.



Travaux de déblais sur une route en terre.

C- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES

Conscient de l'état de dégradation du réseau routier national et des répercussions économiques y relatives, le Président de la République a promulgué la loi n°2022/007 du 27 avril 2022 portant protection du patrimoine routier national, abrogeant ainsi les dispositions de la loi n°96/07 du 08 avril 1996 et ses modifications subséquentes.

Contrairement aux précédentes lois portant protection du patrimoine routier national qui restreignaient le mandat du Fonds au financement et au paiement des prestations d'entretien routier et par la suite, aux opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes, cette nouvelle loi a élargi le champ de compétences du Fonds dont les missions ne se limiteront plus au seul financement des programmes d'entretien routier. En effet, cette structure va également assurer :

- la mobilisation et la collecte des ressources nécessaires au financement des programmes d'étude, d'indemnisation, d'investissement et d'entretien des projets routiers et autoroutiers ;
- le financement des programmes de protection du patrimoine routier national, de prévention et de sécurité routières, d'entretien, de réhabilitation et d'aménagement des routes et autoroutes non concédés ;
- le paiement des prestations et travaux éligibles à ce mécanisme de financement ;

De plus, cette loi a reformé le statut du Fonds en dotant ce dernier d'un troisième guichet. Désormais, ses missions vont s'exercer à travers trois guichets d'interventions, à savoir :

- le guichet « Entretien » ;
- le guichet « Études et Investissements » ;

- le guichet « Indemnisation ».

Néanmoins, la loi a également prévu l'ouverture de nouveaux guichets de financement en vue de restructurer le Fonds, d'accroître ses capacités à mobiliser les financements, et, surtout, d'étendre davantage ses missions.

En outre, cette nouvelle législation a redéfini l'assiette des ressources du Fonds, en supprimant la taxe à l'essieu et en déplaçant les fonds d'origines diverses, en rapport direct avec l'usage de la route. À cet effet, elle prévoit en son article 32(1) que les ressources du Fonds sont constituées, notamment :

- de la redevance d'usage de la route ;
- de la quote-part du produit des amendes définies par la présente loi ;
- des dons et des subventions ;
- des fonds d'origines diverses en rapport direct avec l'usage de la route ;
- de la quote-part de la taxe spéciale sur les produits pétroliers ;
- du produit de la taxe de transit ;
- des dotations budgétaires des ministères ;
- du droit de péage routier ou, en cas de concession du péage, de la redevance de concession ;
- des revenus des fonds placés dans les banques ou des opérations jugées rentables pour le Fonds.

Si cette nouvelle loi offre la perspective d'un réseau routier bien entretenu grâce à des ressources adéquates, son application reste conditionnée par la signature et la publication de ses textes d'application...



Une session du Comité de gestion.

D- ORGANES DE GESTION

Créé dans le cadre de la loi n°96/07 du 07 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national revue et complétée par la loi n°2004/021 du 21 juillet 2004, le Fonds routier est un établissement public administratif de type particulier. Sa gestion est assurée par deux (2) organes: le Comité de gestion et l'Administrateur.

1- Le Comité de gestion

Le Comité de gestion, en tant qu'organe délibérant, 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 décret n° 2012/ 173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2005/239 du 24 juin 2005, précise la composition du Comité de gestion et la durée du mandat de ses membres.

Par ailleurs, avec le décret n° 2019/320 du 19 juin 2019 précisant les modalités d'application de certaines dispositions des lois 2017/010 et 2017/011 du 12 juillet 2017 portant sur le statut général des établissements publics et des entreprises publiques, le Comité de gestion peut créer en son sein des comités et des commissions qui rendent uniquement des avis et des recommandations. Le Comité de gestion 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. Il s'agit précisément de :

Les représentants de l'État :

- un représentant de la Présidence de la République ;
- un représentant des Services du Premier Ministre ;
- un représentant du Ministère des Finances ;
- un représentant du Ministère des Travaux publics ;
- un représentant du Ministère des Transports.

Un représentant des collectivités territoriales décentralisées.

Les représentants des usagers de la route :

- un représentant du Groupement des Entreprises du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Transitaires du Cameroun ;
- un représentant des Syndicats des Transporteurs de voyageurs urbains et interurbains ;
- un représentant des Syndicats des Transporteurs de marchandises par route.

L'Administrateur du Fonds, quant à lui, officie comme rapporteur dudit Comité.

2- l'Administrateur

Le Fonds routier est dirigé par un Administrateur recruté par appel à candidature pour un mandat de 3 ans, renouvelable deux fois ; il compte un effectif plafonné à 25 personnes réparties dans trois (3) divisions et une administration générale.

Dans l'exercice de ses fonctions, l'Administrateur du Fonds est responsable de la mise en œuvre opérationnelle des actions arrêtées par le Comité de gestion.

Pour y arriver, il est soutenu par :

- l'Administration générale chargée de la coordination ;
- la division « Administration et Finances », responsable de la gestion administrative, financière et comptable ;
- la division « Contrôle des Opérations », chargée de la mobilisation des ressources, la répartition des ressources entre ordonnateurs, le contrôle des engagements, le suivi de l'élaboration de la programmation, l'élaboration du budget de fonctionnement et des études préalables au visa des contrats par l'Administrateur.
- la division « Expertise technique », chargée du traitement des décomptes, des visites de chantier et des audits techniques.

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 acteurs ci-après :

- le Ministère en charge des routes (Ministère des Travaux publics) ;
- le Ministère chargé des voies urbaines (Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain) ;
- le Ministère chargé des Transports ;
- les chefs d'exécutifs communaux et régionaux ;
- l'Administrateur pour ce qui concerne le budget de fonctionnement du Fonds routier.

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

Quelques actions menées par le top management

L'année 2024 a été marquée par un certain nombre d'actions dont les plus importantes relèvent de la gouvernance et de la gestion des ressources.

Sur le plan de la gouvernance

On peut citer :

- l'adoption du plan de performance des administrations du Fonds routier pour l'exercice 2024 ;
- l'approbation des états financiers pour l'exercice 2022 ;
- l'approbation du programme d'entretien routier 2024 des ministères Ordonnateurs (MINTP, MINT, MINDHU) ;
- l'approbation du Plan annuel des activités de l'audit interne pour l'exercice 2024 ;
- la validation du rapport annuel 2023 du Fonds routier ;
- l'arrêt et l'approbation des comptes du Fonds au titre de l'exercice 2023 ;

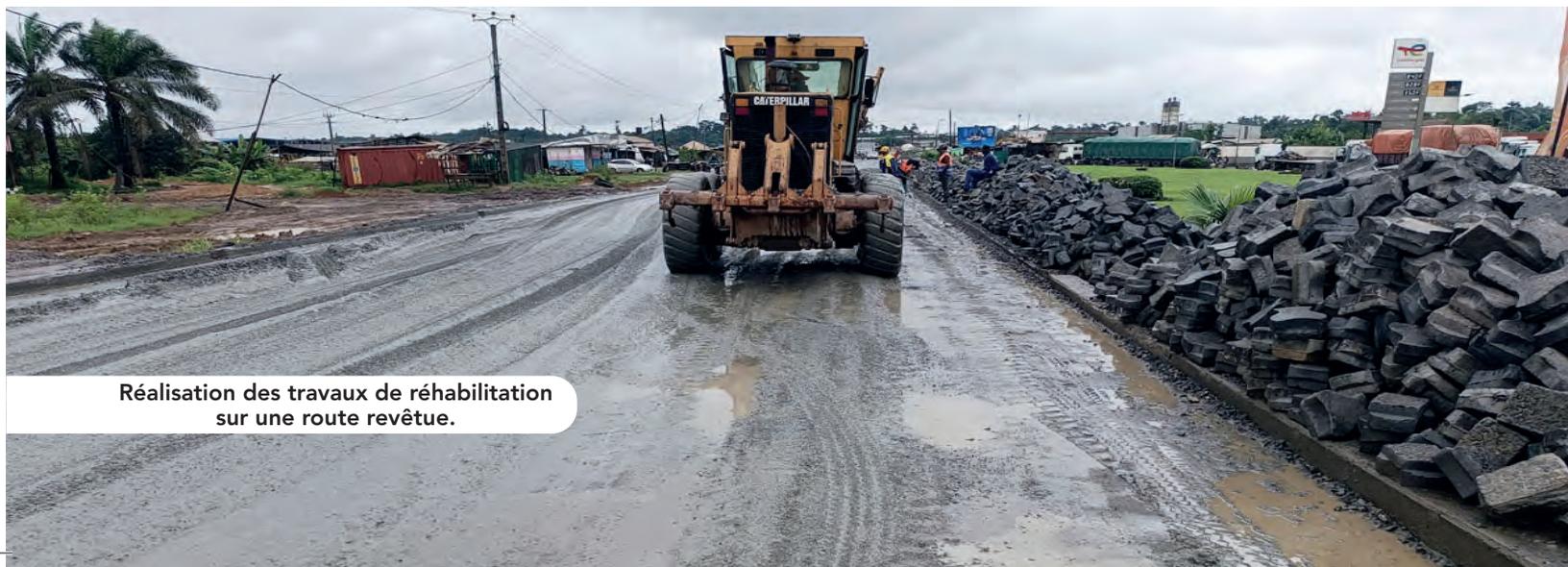
- la désignation du représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun (SYNDUSTRICAM) au sein du Comité de gestion ;
- la désignation du représentant du Ministère des Finances au Comité de gestion ;
- l'élection du Président du Comité de gestion ;
- la désignation du représentant du Ministère des Travaux publics au sein du Comité de gestion ;
- deux (02) descentes effectuées par le Comité de gestion dans le cadre de ses activités sur le terrain, dans tous les réseaux afin de s'assurer de l'effectivité des projets financés par le Fonds. Lesdites descentes ont eu lieu du 24 juin au 7 juillet et du 8 au 22 décembre 2024.

À l'issue de ces visites sur le terrain, les recommandations générales suivantes ont été formulées aussi bien aux prestataires qu'aux entreprises responsables de la maîtrise d'œuvre, ainsi qu'aux maîtres d'ouvrage :

- les entreprises et les maîtres d'œuvre doivent mobiliser les moyens nécessaires pour produire des travaux de bonne qualité selon les règles de l'art et respecter les délais d'exécution contractuels ;
- les projets doivent être bien maturés en prenant en compte les contraintes de la zone du projet avant contractualisation ;
- toute modification du marché de base doit se faire par voie d'avenant ;
- le Comité de gestion et l'administration du Fonds routier doivent effectuer des missions régulières sur le terrain pour suivre la mise en œuvre des recommandations formulées et s'assurer de la cohérence entre les travaux réalisés et ceux facturés dans les décomptes.

Sur le plan des ressources humaines

- L'adoption du rapport de la commission chargée de faire des propositions pour les avancements, les reclassements et les réclamations du personnel du Fonds routier portées à l'attention de l'Administrateur.



Réalisation des travaux de réhabilitation sur une route revêtue.



Visite des travaux confortatifs sur le RN3.

E- QUELQUES FAITS MARQUANTS

Plusieurs faits ont marqué la vie du Fonds routier au cours de l'année 2024, notamment dans les domaines de la gestion, du social, des activités liées à ses missions et de son action à l'international.

Au plan de la gestion du Fonds

- l'application de suivi et d'exécution budgétaire **GIDOCEP** a été mise en exploitation effective le 2 janvier 2024 ;
- les responsables du suivi et de l'exécution des contrats du réseau Sud et Ouest ont respectivement été formés le 22 août 2024 et du 22 au 26 octobre 2024 à l'utilisation de l'application **RF-eTrust**, permettant d'authentifier à distance les décomptes et les cautions ;

Au plan social

- les avancements des exercices 2020-2021 et 2022-2023 ont été effectués, avec l'octroi des avantages y afférents, conformément au Statut du Personnel et au Règlement Intérieur ;
- le Fonds a participé aux activités de la **Journée internationale de la femme** le 8 mars et de la **Fête internationale du travail** le 1er mai ;

- un **team building** a été organisé en juillet 2024 à Nkoteng afin de renforcer les liens entre le personnel et le top management pour l'amélioration du climat de travail ;
- une cérémonie d'au revoir en l'honneur de **Madame ARETOUYAP Jeanne Marcelle**, Assistante Chargée des Archives admise à la retraite après 25 années de service, s'est tenue le 31 octobre 2024 ;
- **Madame ABOULA Léopoldine Mélanie** a été recrutée au poste d'Assistant chargé des archives le 31 octobre 2024 en remplacement de **Madame ARETOUYAP Jeanne Marcelle** appelée à faire valoir ses droits à la retraite.

Au plan des activités liées aux missions du Fonds routier

- les capacités des maires sur la maîtrise des procédures du Fonds et la vulgarisation du **guide technique à l'usage des intervenants** ont été renforcées pour améliorer la consommation des ressources dédiées aux CTD. Des ateliers ont été organisés dans les régions du Littoral, de l'Est, du Centre et du Sud-Ouest avec la participation des maires et de leurs collaborateurs ;

- une restitution des résultats de l'étude réalisée avec **l'Institut national de la statistique**, portant sur l'évaluation du système de collecte et de reversement des ressources issues du péage routier, a eu lieu le 12 juin 2024 à l'hôtel Star Land à Yaoundé ;
- une participation active a été assurée au **salon de l'action gouvernementale (SAGO 2024)** tenu à Yaoundé du 20 au 27 juillet ;
- une mission d'évaluation des projets financés par le Fonds a été effectuée sur l'ensemble du territoire national du 24 juin au 07 juillet et du 07 au 22 décembre 2024 afin de s'assurer de l'effectivité des travaux ;
- des consultants ont été sélectionnés sur financement de la **Banque mondiale** pour :
 - la mise à jour du **manuel des procédures administratives, financières et comptables** ;
 - l'élaboration des règlements et manuels d'exécution pour optimiser la collecte et la gestion des ressources allouées.

Au plan international

- une participation du Fonds a été assurée à la **réunion du Groupe focal Afrique centrale de l'Association des Fonds d'entretien routier (GFAC/AFERA)** à Kinshasa (RDC) du 02 au 06 mars 2024 ;
- les réunions du bureau exécutif de **l'AFERA** au Kenya et en Côte d'Ivoire ont vu la participation du Fonds les 23 février et 10 mai 2024 ;
- l'Assemblée générale de l'AFERA, organisée à Abidjan du 13 au 16 mai 2024, a enregistré la participation du Fonds ;
- un partage d'expérience avec le Fonds d'entretien routier de la République Centrafricaine (FER) a eu lieu le 9 août 2024 à Yaoundé ;
- le Forum de la Banque africaine de développement sur les transports, tenu à Abidjan du 18 au 19 septembre 2024, a également accueilli le Fonds ;
- une délégation du Fonds a pris part au congrès mondial de la Fédération internationale de la route à Istanbul (Turquie) du 15 au 18 octobre 2024 ;
- un atelier de partage d'expérience sur la mise en concession de la gestion de la route Brazzaville-Pointe Noire s'est déroulé du 6 au 8 novembre 2024 au Congo avec la participation du Fonds ;
- une visite de travail et de benchmarking du Fonds autonome national d'entretien routier du Gabon (FANER) a eu lieu du 20 au 22 novembre 2024.



F- MANAGEMENT DU FONDS

1- Les outils de gestion

Au cours des cinq dernières années, le Fonds routier a engagé un processus de modernisation de ses outils de gestion à travers la dématérialisation de ses procédures. Cette transformation digitale vise deux objectifs majeurs : (i) la rationalisation de la charge de travail et (ii) l'amélioration de la qualité du service aux usagers. Parmi les avancées significatives figurent : (i) la mise en place d'un système de gestion électronique des documents, (ii) l'authentification électronique des décomptes et des cautions, (iii) l'intégration de l'interface de paiement GENDATA FR, et (iv) la conception dès 2025 d'un progiciel de gestion intégré.

1.1. Gestion électronique des documents : un enjeu de conservation et de traçabilité

Depuis 2012, le Fonds routier a mis en place un système de gestion et d'archivage électroniques des documents (GED) afin d'assurer une conservation sécurisée et une meilleure traçabilité des documents administratifs. Cette solution permet principalement la numérisation et le stockage structuré des documents existants, garantissant ainsi leur accessibilité et leur intégrité dans le temps.

Grâce à cette application, le Fonds routier a réalisé plusieurs avancées majeures :

- la centralisation et l'organisation optimisées des archives, facilitant la gestion et la recherche des documents ;
- la conservation et la sécurisation des données, réduisant les risques de perte ou d'altération des documents physiques ;
- la facilité d'accès aux informations, permettant aux utilisateurs d'accéder rapidement aux documents archivés.

Dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, le Fonds routier prévoit d'intégrer la GED dans un progiciel de gestion intégré (PGI). Cette évolution permettra d'associer chaque document aux opérations concernées, garantissant ainsi une gestion plus fluide et une interconnexion optimale entre les différents modules du système.

1.2. Authentification électronique des décomptes : une avancée majeure en 2024

En 2022, le Fonds routier a recruté un Cabinet qui a développé la plateforme électronique baptisée RF-eTrust chargée de sécuriser et d'accélérer l'authentification des décomptes et des cautions.

Dans le prolongement des efforts engagés en 2023, l'année 2024 a marqué une étape décisive dans l'opérationnalisation de RF-eTrust pour certains services centraux et déconcentrés du ministère des Travaux publics (MINTP).

Le processus, amorcé en 2023 avec le ministère des Transports, s'est poursuivi avec une extension progressive de l'utilisation de la plateforme aux services centraux et déconcentrés du MINTP, en particulier dans les réseaux Sud et Ouest.

Cette démarche répond à un enjeu stratégique pour le Fonds routier : lutter efficacement contre la fraude documentaire liée aux décomptes et aux cautions.

Grâce à RF-eTrust, l'authentification des documents administratifs critiques a été renforcée et dématérialisée. Les résultats obtenus en 2024 témoignent de l'impact de cette solution notamment avec:



- l'accélération du processus d'authentification : les délais ont été réduits pour les décomptes soumis à l'authentification électronique ;
- la rationalisation de la charge de travail : le recours à la plateforme a significativement diminué le volume d'authentifications physiques traitées par le service du courrier, allégeant ainsi la charge de travail et rationalisant les processus internes ;
- le renforcement de la sécurité et de la traçabilité : l'utilisation de RF-eTrust a contribué à limiter les risques de fraude documentaire, garantissant l'intégrité et la transparence des transactions.

Fort de ces avancées, le déploiement de RF-eTrust se poursuivra en 2025 avec un élargissement du périmètre d'enrôlement. Cette nouvelle phase visera à intégrer davantage d'acteurs, notamment les services déconcentrés du MINTP du Réseau Nord, ainsi que les banques et les compagnies d'assurance. Cette opération permettra de renforcer davantage la sécurisation et l'efficacité du processus d'authentification des documents administratifs.

Ces évolutions consolident la capacité du Fonds routier à sécuriser ses opérations et à garantir une gestion efficace, transparente et performante des ressources allouées à l'entretien et au développement du réseau routier.

1.3. Audit de l'application GENDATA FR : un diagnostic approfondi pour une optimisation accrue

Dans le cadre de l'amélioration continue de ses outils de gestion, le Fonds routier a entrepris, dès 2020, le développement en interne de GENDATA FR, une interface essentielle reliant TOMPORTAIL au Système de télé-compensation d'Afrique centrale (SYSTAC). Mise en exploitation en septembre 2021, cette solution a permis d'optimiser les processus de paiement en assurant :

- une rationalisation de la charge de travail, facilitant le traitement automatisé des transactions ;
- une réduction des risques de mauvais paiement, grâce à la génération sécurisée des paiements à partir de plusieurs sources : les ordres de virement émis dans TOMFR, les factures comptabilisées dans TOMPRO, les salaires traités dans TOMPAIE, etc.

En 2024, après trois années d'exploitation, le Fonds routier a recruté un consultant spécialisé pour réaliser un audit approfondi de GENDATA FR. Cette évaluation vise à :

- analyser la performance et la fiabilité de l'interface après plusieurs années d'utilisation ;
- identifier les axes d'optimisation et d'éventuelles améliorations fonctionnelles ;
- renforcer la sécurisation et l'interopérabilité avec les autres systèmes de gestion du Fonds.

Les résultats de cet audit permettront d'orienter les actions futures pour garantir une meilleure efficacité, une fiabilité accrue et une gestion optimisée des paiements au Fonds routier.



Vue d'ensemble d'une chaussée revêtue avec signalisation horizontale.

1.4. Conception et développement d'un progiciel de gestion intégré : vers une modernisation des outils du Fonds routier

Dans le cadre de sa stratégie de modernisation, le Fonds routier a engagé un projet ambitieux visant à mettre en place un progiciel de gestion intégré (ERP). L'objectif est d'unifier, au sein d'un même système, à la fois les processus supports (gestion des achats, des stocks, des finances, des ressources humaines, des paiements, des archives, etc.) et les processus métiers (programmation, gestion des marchés, traitement et paiement des décomptes, etc.). Cette intégration permettra de fluidifier la communication entre les acteurs internes et externes, d'automatiser les tâches répétitives, de minimiser les erreurs et d'optimiser l'utilisation des ressources.

Ce progiciel devra également prendre en compte les réglementations et normes applicables, tant au niveau national qu'international, en matière de gestion des données, de sécurité, de confidentialité et de conformité légale et financière. Son déploiement vise ainsi à améliorer la performance opérationnelle, renforcer la traçabilité des activités et optimiser la gestion des ressources.

En 2024, le processus de passation des marchés a franchi une étape décisive avec la sélection d'un consultant en charge du projet. La phase de contractualisation est en cours et devrait être finalisée au début de l'année 2025, ouvrant ainsi la voie au démarrage effectif de la réalisation du progiciel.

Ce projet structurant représente une avancée majeure pour le Fonds routier, en lui permettant de renforcer sa capacité à planifier, exécuter et contrôler ses opérations de manière plus efficace et efficiente, contribuant ainsi à l'amélioration globale de sa performance.

2- La feuille de route 2024

En avril 2022, à la faveur de la loi n°2022/007 du 27 avril 2022 portant protection du patrimoine routier national, le cadre juridique mis en place par la précédente loi portant protection du patrimoine routier va connaître un changement significatif avec la promulgation par le Président de la République, d'une nouvelle loi visant à protéger ledit patrimoine, en assurant le maintien de la durabilité des routes construites. Ce dispositif juridique va s'avérer nécessaire dans la mesure où il vient actualiser le précédent texte en prenant en compte les évolutions enregistrées dans le paysage routier à la faveur de l'intensification du trafic et de l'accroissement des actes répréhensibles des usagers de la route.



Traversée d'une zone marécageuse avec un dalot d'équilibre.

Cette loi apporte quelques innovations majeures, à savoir (i) l'amélioration des outils de protection de la route, (ii) le renforcement du dispositif des sanctions par le relèvement des amendes, (iii) et, enfin, la restructuration du Fonds routier.

S'agissant de la restructuration du Fonds, la nouvelle loi portant protection du patrimoine routier national a élargi ses missions qui s'étendront au-delà du financement des programmes. En effet, l'article 31(1) de cette loi stipule que ce mécanisme a pour mission :

- la mobilisation et la collecte des ressources nécessaires au financement des programmes d'études, d'indemnisation, d'investissement et d'entretien des projets routiers et autoroutiers ;
- le financement des programmes de protection du patrimoine routier national, de prévention et de sécurité routières d'entretien, de réhabilitation et d'aménagement des routes et autoroutes non concédées.

Dans cette nouvelle configuration, et en parfaite adéquation avec les orientations du plan

stratégique de développement 2023-2025, le Fonds routier a mené ses activités regroupées dans deux (02) sous-programmes : le sous-programme financement de la protection du patrimoine routier national et le sous-programme gouvernance.



A- Le programme financement de la protection du patrimoine routier national

Actions	Activités	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
Augmentation des ressources affectées à l'entretien routier	Optimiser la mobilisation des recettes du péage routier	Réalisation d'une étude sur l'évaluation de la performance du système de collecte et de reversement des ressources issues du droit de péage routier	<p>Les résultats de l'étude conduite par l'INS sur l'évaluation de la performance du système de collecte et de reversement des ressources issues du droit de péage routier du Guichet "Entretien" ont été présentés à la communauté nationale lors d'un atelier organisé à l'Hôtel Star-Land de Yaoundé, sous la présidence du Président du Comité de gestion, en présence des membres dudit Comité.</p> <p>Dans l'optique de relever ses ressources et d'améliorer son système de fonctionnement, le Fonds a poursuivi le plaidoyer amorcé depuis 2020. S'appuyant sur les résultats des audits organisationnel et institutionnel du Fonds routier et de la programmation de l'entretien routier, le Fonds routier a pris une part active aux travaux d'élaboration du projet de décret relatif à sa réorganisation.</p>
Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	Apporter un appui à la programmation des ordonnateurs	Accompagnement des ordonnateurs à l'élaboration des programmes	Au cours de l'année 2024, trois (03) sessions du Comité de suivi de l'exécution de la programmation des ordonnateurs ont été organisées.
		organisation des audits techniques au fil des travaux	Cette activité n'a pas pu être réalisée en raison des délais prolongés dans le processus de contractualisation.

	Plaider pour la mobilisation de plus de ressources	Organisation d'un atelier	Un atelier consacré à la vulgarisation et à la diffusion du rapport d'analyse de la performance du système de collecte et de reversement des droits de péage routier du guichet « Entretien » a eu lieu le 12 juin 2024.
	Suivre les investissements routiers en zone de crise	Organisation des descentes sur le terrain	Deux (2) visites des chantiers effectuées par le Comité de gestion respectivement en juin et en décembre 2024.
	Vulgariser le guide en vue de la maîtrise de procédures du FR par les acteurs	Organisation des ateliers de renforcement des capacités des CTD	<p>À travers l'organisation de trois (03) ateliers de formation, le Fonds routier a renforcé les capacités des maires en matière de maîtrise de ses procédures, tout en assurant la vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants, dans le but d'améliorer le niveau de consommation des ressources dédiées aux collectivités territoriales décentralisées (CTD). Les maires des régions du Littoral, de l'Est, du Centre et du Sud-Ouest, accompagnés de leurs collaborateurs, ont pris part aux ateliers organisés à cet effet.</p> <p>Cette dynamique de vulgarisation se poursuivra en 2025, en vue de consolider les efforts consentis pour optimiser l'utilisation des ressources du Fonds routier, destinées à la gestion communale et régionale.</p>

B- Le programme gouvernance

Actions	Activités	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
Gestion des ressources humaines	Charges du personnel	1- Paiement des salaires du personnel	1- Les salaires des personnels ont été régulièrement payés.
		2- Assurance du personnel	2- Le personnel du Fonds routier a bénéficié d'une assurance maladie conformément au statut du personnel.
	Développer les compétences	Organisation des sessions de formation	Quatre (04) formations transversales ont été effectuées dans les domaines liés (i) au droit social, (ii) à la rédaction administrative, (iii) aux marchés publics et (iv) au contrôle de gestion.
	Gestion des carrières	Paiement des avances et des reclassements au titre de l'exercice 2020-2021 et 2022-2023.	-Les avantages du personnel dus pour les périodes 2020-2021 et 2022-2023 ont été apurés.
	Faciliter la programmation des ordinateurs	1- Développement d'une application permettant d'authentifier à distance les décomptes et les cautions	1- Les composantes du système intégré de gestion ont été consolidées dans le souci de rendre l'ensemble des interconnexions opérationnelles notamment par le développement d'une application permettant d'authentifier à distance les décomptes et les cautions (RF e-Trust). La formation des intervenants des réseaux Sud et Ouest à l'utilisation de cet outil a été réalisée au cours de l'exercice 2024.
		2- Déploiement de l'application de gestion budgétaire	2- Mise en exploitation de l'application de gestion budgétaire dénommée GIDOCEP a été effective, permettant ainsi le suivi de l'exécution du budget de fonctionnement et des équipements de l'exercice 2024.

		3- Le développement de l'application du suivi de la programmation des ordonnateurs	3- L'atelier de restitution relatif à la validation de l'application web collaborative PROGMA pour la gestion et le suivi de la programmation des ordonnateurs du Fonds routier s'est tenu du 05 au 09 novembre 2024.
	Gérer les frais de compte produire les informations comptables et financières	Validation des états financiers	Le Comité de gestion a approuvé les états financiers au titre de l'exercice 2023.
Gestion des ressources matérielles	Améliorer la mobilité	Acquisition d'un véhicule	Le Fonds routier a procédé à l'achat d'un véhicule destiné à l'Administrateur.
	Favoriser le climat social	Organisation d'un team building	Un team building a été organisé du 29 au 31 juillet 2024 afin de renforcer les liens entre le personnel et le management de la structure, d'améliorer le climat de travail et de booster la performance individuelle et collective.
	Optimiser le cadre de travail	1- Acquisition de l'immeuble siège	2- La recherche d'un site approprié se poursuit.
		2- Acquisition de nouveaux bureaux	2- Le Fonds routier a investi les onze (11) nouveaux bureaux situés aux 10e et 13e étages de l'immeuble SNI acquis en fin d'exercice 2023.
Gestion du Système de Commande Publique	Procéder à la passation des marchés	Élaborer un plan de passation	Les marchés prévus dans le plan de passation ont progressé de manière satisfaisante au niveau de la SIGAM-P/FR et de la CIPM/FR. Toutefois, les procédures impliquant la Commission centrale de contrôle des marchés publics du MINMAP n'ont pas abouti à des attributions au cours de l'exercice 2024.

Gestion stratégique	1- Assurer la préparation et le lancement du budget	1- Lancement du Budget	1- L'atelier relatif au lancement du budget a eu lieu du 28 février au 1er mars 2024 à Mban-komo.
	2- Effectuer le benchmarking et représenter le Fonds routier à l'international		2- L'Administrateur du Fonds routier a participé à l'atelier de partage d'expérience sur la mise en concession de la gestion de la route à Brazzaville-Pointe Noire au Congo, du 06 au 08 novembre 2024.
Marketing et Communications	Renforcer la visibilité	Acquisition des supports de communication	Le Fonds a renforcé sa visibilité par sa participation au salon de l'action gouvernementale, la production des objets de communication, la couverture médiatique des visites effectuées par le Comité de gestion, ainsi que la mise à jour de ses plateformes digitales.



Approvisionnement d'un camion dans une centrale d'enrobé.



3- Le Fonds routier et sa dimension humaine

Le Fonds routier s'appuie sur une équipe de 25 personnes aux qualifications diversifiées pour mener à bien ses missions. Cette équipe comprend 13 cadres, 8 agents de maîtrise et 4 agents d'appui, issus de formations variées : génie civil, comptabilité, contrôle de gestion, audit interne, informatique et communication. La répartition des ressources est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1: Répartition des ressources humaines du Fonds routier

Division	Agents	Agents de maîtrise	Cadres	Total
Expertise technique	-	2	2	4
Administration et finances	-	3	3	6
Contrôle des opérations	-	1	2	3
Administration générale	4	2	6	12
Total	4	8	13	25

L'efficacité du Fonds routier repose sur son personnel qualifié, qui contribue à la qualité des services et à l'atteinte des objectifs de performance.

L'analyse situationnelle du Fonds, effectuée dans le cadre de l'élaboration du Plan stratégique de développement 2023-2025, met en évidence la nécessité d'un déplafonnement des effectifs, corrélé à une réorganisation structurelle attendue. Cette réorganisation vise à optimiser la gestion des talents en :

- **rationalisant la charge de travail** : pour une meilleure répartition des tâches et une efficacité accrue ;
- **assurant l'adéquation profil-poste** : afin d'aligner les compétences individuelles avec les exigences des postes, favorisant ainsi la performance ;
- **déconcentrant les services du Fonds** : pour une plus grande proximité avec les acteurs locaux et une meilleure réactivité aux besoins du terrain. Cette déconcentration des services, mise en œuvre dans le cadre du maillage territorial, permettra à l'institution d'obtenir des résultats plus efficaces.





Double virage sur une route revêtue.

Dans cette perspective, un audit des ressources humaines du Fonds routier a été mené en 2024. Cet audit a permis d'établir un état des lieux détaillé de la gestion des effectifs et d'identifier les ajustements nécessaires pour optimiser la performance organisationnelle. Les conclusions de cette évaluation serviront de base à la finalisation du plan de réorganisation des effectifs, garantissant ainsi une meilleure adéquation entre les ressources disponibles et les objectifs stratégiques du Fonds.

Par ailleurs, dans l'optique de régulariser les avancements et les reclassements du personnel, le Comité de gestion a approuvé le rapport de la Commission des avancements et des reclassements, permettant ainsi le paiement des avantages dus pour les périodes 2020-2021 et 2022-2023. De plus, dans le cadre de l'amélioration de la gestion des ressources humaines du Fonds, le Comité de gestion a instruit à l'Administrateur :

- de veiller à l'avancement régulier à échelon supérieur de l'ensemble du personnel concerné pour la période 2020-2021 ;
- d'accélérer le processus de mise à jour du statut du personnel du Fonds routier afin de mieux adresser notamment les problématiques liées à la gestion des carrières et des ressources humaines, à l'instar des conditions de reclassement à titre exceptionnel et les éléments de motivation du personnel ;

- d'examiner les modalités spécifiques des personnels qui ont atteint l'échelon maximal de leur catégorie et qui ne peuvent plus avancer, mais dont le rendement et la productivité sont en constante amélioration.

Il convient de noter que ces problématiques n'ont pas été adressées en 2024 et que leur analyse se poursuivra en 2025.

En marge des questions liées à la gestion du personnel, le Fonds a organisé quatre (04) sessions de renforcement des capacités à l'intention de son personnel.

S'agissant de l'environnement socio-professionnel, un team building a été organisé sur le thème de la « Communication positive » afin d'améliorer la cohésion interne des employés par le développement de l'esprit d'équipe.

Ayant pour objectif de développer une intelligence collective qui permettra à chacun de s'exprimer, les activités visaient à fédérer les employés du Fonds autour des valeurs d'entreprise, de favoriser leur engagement et leur collaboration, ainsi que de consolider l'esprit d'équipe.

Les travaux ont permis de mieux comprendre ce que c'est que la communication y compris ses formes opposées telles que l'incommunication et l'acomunication, d'identifier les différents types de communication, (personnel, interpersonnel et de groupe), les méthodes de communication positive et les types de personnalité.

De 2020, année du dernier team building à 2024, le Fonds routier a connu des changements majeurs notamment au niveau du top management ainsi que le renouvellement des ressources humaines (recrutement à des postes clés). Par conséquent, ce team building a donné l'opportunité aux nouvelles recrues de mieux s'intégrer à la famille Fonds routier, et a contribué à renforcer la cohésion avec les anciens.

4- Contraintes liées à la mise en œuvre des actions

Dans l'exercice de ses missions en tant qu'organisme payeur, le Fonds routier doit faire face à de nombreuses contraintes qui entravent l'efficacité de ses actions. L'augmentation du nombre d'ordonnateurs, les difficultés de communication, l'insuffisance des ressources et la complexité des procédures administratives sont autant de facteurs qui freinent la mise en œuvre optimale des projets routiers. Ces contraintes (organisationnelles, opérationnelles et financières) ont un impact direct sur la qualité du service rendu et la performance de l'institution. Face à ces enjeux, il est essentiel d'identifier et d'analyser les contraintes afin de proposer des solutions adaptées et durables.

Sur le plan organisationnel

Le Fonds routier est un organisme centralisé dont le siège est établi à Yaoundé, alors que ses ordonnateurs sont répartis sur l'ensemble du territoire national aux niveaux régional, départemental et communal. Cette configuration engendre plusieurs difficultés, notamment une inefficacité dans le traitement des dossiers ainsi qu'une dégradation de la qualité des services fournis. La centralisation des opérations complique également la communication et la coordination avec les ordonnateurs locaux, ce qui limite les échanges d'informations essentielles à l'exécution des projets.

De plus, le besoin constant d'accompagne-

ment des acteurs régionaux et communaux demeure un défi majeur en raison de la territorialité encore centrale du Fonds routier. L'absence de mécanismes efficaces de partage d'informations sur les projets en cours, notamment ceux impliquant des décomptes à payer, constitue un frein supplémentaire à la bonne exécution des missions du Fonds.

Sur le plan opérationnel

L'accroissement significatif du nombre d'ordonnateurs a considérablement alourdi la charge de travail du Fonds routier, avec un effectif plafonné à 25 personnels. En effet, le Fonds doit désormais interagir avec 387 ordonnateurs : 3 ministères ordonnateurs (MINTP, MINHDU, MINT) ; 360 maires de communes ; 10 présidents de régions ; 14 maires de villes. Cette situation entraîne des lenteurs administratives et une surcharge de travail pour le personnel en place.

Par ailleurs, les nouveaux ordonnateurs rencontrent des difficultés liées à la méconnaissance des procédures de contractualisation et de paiement du Fonds routier, rendant nécessaire un effort continu de renforcement des capacités des magistrats municipaux.



D'autres obstacles opérationnels viennent s'ajouter à ces difficultés : les délais prolongés dans la passation des marchés, une maîtrise insuffisante des procédures d'engagement et d'ordonnement, ainsi qu'un manque de remontée d'informations sur l'exécution physique des projets en cours. De plus, les notifications tardives des allocations budgétaires aux ordonnateurs affectent la planification et la mise en œuvre des travaux. À ces difficultés s'ajoute l'incapacité à financer les travaux en régie instruits par les maîtres d'ouvrage, faute de manuel de procédures spécifique à ce mode de gestion.

Sur le plan financier

L'une des principales difficultés auxquelles est confronté le Fonds routier réside dans l'insuffisance de ses ressources pour faire face aux besoins croissants en matière d'entretien du réseau routier. Pour l'exercice 2025, le MINTP a estimé en fin d'année 2024 que les besoins annuels d'entretien des routes communales et régionales s'élèvent à près de 800 milliards de FCFA. Or, la dotation annuelle du Fonds routier par débit d'office est limitée à 60 milliards de FCFA. Cet écart considérable entre les ressources disponibles et les besoins réels compromet la capacité de l'institution à assurer pleinement sa mission.

Ce déséquilibre est exacerbé par l'écart entre les montants attendus et les fonds effective-

ment perçus. Ainsi, en 2024, sur les 50 milliards de FCFA prévus par la loi des finances, seuls 35 milliards ont été reçus, entraînant un déficit de financement.

La présence de nombreux marchés à forte antériorité, avec des décomptes traités mais non réglés, aggrave les tensions financières et expose le Fonds à des risques de contentieux. Cette difficulté entrave la capacité de l'institution à assurer le paiement des travaux et à garantir un suivi optimal de ses engagements financiers.

Actions entreprises

Afin de pallier ces différentes contraintes, le Fonds routier mène un plaidoyer permanent auprès des administrations compétentes pour améliorer son organisation et renforcer ses ressources. Dans le cadre du dialogue entre le Gouvernement et la Banque mondiale, une importante augmentation des ressources du Fonds, a été envisagée.

Par ailleurs, il est crucial d'intégrer ces enjeux dans les textes d'application de la loi n°2022/007 du 27 avril 2022 portant protection du patrimoine routier national. Une réforme structurelle et une meilleure adaptation des mécanismes de financement et de gestion permettraient d'optimiser l'efficacité du Fonds et d'améliorer significativement l'entretien du réseau routier national.



Travaux d'entretien lourd sur une route nationale.



Vue d'un dalot simple avec garde-corps.

G- IDENTIFICATION, ANALYSE ET GESTION DES RISQUES

Le Fonds routier est un établissement public administratif de type particulier, doté d'une personnalité juridique. Il a pour mission de mobiliser et de sécuriser les ressources, d'assurer le financement des projets d'entretien routier et le paiement des prestations à l'entreprise. Dans l'accomplissement de ses missions, le Fonds est exposé à plusieurs risques, qui peuvent être analysés sur le triple plan institutionnel, stratégique et opérationnel.

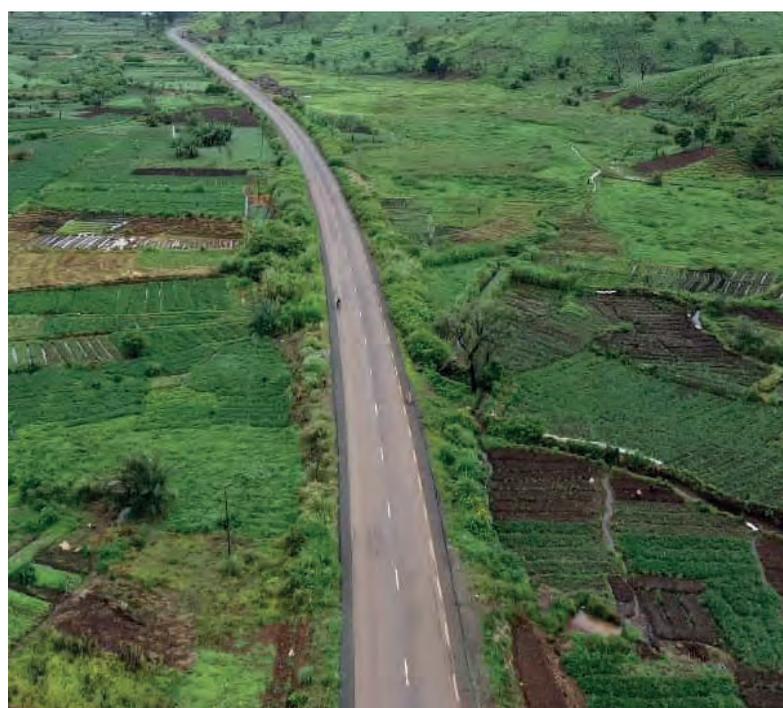
(i) Sur le plan institutionnel

De 2018 à 2024, les lois de finances qui se sont succédé ont plafonné les ressources du Fonds routier à 50 milliards de FCFA. Ce plafonnement compromet significativement la capacité du Fonds routier à remplir ses missions régaliennes de financement de l'entretien routier.

En outre, les dysfonctionnements observés dans l'approvisionnement mensuel du compte du Fonds routier ouvert à la BEAC, par le mécanisme de débit d'office, ont produit des effets négatifs sur le paiement des prestations. En effet, la trésorerie correspondant aux ressources affectées au Fonds routier par les lois de finances des exercices 2023 et 2024 n'a pas systématiquement et entièrement été reversée dans le compte du Fonds à la BEAC, comme le prévoit la convention mettant en place le mécanisme de débit d'office. Au fil du temps, cette situation crée un déséquilibre majeur entre les engagements pris par le Fonds et la trésorerie mise à disposition. Par conséquent, de nombreux décomptes restent en instance de paiement, faute de trésorerie. À titre d'illustration et pour le cas

spécifique de l'exercice 2024, les instances de paiement pour indisponibilité de ressources s'élevaient à près de 12 milliards FCFA au 31 décembre.

Pour atténuer ce risque, le Fonds routier, avec l'appui de ses partenaires, parties prenantes du système d'entretien routier, continue de mener des actions de plaidoyer, en vue de sa transformation en Fonds de deuxième génération. Ces actions de plaidoyer ont ainsi contribué à la promulgation de la loi n°2022/007 du 27 avril 2022 portant protection du patrimoine routier national. Il reste attendu, la publication et l'entrée en vigueur des textes d'application de cette loi.





Travaux de coffrage et de ferrailage d'un dalot.

En définitive, le nouveau cadre légal et réglementaire devrait permettre au Fonds routier d'assurer la mobilisation et la collecte directe de ses ressources en vue de l'amélioration du financement des projets d'entretien routier au Cameroun.

(ii) Sur le plan stratégique

Dans l'optique d'assurer un pilotage efficace de ses actions et notamment celles relatives à l'augmentation de ses ressources, le Fonds routier a élaboré un plan stratégique de développement pour le triennat 2023-2025. Ce plan stratégique prévoit, au titre de l'exercice 2024, un accroissement des ressources de l'ordre de 50%, les faisant ainsi passer de 50 à 75 milliards de FCFA. Or, à la lecture de la loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2024, les ressources affectées au Fonds sont restées statiques, contrairement aux besoins en entretien routier sans cesse croissants. Cette situation empiète fortement sur l'autonomie financière du Fonds et sur sa capacité à remplir efficacement ses missions.

Toutefois, il convient de préciser que les enjeux liés à la transformation du Fonds routier en Fonds de deuxième génération sont au cœur de la

réflexion, dans les très hautes sphères de l'État du Cameroun. C'est sans doute pour cette raison que, lors de son discours à la Nation, le 31 décembre 2024, le Chef de l'État a prescrit la réorganisation du Fonds routier, dans le but d'accroître sa capacité à mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des projets de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes.

(iii) Sur le plan opérationnel

À la faveur des dénonciations et des constats effectués sur le terrain, le Fonds routier est exposé au risque de paiement des travaux fictifs. Pour atténuer ce risque, les organes de gestion du Fonds ont poursuivi l'intensification des visites de chantier. En effet, au cours de l'année 2024, 98 projets ont été visités, dont 35 dans le réseau Nord, 30 dans le réseau Sud et 33 dans le réseau Ouest. À l'issue des visites, plusieurs constats d'ordre général ont été formulés, notamment la mauvaise qualité des travaux, la faible mobilisation des entreprises sur le terrain, le non-respect des délais contractuels, le non-paiement des décomptes et l'abandon des chantiers par certaines entreprises. Des recommandations subséquentes ont été adressées aux parties prenantes concernées.



En outre, le Fonds routier est confronté au risque de paiement de faux décomptes depuis quelques années. Pour y faire face, l'administration de cet organisme a mis en place une procédure d'authentification des décomptes reçus. Cette procédure consiste à demander au maître d'ouvrage, pour chaque décompte transmis au Fonds, de confirmer l'authenticité. Cependant, des retards de réaction des maîtres d'ouvrage ont été enregistrés, avec pour corollaire l'allongement des délais de traitement et de paiement.

Pour améliorer ces délais, le processus d'authentification a été dématérialisé avec la conception et l'opérationnalisation de la plateforme électronique baptisée RF-eTrust. Ce processus, amorcé en 2023 avec le ministère des Transports, s'est poursuivi au cours de l'année 2024, avec la formation des responsables des services centraux et déconcentrés du ministère des Travaux publics (MINTP), chargés du suivi et de l'exécution des projets, dans les réseaux routiers Sud et Ouest. En guise de résultats, l'opérationnalisation de cette plateforme a permis l'accélération du processus d'authentification, la rationalisation de la charge de travail, le renforcement de la sécurité et de la traçabilité.

Eu égard à ces résultats, le déploiement de la plateforme RF-eTrust se poursuivra en 2025, avec un élargissement du périmètre d'enrôlement. Cette nouvelle phase vise à intégrer davantage d'acteurs, notamment les services déconcentrés du MINTP du réseau Nord, ainsi que les banques et les compagnies d'assurance. Cette opération permettra de renforcer davantage la sécurisation et l'efficacité du processus d'authentification des documents administratifs.



H- LE FONDS ROUTIER ET SES PARTENAIRES

Le Fonds routier, acteur majeur du secteur de l'entretien routier au Cameroun, travaille avec plusieurs parties prenantes œuvrant dans ce secteur à l'intérieur et hors du continent africain.

1) Activités menées sur le continent africain

Le Fonds routier est membre de l'Association des Fonds d'entretien routier africain (AFERA) depuis 2003. Au cours de sa XX^{ème} Assemblée générale annuelle tenue du 3-6 avril 2023, l'Administrateur du Fonds routier du Cameroun, Aubin ESSAIE MOUSSA, en a été désigné président, pour un mandat de deux (2) ans. À ce titre, il a participé de manière active au déploiement de cette association sur le continent africain, à travers plusieurs activités.

a) Les réunions du Bureau exécutif de l'AFERA tenues au Kenya et en Côte d'Ivoire respectivement les 23 février et 10 mai 2024.

La rencontre du Kenya portait sur plusieurs points à savoir :

- le bilan des activités réalisées par le Secrétariat exécutif ;
- l'examen des dossiers en rapport avec la trésorerie de l'AFERA ;
- le point des préparatifs de la prochaine Assemblée générale de l'AFERA ;
- l'examen des dossiers urgents en instance au Secrétariat exécutif ;
- le recrutement du cabinet d'audit comptable chargé de la certification des états financiers de l'AFERA ;
- les divers.



Les échanges ont permis d'évaluer l'état de mise en œuvre du cahier des charges du Secrétaire Exécutif en fonction depuis 6 mois. Ce dernier a fait le compte rendu des actions qu'il a menées en l'occurrence : (i) la matérialisation de l'ouverture du siège de l'AFERA pour lui donner plus de visibilité, (ii) l'accomplissement des diligences en vue du recrutement de nouveaux membres de l'AFERA, (iii) la saisine des autorités kenyanes pour enregistrer l'AFERA comme organisation internationale et (iv) la saisine de tous les pays membres de l'AFERA pour le paiement des contributions de l'année 2024.

La réunion du 10 mai 2024 à Abidjan en Côte d'Ivoire s'est déroulée sous la présidence de l'Administrateur du Fonds routier du Cameroun. Elle avait pour objet de :

- a) faire le point sur les préparatifs de la vingt-et-unième (XXIème) Assemblée générale annuelle de l'AFERA par le pays hôte ;
- b) procéder à l'examen et à l'adoption du projet d'agenda de la XXIème Assemblée générale annuelle (AGA) ;
- c) présenter les différents rapports d'activité (le rapport financier et le projet de budget).

b) La rencontre du Groupe focal Afrique centrale de l'Association des Fonds d'entretien routier africain (GFAC/AFERA) organisée en République Démocratique du Congo du 02 au 06 mars 2024

Cette rencontre a permis d'échanger sur les problématiques suivantes :

- le financement des activités des Fonds d'entretien routier ;
- la limitation des effectifs des personnels de certains FER ;
- les faibles taux d'exécution physique des projets d'entretien routier ;
- les difficultés observées dans la maturation des projets d'entretien routier ;
- l'éligibilité du remplacement des buses en ouvrages définitifs dans le financement d'entretien routier.

Au terme des échanges sur ces questions, il est apparu qu'aucun des Fonds routiers présents n'est à l'abri des problèmes ou difficultés. Par conséquent, il est important que les Fonds d'entretien routier du GFAC travaillent ensemble sur ces questions, afin de partager les bonnes pratiques et les expériences d'une part, de trouver des solutions communes et adaptables à chaque institution d'autre part.





c) L'Assemblée générale de l'AFERA tenue du 13 au 16 mai 2024 à Abidjan.

Organisée sous le thème général « **Vers un financement durable des Fonds routiers pour un meilleur entretien du réseau routier africain** », cette rencontre s'est articulée autour de plusieurs ateliers techniques et des discussions thématiques. Au terme de l'Assemblée générale, de nombreuses conclusions et recommandations ont été formulées, parmi lesquelles :

- l'engagement de l'AFERA auprès des partenaires techniques et financiers (Banque mondiale, Union européenne et Banque africaine de développement), à réaliser une étude diagnostique des FER ainsi qu'une étude sur l'élargissement de l'assiette des ressources des FER ;
- la disponibilité de l'Union européenne et de la Banque africaine de développement à accompagner financièrement les FER avec des initiatives en cours de mise en œuvre ;
- l'organisation par l'AFERA d'une session consacrée aux ministres en charge des Finances, des Infrastructures routières et des Transports terrestres lors des prochaines AGA, afin de leur faire part de ses préoccupations, afin que ces dernières soient prises en compte de manière adéquate dans les politiques des différents gouvernements ;
- l'approbation par l'Assemblée générale des états financiers au 31 décembre 2023 ;
- la poursuite des échanges entre le Secrétariat exécutif et le Fonds des Nations unies pour la sécurité routière en ce qui concerne la signature de la déclaration concernant la sécurité routière.

2) Activités menées hors du continent africain

Le Fonds routier a participé au Congrès mondial de la Fédération internationale de la route (IRF), qui s'est tenu du 15 au 18 octobre 2024 à Istanbul, en Türkiye, sous le thème « se connecter pour favoriser la mobilité : les routes comme catalyseur d'un avenir meilleur pour tous ». À titre de rappel, l'IRF est une plateforme d'échanges permettant aux experts et aux dirigeants en charge des questions de financement des routes et de sécurité routière de se rencontrer et d'échanger sur des thématiques telles que le développement de la mobilité, les transports et le financement des infrastructures routières.

L'AFERA est membre de la Fédération internationale de la route et en cette qualité, le Président de l'AFERA est membre statutaire de l'Assemblée générale de l'IRF.

À ce titre, l'Administrateur du Fonds, a été invité à prendre part au Congrès mondial de l'IRF. Pour la circonstance, il était accompagné d'une délégation de l'AFERA.

Au cours de la session ministérielle et en présence des ministres en charge des Transports et de la sécurité routière de plus de 20 pays participants, le Président de l'AFERA, Aubin ESSAIE MOUSSA, a délivré le message de l'association qu'il a l'honneur de diriger (AFERA). Il en ressort que les Fonds d'entretien routier (FER) ont besoin de plus de ressources pour financer l'entretien des routes. Ces FER agissent au niveau du financement de la décarbonisation de deux (2) façons : l'atténuation et l'adaptation.

S'agissant de l'atténuation, les financements sont affectés par les FER sur la digitalisation, la préservation des écosystèmes, le recours aux équipements et matériaux non polluants, et la meilleure gestion des déchets dans les projets. En ce qui concerne l'adaptation, les FER mettent en place des ressources qui peuvent être mobilisées rapidement pour faire face aux conséquences des changements climatiques. Ils font également face à des défis tels que : la diversification des ressources et la recherche des financements alternatifs innovants et durables. Une partie des ressources promises dans le cadre de la Conférence internationale sur le climat, peut être mise à la disposition des FER pour financer durablement l'entretien des routes.



I- COMMUNICATION

Comme par le passé, la composante communication et relations publiques a joué son rôle d'appui aux structures opérationnelles, dans l'atteinte des objectifs stratégiques du Fonds routier. Elle s'est, en effet, déployée à travers un ensemble d'actions comprenant : (i) l'édition et la diffusion du rapport annuel d'activités 2023, (ii) la production des contenus et leur diffusion dans les plateformes digitales du Fonds routier, (iii) la couverture médiatique des visites de chantiers effectuées par le Comité de gestion, (iv) la production des contenus en vue des insertions publicitaires dans des revues spécialisées, (v) la participation du Fonds routier au salon de l'action gouvernementale, (vi) la production des objets de communication et (vii) la mobilisation sociale.

En ce qui concerne l'édition et la diffusion du rapport annuel d'activités 2023, ce document a permis de retracer les activités menées au

cours de l'année précédente. Au-delà des éléments liés à la présentation générale de la structure, ses missions et son fonctionnement, Il a mis en évidence les données relatives au financement des programmes d'entretien et d'investissement routier (répartition des ressources par ordonnateur, leur performance, notamment celle des CTD, couverture des engagements et état des décomptes). Il a également offert une vue d'ensemble sur l'exécution du budget, les défis et les perspectives.

S'agissant de la production des contenus et leur diffusion dans les plateformes digitales, le Fonds routier a maintenu son activité sur les plateformes digitales que sont : le site internet, les pages Facebook, Twitter et la chaîne YouTube.

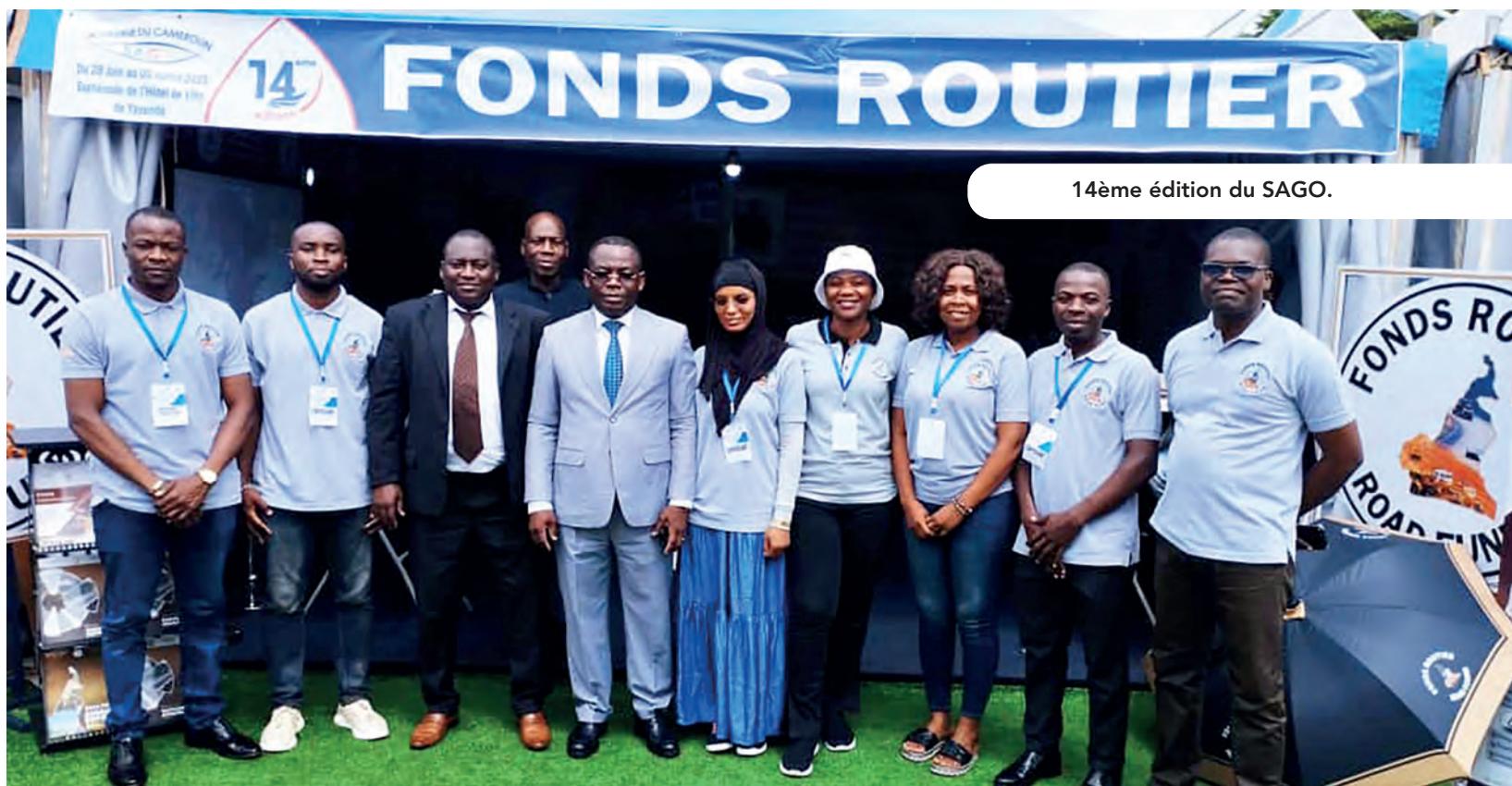
Il a ainsi entretenu sa communauté par des publications régulières de contenus tous relatifs aux actions mises en œuvre par l'administration du Fonds. Cette activité, menée de janvier à novembre 2024, a permis d'enregistrer environ 500 000 visiteurs sur l'ensemble des plateformes du Fonds routier.

En outre, la communication digitale a connu une certaine innovation, notamment avec la création d'une **chaîne whatsapp**. Ce nouveau moyen de communication simple mais efficace a permis de partager des actualités concernant le Fonds routier tout au long de l'année ; toutes choses qui ont contribué au renforcement de la visibilité de l'Institution.

Pour ce qui est de la couverture médiatique des visites de chantiers effectuées par le Fonds routier, des informations y relatives ont été collectées et traitées. En effet, deux visites de chantier ont été effectuées aux mois de juin et décembre 2024. À l'issue de ces descentes sur le

terrain, des articles, des reportages radio et télévisés, des documentaires et des press-books ont été produits et diffusés.

Concernant la production de contenus en vue des insertions publicitaires dans des revues spécialisées, le Fonds routier a réalisé plusieurs insertions publicitaires dans les revues telles que : **Les Dossiers du MINFI, L'Économie International, Agenda livre d'or et l'Action**. Les différents contenus élaborés ont principalement traités des thématiques portant sur : l'accession de l'Administrateur à la tête de l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA), les défis du Fonds routier face au financement de l'entretien routier, les mesures prises dans le cadre de l'amélioration de la performance de l'entretien routier au Cameroun et le transfert de compétences aux collectivités territoriales décentralisées. Cette activité a permis de mettre en vitrine certaines informations clés ainsi que des actions phares menées par la structure.



14ème édition du SAGO.

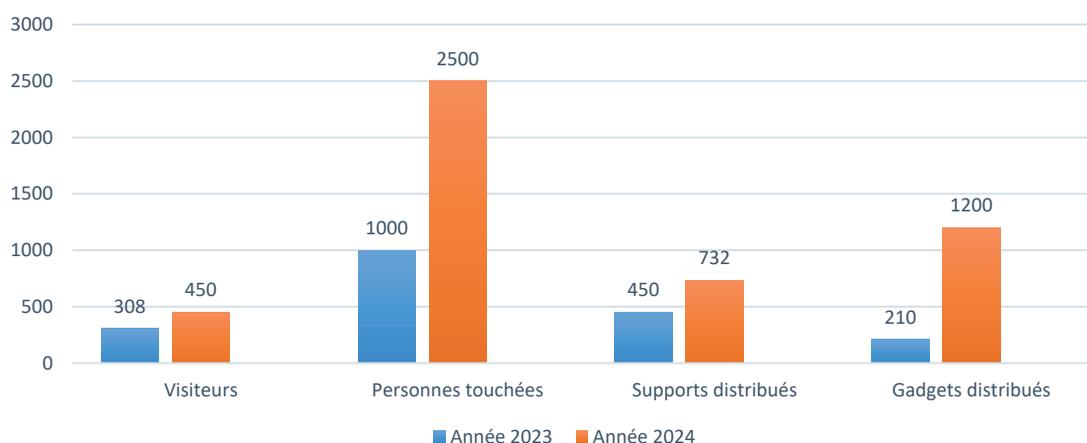
Relativement à la participation au salon de l'action gouvernementale (SAGO), le Fonds routier a pris part pour la seconde fois à ce grand rendez-vous institutionnel, organisé sous le thème **«gouvernance et amélioration des conditions de vie des citoyens »**. Le Fonds a contribué à l'édification des populations sur les missions qui lui sont assignées, les mécanismes de financement de l'entretien routier ainsi que les activités menées sur le terrain en soutien à ses missions. Cet événement

a servi d'occasion pour le Fonds, d'accroître sa notoriété et de renforcer son image de marque. À l'issue du SAGO, quelques statistiques, ci-dessous présentées, révèlent une nette amélioration de la participation du Fonds routier à ce salon, entre les éditions 2023 et 2024, en termes de nombre de visiteurs, de nombre de personnes touchées, des supports de communication et de gadgets distribués.

Tableau 2 : Situation comparée des visiteurs, des personnes touchées et des supports de communication mobilisés

Année	Nombre de visiteurs	Nombre de personnes touchées	Nombre de supports de communication distribués	Nombre de gadgets distribués
2023	308	1000	450	210
2024	450	2500	732	1200
TOTAL	758	3500	1182	1410

Figure 1 : Situation comparée des visiteurs, des personnes touchées et des supports de communication mobilisés



Par ailleurs, dans le cadre des activités de branding, le Fonds routier a produit un ensemble d'objets publicitaires qui ont contribué à la gestion des relations publiques et à la consolidation de la notoriété de l'institution.

S'agissant de la mobilisation sociale, la journée internationale de la femme (JIF) a été commémorée sous le thème : « investir en faveur des femmes, accélérer le rythme ». Une table ronde traitant des opportunités, des défis et des perspectives de l'implication des femmes dans les institutions du secteur routier a permis de sensibiliser les dames du Fonds routier sur leur rôle en tant qu'artisanes de leur propre destin. Dans cette veine, différents contenus ont été élaborés et diffusés sur les

plateformes numériques du Fonds. Cette célébration a été couronnée par une magnifique parade sur le Boulevard du 20 mai.

Focus sur les résultats de la campagne de communication digitale

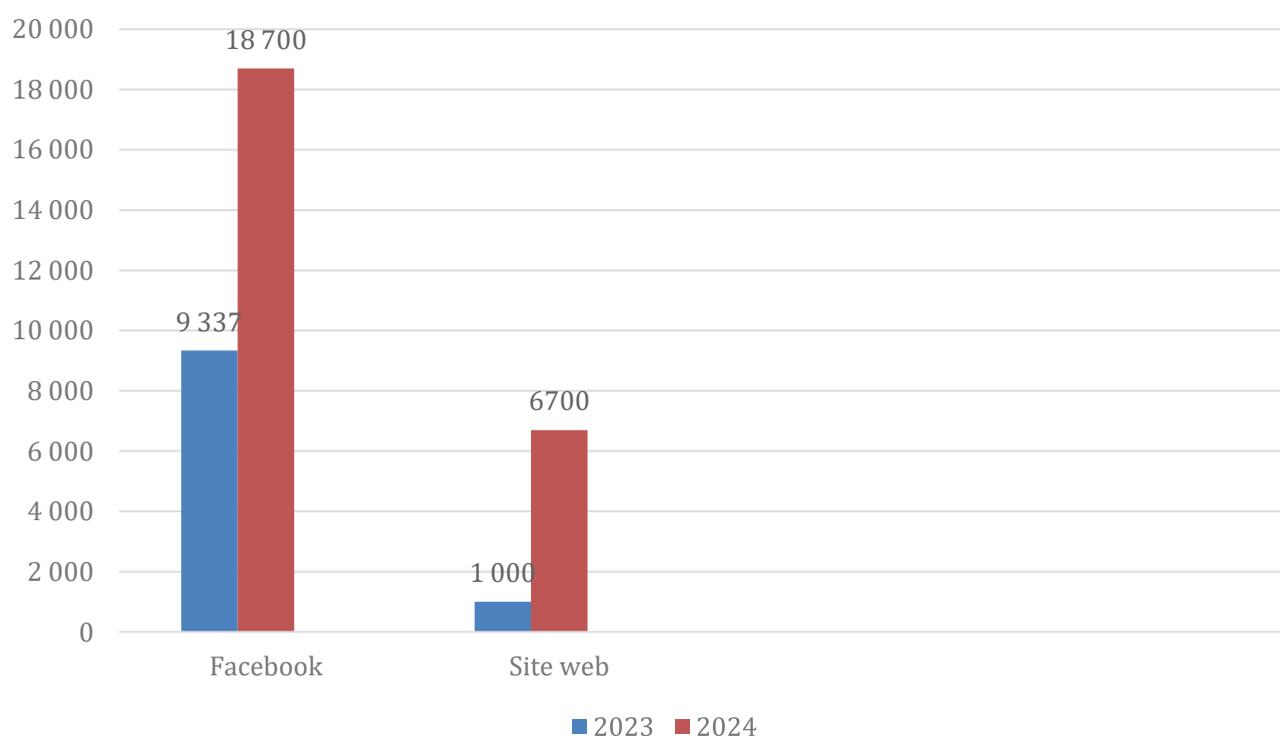
Entre 2023 et 2024, le nombre de followers et d'utilisateurs actifs sur les plateformes digitales du Fonds, notamment la page facebook et le site web, a connu une hausse significative. Cette hausse est due aux différentes actions mises en œuvre pour rendre les pages dynamiques, attrayantes et informatives. Les données y relatives sont présentées dans le tableau ci-après :



Tableau 3 : Situation comparée des résultats de la communication digitale

Année	Facebook (followers)	Site web (utilisateurs actifs)
2023	9 337	1 000
2024	18 700	6 700
TOTAL	28 037	7 700

Figure 2 : Situation comparée des résultats de la communication digitale



Le Président du Comité de gestion du Fonds routier face aux médias.



II FINANCEMENT DES PROGRAMMES

Les dispositions législatives et réglementaires encadrant le financement de l'entretien routier au Cameroun font du MINTP, du MINHDU, du MINT et des CTD, les principaux ordonnateurs des ressources mobilisées par le Fonds routier pour financer les projets relevant de sa compétence. Ces ordonnateurs élaborent des programmes éligibles au financement des guichets du Fonds routier. En effet, les guichets « entretien et investissement » sont les deux mécanismes qui couvrent les opérations liées à ce financement dans le respect de la clé de répartition définie par un décret du Premier

ministre, en ce qui concerne le guichet « Entretien ». Le guichet « investissement », alimenté par des dotations issues du budget d'investissement public des ordonnateurs, finance les travaux de réhabilitation et d'aménagement des routes. En outre, chaque ordonnateur est désormais tenu de transférer une part minimale de 15% de sa dotation annuelle aux collectivités territoriales décentralisées, conformément aux dispositions de l'article 25 (3) du code général des collectivités territoriales décentralisées.



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

Suivant la stratégie nationale de développement (SND 30) à l'horizon 2030, le réseau routier représente près de 85% de l'infrastructure de transport au Cameroun. Ce réseau long de 121.873,00 km a été requalifié à la faveur de la mise en place de la décentralisation. Sa classification dans le Référentiel géographique routier camerounais (RGRC), tire son fondement du décret n°2017/144 du 20 avril 2017 portant nomenclature routière. Au titre de ce décret, le réseau routier est désormais divisé en quatre (4) catégories : (i) les autoroutes, (ii) les routes nationales, (iii) les routes régionales et (iv) les routes communales.

Les textes d'application du décret n°2017/144 sont : (i) le décret n°2023/141 du 23 février 2023 portant numérotation et dénomination des autoroutes au Cameroun ; (ii) le décret n°2017/145 du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes nationales ; (iii) le décret n°2017/8389/PM du 05 septembre 2017 du Premier ministre Chef du Gouvernement,

portant numérotation et inventaire des routes régionales ;

(iv) les arrêtés n°126 du 10 novembre 2020 et n°080/A/MINTP/CAB du 26 février 2022, portant numérotation et inventaire des routes communales de certaines communes (299 communes au total).

Au 31 décembre 2024, le linéaire global du réseau routier camerounais est resté stable en 2023 et 2024, s'établissant à **121 873 km**, réparti entre les différentes catégories de routes comme suit :

- autoroutes : **109,10 km ;**
- routes nationales : **9 387,26 km ;**
- routes régionales : **13 841,57 km ;**
- routes communales : **98 535,07 km.**

Le tableau ci-après présente la synthèse du linéaire du réseau routier national en 2024 par région et par catégorie de route.

Tableau 4 : Synthèse du linéaire du réseau routier par région et par catégorie de route.

Régions	Autoroutes	Routes nationales	Routes régionales	Routes communales	Total
Adamaoua	0,00	1 374,22	960,00	6 574,09	8 908,31
Centre	70,60	1 272,95	2 895,74	17 110,52	21 349,81
Est	0,00	1 666,08	1 643,66	10 091,40	13 401,14
Extrême - Nord	0,00	576,51	1 854,18	19 524,56	21 955,25

Régions	Autoroutes	Routes nationales	Routes régionales	Routes communales	Total
Littoral	0,00	335,85	1 112,44	6 303,19	7 751,48
Nord	0,00	1 058,19	1 349,91	8 451,28	10 859,38
Nord – Ouest	0,00	495,09	794,88	9 224,89	10 514,86
Ouest	0,00	338,44	1 410,70	9 105,18	10 854,32
Sud	38,50	1 358,06	1 277,64	8 240,15	10 914,35
Sud – Ouest	0,00	911,87	542,42	3 909,82	5 364,11
Total	109,10	9 387,26	13 841,57	98 535,07	121 873,00

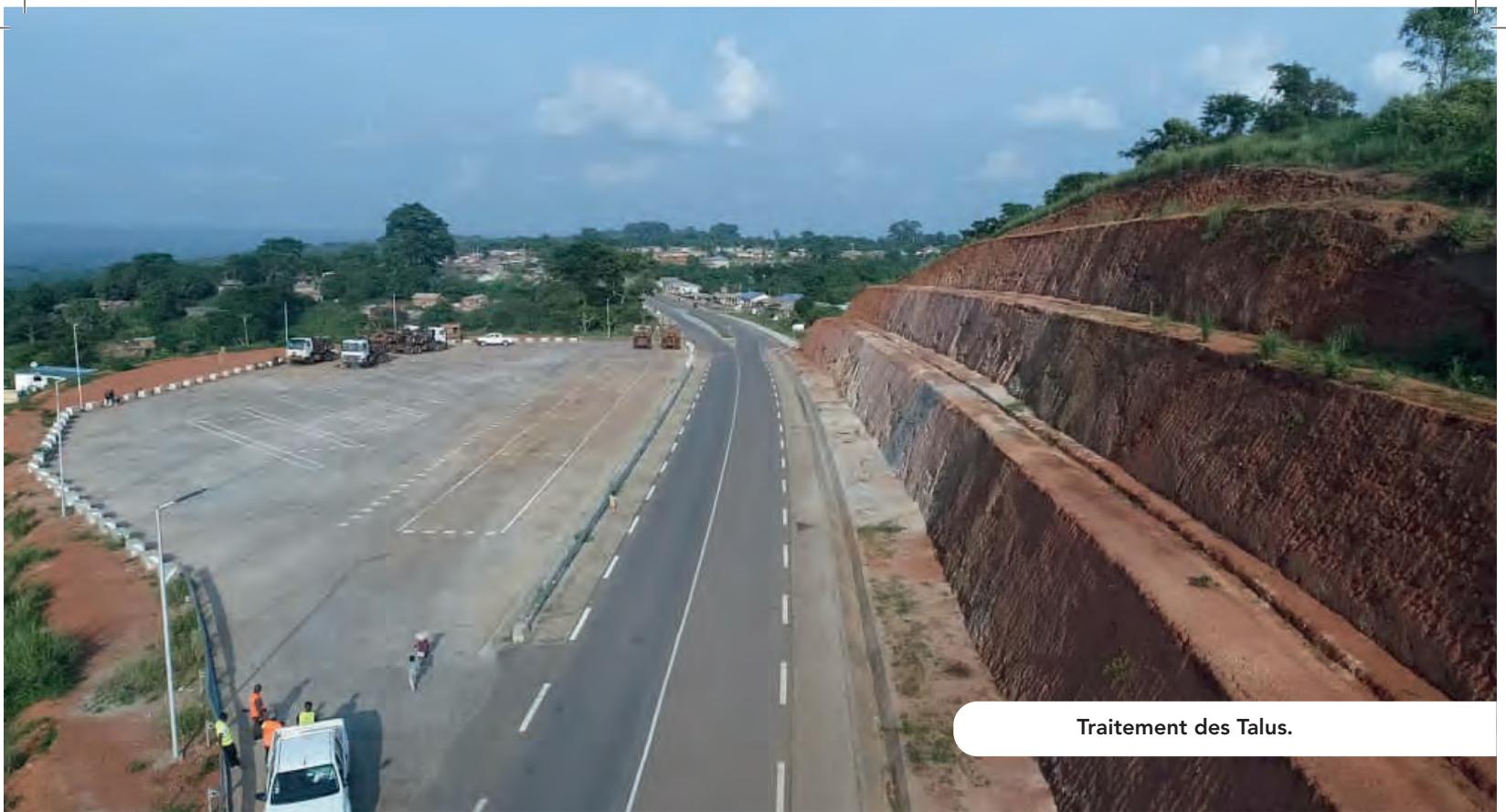
(Source : MINTP)

L'analyse comparative des données de 2023 et 2024 révèle une dégradation significative du réseau routier camerounais. En effet, la proportion des routes en bon état a baissé en 2024 passant de 11,78% à 5,35%. Celle des routes en moyen état a augmenté, passant de 18,94% à 19,73%, et celle des routes en mauvais état est passé de 69,28% à 74,92%. Cette dégradation pourrait s'expliquer par l'insuffisance des ressources allouées à l'entretien routier, mais aussi par certains facteurs de détérioration, notamment ; (i) l'agression du trafic (usure et fatigue des couches de chaussée), (ii) l'agression par des agents climatiques (pluies, vent, température) et (iii) l'incivisme des usagers. La synthèse de l'état du réseau est présentée dans le tableau ci-dessous :



Tableau 5 : État comparatif du réseau par catégories de routes.

Désignation	Linéaire (km)		Bon		Moyen		Mauvais	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autoroutes	109,10	109,10	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Routes nationales	9 387,26	9 387,26	30,19%	27,41%	43,65%	41,70%	26,16%	30,89%
Routes régionales	13 841,57	13 841,57	6,56%	6,30%	28,46%	29,28%	64,98%	64,42%
Routes communales	98 535,07	98 535,07	10,18%	3,13%	15,76%	16,64%	74,06%	81,49%
Total	121 873,00	121 873,00	11,78%	5,35%	18,94%	19,73%	69,28%	74,92%



Traitement des Talus.

De manière générale, les routes communales affectent négativement l'état global du réseau routier resté stable sur un linéaire de 121 873 km. En effet, le pourcentage de routes communales en mauvais état est passé de 74,06% en 2023 à 81,49% en 2024. Ces routes connaissent de temps à autre une rupture de trafic quand elles ne présentent pas un niveau de service satisfaisant (confort, signalisation, visibilité). Des efforts substantiels devraient y être consentis, notamment en matière d'augmentation des ressources mises à la disposition de l'entretien routier, et de l'amélioration de la gouvernance, en vue d'un impact sur l'économie locale et le bien-être des populations.

1- PROGRAMMATION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES 2024

Le décret n° 2013/7696/PM du 27 août 2013 modifiant l'affectation des ressources du Fonds routier sert de base à l'accompagnement des ordonnateurs, dans la préparation et l'élaboration de leur programmation, ainsi que la notification à chacun, de l'enveloppe correspondant à chaque type de prestation. Les programmes soumis par les ordonnateurs sont analysés par les services techniques du Fonds avant d'être validés par le Comité de gestion. Les programmations peuvent être réajustées, en tant que de besoin, en fonction des priorités ou de l'évaluation de leur niveau d'exécution.

• Clé de répartition des ressources

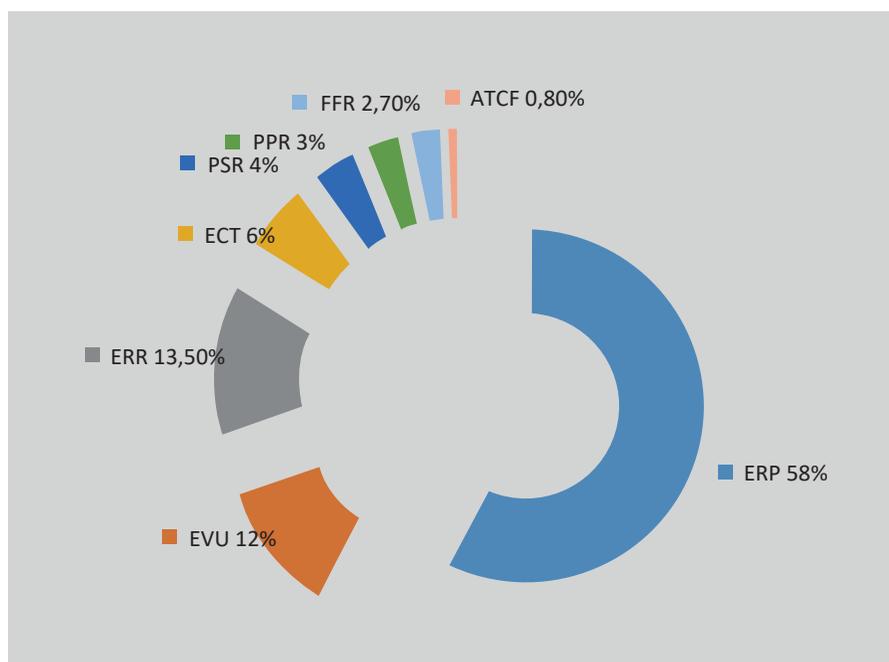
Le décret n° 2013/7696/PM du 27 août 2013 demeure le cadre réglementaire qui définit la clé de répartition des ressources affectées au Fonds routier pour financer les prestations éligibles.



Tableau 6 : Clé de répartition des ressources, appliquée au cours de l'exercice 2024

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

Figure 3 : Répartition des ressources par type de prestation



Cette répartition tient compte de la classification des routes instituée par le décret n°2017/144 du 20 avril 2017 et du transfert de certaines compétences dans le secteur de l'entretien routier par les ordonnateurs du Fonds routier, dans le cadre du processus de décentralisation.

Pour l'exercice 2024, les ressources allouées à chaque ordonnateur suivant la clé de répartition sont présentées dans le tableau ci-après :

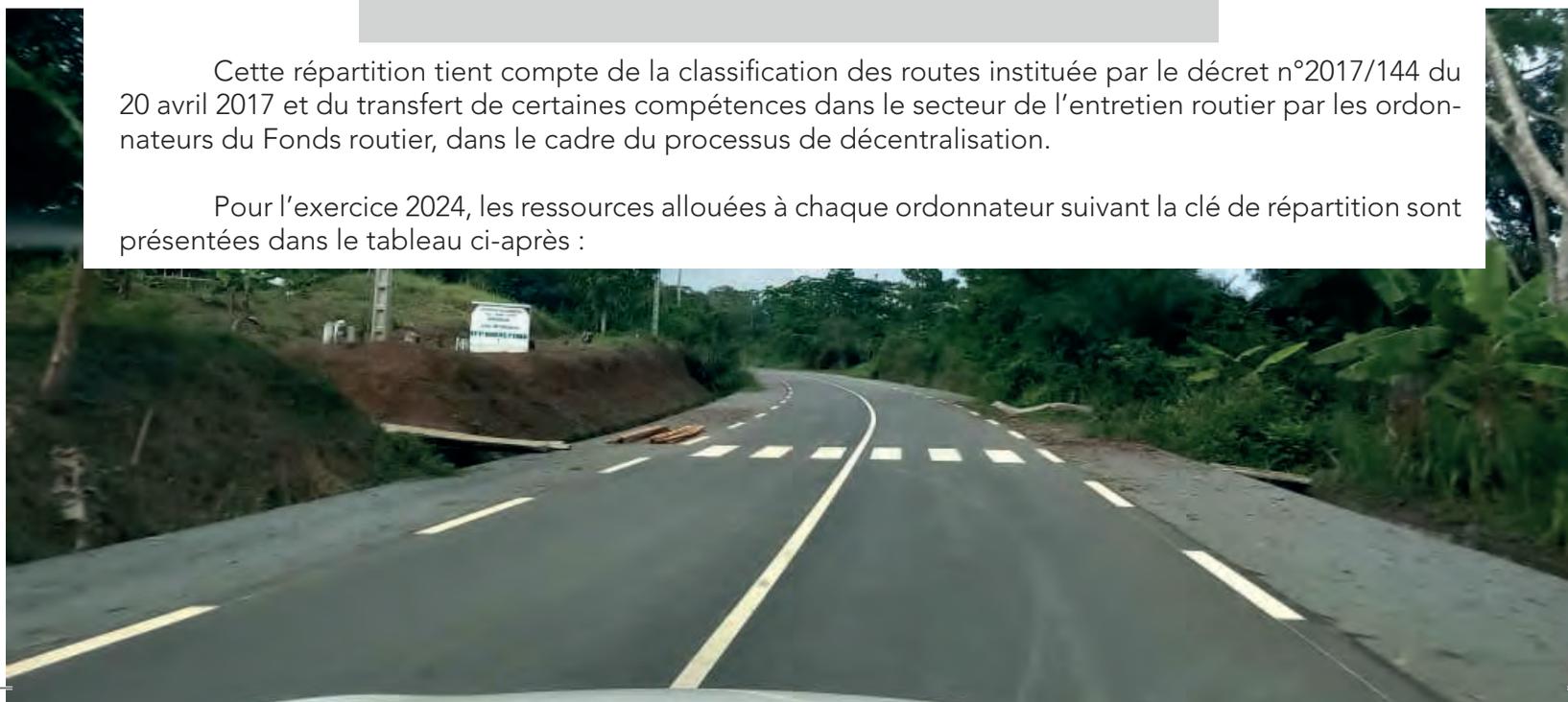


Tableau 7 : Répartition des ressources en 2024 par ordonnateur (en millions FCFA)

TYPES DE PRESTATIONS	MINTP	MINHDU	MINT	CTD	FR	Taux par type
ERP	24 507					49,01%
RC				12 500		25,00%
PPR	301					0,60%
ECT	2 332	430		180		5,88%
EVU		5 378		622		12,00%
PSR			1 700	300		4,00%
FFR					1 350	2,7%
ATCF					400	0,8%
TOTAL	27 140	5 808	1 700	13 602	1 750	100%

Les ressources allouées aux différentes prestations par rapport aux ressources globales du Fonds routier pour l'exercice 2024 sont conformes au quota de la clé de répartition. Toutefois, l'entretien des routes communales est passé de 13,5% à 25% conformément à la correspondance n°B70/2-28/SG/PM du 10 janvier 2019.

- **Engagements du Fonds routier au titre de la campagne 2024**

Les programmes des ordonnateurs pour l'exercice 2024 ont été élaborés sur la base (i) de l'enveloppe de 50 milliards FCFA allouée au guichet « Entretien » du Fonds routier par la loi des Finances de l'exercice 2024, et (ii) de la correspondance n°B70/d28/SG/PM du 10 janvier 2019 des services du Premier ministre Chef du gouvernement, relative au taux de l'allocation du MINTP dédiée à l'entretien des routes communales.

Le Comité de gestion du Fonds routier, après approbation des programmes, a exceptionnellement accordé aux différents ordonnateurs, le report des ressources non consommées de l'exercice 2023, pour un montant global de 3 639 millions FCFA, suivant le détail affiché dans le tableau 8 ci-dessous.



Tableau 8 : Répartition des ressources allouées en 2024 par ordonnateur (en millions FCFA) - (programme de base et report)

Ordonnateurs	Budget de base	Report des ressources non engagées en 2023	Budget de base +report
MINTP	39 820	3 432	43 252
MINHDU	6 430	0	6 430
MINT	2 000	207	2 207
TOTAL	48 250	3 639	51 889

Dans le cadre de l'exécution du programme d'entretien routier 2024 des trois ordonnateurs (MINTP, MINH DU, MINT) du Guichet «entretien», pour un budget prévisionnel de 51 889 millions FCFA, y compris les reports, le Fonds routier a engagé un montant global de 48 182 millions FCFA, soit un taux d'engagement de 92,9 % au 31 décembre 2024. Le détail est présenté dans le tableau suivant :

Tableau 9 : Synthèse des engagements du programme 2024 par ordonnateur (y compris les reports) (en millions de FCFA)

Ordonnateurs	Budget	Engagements	Crédits disponibles	Taux engagement	Nombre de contrats visés
MINTP	43 252		2 901	93,3	343
MINDUH	6 430		656	89,8	34
MINT	2 207		150	93,2	37
TOTAL	51 889	48 182	3 707	92,9	414



Route en terre fortement dégradée.

Figure 4 : Comparatif des engagements effectués par rapport aux ressources allouées par ordonnateur

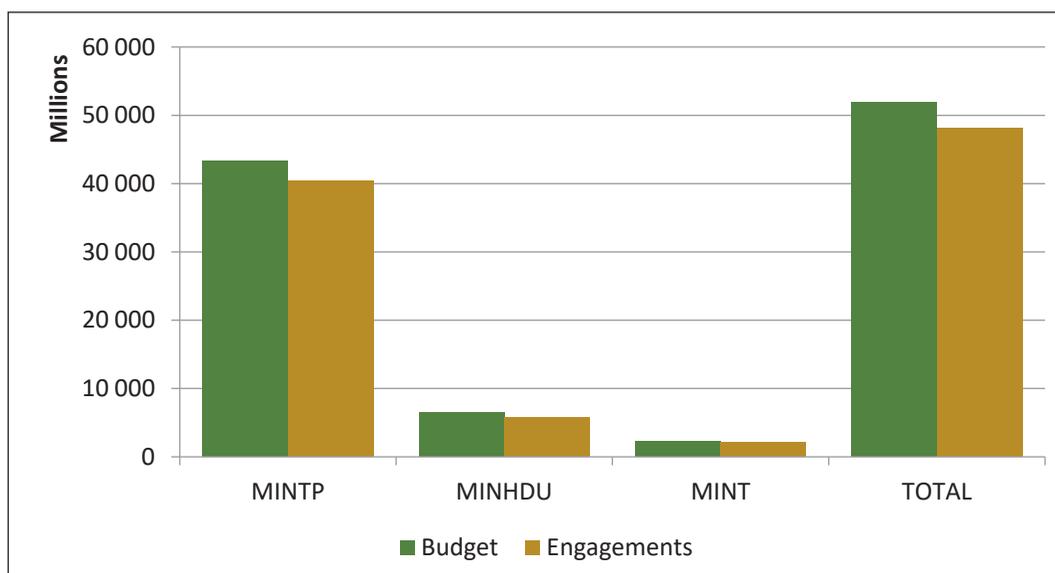


Tableau 10 : Situation des engagements (programme de base et report) hors communes

Ordonnateurs	Budget	Engagements	Crédits disponibles	Taux engagement	Nombre de contrats visés
MINTP	23 800 668 181	23 216 948 589	583 719 592	97,55%	93
MINDUH	5 808 438 867	5 254 871 049	553 567 818	90,47	29
MINT	1 897 500 000	1 777 833 626	119 666 374	93,69	18
TOTAL	31 506 607 048	30 249 653 264	1 256 953 784	96,01	140



- **Performance des communes au titre de l'exercice 2024**

Dans la perspective du renforcement de la décentralisation, les trois ordonnateurs principaux du Fonds routier ont transféré une enveloppe globale de 20 382 millions FCFA aux communes retenues en 2024. Les capacités de maîtrise d'ouvrage des maires sur les routes communales, ainsi que la prise en main des processus et mécanismes de financement du Fonds ont été renforcées à travers l'organisation des ateliers spécifiques à cet effet.

Il convient de souligner que l'enveloppe allouée aux communes par le MINTP (19 451 millions FCFA) est largement au-dessus du seuil réglementaire minimal qui est de 25% des ressources du Fonds routier, soit 12 500 millions FCFA. Cette initiative témoigne de la volonté du ministère des Travaux publics à accroître l'enveloppe des ressources allouées aux communes pour

les travaux d'entretien des routes relevant de leur compétence.

Sur un budget prévisionnel de 20 382 millions FCFA, le Fonds routier a engagé des ressources transférées aux communes en 2024 d'un montant de 17 932 millions FCFA, soit un taux d'engagement de 87,98%, en hausse par rapport à l'exercice 2023 qui affichait un taux de 82,74%.

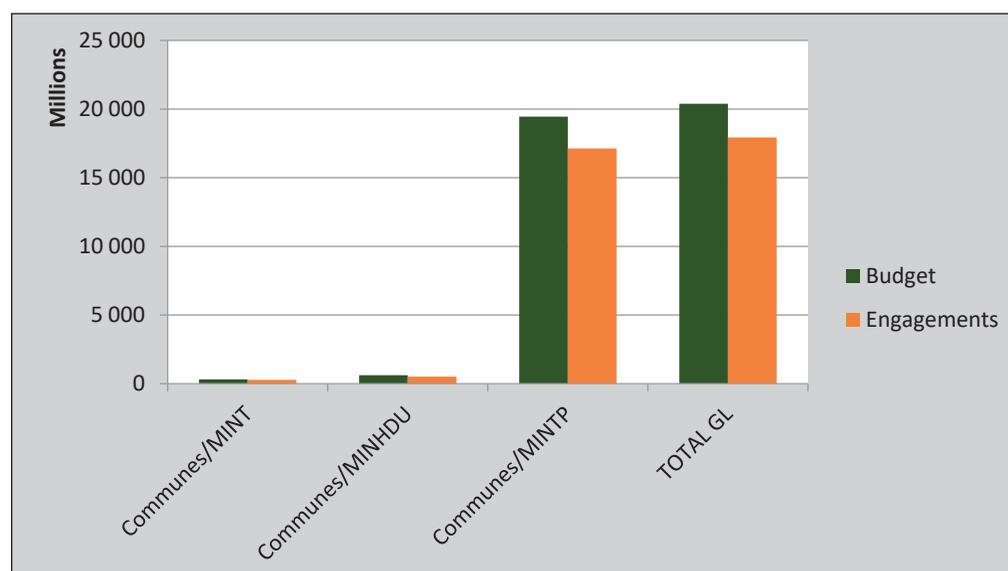
Par ailleurs, cent cinquante-sept (157) communes sur un total de trois cent soixante (360) ont bénéficié des ressources transférées en 2024, soit un taux de 43,61%, en baisse de 11 municipalités par rapport à l'année 2023 dont 168 ont été bénéficiaires.

Le tableau ci-après présente la situation des engagements des ressources transférées aux communes par ordonnateur principal y compris les reports de 2023.

Tableau 11 : Situation des engagements des ressources transférées aux communes par ordonnateur principal en 2024

Ordonnateur	Budget	Engagements	Excédents	Taux d'engagement
Communes/MINT	309 993 150	279 767 063	30 226 087	90,25%
Communes/MINHDU	621 561 133	518 645 311	102 915 822	83,44%
Communes/MINTP	19 451 426 867	17 134 456 604	2 316 970 263	88,09%
TOTAL	20 382 981 150	17 932 868 978	2 450 112 172	87,98%

Figure 5 : Comparatif des engagements effectués par rapport aux ressources transférées aux communes en 2024



Le nombre de contrats des communes visés au cours de l'exercice 2024 est de deux cent soixante-quatorze (274), en hausse de 44 contrats par rapport à l'exercice 2023 qui affichait deux cent trente (230) contrats visés. Le détail est présenté dans le tableau suivant :

Tableau 12 : Comparatif des contrats de communes visés par ordonnateur en 2024

Ordonnateurs	Nombre de contrats visés		% des contrats visés	
	2023	2024	2023	2024
Communes/MINTP	254	250	91%	91,24%
Communes/MINH DU	8	5	3%	1,83%
Communes/MINT	16	19	6%	6,93%
TOTAL	278	274	100%	100%

Le tableau ci-dessus révèle une baisse du nombre de contrats visés pour l'exercice 2024 aux MINTP et MINDHU, en comparaison de l'exercice 2023 qui présentait respectivement 254 et 8 contrats visés. Par contre, le MINT est passé de 16 contrats visés en 2023 à 19 en 2024, soit une augmentation de trois (03) contrats.

Le MINTP a procédé en 2024, à l'affectation des ressources aux communes par région dans le programme de base (sans report), suivant le détail présenté dans le tableau ci-après :



Dalot à six caissons

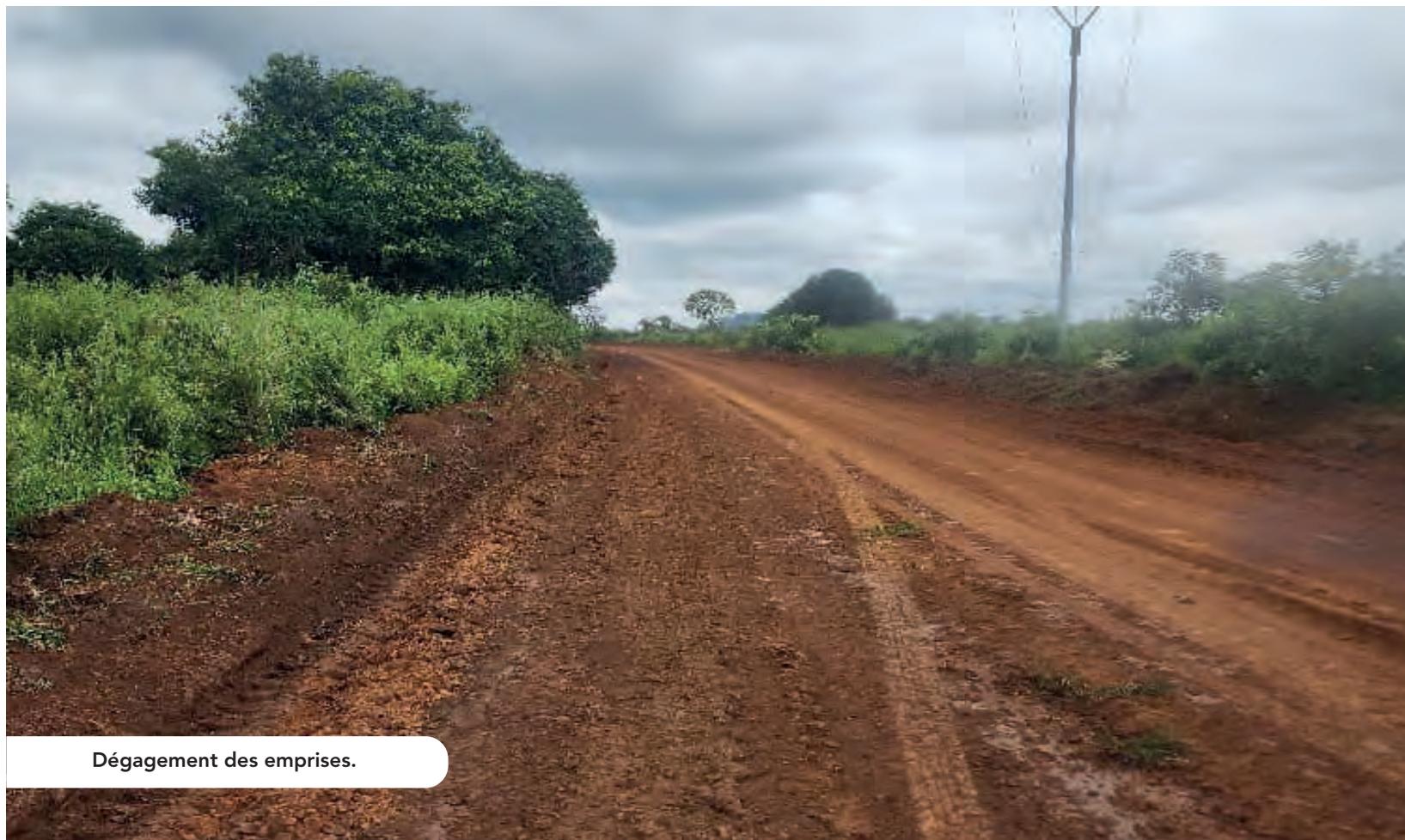
Tableau 13 : État des ressources affectées aux communes pour chaque région par le MINTP (en millions FCFA)

Régions	Nombre de communes de la région	Nombre de communes retenues	Taux de couverture	Linéaire ouvrages d'art (ml)	Linéaire routes (km)	Ressources allouées aux communes en 2024	% d'allocation des ressources
ADAMAOUA	21	06	29%	11,00	251,35	435 453 914	3,48%
NORD	21	07	33%	19,00	310,17	581 404 710	4,65%
EXTRÊME - NORD	47	18	38%	689,30	220,00	1 545 210 458	12,36%
LITTORAL	34	13	38%	134,19	65,50	964 715 076	7,72%
NORD-OUEST	34	14	41%	108,54	96,50	1 119 976 244	8,96%
OUEST	40	22	55%	194,80	73,20	1 819 325 651	14,55%
SUD-OUEST	31	10	32%	132,14	84,00	790 000 000	6,32%
CENTRE	70	43	61%	849,89	123,00	3 317 352 940	26,54%
EST	29	13	45%	323,75	74,20	1 029 642 905	8,24%
SUD	33	11	33%	270,23	37,00	896 918 102	7,18%
TOTAL	360	157	44%	3 264,36	803,40	12 500 000 000	100%

L'analyse des données du tableau ci-dessus révèle que deux régions (Ouest et Centre) présentent un taux de couverture supérieur à 50%, avec respectivement 22 et 43 communes sur les 157 retenues au plan national, au titre de l'exercice 2024. Toutefois, un équilibre relatif d'affectation des ressources est observé entre les différentes régions.

- **Performance des régions au titre de l'exercice 2024**

Le MINTP a transféré aux régions des ressources d'un montant global de 4 184 millions FCFA, ainsi qu'il suit :



Dégagement des emprises.

Tableau 14 : Répartition des ressources transférées aux dix régions en 2024

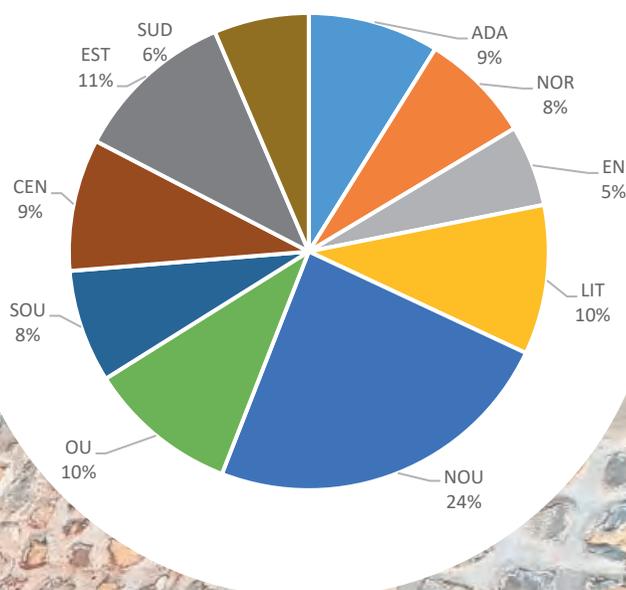
Régions	Ressources 2024	%
ADA	369 867 440	8,84%
NOR	314 999 937	7,53%
EN	229 767 229	5,49%
LIT	424 148 124	10,14%
NOU	999 997 601	23,90%
OU	424 983 681	10,16%
SOU	319 893 850	7,65%
CEN	374 745 557	8,96%
EST	458 055 213	10,95%
SUD	267 604 446	6,40%
TOTAL	4 184 063 078	100,00%

Il convient de préciser que le transfert de ressources aux régions a été effectué alors que les textes qui transfèrent les compétences en matière d'entretien des routes régionales ainsi que ceux portant cahiers des charges n'ont pas encore abouti.

Figure 6 : Répartition des ressources allouées aux dix régions au titre de l'exercice 2024

Pour l'exercice 2024, l'enveloppe budgétaire allouée par le MINTP aux régions s'élevait à 4 184 millions FCFA, en baisse de 2 599 millions FCFA par rapport à l'année précédente qui a bénéficié d'un montant de 6 783 millions FCFA. Cette baisse peut s'expliquer par la mise à disposition tardive des liasses documentaires nécessaires au suivi de l'exécution des projets d'entretien routier au niveau des régions. Le détail est présenté dans le tableau ci-dessous :

REPARTITION DES RESSOURCES PAR REGION



Protection des talus d'un dalot.

Tableau 15 : Comparatif des ressources transférées aux dix régions

Régions	Ressources 2023	Ressources 2024	Écart
ADA	535 109 219	369 867 440	165 241 779
NOR	600 000 000	314 999 937	285 000 063
EN	620 015 234	229 767 229	390 248 005
LIT	600 000 000	424 148 124	175 851 876
NOU	700 000 000	999 997 601	-299 997 601
OU	793 500 000	424 983 681	368 516 319
SOU	687 070 525	319 893 850	367 176 675
CEN	899 016 133	374 745 557	524 270 576
EST	649 120 200	458 055 213	191 064 987
SUD	700 000 000	267 604 446	432 395 554
TOTAL	6 783 831 311	4 184 063 078	2 599 768 233

En s'appropriant les processus et mécanismes de financement du Fonds, les présidents des Conseils régionaux ont exercé leurs prérogatives de maître d'ouvrage sur les routes régionales. En effet, les ressources transférées aux régions en 2024 ont été engagées pour un montant de 4 103 millions FCFA, sur un budget prévisionnel de 4 184 millions FCFA, soit un taux d'engagement de 98%. Le tableau ci-après présente la situation des engagements par rapport aux ressources affectées en 2024 aux régions dans le programme du MINTP.

Tableau 16 : Situation des engagements par rapport aux ressources attribuées aux régions par le MINTP en 2024 (en millions FCFA)

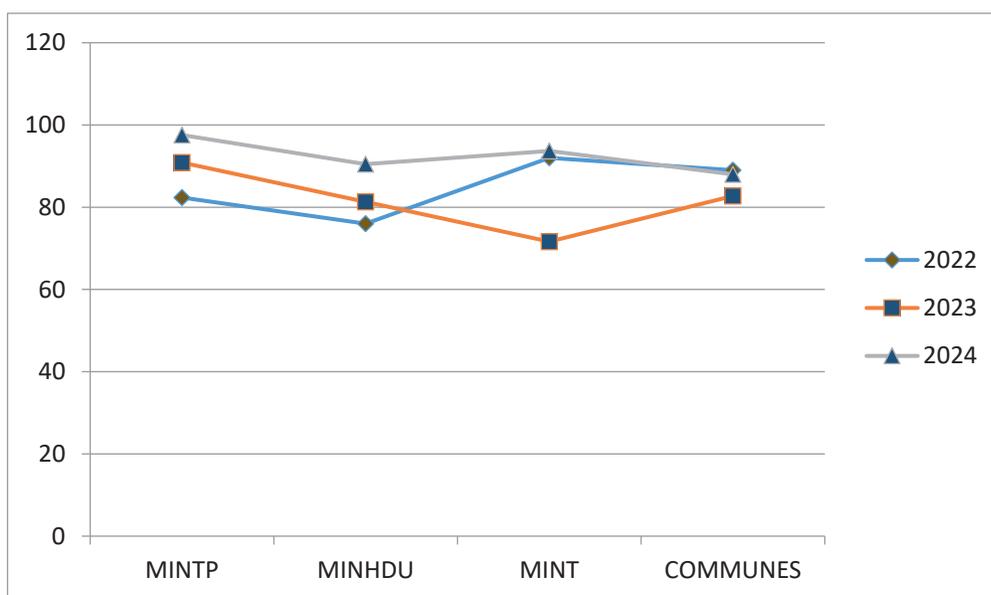
Régions	Ressources allouées aux régions en 2024	Engagements	Excédents	Taux d'engagement
ADA	369 867 440	369 867 440	0	100%
NOR	314 999 937	314 999 937	0	100%
EN	229 767 229	229 767 229	0	100%
LIT	424 148 124	424 148 124	0	100%
NOU	999 997 601	929 715 358	70 282 243	93%
OU	424 983 681	424 983 681	0	100%
SOU	319 893 850	319 893 850	0	100%
CEN	374 745 557	374 745 557	0	100%
EST	458 055 213	458 055 213	0	100%
SUD	267 604 446	256 736 378	10 868 068	96%
TOTAL	4 184 063 078	4 102 912 767	81 150 311	98%

L'évolution du niveau d'engagement des ordonnateurs au cours des trois (03) dernières années est présentée dans le tableau comme suit :

Tableau 17 : Évolution du taux des engagements des programmes des 3 dernières années par ordonnateur

Ordonnateurs	2022	2023	2024
MINTP	82,36%	90,86%	97,55%
MINHDU	76%	81,28%	90,47%
MINT	92%	71,64%	93,69%
COMMUNES	89%	82,74%	87,98%
TOTAL	82%	90,43%	92,86%

Figure 7 : Évolution des engagements au cours des trois dernières années



À l'analyse des données présentées ci-dessus, il ressort une hausse du taux des engagements des différents ordonnateurs entre 2023 et 2024, notamment le MINT qui passe de 71,64 % à 93,69%.



- **Présentation des engagements en nombre de contrats**

L'évaluation en nombre de contrats engagés durant les trois (03) dernières années permet d'apprécier le volume des contrats attribués par les ordonnateurs.

Tableau 18 : Répartition des contrats par ordonnateur au cours des trois dernières années

Ordonnateurs	Nombre de contrats 2022	Nombre de contrats 2023	Nombre de contrats 2024	Taux en % (2024)
MINTP	184	148	93	22,46%
MINHDU	48	39	29	7,01%
MINT	16	17	18	4,35%
COMMUNES	230	278	274	66,18%
Total	478	482	414	100%

Le Fonds routier a visé en 2024 quatre cent quatorze (414) contrats, tous ordonnateurs confondus, contre quatre cent quatre-vingt-deux (482) en 2023, soit une diminution de 68 contrats, pour un montant global de 48 182 millions FCFA. Cette diminution s'explique principalement par les retards enregistrés dans la passation des marchés.

Concernant les ressources transférées aux CTD, deux cent soixante-quatorze (274) contrats de communes ont été visés par le Fonds routier pour un montant global de 17 932 millions FCFA, soit un taux d'engagement de 87,98%.

Le tableau ci-après présente le taux de ressources transférées par ordonnateur en 2024.

Tableau 19 : État des ressources transférées aux communes en 2024

Ordonnateurs	Budget annuel (En millions de FCFA) (A)	Montant des ressources transférées aux communes en 2024 (En millions de FCFA) (B)	% des ressources transférées (A)/(B)	Nombre de communes ayant bénéficié des ressources en 2024
Communes/MINTP	39 820	12 500	31%	157
Communes/MINHDU	6 430	621	9,66%	05
Communes/MINT	2 000	300	15%	20
TOTAL	48 250	13 421	27,82%	182

Il convient de souligner qu'en application de la réglementation relative à la décentralisation, le MINTP et le MINT ont procédé au transfert d'au moins 15% de leur dotation annuelle aux communes. Cependant, le MINH DU affiche un taux de 9,66%, largement en dessous du quota requis.

1. Opérations de paiement

Une convention entre le ministère des Finances, représentant l'État du Cameroun et le Fonds routier, assure, le 15 de chaque mois, un approvisionnement de 5 milliards de FCFA grâce à un mécanisme de débit d'office sur le compte du Fonds routier.

Dans le cadre de l'exécution des missions qui lui sont assignées, le Fonds a procédé au paiement des décomptes transmis par les ordonnateurs.

Il convient de noter qu'au cours de l'exercice 2024, sur les 50 milliards prévus par la loi de Finance, le Fonds routier n'a reçu que 35 milliards, soit un déficit de 15 milliards de FCFA. Cette situation a affecté la capacité de l'institution à payer les décomptes en instances qui se chiffrent à 11,891 milliards de FCFA au 31 décembre 2024.

Cette ressource a permis le paiement en net à mandater des décomptes soit FCFA **27,140 milliards** et le reliquat a servi au reversement des impôts (AIR et TVA) retenus sur ces décomptes et aux dépenses de fonctionnement de l'exercice 2024.

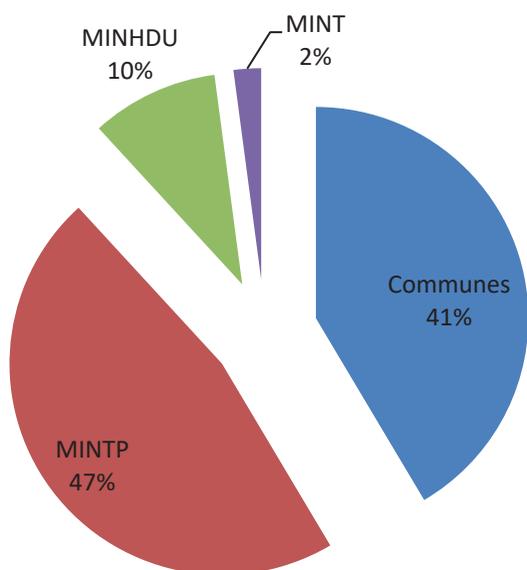


Réalisation des fossés en pierre.

Tableau 20 : État récapitulatif des paiements de l'exercice 2024 par ordonnateur

Ordonnateurs	Paiements 2024 (en millions FCFA)	Pourcentage (%)
MINTP	12 680	46,72%
MINHDU	2 634	9,71%
MINT	566	2,08%
COMMUNES (CTD)	11 260	41,49%
TOTAL	27 140	100

Figure 8 : Répartition des paiements par ordonnateur en 2024



Évolution des paiements entre 2023 et 2024

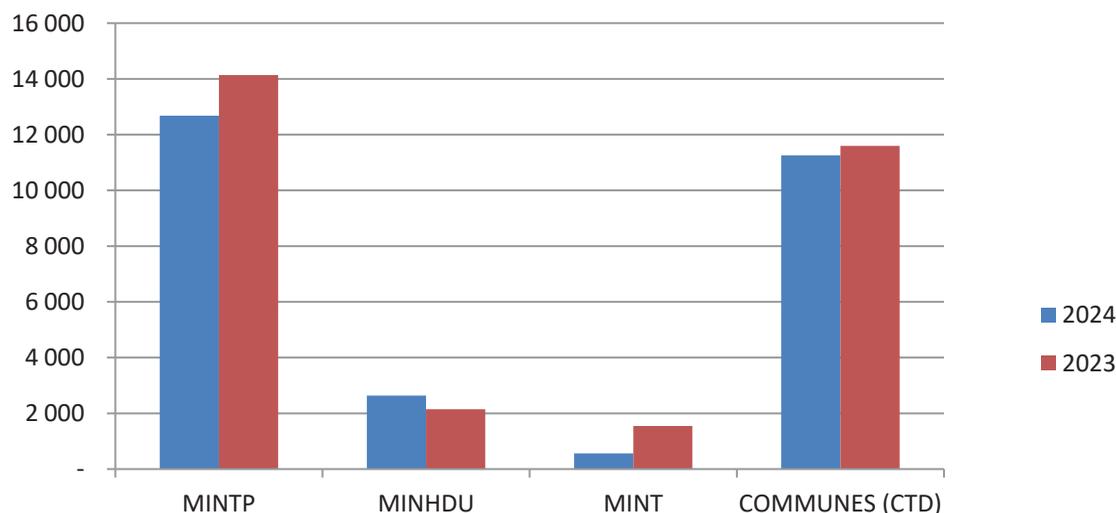
Le cumul de paiement des décomptes est passé de 29,421 milliards en 2023 à 27,140 milliards en 2024 soit une baisse de 2,281 milliards en valeur absolue et 7,75% en valeur relative. Cette baisse s'explique principalement par l'effectivité du débit d'office sur 7 mois contrairement au 10 mois attendus.

Cette tension de trésorerie a un impact sur le paiement des décomptes qui ralentit la mobilisation des prestataires sur le terrain afin de faire avancer la mise en œuvre des projets pour le bien-être des populations.

Tableau 21: Situation comparée des paiements par ordonnateur entre 2023 et 2024 (en millions de francs CFA)

Ordonnateurs	Paiements 2023	Paiements 2024	Pourcentage 2024	Variation (c=b-a)	Progression en %
	(a)	(b)			(d=c/a)
MINTP	14 136	12 680	46,72	-1 456	-10,30
MINH DU	2 144	2 634	9,71	490	22,85
MINT	1 544	566	2,08	-978	-63,34
COMMUNES (CTD)	11 597	11 260	41,49	-337	-2,90
TOTAL	29 421	27 140	100	-2 281	-7,75

Figure 9 : Comparatif des paiements par ordonnateur entre 2023 et 2024



2. État des décomptes traités au cours de l'exercice 2024

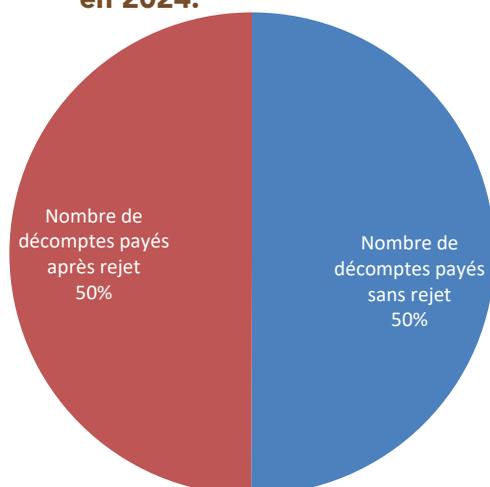
Le Fonds routier a reçu 991 décomptes au cours de l'exercice 2024. Lors du traitement d'un décompte, trois situations peuvent se présenter : la validation sans rejet, la validation après rejet et les rejets.

Ainsi, le tableau ci-dessous présente les données statistiques relatives aux décomptes reçus, traités, validés et rejetés au cours de l'exercice 2024

Tableau 22: État comparatif portant sur le nombre d'opérations traitées entre 2023 et 2024

Année	Nombre de décomptes reçus (a)	Nombre moyen de décomptes traités par jour (b)	Nombre de décomptes payés sans rejet (c)	Nombre de décomptes payés après rejet (d)	Taux de rejet (d/a)
2023	1 083	12	433	650	60%
2024	991	15	496	495	50%

Figure 10 : Structure des décomptes traités en 2024.



Par ailleurs une diminution du taux de rejet a été constatée en 2024 soit 50% contre à 60% en 2023. Cette amélioration s'explique par les effets des ateliers de renforcements des capacités des CTD aux procédures du Fonds routier au cours de l'exercice 2024.

3. Situation des pénalités

L'article 168 du Code des marchés publics prévoit que les pénalités ont pour but de compenser les préjudices pouvant être causés au maître d'ouvrage lorsque le titulaire du marché ne respecte pas les délais contractuels d'exécution ou toute autre exigence technique ou sécuritaire prévue dans le contrat. Toutefois, ces pénalités ne peuvent excéder 10 % du montant TTC du marché initial, y compris ses avenants, faute de quoi une résiliation du contrat peut être envisagée.

En application de cette disposition, le Fonds routier procède à la retenue et au reverse-

ment à l'ARMP, via le compte d'affectation spéciale (CAS) dédié aux marchés publics, de l'ensemble des pénalités appliquées dans le cadre de l'exécution des marchés pour lesquels il est désigné comme payeur.

Dans le cadre des travaux réalisés par la plateforme ARMP - Fonds routier, les pénalités des exercices 2019 à 2023 ont été évalués à **376 406 775 FCFA**, soit **316 537 715 FCFA** pour le Guichet Entretien et **59 869 060 FCFA** pour le Guichet Investissement. Ces pénalités ont été entièrement reversées à l'ARMP.

Par ailleurs, à l'issue des travaux de la plateforme pour l'exercice 2024, le montant des pénalités de retard retenues et à reverser s'élève à **95 356 115 FCFA**, soit **91 163 317 FCFA** pour le Guichet Entretien et **4 192 798 FCFA** pour le Guichet Investissement.

Ces montants seront reversés à l'ARMP en 2025.



4. Situation des garanties par signature

Trois types de garantie ont été déposés au Fonds routier au cours de l'exercice 2024, à savoir : les cautions d'avance de démarrage (ADD), les cautions de bonne exécution (CBE) et les cautions de retenus de garanties (RDG). Ces garanties visent à protéger l'administration du Fonds contre les risques liés à l'inexécution des prestations ou au non-respect des obligations contractuels.

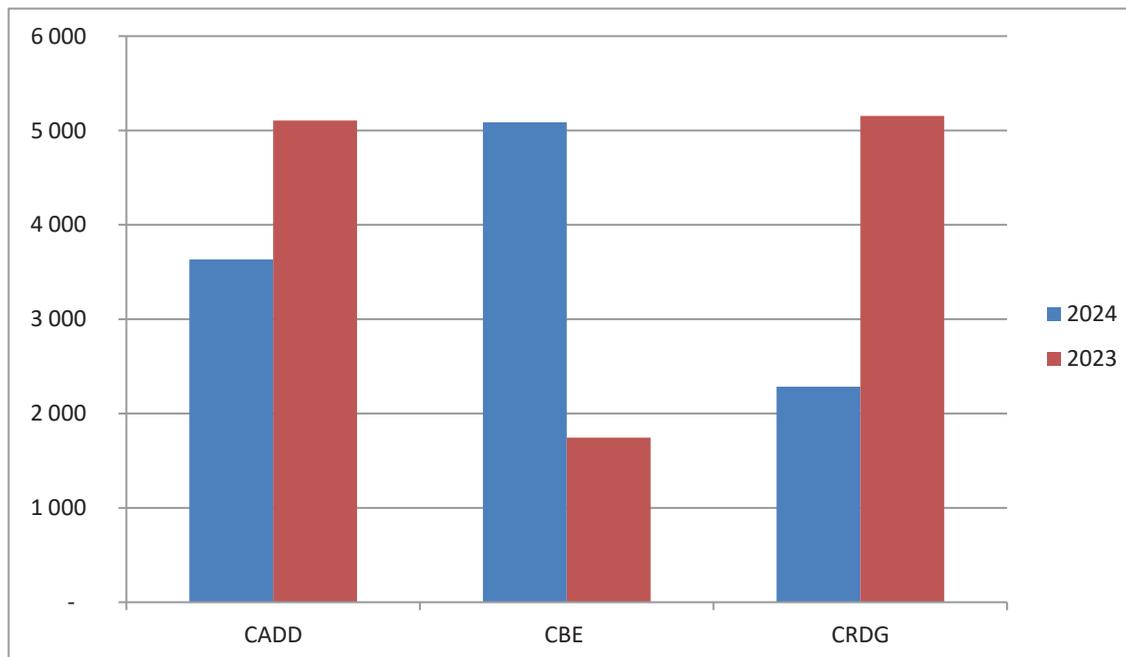
- Cautions reçues en 2024

Le Fonds routier a reçu 573 cautions au cours de l'exercice 2024 pour une valeur de 11,005 milliards de FCFA contre 12,004 milliards de FCFA en 2023, soit une diminution de 0,999 milliards de FCFA en valeur absolue et de 8,32% en valeur relative. Cette diminution est due à la baisse des marchés ayant des titres de garantie au Fonds routier.

Tableau 23 : État comparatif des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2024		Exercice 2023		Écart	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	Nombres	Valeurs
CADD	85	3 634	134	5 105	-49	-1 471
CBE	290	5 086	379	1 744	-89	3 342
CRDG	198	2 285	274	5 155	-76	-439
Total	573	11 005	787	12 004	-214	1 432

Figure 11: Comparatif des cautions entre 2023 et 2024



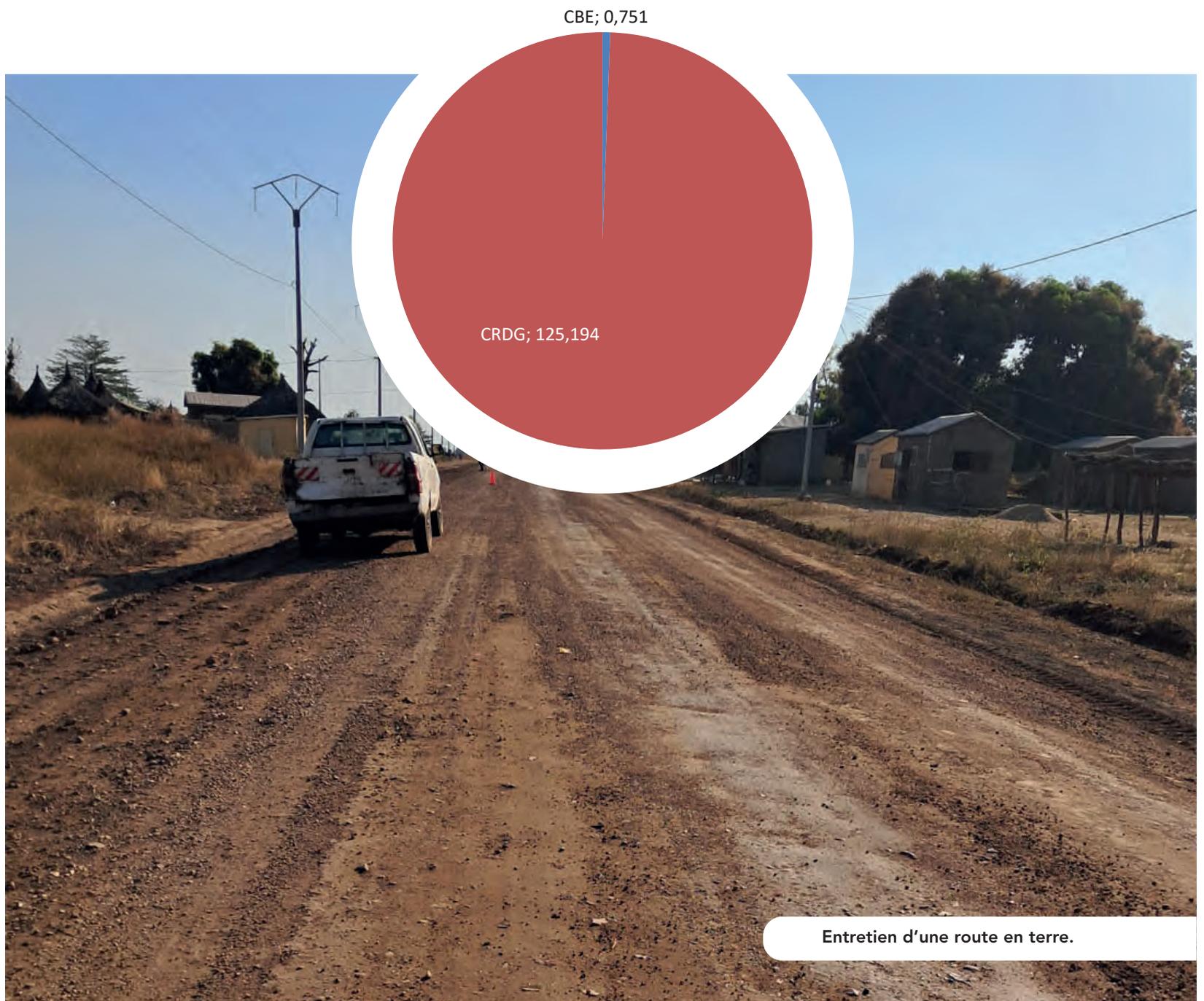
• Cautions restituées

Au cours de l'exercice 2024, le Fonds routier a procédé à la restitution des cautions pour un montant total de FCFA 125,945 millions contre 76,264 millions FCFA en 2023, soit une augmentation de 49,681 millions FCFA en valeur absolue et 65,14% en valeur relative.

Tableau 24 : État des cautions restituées au cours de l'exercice 2024

Type de cautions	Restitutions exercice 2024		TAUX %
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CBE	1	0.751	0,60
CRDG	1	125,194	99,40
Total	2	125,945	100

Figure 12: Répartition des cautions restituées par type



Entretien d'une route en terre.



Tête d'un dalot simple.

B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER

1- Ressources du programme du guichet « investissement »

Dans le cadre de ses missions de financement de l'entretien routier, le Fonds routier fonctionne à travers deux (02) guichets : (i) le guichet « Entretien » et (ii) le guichet « Investissement ». La paierie spécialisée MINTP/MINH DU abrite le compte du guichet « investissement » ainsi que celui du guichet « entretien ». À la faveur de la convention du 24 janvier 2018, un compte spécial de transit a été créé à la BEAC pour faciliter les opérations de paiement (travaux et fonctionnement) du guichet « Entretien ».

Au cours de l'exercice 2024, le Fonds a reçu

du MINTP 971 millions de FCFA contre 8,379 milliards de FCFA en 2023, soit une baisse de 7,408 milliards en valeur absolue et 88,41% en valeur relative.

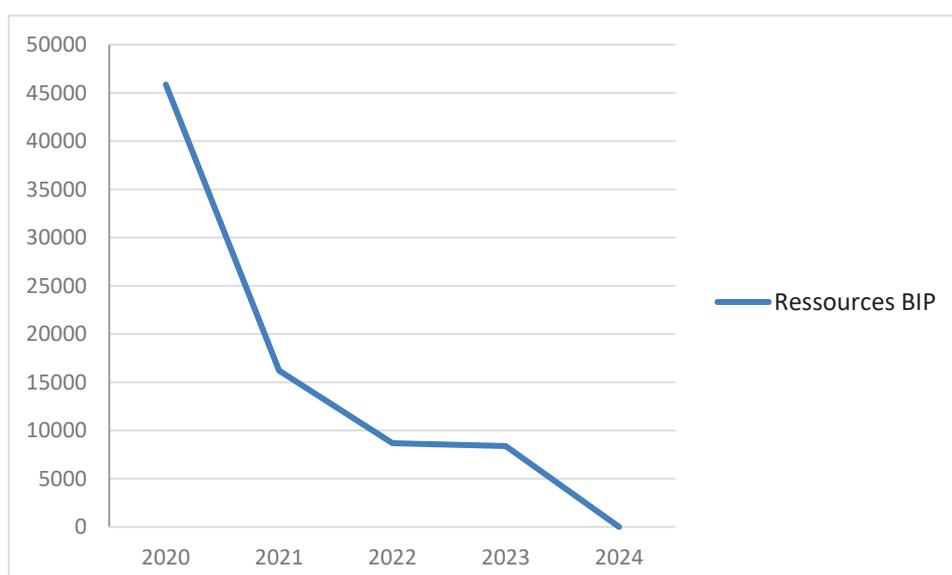
Cette diminution importante des ressources du Guichet investissement s'explique (i) par l'arrivée à terme de la grande majorité des projets et (ii) la décision du MINH DU de ne plus faire transiter ses ressources dans les comptes du Fonds routier logés à la Paierie Générale Spécialisée du MINTP/MINH DU depuis 2020.

Le tableau ci-dessous présente les ressources reçues dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années.

Tableau 25 : Évolution des ressources annuelles transférées au guichet investissement (En millions de FCFA)

Ressources reçues par le Fonds routier par exercice pour la période allant de 2020 à 2024 (en millions de FCFA)						
Programmes	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Ressources BIP	45 867	16 202	8 685	8 379	0,971	79 133,971
Total	45 867	16 202	8 685	8 379	0,971	79 133,971

Figure 13 : Évolution des ressources annuelles reçues au guichet investissement par programme.



2- Paiements du programme du guichet « Investissement »

Les paiements effectués sur un exercice correspondent aux sommes prélevées sur le compte du Fonds Routier logé à la Paierie Spécialisée du MINTP/MINH DU. Ces prélèvements servent à régler les décomptes du guichet « investissement ». Le tableau suivant présente l'évolution des paiements dans le guichet « investissement » au cours des cinq derniers exercices :

Tableau 26 : Évolution des paiements effectués dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)

Programmes	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Ressources BIP	10 035	15 664	7 260	6 275	3 052	42 286

Figure 14 : Comparatif des paiements effectués au guichet investissement par programme.

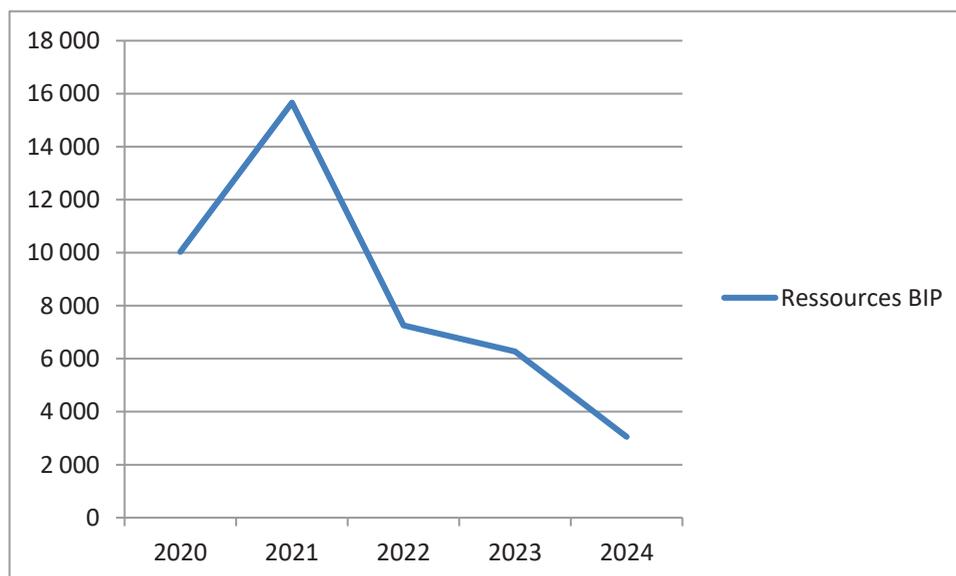


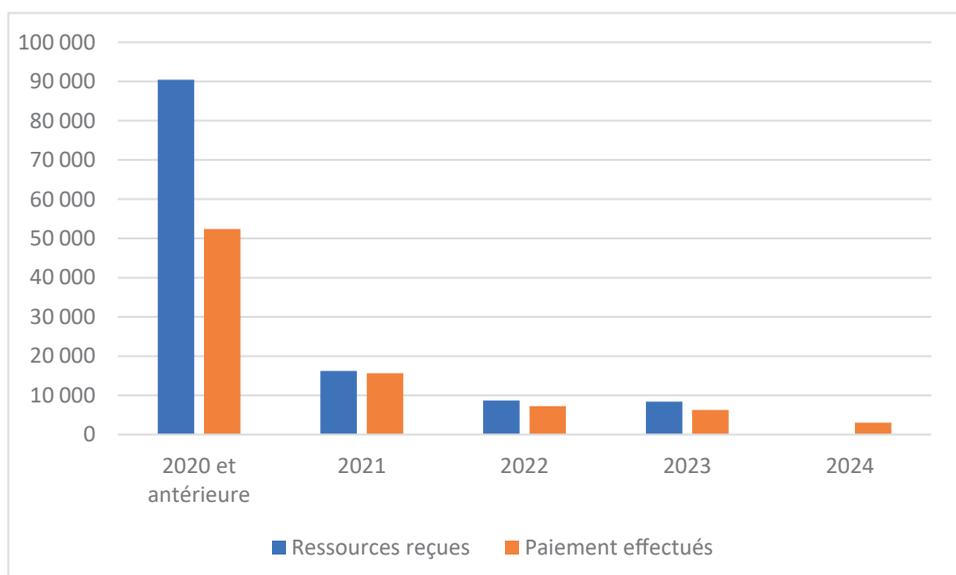
Tableau 27 : État comparatif entre les ressources reçues et les paiements effectués au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)

Années	2020 et antérieure	2021	2022	2023	2024	Total
Ressources reçues	90 439	16 202	8 685	8 379	0,971	123 705,971
Paiement effectués	52 397	15 664	7 260	6 275	3 052	84 648

Entre 2019 et 2024, le Fonds a reçu des ressources d'une valeur globale de 123,706 milliards et effectué les paiements à concurrence de 84,648 milliards, soit un taux de paiement de 68,43%.

Il convient de préciser que le principe de fongibilité des ressources ne s'applique pas dans ce guichet. En effet, chaque ressource est exclusivement rattachée à un projet précis.

Figure 15 : Comparatif entre les ressources reçues et les paiements effectués au guichet investissement au cours de l'exercice 2024.



Les paiements relatifs au guichet investissement ont connu une variation à la baisse de 51,36%, passant de 6,275 milliards de FCFA en 2023 à 3,052 milliards de FCFA en 2024, soit une diminution de 3,223 milliards en valeur absolue. Cette baisse s'explique par (i) l'arrivée à terme de plusieurs projets, (ii) le paiement direct de certains projets par le MINTP et le MINHDU via leur Paierie spécialisée, ainsi que (iii) la non mobilisation des ressources pour le paiement des décomptes en instance depuis 2012.

3- Décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources au 31 décembre 2024

Les décomptes en instance de paiement au Fonds routier pour insuffisance de ressources sont ceux qui n'ont pas de couverture budgétaire, bien

que, parfois, la trésorerie soit disponible.

Ces instances ont connu une augmentation de 10,14%, soit 364 millions en valeur relative, passant de 3,588 milliards en 2023 à 3,952 milliards en 2024.

Cette augmentation s'explique principalement par l'entrée de nouveaux décomptes au Fonds routier, notamment celui relatif au projet Études et réalisation des travaux de construction de la section urbaine de l'autoroute Yaoundé – Nsimalen.

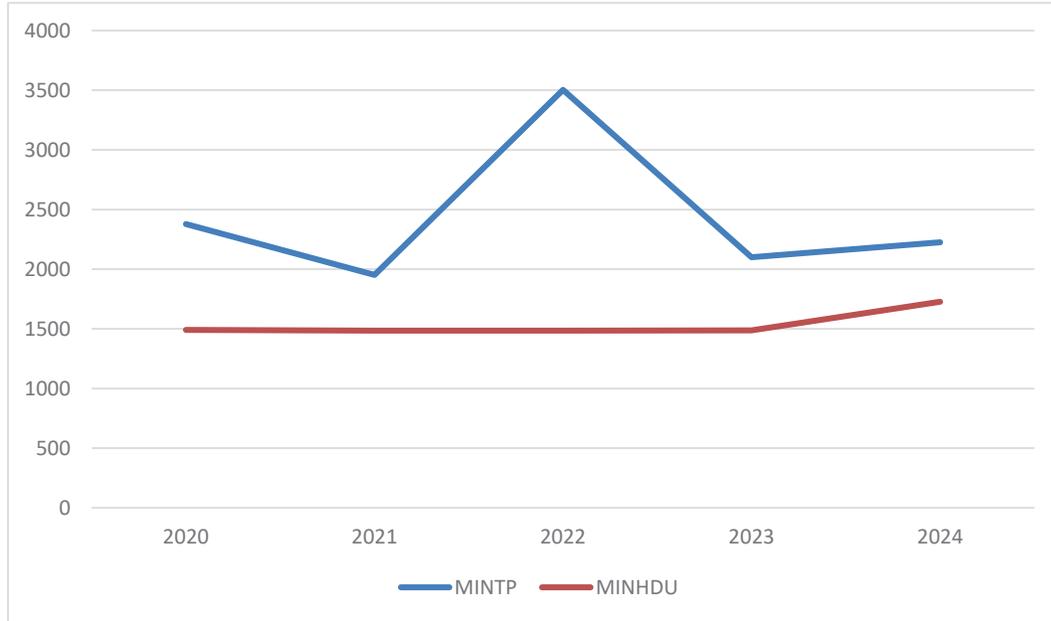
Ces décomptes ont évolué au cours des deux (02) derniers exercices comme suit :

Tableau 28 : Évolution des décomptes en instance pour insuffisance de ressources (En millions de FCFA)

Années Ordonnateurs	Montant de décomptes en instance pour insuffisance de ressources (en millions de FCFA)						
	2020	2021	2022	2023	2024	Total	Taux %
MINTP	2 378	1 952	3 503	2 100	2 225	12 158	61,30
MINHDU	1 491	1 485	1 485	1 487	1 727	7 675	38,70
Total	3 869	3 437	4 988	3 587	3 952	19 833	100



Figure 16 : Évolution des décomptes en instance pour insuffisance de ressources par ordonnateur.



Exécution d'une route en pavé.



Panneau de chantier.

C- EXÉCUTION DU BUDGET DU FONDS ROUTIER AU 31 DÉCEMBRE 2024

Le budget de l'exercice 2024 s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du plan stratégique de développement (PSD) 2023-2025. Le PSD est structuré autour d'indicateurs de performance liés à des centres de responsabilité en charge de l'exécution des activités. Il trouve son ancrage dans l'axe relatif à l'amélioration de la gestion des finances publiques contenues dans la stratégie nationale de développement à l'horizon 2030 (SND30). Ses principaux axes d'activité visent à renforcer la capacité de paiement du Fonds, l'augmentation des ressources dédiées à l'entretien routier et l'implémentation d'un système de bonne gouvernance. Pour l'exercice 2024, les sous-programmes du Fonds routier ont eu pour base le programme 033 du ministère des Finances dont l'objectif général est d'améliorer l'efficacité du Trésor public et d'optimiser le financement de l'économie.

Ces sous-programmes se déclinent en deux axes (2) comme suit : (i) le financement de l'entretien routier et (ii) la Gouvernance et l'amélioration des conditions de travail.

Pour l'atteinte de ses objectifs de performance, l'administration du Fonds a effectué à mi-parcours des virements de crédit de lignes à lignes d'un montant net de 330 000 000 FCFA dans le respect des dispositions de l'article 32 du régime financier de l'État, autorisant le transfert de crédit de lignes à lignes à l'intérieur d'un même programme.

Le budget du Fonds routier comprend deux volets : (i) le budget des ordonnateurs pour le financement des opérations d'entretien routier et (ii) le budget de fonctionnement, d'équipement et d'audits.

1- Exécution du budget des ordonnateurs au 31 décembre 2024

Les ressources du guichet « Entretien » dédiées à l'entretien routier financent les activités comme présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 29 : Répartition des ressources dédiées à l'entretien routier

Actions/Activités	AE (en FCFA)	CP (en FCFA)	% Réel	Clé de répartition
Entretien routier sur les ressources du Guichet Entretien	48 250 000 000	48 250 000 000		
Entretien des routes nationales et régionales	23 250 000 000	23 250 000 000	46,5%	Mini 58%
Entretien des routes communales	12 500 000 000	12 500 000 000	(*) 25%	Maxi 13,5%
Protection du patrimoine routier	1 500 000 000	1 500 000 000	3%	Maxi 3%
Entretien des voiries urbaines	6 000 000 000	6 000 000 000	12%	Maxi 12%
Études et contrôle des travaux (MINTP)	2 570 000 000	2 570 000 000	5,1%	Maxi 6%
Contrôle des travaux sur voiries urbaines	430 000 000	430 000 000	0,9%	
Prévention et sécurité routières	2 000 000 000	2 000 000 000	4%	Maxi 4%

(*) L'entretien des routes communales est passé de 13,5% à 25% conformément à la correspondance n°B70/2-28/SG/PM du 10 janvier 2019

Cette répartition tient compte de la nouvelle nomenclature routière consacrée par le décret n°2017/144 du 20 avril 2017 et du transfert, dans le cadre du processus de décentralisation, de certaines compétences dans le secteur de l'entretien routier par les ordonnateurs du Fonds routier.

Au titre de l'exercice 2024, le Fonds routier a engagé 76,48% de ses ressources dédiées à l'entretien routier, soit un montant de 51 156 143 889 FCFA réparti entre les différents ordonnateurs, pour un budget équilibré en ressources et en dépenses à 66 889 588 198 FCFA en Autorisation d'engagement (AE) et en Crédit de paiement (CP). Ce taux d'engagement global est en baisse par rapport à celui de l'exercice 2023 qui était de

80,39%. Ce recul s'explique principalement par une baisse significative des engagements du guichet « Investissement » qui se situe à 19,82% au 31 décembre 2024 contre 41,83% en 2023.

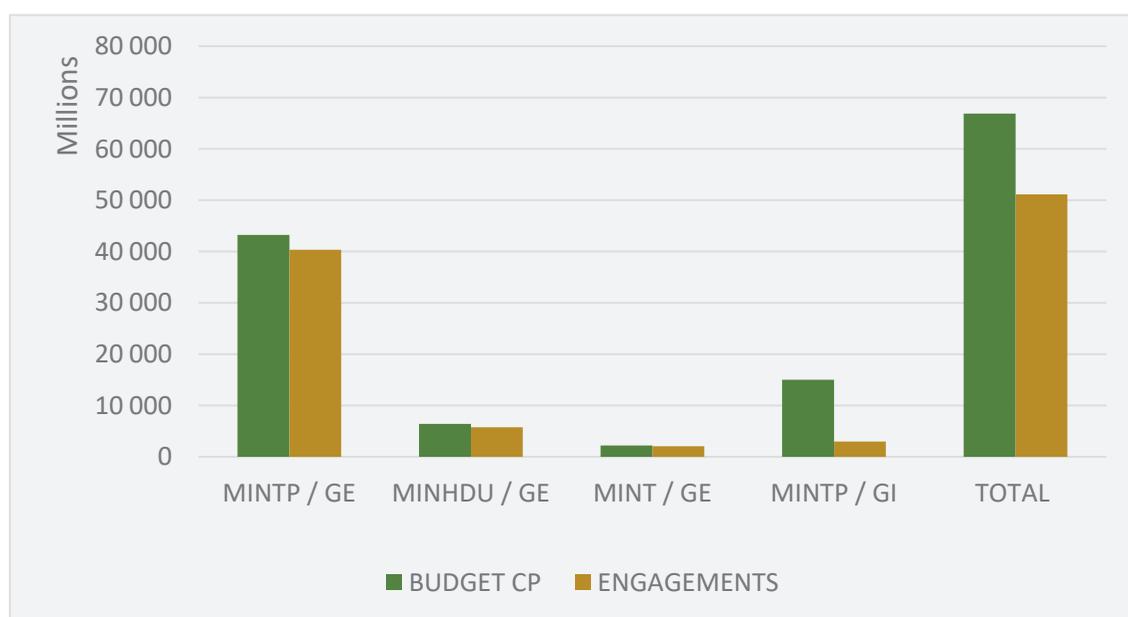
Dans l'optique d'optimiser la consommation des ressources dédiées à l'entretien routier, le Fonds a effectué des visites de chantier dans les trois (3) réseaux routier: Nord, Sud et Ouest, afin de s'assurer de l'effectivité des travaux.

De manière globale, le Fonds a engagé 76,48% de ses ressources dédiées à l'entretien routier ainsi qu'il apparaît dans les tableaux suivants :

Tableau 30 : Situation des engagements par rapport aux ressources allouées aux ordonnateurs

ORDONNATEURS	BUDGET / PREVISION AE (A)	BUDGET / PREVISION CP (B)	ENGAGEMENT (C)	RELIQUAT D = (B)-(C)	TAUX (%) D'ENGAGEMENT E= (C)/(B)
MINTP / GE	43 252 095 048	43 252 095 048	40 351 405 193	2 900 689 855	93,29%
MINHDU / GE	6 430 000 000	6 430 000 000	5 773 516 360	656 483 640	89,79%
MINT / GE	2 207 493 150	2 207 493 150	2 057 600 689	149 892 461	93,21%
MINTP / GI	15 000 000 000	15 000 000 000	2 973 621 647	12 026 378 353	19,82%
TOTAL	66 889 588 198	66 889 588 198	51 156 143 889	15 733 444 309	76,48%

Figure 17: Situation des engagements par rapport aux ressources allouées aux ordonnateurs



2- Exécution du budget de fonctionnement, d'équipement et des audits du Fonds routier au 31 décembre 2024

Les ressources dédiées aux dépenses de fonctionnement, d'équipement et d'audit du Fonds ont été exécutées conformément au décret n° 2013/7696/PM du 27 août 2013 modifiant l'affectation des ressources du Fonds routier, dans la limite des proportions prévues. En effet, le guichet « Entretien » a consacré 2,7%, soit 1 350 000 000 de FCFA maximum de ses ressources au fonctionnement et à l'équipement et 0,8%, soit 400 000 000 de FCFA aux prestations des cabinets d'audit technique, financier et comptable.

Le taux d'exécution global du budget de fonctionnement et d'équipement pour l'exercice 2024, est de **88,01%**, représentant les engagements pris par l'administration du Fonds routier à hauteur de 2 596 261 374 FCFA, pour un budget de 4 621 500 000 FCFA en AE et 2 950 000 000 FCFA en CP. Ce taux est en augmentation par rapport à l'année 2023 qui affichait 85,97%.

Le sous-programme « **Financement de l'entretien routier** », présente un taux d'exécution de **95,67%** sur un budget de 531 789 000 FCFA en CP, pour un montant exécuté de 508 744 716 FCFA. Ce sous-programme est réparti en actions dont l'exécution est présentée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 31: État d'exécution du sous-programme « Financement de l'entretien routier »

SOUS PROGRAMME	ACTIONS	AE INITIAL (A)	CP INITIAL (B)	EXÉCUTION (C)	% D= (C)/(B)
FINANCEMENT	Augmentation des ressources affectées à l'entretien	27 700 000	27 700 000	27 000 000	97,47%
	Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	928 889 000	504 089 000	481 744 716	95,57%
TOTAL FINANCEMENT		956 589 000	531 789 000	508 744 716	95,67%

Le **sous-programme gouvernance** est le support du métier du Fonds routier et présente un taux d'exécution global de **86,32%**. Il est construit autour de 8 actions, dont l'exécution se présente ainsi qu'il suit :

SOUS-PROGRAMME	ACTIONS	AE INITIAL (A)	CP INITIAL (B)	EXÉCUTION (C)	% D= (C)/(B)
Gouvernance	Gestion des ressources humaines	773 450 000	773 450 000	713 680 486	92,27%
	Gestion des ressources informationnelles (applicatifs et développements informatiques, archivage, reporting financiers et gestion etc)	232 800 000	125 300 000	90 499 516	72,23%
	Gestion des ressources matérielles	1 888 550 000	773 550 000	631 165 382	81,59%
	Gestion du Système de Commande Publique	46 500 000	46 500 000	31 000 000	66,67%
	Gestion stratégique	561 611 000	556 611 000	490 174 102	88,06%
	Marketing et Communications	106 000 000	106 000 000	94 198 175	88,87%
	Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	10 500 000	10 500 000	10 500 000	100,00%
	Reporting financier	26 300 000	26 300 000	26 298 997	100,00%
TOTAL GOUVERNANCE		3 645 711 000	2 418 211 000	2 087 516 658	86,32%

De manière globale, le Fonds routier affiche une performance d'exécution budgétaire de **88,01%**. Cette performance se décline par sous-programmes et actions de la manière suivante :

Tableau 32 : état de l'exécution du budget par actions

SOUS PROGRAMME	ACTIONS	AE FINAL	CP FINAL	EXÉCUTION	%
FINANCEMENT	Augmentation des ressources affectées à l'entretien	27 700 000	27 700 000	27 000 000	97,47%
	Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	948 089 000	504 089 000	481 744 716	95,57%
Total Financement		975 789 000	531 789 000	508 744 716	95,67%
GOUVERNANCE	Gestion des ressources humaines	773 450 000	773 450 000	713 680 486	92,27%
	Gestion des ressources informationnelles (applicatifs et développements informatiques, archivage, reporting financiers et gestion etc.)	232 800 000	125 300 000	90 499 516	72,23%
	Gestion des ressources matérielles	1 888 550 000	773 550 000	631 165 382	81,59%
	Gestion du Système de Commande Publique	46 500 000	46 500 000	31 000 000	66,67%
	Gestion stratégique	561 611 000	556 611 000	490 174 102	88,06%
	Marketing et Communications	106 000 000	106 000 000	94 198 175	88,87%
	Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	10 500 000	10 500 000	10 500 000	100,00%
	Reporting financier	26 300 000	26 300 000	26 298 997	100,00%
Total Gouvernance		3 645 711 000	2 418 211 000	2 087 516 658	86,32%
TOTAL GENERAL		4 621 500 000	2 950 000 000	2 596 261 374	88,01%

Suivant les données du tableau ci-dessus, le taux d'exécution des engagements de l'exercice 2024 a connu une hausse de 2% par rapport à l'exercice 2023, qui affichait 85,97%. Cette variation s'explique, entre autres, par une rigueur accrue dans l'exécution et le suivi-évaluation des activités.

L'état des lieux des ressources humaines dressé dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique de développement 2023-2025, impose au Fonds routier le relèvement du plafond de ses effectifs et l'acquisition de nouvelles expertises dans les domaines du droit, des finances et de la comptabilité, du contrôle de gestion, de la gestion de la commande publique, de l'ingénierie (informatique et

génie civil) et de l'administration générale. Cette réorganisation ne sera réalisable qu'après la réforme projetée du Fonds routier. Pour pallier cette insuffisance, la structure recourt à l'utilisation du personnel stagiaire en appui dans certains des domaines sus évoqués.

Pour l'exercice 2024, le Fonds routier a assuré le paiement régulier des salaires du personnel et a organisé plusieurs sessions de renforcement des capacités à son intention. Quatre (04) formations transversales ont été effectuées dans les domaines liés (i) à la rédaction administrative, (ii) aux marchés publics, (iii) au contrôle de gestion et (iv) au droit social.



Tête de buse en pierre.

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

La couverture des engagements et le paiement des décomptes sont les principaux indicateurs de performance sur lesquels se fonde l'analyse des activités de financement de l'entretien routier. Cette analyse procède d'une lecture comparée des données obtenues au cours des trois (3) dernières années.

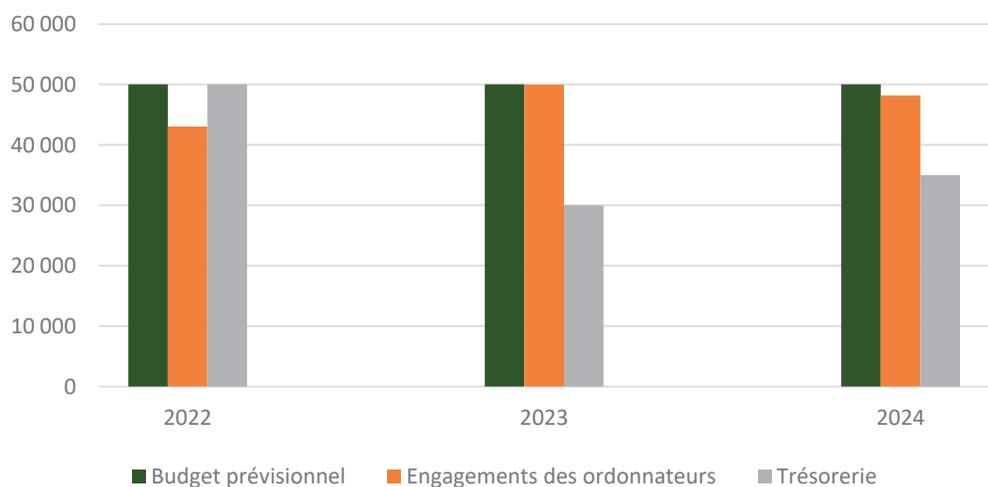
1- Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources reçues dans le compte du Fonds routier à la Banque centrale

Le mécanisme du débit d'office mis en place par convention entre le ministère des Finances et la Banque des États de l'Afrique centrale (BEAC) a certes amélioré la liquidité du Fonds routier, mais ce dernier reste confronté à un déséquilibre budgétaire. Cette situation résulte du fait que le Trésor public ne tient pas compte des ressources destinées à la couverture des engagements pris par les différents ordonnateurs.

Tableau 33 : situation comparée trésorerie - engagements au cours des trois dernières années (en millions de francs CFA).

N°	Exercices	Budget prévisionnel A	Engagements des ordonnateurs B	Trésorerie C	Écart D= B - C	Variation E=B-C/C
1	2022	50 000	43 038	50 000	-6 962	-13,9%
2	2023	50 000	49 958	30 000	+19 958	+66,5%
3	2024	50 000	48 182	35 000	+13 182	+37,6%
Total		150 000	141 148	115 000	+26 148	+22,7%

Figure 18 : Situation comparée budget - trésorerie – engagements au cours des trois dernières années.



Route en enduit superficiel.



L'analyse du tableau ci-dessus et de la figure associée mettent en évidence un constat : depuis la mise en place du débit d'office, la trésorerie ne correspond pas aux engagements pris par le Fonds routier sur la base du budget prévisionnel. Au cours des trois dernières années, on observe que les engagements sont supérieurs à la trésorerie de **26 148 millions FCFA**. Ce constat s'explique par le fait que les ressources non engagées des programmes des ordonnateurs au titre des exercices 2022 et 2023 ont exceptionnellement fait l'objet de report respectivement en 2023 et 2024 par le Comité de gestion, tandis que les ressources y afférentes en terme de trésorerie n'ont pas fait l'objet de report. Cette situation pourrait justifier les instances de paiement pour indisponibilité des ressources observées à la fin des exercices de référence. À titre d'illustration, s'agissant du cas spécifique de l'exercice 2024, les instances de paiement pour indisponibilité de ressources s'élevaient à près de 12 milliards FCFA au 31 décembre. Ces instances s'expliquent par le déficit de 13 182 millions entre les engagements et la trésorerie de l'exercice 2024. Cette situation qui révèle un risque majeur de non soutenabilité des engagements financiers du Fonds routier, se manifestant par :

- un écart significatif entre les engagements financiers et la trésorerie disponible, entraînant une accumulation des instances de paiement ;
- une incertitude quant à la disponibilité réelle des fonds pour de nouveaux engagements, due au report des ressources non engagées ;
- le ralentissement de l'entretien routier dû aux retards de paiement, compromettant ainsi l'efficacité des interventions et la durabilité des infrastructures.

Pour remédier à cette situation, il est impératif d'intensifier le plaidoyer en faveur de l'augmentation des ressources du Fonds routier. Une mobilisation accrue des financements permettra de réduire l'écart entre engagements et trésorerie, d'assurer la disponibilité effective des fonds pour de nouveaux engagements et de garantir la continuité des travaux d'entretien routier, essentiels à la pérennité des infrastructures.



III DÉFIS ET PERSPECTIVES : STRATÉGIES POUR UN ENTRETIEN ROUTIER DURABLE

L'année 2024 s'inscrit comme une étape charnière pour le Fonds routier, où la consolidation des acquis se conjugue avec la nécessité de surmonter des défis persistants et d'envisager des perspectives d'avenir ambitieuses. L'objectif princi-

pal reste le renforcement du positionnement du Fonds routier en tant qu'acteur clé de la pérennisation du réseau routier national, en assurant un financement efficient et transparent de l'entretien et du développement des infrastructures routières.



A - DEFIS MAJEURS : axes stratégiques pour l'excellence opérationnelle

1. Adéquation des ressources avec les besoins réels d'entretien routier

En 2024, le ministère des Travaux publics a organisé des réunions régionales pour élaborer les programmes d'entretien routier de l'exercice 2025. Les conclusions de ces rencontres ont évalué les besoins en entretien des routes communales et régionales à 800 milliards de FCFA. Cependant, les ressources affectées au Fonds routier pour l'exercice 2025 s'élèvent à 60 milliards de FCFA, dont 47,784 milliards de FCFA destinés au MINTP. Il est donc impératif de concevoir et de mettre en œuvre des stratégies efficaces pour combler ce déficit, afin de garantir la fluidité et la sécurité du réseau routier.

2. Transition vers un Fonds de deuxième génération

L'axe stratégique prioritaire du Fonds routier réside dans sa transition vers un Fonds de deuxième génération, avec pour ambition de mobiliser des ressources suffisantes pour l'entretien routier. La réussite de cet objectif exige des efforts soutenus et une collaboration étroite avec l'ensemble des acteurs concernés.

3. Optimisation de la collecte des recettes de péage

Dans le but d'améliorer la collecte des ressources destinées à l'entretien routier, l'administration du Fonds routier a conclu une convention de collaboration avec l'Institut National de la Statistique (INS) pour mener une étude sur la collecte des recettes de péage. Les résultats de cette étude ont été présentés le 12 juin 2024 lors d'un atelier à Yaoundé. Ils ont mis en évidence une déperdition annuelle moyenne de 4 milliards de FCFA, soit un taux de déperdition de 37,4%, une situation d'autant plus préoccupante que ces fonds sont essentiels à l'amélioration de l'entretien routier.

Par ailleurs, l'étude a révélé que les recettes de péage représentaient en moyenne 8% des ressources du guichet « Entretien » du Fonds routier.

Ces constats soulignent l'urgence de mettre en œuvre des mesures efficaces pour optimiser la collecte des recettes de péage et ainsi renforcer l'autonomie financière du Fonds routier.

4. Résorption des arriérés et gestion des contrats à forte antériorité

Le Guichet « Investissement » fait face à un nombre significatif de décomptes en attente de paiement, conséquence d'une couverture budgétaire insuffisante. La résorption de ces arriérés de paiement constitue une priorité absolue. De même, le Guichet « Entretien » se trouve confronté à la gestion de contrats à forte antériorité non clôturés, dont la résolution exige une collaboration étroite avec les ordonnateurs concernés.

5. Adaptation organisationnelle face à l'augmentation du nombre d'ordonnateurs

L'augmentation significative du nombre d'ordonnateurs avec lesquels le Fonds routier collabore, passant de 3 à 387, nécessite une adaptation de sa structure organisationnelle. Cet accroissement implique une rationalisation de la charge de travail, une harmonisation des profils avec les postes occupés et une déconcentration des services, afin de renforcer l'efficacité globale du Fonds routier.

6. Modernisation du système d'information

Le système d'information actuel présente des limites, notamment en termes d'hétérogénéité des logiciels, d'absence d'interface avec les acteurs externes et des insuffisances constatées. La mise en place d'un système de gestion intégré performant d'ici 2025 permettra l'amélioration de l'automatisation, la sécurisation des processus et enfin la réduction de la dépendance vis-à-vis des éditeurs.

7. Renforcement des capacités des collectivités territoriales

L'accompagnement continu des communes et des régions dans l'appropriation des procédures du Fonds routier reste essentiel pour garantir une mise en œuvre efficace de la maîtrise d'ouvrage décentralisée. La mise en place et le fonctionnement efficace de la maîtrise d'ouvrage régionale engagé en 2024 représentent également un défi administratif, opérationnel et managérial.



Vue d'ensemble du pont sur le fleuve Logone.



Exécution d'une couche de roulement.

B - PERSPECTIVES : vision stratégique et innovation

Afin de renforcer la protection du patrimoine routier national, un plaidoyer permanent est mené en vue de la signature et de la publication des textes d'application de la loi n° 2022/007 du 27 avril 2022. Parallèlement, des études stratégiques approfondies sont prévues pour explorer de nouvelles voies de développement. Ces études porteront sur :

- la transition vers un Fonds routier de deuxième génération, visant à optimiser les mécanismes de financement et à accroître l'efficacité opérationnelle ;
- l'optimisation des ressources existantes, en étroite collaboration avec l'Institut National de la Statistique (INS), afin d'identifier des leviers d'amélioration et de diversification des sources de revenus ;

- l'exploration des levées de fonds sur les marchés financiers comme outil de financement innovant pour la réalisation de projets d'infrastructure d'envergure.

La mise en œuvre des réformes découlant des textes d'application de la loi n° 2022/007 du 27 avril 2022 et des recommandations des études stratégiques permettra de renforcer significativement l'autonomie financière du Fonds routier, de consolider son rôle en tant qu'acteur central de la collecte et de la sécurisation des ressources, et d'optimiser la performance de l'entretien routier. Parallèlement, des pistes de réorganisation seront étudiées pour garantir une gestion plus efficiente et une meilleure adaptation aux défis futurs.



CONCLUSION

Les actions majeures ayant marqué la vie du Fonds routier au cours de l'année 2024, peuvent être appréhendées sur plusieurs plans, notamment la gestion des programmes, le paiement des prestations, les descentes de vérification des travaux sur le terrain et l'amélioration de la gouvernance interne.

S'agissant de la gestion des programmes d'entretien routier, il convient de préciser que le Fonds a assuré l'accompagnement des ordonnateurs dans l'élaboration et l'exécution de leur programme. Il a également procédé au renforcement des capacités des collectivités territoriales décentralisées. Cet accompagnement produit des effets bénéfiques, car pour le cas spécifique des communes, les paiements des décomptes issus des prestations ordonnées par celles-ci sont restés stables à **11 milliards FCFA en 2024**.

Concernant les opérations de paiement, les dysfonctionnements observés dans l'approvisionnement mensuel du compte du Fonds routier ouvert à la BEAC, par le mécanisme de débit d'office, ont produit des effets négatifs sur le paiement des prestations. Ainsi, faute de trésorerie, le volume de décomptes en instance de paiement a significativement augmenté, passant de **6,51 milliards FCFA** au 31 décembre 2023 à près de **12 milliards FCFA** au 31 décembre 2024.

Pour ce qui est des descentes sur le terrain, les organes de gestion du Fonds routier ont visité 98 projets; dont 35 dans le réseau Nord, 30 dans le réseau Sud et 33 dans le réseau Ouest. Ces descentes ont permis de relever de nombreux

constats. Des recommandations subséquentes ont été formulées et adressées aux différentes parties prenantes.

Relativement à la gouvernance interne, le Fonds routier s'est engagé dans un processus de dématérialisation des procédures d'authentification des décomptes, à travers le développement d'une plateforme électronique baptisée RF-eTrust. Ce processus, amorcé en 2023 avec le ministère des Transports, s'est poursuivi, au cours de l'année 2024, avec la formation des responsables des services centraux et déconcentrés du ministère des Travaux publics (MINTP), chargés du suivi et de l'exécution des projets, dans les réseaux routiers Sud et Ouest. En guise de résultats, l'opérationnalisation de cette plateforme a permis l'accélération du processus d'authentification, la rationalisation de la charge de travail, le renforcement de la sécurité et de la traçabilité. Le déploiement de la plateforme RF-eTrust se poursuivra en 2025, avec un élargissement du périmètre d'enrôlement.

Toutefois, quelques défis interpellent le Fonds routier et vont structurer son action au cours des deux prochaines années, à savoir : l'intensification des actions de transformation du Fonds en un fonds de deuxième génération ; la poursuite du processus de modernisation de son administration à travers la mise en place des outils de gouvernance performants et l'amélioration de son image de marque et de son capital humain.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	: Répartition des ressources humaines du Fonds routier	24
Tableau 2	: Situation comparée des visiteurs, des personnes touchées et des supports de communication mobilisés	36
Tableau 3	: Situation comparée des résultats de la communication digitale	37
Tableau 4	: Synthèse du linéaire du réseau routier par région et par catégorie de route.	39
Tableau 5	: État comparatif du réseau par catégories de routes.	40
Tableau 6	: Clé de répartition des ressources, appliquée au cours de l'exercice 2024	42
Tableau 7	: Répartition des ressources en 2024 par ordonnateur (en millions FCFA)	43
Tableau 8	: Répartition des ressources allouées en 2024 par ordonnateur (en millions FCFA) - (programme de base et report)	44
Tableau 9	: Synthèse des engagements du programme 2024 par ordonnateur (y compris les reports) (en millions de FCFA)	44
Tableau 10	: Situation des engagements (programme de base et report) hors communes	45
Tableau 11	: Situation des engagements des ressources transférées aux communes par ordonnateur principal en 2024	46
Tableau 12	: Comparatif des contrats de communes visés par ordonnateur en 2024	47
Tableau 13	: État des ressources affectées aux communes pour chaque région par le MINTP (en millions FCFA)	48
Tableau 14	: Répartition des ressources transférées aux dix régions en 2024	49
Tableau 15	: Comparatif des ressources transférées aux dix régions	50
Tableau 16	: Situation des engagements par rapport aux ressources attribuées aux régions par le MINTP en 2024 (en millions FCFA)	50
Tableau 17	: Évolution du taux des engagements des programmes des 3 dernières années par ordonnateur	51
Tableau 18	: Répartition des contrats par ordonnateur au cours des trois dernières années	52
Tableau 19	: État des ressources transférées aux communes en 2024	52
Tableau 20	: État récapitulatif des paiements de l'exercice 2024 par ordonnateur	53
Tableau 21	: Situation comparée des paiements par ordonnateur entre 2023 et 2024 (en millions de francs CFA)	54
Tableau 22	: État comparatif portant sur le nombre d'opérations traitées entre 2023 et 2024	55
Tableau 23	: État comparatif des cautions reçues	56
Tableau 24	: État des cautions restituées au cours de l'exercice 2024	57
Tableau 25	: Évolution des ressources annuelles transférées au guichet investissement (En millions de FCFA)	59
Tableau 26	: Évolution des paiements effectués dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)	59
Tableau 27	: État comparatif entre les ressources reçues et les paiements effectués au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)	60
Tableau 28	: Évolution des décomptes en instance pour insuffisance de ressources (En millions de FCFA)	61
Tableau 29	: Répartition des ressources dédiées à l'entretien routier	64
Tableau 30	: Situation des engagements par rapport aux ressources allouées aux ordonnateurs	64
Tableau 31	: État d'exécution du sous-programme « Financement de l'entretien routier »	65
Tableau 32	: État de l'exécution du budget par actions	66
Tableau 33	: Situation comparée trésorerie - engagements au cours des trois dernières années (en millions de francs CFA).	68

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : situation comparée des visiteurs, des personnes touchées et des supports de communication mobilisés	36
Figure 2 : Situation comparée des résultats de la communication digitale	37
Figure 3 : Répartition des ressources par type de prestation	42
Figure 4 : Comparatif des engagements effectués par rapport aux ressources allouées par ordonnateur	45
Figure 5 : Comparatif des engagements effectués par rapport aux ressources transférées aux communes en 2024	46
Figure 6 : Répartition des ressources allouées aux dix régions au titre de l'exercice 2024	49
Figure 7 : Évolution des engagements au cours des trois dernières années	51
Figure 8 : Répartition des paiements par ordonnateur en 2024	54
Figure 9 : Comparatif des paiements par ordonnateur entre 2023 et 2024	54
Figure 10 : Structure des décomptes traités en 2024.	55
Figure 11 : Comparatif des cautions entre 2023 et 2024	56
Figure 12 : Répartition des cautions restituées par type	57
Figure 13 : Évolution des ressources annuelles reçues au guichet investissement par programme.	59
Figure 14 : Comparatif des paiements effectués au guichet investissement par programme.	60
Figure 15 : Comparatif entre les ressources reçues et les paiements effectués au guichet investissement au cours de l'exercice 2024.	60
Figure 16 : Évolution des décomptes en instance pour insuffisance de ressources par ordonnateur.	62
Figure 17 : Situation des engagements par rapport aux ressources allouées aux ordonnateurs	65
Figure 18 : Situation comparée budget - trésorerie – engagements au cours des trois dernières années.	68

ANNEXES

LE FONDS ROUTIER ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

N	THÈME	PÉRIODE	DURÉE (jours)	NOMBRE DE PARTICIPANTS	INSTITUTION	OBJECTIFS
1	Droit social	Du 21 au 22 mars 2024	Deux (2)	Vingt-cinq (25)	OPTIMUM CONSULTING	<p>(i) Maîtriser la législation et la réglementation du travail en vigueur ;</p> <p>(ii) Connaître et appliquer les procédures de gestion des contrats de travail, incluant le suivi administratif et la paie ;</p> <p>(iii) Assurer une communication efficace et conforme avec l'inspection du travail.</p>
2	Communication positive	Du 29 juillet 2024 au 1er août 2024	Trois jours (3)	Vingt-sept (27)	PUBLICITY AND DESIGN	<p>(i) Maîtriser la communication positive comme outil d'atteinte de la performance ;</p> <p>(ii) Consolider la cohésion interne au sein du Fonds routier.</p>
3	Procédures de passation des marchés publics	Du 11 au 14 septembre 2024	Trois (03)	Vingt-quatre (24)	COLLÈGE DE PARIS	<p>(i) Comprendre les principes fondamentaux de la commande publique ;</p> <p>(ii) Maîtriser les procédures de passation des marchés publics ;</p> <p>(iii) Avoir une bonne connaissance des acteurs et de leurs rôles aux étapes de passation et d'exécution des marchés publics ;</p> <p>(iv) Promouvoir les bonnes pratiques en matière de gouvernance, d'intégrité et de lutte contre la corruption dans le processus de passation et d'exécution des marchés publics.</p>

4	Rédaction administrative	Du 9 au 12 octobre 2024	Trois (03)	Vingt-six (26)	MANAGEMENT SOLUTIONS FOR AFRICA (MASAF)	<p>(i) Maîtriser les fondamentaux et les outils modernes de la rédaction administrative ;</p> <p>(ii) Découvrir les caractéristiques propres des différents types d'écrits administratifs, (lettre, note, rapport, procès-verbal, communiqué) ;</p> <p>(iii) Maîtriser les techniques de rédaction administrative et se familiariser aux étapes de rédaction d'un écrit.</p>
5	Contrôle de gestion	Du 11 au 16 novembre 2024	Cinq (05)	Vingt-quatre (24)	EXPERTS MINFI	<p>(iv) Comprendre les généralités sur le contrôle de gestion ;</p> <p>(v) Maîtriser les outils du contrôle de gestion ;</p> <p>(vi) Situer la place du contrôle de gestion dans la production des documents techniques de la chaîne PPBS ;</p> <p>(vii) Mettre en place et organiser le dialogue de gestion.</p>



FONDS ROUTIER RAPPORT ANNUEL

2024

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

Tel.: (237) 222 22 47 52 - Fax : (237) 222 22 47 89
Web Site : www.fondsrouciercameroun.org / www.fondsroucier.cm

Immeuble SNI - 10^{eme}, 11^{eme}, 12^{eme} et 13^{eme} étages -
B.P : 6221 Yaoundé - Cameroun