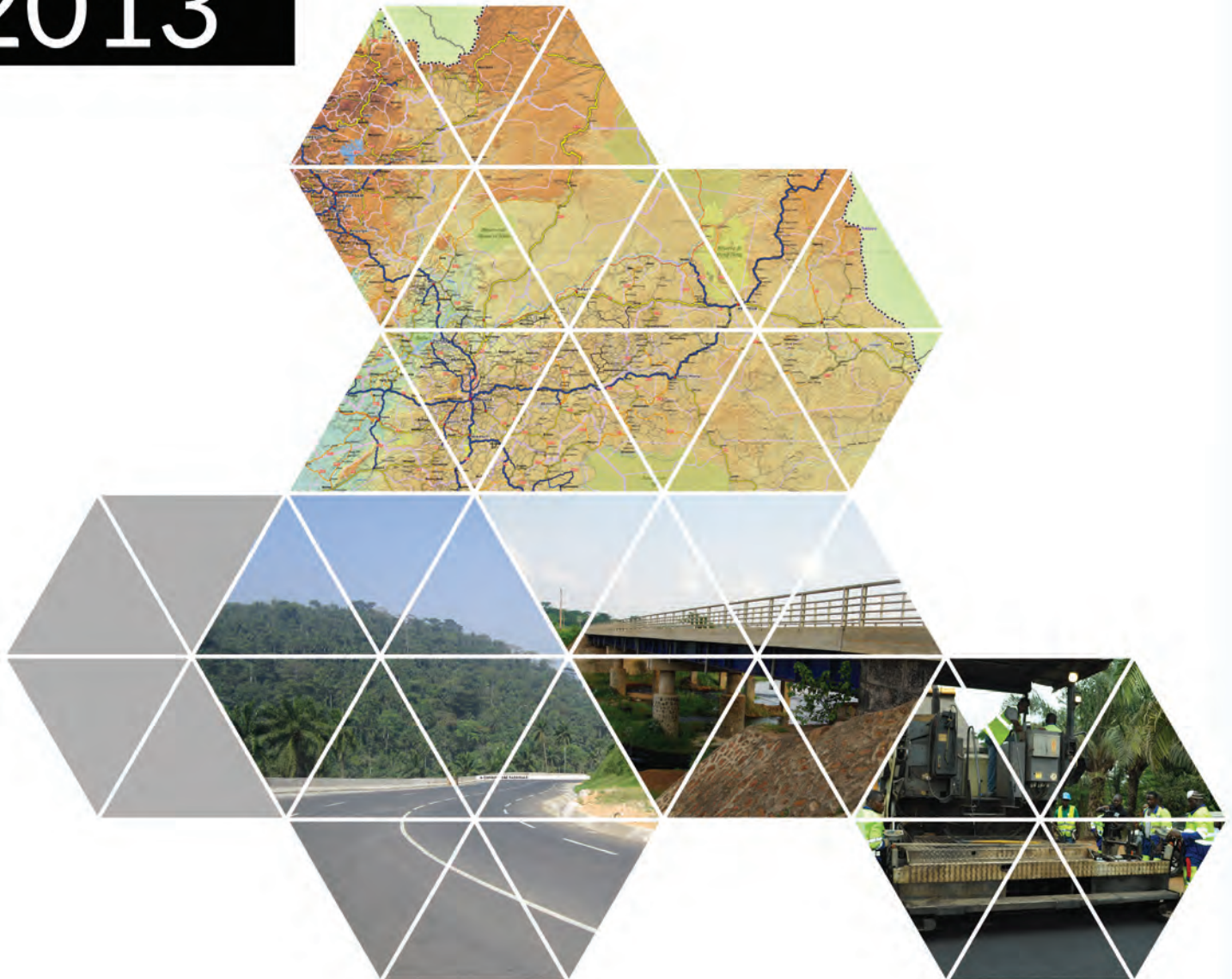




RAPPORT **ANNUEL**

2013



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

Immeuble SNI - 12ème et 13ème étages B.P. 6221 Yaoundé - Cameroun

Tél.: (237) 22 22 47 52 Fax: (237) 22 22 47 89

Site web : www.fondsrouciercameroun.org / www.fondsroucier.cm

AVANT – PROPOS

Les grands chantiers dans lesquels le Cameroun est engagé constituent une interpellation forte pour l'ensemble des acteurs locaux et des partenaires au développement. Au cœur de ces acteurs figure en bonne place le Fonds Routier, en raison de sa mission de financement de l'entretien, de la réhabilitation et de l'aménagement des infrastructures routières et urbaines. Fondés sur les horizons d'attente des populations, les grands chantiers spécifiques au secteur routier ont pour ambition de poursuivre le désenclavement des villes secondaires, des bassins de production et des sites touristiques, entre autres, dans l'optique de la consolidation de la croissance économique et de la lutte contre la pauvreté ; toutes choses qui s'inscrivent dans le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi.

La mise en œuvre de ces grands chantiers (le programme autoroutier, le deuxième pont sur le Wouri, le bitumage des corridors, la réhabilitation des routes rurales, etc.), a entraîné des réajustements institutionnels et opérationnels de la part des acteurs et spécifiquement du Fonds. C'est sans doute dans cette perspective qu'il convient de comprendre le train de mesures adoptées par ses organes de gestion au cours de l'année 2013, qui comprennent, entre autres, la révision de l'organigramme et le recrutement de nouveaux cadres.

Au-delà du renforcement de la gouvernance, de la promotion de son image de marque, de la consolidation des acquis liés au management de l'information, au contrôle de gestion et à l'analyse technico-financière, le Fonds se veut une force de proposition. Une force de proposition capable de mieux saisir les enjeux et les problématiques de l'heure liés au secteur routier, en vue d'une contribution plus efficace et efficiente au développement des infrastructures routières du Cameroun. Une force de proposition inspirée par le souci constant d'assurer et de maintenir un leadership constructif en matière de gouvernance d'entreprise, de performance managériale, de promotion du dialogue social, de rationalisation des outils et des processus de gestion. En somme, une dynamique qui imprime véritablement sa marque dans l'aventure routière camerounaise, pour un développement socio-économique durable.



Dans cette optique, le Fonds Routier bénéficie d'un contexte favorable à plusieurs égards : (i) le relèvement du montant de la redevance d'usage de la route de 55 à 70 milliards prescrit par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement ; et (ii) la finalisation d'une étude en vue du passage du Fonds Routier à un Fonds de deuxième génération annoncé par le Conseil National de la Route (CONAROUTE).

Il apparaît donc idoine d'impulser une nouvelle dynamique et un repositionnement stratégique. Un repositionnement qui s'inscrit également dans l'accompagnement des ordonnateurs et dans la consolidation du dialogue avec les autres partenaires à travers les cadres de concertation mis en place ; l'objectif étant de mener une action plus synergique, plus agissante, plus fructueuse.

Le présent rapport retrace les activités réalisées en 2013. Il déroule tour à tour les aspects liés au financement des programmes, à la gouvernance et ouvre une fenêtre sur les défis et les perspectives de l'organisation.

Pierre TITTI
Président du Comité de Gestion
du Fonds Routier

Rapport d'activité 2013

AVANT-PROPOS

1

7

Contexte général

- A- CONJONCTURE NATIONALE
- B- QUELQUES REPÈRES
- C- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE
- D- RAPPEL DES MISSIONS
- E- ORGANES DE GESTION
- F- MANAGEMENT DU FONDS ROUTIER
- G- MAITRISE DES RISQUES
- H- LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT
- I- COMMUNICATION



2

25

Financement des programmes

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



Sommaire

3

46

Défis et perspectives du Fonds Routier

A- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

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

C- DÉFIS



Conclusion

51

LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

ANNEXES



**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
MINISTRY OF PUBLIC WORKS**

CARTE GÉNÉRALE DES ROUTES DU CAMEROUN

www.travauxpublics.gov.cm

Le réseau routier au Cameroun (en km) :

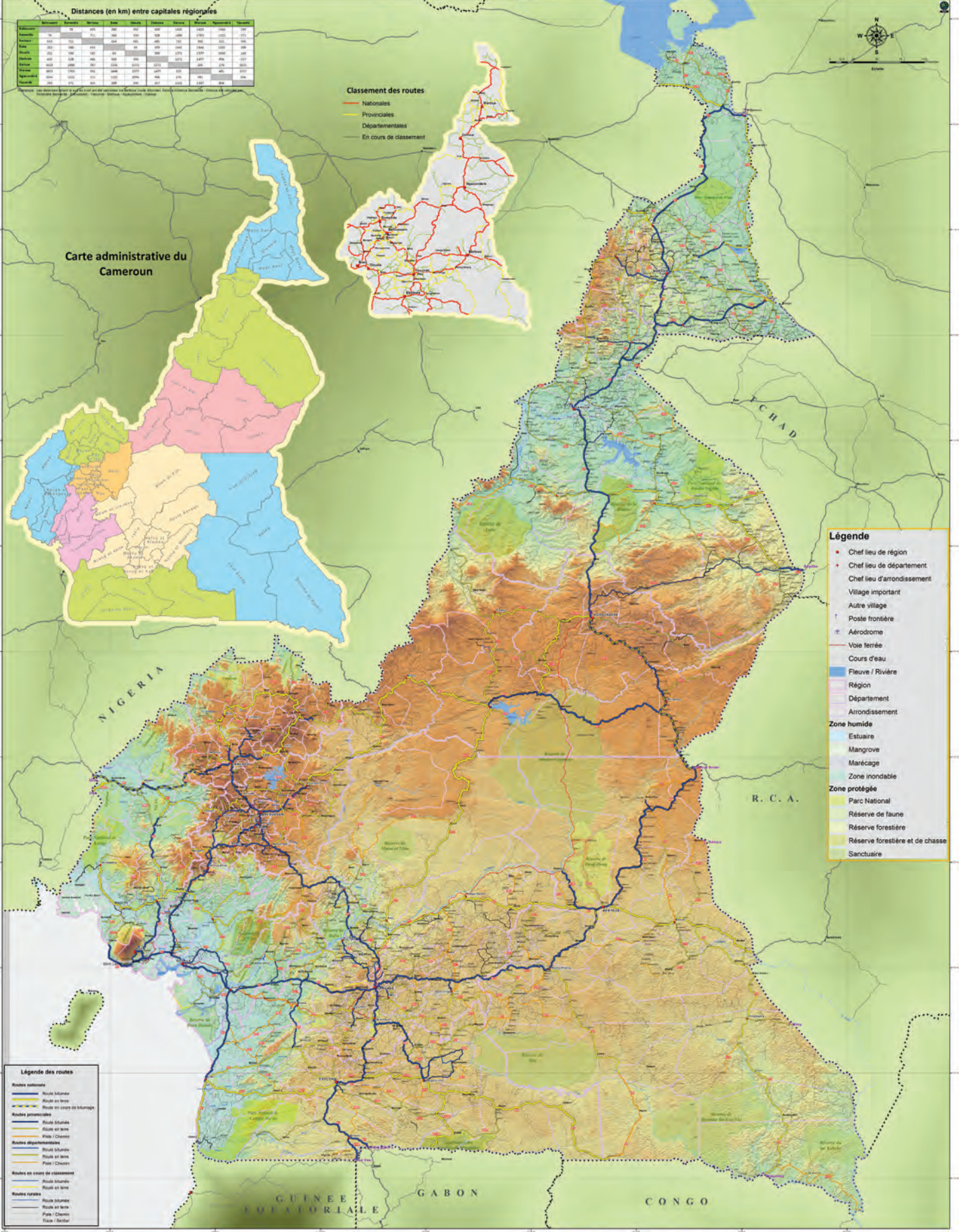
- 20 000 km de routes classées, dont 22% bitumées (5 400 km)
- 2 000 km de routes nationales, dont 50% bitumées
- 7 700 km de routes provinciales, dont 50% bitumées
- 1 000 km de routes départementales, dont 20% bitumées
- 200 km de routes en cours de classement, dont 40% bitumées

80 200 km de routes rurales

Code	Nom	Longueur (km)	Statut	Code	Nom	Longueur (km)	Statut
1	Route Nationale 1	1000	Nationale	11	Route Provinciale 11	100	Provinciale
2	Route Nationale 2	1000	Nationale	12	Route Provinciale 12	100	Provinciale
3	Route Nationale 3	1000	Nationale	13	Route Provinciale 13	100	Provinciale
4	Route Nationale 4	1000	Nationale	14	Route Provinciale 14	100	Provinciale
5	Route Nationale 5	1000	Nationale	15	Route Provinciale 15	100	Provinciale
6	Route Nationale 6	1000	Nationale	16	Route Provinciale 16	100	Provinciale
7	Route Nationale 7	1000	Nationale	17	Route Provinciale 17	100	Provinciale
8	Route Nationale 8	1000	Nationale	18	Route Provinciale 18	100	Provinciale
9	Route Nationale 9	1000	Nationale	19	Route Provinciale 19	100	Provinciale
10	Route Nationale 10	1000	Nationale	20	Route Provinciale 20	100	Provinciale

Les routes nationales au Cameroun

Cette liste répertorie les routes nationales section par section avec leur libellé, leur codification et leur longueur à l'heure actuelle.




1

CONTEXTE GÉNÉRAL

- CONJONCTURE NATIONALE;
- QUELQUES REPÈRES ;
- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE;
- RAPPEL DES MISSIONS ;
- ORGANES DE GESTION ;
- MANAGEMENT DU FONDS;
- MAITRISE DES RISQUES ;
- LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT ;
- COMMUNICATION .



CONTEXTE GÉNÉRAL



Le Fonds Routier se déploie dans un environnement national et international qui oriente son action et façonne ses rapports avec les autres parties prenantes. Les grands chantiers du Gouvernement, la situation économique nationale, la coopération et les partenariats avec les autres Fonds d'Entretien Routier sont autant d'éléments qui ont animé la vie du Fonds au cours de l'année 2013.

A- CONJONCTURE NATIONALE

Au plan national, le Gouvernement poursuit la mise en œuvre des grands chantiers à fort potentiel de croissance (infrastructures énergétiques, portuaires, routières et bâtiments). À cet égard, il conviendrait de citer les projets suivants : port en eau profonde de Kribi ; aménagement hydroélectrique de Lom-pangar ; Barrages hydroélectriques de Memv'e/ele et de Mekin ; Centrale électrique à gaz de Kribi ; autoroutes Yaoundé - Douala et Yaoundé - Nsimalen ; deuxième pont sur le fleuve Wouri, pénétrantes Est et Ouest de Douala ; bitumages de certains axes routiers sur les corridors Douala - Bangui Douala - Ndjamen, Bamenda - Enugu et Sangmelima - Djoum - Frontière Congo ; logements sociaux... Ceci participe, au plan global, à la mise en œuvre des conditions d'atteinte de l'émergence en 2035, tel que traduit dans la vision de développement à long terme du pays. Ainsi, le développement des infrastructures figure en première place des composantes de la stratégie de croissance, en raison du rôle moteur de celles-ci dans la facilitation des échanges en vue de la promotion d'une croissance forte et durable.

En 2013, d'après le rapport économique du Gouvernement sur la situation et les perspectives économiques, sociales et financières du Cameroun, l'activité économique se consolide dans l'ensemble après la reprise entamée en 2010. Le taux de croissance du PIB est estimé à 5,5% contre 4,6% en 2012. Plusieurs facteurs expliquent cette consolidation, notamment : (i) la hausse de 8,5% de la production des hydrocarbures, due à la montée en production de certains gisements de pétrole et à une production plus significative du gaz naturel ; (ii) la reprise de l'agriculture industrielle et d'exportation ; (iii) l'accélération de

l'activité dans le BTP, du fait précisément du démarrage ou de la poursuite de certains grands projets structurants. Ce taux de croissance, bien qu'ayant une courbe ascendante, demeure insuffisant pour favoriser l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement.

La consolidation de la croissance en 2013 s'accorde avec la maîtrise de l'inflation dont le taux est estimé à 2,1% contre 2,4% en 2012, contenue en deçà de la limite communautaire de 3%. Cette conjoncture a été relativement favorable à la collecte des recettes budgétaires par l'État en 2013, qui sont en augmentation par rapport à 2012.

La fragilité de l'activité économique dans la zone euro pourrait continuer à impacter négativement sur la demande extérieure pour le Cameroun dans la mesure où l'Union européenne demeure son premier partenaire commercial. Dans ce contexte, l'enjeu majeur pour le Cameroun réside dans la poursuite de la politique de relance du secteur agricole, de développement des infrastructures et de renforcement de l'offre énergétique, indispensable pour soutenir la croissance.

Parallèlement, la résurgence du débat autour des Accords de Partenariat Économiques (APE) en raison de leur probable ratification par le parlement de la République du Cameroun, constitue un défi non seulement pour les finances publiques mais aussi pour la compétitivité des entreprises par certains aspects. C'est ainsi que des efforts constants sont entrepris par les pouvoirs publics, avec l'appui des partenaires au développement, en vue de tirer un meilleur avantage de la mise en œuvre de cet accord avec l'Union Européenne.

Sur un plan plus global, le Gouvernement poursuit ses efforts dans la mise en œuvre des réformes structurelles pour améliorer la compétitivité de l'économie et le climat des affaires. Le lancement en novembre 2013 des activités du Bureau de Mise à Niveau des Entreprises (BNM), qui s'inscrit dans le cadre du Programme d'appui à l'amélioration de la compétitivité de l'économie camerounaise (PACOM), est un signe positif dans cette dynamique.

Dans le domaine de la promotion de l'emploi des jeunes, un certain nombre de plans/programmes d'appui à l'insertion socio-économique des jeunes ont été mis en place, ce qui participe de la prise en charge des besoins en formation professionnelle, de l'amélioration de l'efficacité du marché de l'emploi et de l'insertion professionnelle d'au moins 50 000 chercheurs d'emploi par an. L'adéquation entre l'offre de formation et les besoins du marché de l'emploi doit cependant se concrétiser de manière progressive pour éviter les travers de l'improvisation.

Sur le plan des infrastructures routières, le secteur est resté marqué, en amont, par l'insuffisance des financements. En effet, à côté des besoins de construction des routes, il se pose de manière urgente la nécessité de réhabiliter une part substantielle du réseau des routes bitumées et de certains ouvrages de franchissement. La mise en œuvre du Programme Spécial d'Urgence pour la réhabilitation de certaines routes, avec un budget global de 100 milliards F CFA, a montré la nécessité pour le Gouvernement de consentir des moyens supplémentaires pour la réhabilitation, en même temps que les mesures devront être renforcées en ce qui concerne les volets protection du patrimoine routier et sécurité routière. Sous l'angle de l'amélioration de la qualité, le Gouvernement envisage d'optimiser les procédures de passation des marchés d'infrastructures routières, pour les mettre en cohérence

avec les contraintes inhérentes audit sous-secteur, d'une part, de promouvoir l'utilisation des matériaux locaux ainsi que des produits de revêtement homologués et beaucoup moins onéreux (ROCAMIX, CARBONCOR, CON-AID/CBR PLUS), d'autre part.

Dans la même veine, en ce qui concerne spécifiquement les projets structurants, le secteur compte s'enrichir d'infrastructures de pointe. Le lancement de la construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen est annoncé, avec la participation du Fonds Routier comme organisme payeur, et la première pierre du second pont sur le Wouri a été posée par le Chef de l'État, son Excellence Paul BIYA, à Douala le 14 novembre 2013. Les réalisations d'un tel niveau ne doivent cependant pas faire perdre de vue les défis importants qui restent à relever pour permettre de tirer le meilleur avantage des réformes initiées. Pour ce faire, il faudra trouver des solutions aux problèmes ci-après :

- la rareté de certains matériaux (ciment, fer, latérite...), facteurs de spéculation : la construction en cours de nouvelles usines devrait contribuer à réduire significativement le déficit de l'offre ;
- le faible niveau de professionnalisation des PME locales : la catégorisation des entreprises et la réforme du Code des marchés publics devraient régler ou apporter dans une certaine mesure une réponse à ce problème ;
- la disponibilité en nombre suffisant de matériel de génie civil : l'accroissement de l'offre du MATGENIE, le renforcement des capacités des Collectivités Territoriales Décentralisées et l'acquisition des centrales de concassage constituent des amorces de solutions qu'il faudra mener résolument à terme.



Construction d'un pont selon l'approche HIMO (haute intensité de main d'oeuvre)

B-QUELQUES REPÈRES

2013

1 FEVRIER

22 février 2013 : Installation officielle de Monsieur ATANGA BIKOE Jean Claude en qualité d'Administrateur du Fonds Routier. La cérémonie était présidée par Monsieur Patrice AMBA SALLA, Ministre des Travaux Publics.

2

Du 25 février au 1er mars 2013 : Visite d'une délégation du Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire dans le cadre de la coopération inter-FER



3 JUIN

Le 03 juin 2013 : Le Comité de Gestion adopte un nouvel organigramme en conformité avec les dispositions du décret n° 2012/173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n° 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier.

Cet organigramme se démarque de par son inscription dans le concept de Nouvelle Gouvernance Publique, à travers un certain nombre d'innovations au rang desquelles : (i) la mise en place de la fonction audit interne indépendante, (ii) la promotion de l'image de l'institution, (iii) la consolidation des acquis dans le domaine du traitement et de la conservation de l'information, (iv) le renforcement du contrôle de gestion et de l'analyse technico-financière.



4 JUILLET

Du 04 au 05 juillet 2013 : Participation d'une délégation du Fonds Routier aux travaux de la 7ème réunion du Groupe focal AFERA Afrique Centrale, avec comme points majeurs abordés, les mécanismes de collecte des ressources, la problématique de la gestion des postes de péage, l'impérieuse nécessité de consolider la gouvernance des structures, conformément aux textes qui les créent et les régissent.



5

Le 29 juillet 2013 : Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, Président du Conseil National de la Route, instruit le relèvement à 70 milliards Francs CFA, le montant à prélever sur la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR), à partir de la Loi de finances 2014.

6

AOÛT

Du 19 au 21 août 2013 : Visite d'une délégation du Fonds Routier de Zambie dans le cadre de l'audit financier de l'AFERA.



Le 27 août 2013 : Modification de l'affectation des ressources du Fonds Routier suivant la signature par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, Président du Conseil National de la Route, du décret n° 2013/7696/PM.

8

SEPTEMBRE

Du 24 au 26 septembre 2013 : Organisation à Ebolowa, à l'initiative du Fonds Routier, du séminaire sur la vulgarisation des formulaires de documents standardisés (sous format excel), à l'intention des partenaires (ordonnateurs, MINMAP, Maîtres d'œuvres et Entreprises).

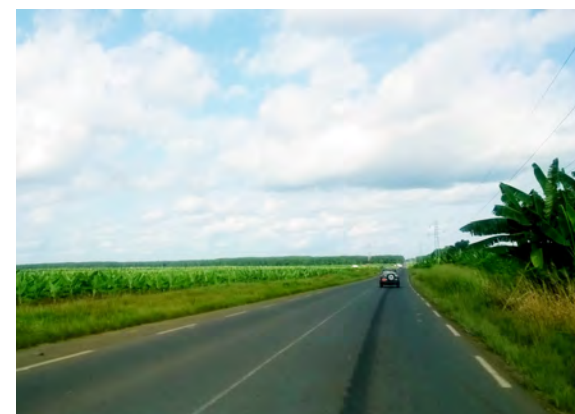


9

NOVEMBRE

Du 03 au 09 novembre 2013 : Participation d'une délégation du Fonds Routier aux travaux de la 12ième réunion annuelle de l'AFERA

Le Fonds Routier du Cameroun, représenté par l'Administrateur et deux cadres, a participé aux travaux de la 12ième réunion annuelle de l'AFERA, tenue à Mombasa au Kenya.



10

DÉCEMBRE

Du 03 au 06 décembre 2013 : Atelier de concertation sur la programmation 2013.

Le Fonds Routier a organisé, du 03 au 06 décembre 2013 à Ebolowa, un atelier de concertation avec ses ordonnateurs pour faire le bilan de la campagne 2013 et projeter celle de 2014.

11

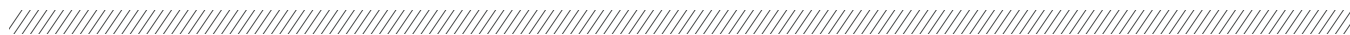
Du 18 au 22 décembre 2013 : Atelier de consolidation du budget 2014-2016, suivant l'approche Budget-Programme, à Mbalmayo.

12

Les 27 et 30 décembre 2013 : Tenue des sessions du Comité de Gestion pour l'approbation des programmes des ordonnateurs.

Les programmes des ordonnateurs au titre de l'exercice 2014 ont été examinés au cours des sessions tenues les 27 et 28 décembre 2012. Il s'agit des programmes du MINTP et du MINH DU pour les guichets « Entretien » et « Investissement » et du MINT pour le guichet « Entretien ».

C-CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE



Établissement Public Administratif, le Fonds Routier est un mécanisme pérenne de financement des programmes d'entretien, de réhabilitation et d'aménagement des routes, institué par la loi 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.

Le décret 2005/239 du 24 juin 2005, modifié et complété par le décret 2012/173 du 29 mars 2012 a placé le Fonds Routier sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances et sous la tutelle technique du Ministre chargé des routes.

La densification du réseau routier national et l'ampleur de la dégradation de ce dernier exigent, au-delà des travaux d'entretien courant et/ou périodique, des travaux d'investissement. Les résultats satisfaisants enregistrés par ce mécanisme ont amené les autorités de la République du Cameroun à élargir les missions du Fonds Routier aux opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes, à travers la loi 2004/021 du 22 juillet 2004, modifiant et complétant certaines dispositions de la loi 96/07 sus-visée.

La loi n°2007/006 du 27 décembre 2007 portant régime financier de l'État, instaure l'unicité de caisse (paiement des impôts et taxes par bulletin unique) en 2011 ; toutefois les ressources du Fonds Routier, normalement mobilisées au niveau du Trésor Public, ne sont ni suffisamment reversées ni reversées à temps opportun dans le compte domicilié à cet effet à la banque centrale.

L'affectation des ressources du guichet entretien du Fonds Routier a été modifiée par le décret n° 2013/7696 du 27 août 2013, à l'effet de recadrer les ressources par rapport aux besoins en entretien selon la nature des travaux..

E- ORGANES DE GESTION



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

1- Le Comité de Gestion

Le Comité de Gestion examine toutes les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du Fonds. Ses missions sont décrites à l'article 13 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005. Il se réunit en session ordinaire une fois par trimestre sur convocation de son Président, et en session extraordinaire aussi souvent que l'exige le fonctionnement harmonieux du Fonds. Il est composé de onze (11) membres, dont cinq (5) représentants de l'État, un représentant des collectivités territoriales décentralisées et cinq (5) représentants des usagers de la route, ainsi qu'il suit :

Représentants pour le secteur public

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

Représentant pour les collectivités territoriales décentralisées

un représentant des collectivités territoriales décentralisées.

Représentants pour les usagers de la route

- un représentant du Groupement Inter- patronal du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Transitaires du Cameroun ;

- un représentant des Syndicats de Transporteurs des Voyageurs Urbains et Interurbains ;
- un représentant des Syndicats de Transporteurs des Marchandises par Route.

Au cours de l'année 2013, le Comité de Gestion a mené de nombreuses activités dont les plus marquantes sont :

- la validation des programmes des ordonnateurs et du budget ;
- la validation du nouvel organigramme et le recrutement de 5 cadres ;
- la mise en place de l'audit interne ;
- la revalorisation des conditions de travail du personnel ;
- l'analyse du rapport sur les délais de paiement ;
- le plaidoyer auprès du Ministère des Finances en vue de la mobilisation des ressources en faveur du Fonds Routier.

La validation des programmes des ordonnateurs et du budget de fonctionnement a constitué l'activité de démarrage des travaux du Comité au cours de l'année 2013. Ces travaux se sont poursuivis avec la validation de l'organigramme révisé et du recrutement de cinq (5) cadres. La révision de l'organigramme, en ce qui la concerne, procède de la volonté du Fonds Routier de s'adapter aux évolutions intervenues dans le cadre institutionnel avec notamment la reconnaissance de la qualité d'ordonnateurs aux Maires, Délégués du Gouvernement et Présidents des Régions ; l'élargissement de la tutelle avec une tutelle technique et une tutelle financière ; l'intégration des travaux en régie dans le champ de compétence du Fonds et l'internalisation de la comptabilité et du contrôle interne.

S'agissant du contrôle interne, le Comité de Gestion s'est employé à l'amélioration des aspects de gouvernance à travers l'accompagnement du processus de mise en place de l'audit interne. Cet accompagnement s'est tra-

duit par l'initiation, le suivi et la validation du cadre juridique de mise en place de l'audit interne et du recrutement d'un cadre exerçant cette fonction à plein temps au Fonds Routier.

Un autre cheval de bataille du Comité au cours de l'année 2013 a été l'amélioration des conditions de travail du personnel du Fonds. En effet, cette préoccupation a bénéficié d'une attention particulière grâce à la mise en place d'un Comité ad hoc regroupant des membres du Comité de Gestion, l'Administration du travail, l'Administrateur du Fonds et des membres du personnel. Les travaux de ce Comité ad hoc ont abouti à des propositions qui ont permis de revaloriser les avantages servis au personnel, restés inchangés depuis plus d'une décennie.

Sur un tout autre plan, le Comité de Gestion s'est investi dans un plaidoyer soutenu auprès du Ministère des Finances, en vue de la mobilisation des ressources en faveur du Fonds.

2- L'Administration

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

Par ailleurs, l'effectif du Fonds Routier est plafonné à vingt-cinq (25) personnes. Au 31 décembre 2013, il se situe à vingt-deux (22) salariés.

Le partenariat avec les acteurs nationaux impose au Fonds Routier le devoir de rassurer et de sécuriser les

recettes nécessaires à ses interventions, en vue d'une action efficiente, dans le respect des priorités de développement du secteur routier. Dans ce cadre, la qualité d'ordonnateur est reconnue aux responsables ci-après :

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

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

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



Pont de l'enfance Yaoundé NTUI

F- MANAGEMENT DU FONDS



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

1- La feuille de route 2013

La feuille de route 2013 est bâtie autour du concept de gestion axée sur les résultats, déclinés eux-mêmes en produits auxquels sont associés des indicateurs de performance. Ainsi, la feuille de route 2013 s'articule autour des six (06) objectifs ci-après qui concourent à la réalisation de la mission assignée à cette institution (voir annexe 2).

Objectif 1 : Améliorer la qualité du service offert par le Fonds Routier

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Traitement des contrats et des décomptes par ordre d'arrivée.	Des actions ont été prescrites dans le sens d'une amélioration substantielle de la qualité du service.
Authentification des cautions et des assurances.	Les cautions sont systématiquement soumises à la vérification d'authenticité auprès de l'organisme émetteur avant toute prise en charge dans le système.
Délai de visa des contrats ≤ 10 jours.	Pour l'essentiel des cas, ce délai est respecté .
Délai de paiement des décomptes ≤ 15 jours.	Le délai de paiement est de 14 jours pour 93,5% des décomptes en ce qui concerne les dossiers conformes. L'utilisation optimale et rationnelle de Tompro et de la gestion électronique des documents devraient réduire considérablement les délais de traitement.
Délai d'authentification des cautions ≤ 10 jours ;	Pour la majorité des cas, l'authentification se fait à l'intérieur de ce délai.
Nombre de décomptes payés après rejet diminue de 10%.	Le nombre de décomptes payés après rejet est contenu autour de 20%. Les motifs se rapportent à plus de la moitié en l'absence de pièces administratives.
Zéro Incident de paiement.	La concertation se poursuit avec les banques. Le nombre d'incidents reste considérable depuis la mise en œuvre des nouveaux RIB.

Objectif 2 : Poursuivre l'intégration et la rationalisation des sous - systèmes à partir de TOMPRO.

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Base de données mise à jour depuis le démarrage des activités du Fonds (période cible : 1999-2007).	La mise à jour de la base de données est livrée.
Réception de la deuxième phase Tom2pro et Tom2fr. Interface Tomportail/EmcSae opérationnelle.	La phase 2 de Tom2pro/Tom2fr a été réceptionnée en début 2013. L'interface a été réceptionnée et les documents numérisés au titre de la tranche ferme sont partagés.
Gestion quotidienne des archives assurée.	La prise en charge de cette activité est assurée par l'Assistant chargée de l'archivage, dont le poste a été introduit dans l'organigramme.
Fonds documentaire totalement numérisé. Poste de numérisation opérationnel à l'entrée.	La numérisation des documents relatifs à la tranche ferme (2008-2011) est réceptionnée. Le poste de numérisation à l'entrée est opérationnel depuis juillet 2013.
- Cadre organique et distribution des tâches redéfinies.	L'organigramme révisé a été adopté en intégrant la redéfinition des postes de travail.
Manuel de procédures actualisé.	La procédure de passation du marché a été déclarée infructueuse. Il est prévu de la lancer à nouveau.
Directives à l'usage des partenaires impliqués dans la chaîne de dépense adoptés et mises en œuvre.	Séminaire organisé à l'initiative du Fonds sur la standardisation des supports (programmation, DQE et décomptes). L'élaboration des directives devrait normalement intervenir après la livraison du manuel de procédures.

Objectif 3 : Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées à l'entretien routier.

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Ressources oisives réallouées.	La réallocation est effective pour le Guichet Investissement concernant le MINTP. La réaffectation des ressources du MINH DU se fait de manière continue. Le désengagement est attendu pour le MINTP (1998 à 2006).
Préparation et suivi des programmes en collaboration avec les ordonnateurs.	L'atelier de préparation des programmes 2014 a été organisé en décembre 2013 avec la participation des ordonnateurs, du MINMAP et du MINFI. L'accent a été mis sur maturité des projets à inscrire ainsi que la simulation des calendriers de passation des marchés et des décaissements. Le Comité de suivi des programmes a été mis en place et s'est réuni chaque trimestre en présence des administrations concernées.

Objectif 4 : Sécuriser les ressources affectées au financement de l'entretien routier

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
La RUR est reversée directement et intégralement.	Au stade de la collecte, le rendement de la RUR s'est considérablement amélioré. Le plafond fixé par la Loi de finances a été atteint en août 2013. Le reversement pose encore des problèmes en raison de son transit par le Trésor public. En effet, les sommes mises à la disposition du Fonds en 2013 sont pour l'essentiel relatives à la collecte de 2011 et 2012. Le Premier Ministre a cependant instruit le relèvement du plafond de la RUR pour compter de 2014.
L'optimisation du rendement des autres ressources est engagée.	Le Groupe de travail sur l'optimisation du reversement des ressources a poursuivi ses travaux, avec la participation de la mission du CONSUPE. L'étude sur l'évaluation en vue de l'optimisation de la collecte et du reversement des ressources est prévue pour 2014.

Objectif 5 : Promouvoir la qualité de la dépense

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Au terme des interventions, le Fonds Routier dispose : - des constats et recommandations pertinents formulés par les auditeurs ; - des états financiers certifiés sans réserve ; - de la matrice d'action avec un état de suivi.	- Les états financiers 2011 et 2012 ont été certifiés sans réserve.
La fonction audit interne est mise en œuvre avec les structures et les outils d'accompagnement.	- Le poste d'Auditeur interne indépendant est prévu dans l'organigramme. - Le recrutement de l'Auditeur interne est lancé dans les conditions qui favorisent la concurrence et qui garantissent la transparence. - Les outils d'accompagnement de la fonction sont pour l'essentiel élaborés avec le concours d'un Consultant (charte d'audit interne, cartographie des risques, plan triennal d'audit interne, fiche de poste et cadre d'évaluation des performances de l'auditeur interne).

Objectif 6 : Renforcer les capacités des organes de gestion et du personnel

RÉSULTATS ATTENDUS	CE QUI A ÉTÉ FAIT
Formation du personnel sur divers thèmes relatives aux activités du Fonds.	- Le personnel a été formé sur Tom2paie, Tom2fr et Tom2pro, ainsi que sur la budgétisation suivant l'approche « budget-programme ».
Équipe de football mise en place.	- Le Fonds a affilié une équipe de football au championnat inter-service du MINTP. Cette équipe a remporté le championnat et la coupe mis en compétition.

1- Le Fonds Routier et la dimension humaine

La prise en compte de la dimension humaine comme centre du développement et de la performance du Fonds s'affirme davantage. En outre, au-delà de la configuration des postes de travail et du renforcement des capacités, le management s'est employé à créer des conditions favorables à la concertation et au dialogue, impliquant toutes les contributions et sensibilités à tous les niveaux. Comme résultats de ces démarches, il importe de citer (i) l'adoption d'un nouveau statut du personnel qui prévoit une évaluation indépendante du personnel tous les deux ans, avec en prime, une gratification pour les meilleurs employés; (ii) la révision de la grille et l'adoption du principe et des taux de révision de celle-ci tous les deux ans; (iii) la reconnaissance de la formation comme étant un droit opposable en faveur de l'employé; (iv) l'adoption du principe d'un avancement normal tous les deux ans, exceptionnel avant ce terme et automatique après ce terme, dans la limite de quatre ans, pour des agents expressément retardés.

Au demeurant, l'attention est portée sur la création continue de valeur ajoutée, à travers l'utilisation optimale du potentiel humain et la valorisation des compétences, dans la logique de pôle de compétences, qui participe de la volonté de mutualiser les ressources et les compétences afin d'augmenter la performance individuelle et globale. Cette optique favorise des apports en solutions rapides et efficaces aux collègues, identifiés ici comme partenaires, dans une configuration de réseau, qui prévoit les synergies comme exigences essentielles.

2- Contraintes liées aux actions mises en œuvre

Les contraintes relevées seraient pour la plupart résolues avec l'aboutissement de certains projets initiés et cités dans le présent rapport; parmi ces contraintes, il convient de citer:

- la tension de trésorerie qui fait craindre un effondrement du capital de confiance bâti jusqu'ici à l'égard des usagers et partenaires, en raison du transit des ressources par le Trésor public;
- l'insuffisante synergie entre les intervenants à tous les niveaux (ordonnateurs, MINFI, MINMAP, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier). Cette situation s'est davantage compliquée avec l'obligation de faire viser les décomptes par le MINMAP. L'élaboration d'un manuel de procédures est une nécessité impérieuse pour éviter de consolider le doute dans l'esprit des opérateurs privés;
- l'obsolescence de certaines dispositions du Code des Marchés Publics, ce qui ne prend pas suffisamment en compte les réalités de certains secteurs;
- l'instabilité des interlocuteurs auprès des administrations partenaires, donnant ainsi l'impression de reprendre chaque fois les mêmes procédés;
- la faible automatisation et la faible intégration des systèmes en ce qui concerne la commande publique, ce qui constitue un facteur de risque à tous les niveaux de la chaîne de management financier (payeur, banquier, etc.);
- le peu de professionnalisme dont font preuve la plupart des entreprises du secteur du BTP.



G-MAITRISE DES RISQUES

En raison des flux financiers importants, facteurs de risques, inhérents à l'activité de financement des programmes et de paiement des prestations, le Fonds Routier s'est doté d'une organisation et d'un système de contrôle interne et de gestion des risques permettant de garantir la saine gestion des ressources mises à sa disposition pour exercer ses missions.

1- L'organisation du contrôle interne et de la gestion des risques

Depuis la signature du décret n° 2012/173 du 29 mars 2012, la responsabilité du contrôle interne incombe à l'Administrateur du Fonds. Toutefois, dans sa mise en œuvre, le contrôle interne est une affaire de tous. Il implique aussi bien les organes de gouvernance que les employés du Fonds Routier. À titre d'illustration, l'organe de gestion stratégique qu'est le Comité de Gestion est composé des représentants de l'État, d'un représentant des collectivités décentralisées et du secteur privé ainsi que des représentants de la société civile, gage de la transparence dans le processus de gouvernance du Fonds Routier. De plus, le Fonds Routier s'est doté d'un Sous-comité d'Audit au cours de la 153^{ème} session du Comité de Gestion tenue le 03 mai 2013. Ledit Sous-comité a pour mission d'assister le Comité de Gestion dans son rôle de surveillance des domaines de l'information financière, du processus de gestion des risques, du contrôle interne, de la supervision de l'Auditeur interne et de l'Auditeur externe ainsi que de la conformité aux lois et règlements applicables au Fonds. L'Administrateur du Fonds Routier a engagé un processus devant déboucher sur la mise en place de la fonction audit interne au début de l'année 2014. Dans ce cadre, et en conformité avec les orientations définies dans le secteur de management des risques entreprise (ERMF - Enterprise Risk Management Framework), le Fonds Routier a élaboré une charte de l'audit interne, une cartographie

des risques opérationnels et a développé un plan annuel d'audit ainsi qu'une grille d'évaluation de la fonction. Tous ces outils devraient concourir au renforcement de la fonction d'audit interne qui sera chargée de procéder à l'évaluation des processus de gouvernement d'entreprises, de management des risques et de contrôle, tels qu'ils sont définis au sein du Fonds Routier. Par ses propositions, il contribue à en améliorer la sécurité et à optimiser les performances globales dans l'organisation.

2- Le système de contrôle interne et de gestion des risques

Au Fonds Routier, le contrôle interne est un processus continu et permanent qui intègre les dimensions de la gestion des risques. Le dispositif institutionnel de contrôle et de surveillance s'appuie sur cinq piliers fondamentaux :

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



○ Une organisation et des responsabilités formalisées et clairement définies dans le respect du principe de séparation des tâches ;

○ Une politique de gestion des ressources humaines ayant pour objectif de recruter des personnes possédant les connaissances et les compétences nécessaires à l'exercice de leurs responsabilités ;

○ Des procédures internes formalisées et diffusées de

manière appropriée aux personnels afin de contribuer à la maîtrise des risques significatifs qu'ils soient opérationnels, financiers ou de conformité ;

○ Un système informatique sécurisé et des droits d'accès aux applications traduisant la séparation des tâches et conforme à la répartition des rôles et des responsabilités.



Une station de fabrication de béton bitumineux

H-LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT



Le Fonds Routier est un acteur de premier plan dans le sous-secteur routier. À ce titre, il entretient des relations étroites et multiformes avec les autres acteurs du secteur et même au-delà. Certaines actions menées dans ce cadre sont présentées à l'annexe 1.

S'agissant de sa Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE), le Fonds Routier a contribué de manière particulière, du 13 au 20 décembre 2013, à la Semaine de Solidarité Nationale initiée par le Ministère des affaires sociales, sous le Haut patronage de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement. L'accompagnement de cette action gouvernementale, qui vise à la valorisation du potentiel des personnes défavorisées au plan social, en vue de leur insertion socio-professionnelle, montre l'engagement résolu du Fonds Routier dans une politique de responsabilité sociale, en cohérence avec ses valeurs.



I- COMMUNICATION



Au cours de l'année 2013, la communication du Fonds Routier s'est focalisée sur trois axes notamment, le renforcement de la concertation avec les autres acteurs en vue du partage d'information, l'amélioration de sa visibilité et sa notoriété ainsi que la mobilisation du personnel autour des valeurs et des objectifs de l'organisation.

S'agissant du renforcement de la concertation, de nombreuses rencontres se sont tenues en vue du partage d'information et de la consolidation du dialogue avec les partenaires. Au rang de ces cadres de concertation, figurent l'atelier de programmation organisé en septembre 2013, le comité de suivi des programmes des ordonnateurs et le comité de suivi de la collecte et du reversement intégral de redevance d'usage de la route. Ces cadres de concertation ont permis au Fonds Routier et à ses partenaires d'assurer la collecte, la consolidation et la circulation de l'information relative à son métier.

Le Fonds Routier s'est, en outre, employé à l'amélioration de sa visibilité et sa notoriété à travers deux instruments : le rapport annuel 2012 et le site internet. Le premier outil, imprimé en de nombreux exemplaires, a été distribué à l'ensemble des parties prenantes ainsi qu'aux partenaires au développement. Le deuxième, le site internet, constitue sans doute le fait majeur observé en 2013 sur le plan communicationnel. Il permet au Fonds de s'ouvrir au monde. Grâce à sa configuration, ce site offre désormais la possibilité aux organes de gestion (Comité de Gestion et Administration), aux ordonnateurs et aux entreprises, de s'informer sur le rythme d'exécution des activités.

La mobilisation du personnel autour des valeurs et des objectifs de l'organisation a également été au centre des préoccupations en 2013. C'est ainsi que des activités de mobilisation sociale ont été menées à travers la célébration de la Journée internationale de la Femme et la Fête internationale du Travail. De plus, l'équipe du Fonds Routier a pris part à un tournoi de football organisé par le Ministère des Travaux Publics et en est sorti vainqueur.



2

FINANCEMENT DES PROGRAMMES

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

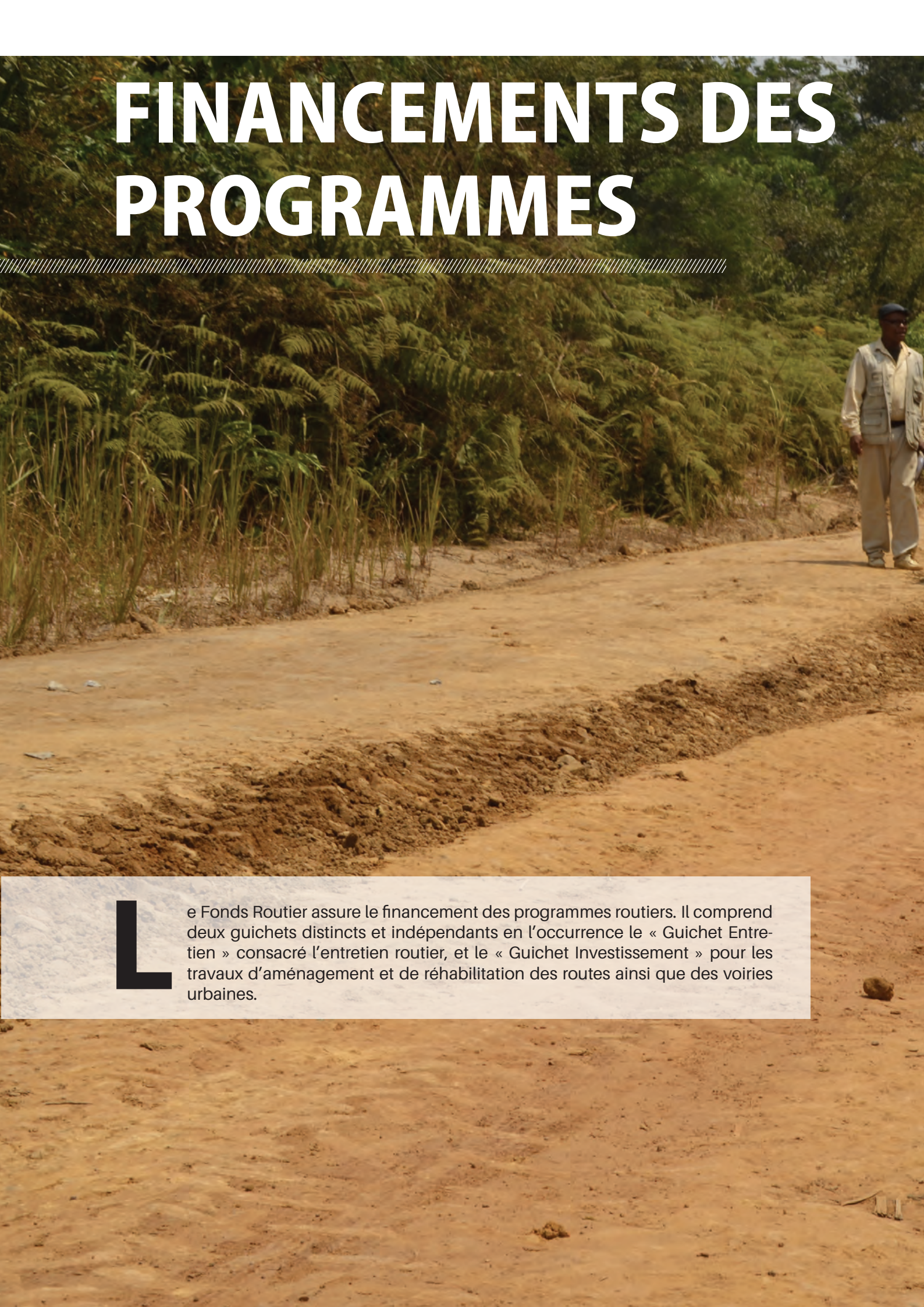
B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER (GUICHET INVESTISSEMENT)

C- FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D'AUDITS

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




FINANCEMENTS DES PROGRAMMES



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

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



Selon les données du Ministère des Travaux Publics, le réseau routier s'étend sur plus de 50 000 km. Un réseau dit prioritaire, représentant un peu plus de la moitié du réseau global et canalisant près de 80% du trafic, a été défini. Ce réseau qui correspond à environ 5 000 km de routes bitumées, 11 600 km de routes en terre classées et 12 338 km de routes rurales est régulièrement actualisé. Il convient cependant de relever que le financement du Fonds Routier ne couvre qu'une partie de ce réseau prioritaire.

○ Programme d'entretien routier 2013

Suivant les dispositions du texte organique, les ressources du Fonds sont réparties par type de prestations éligibles à la faveur de l'application d'une clé de répartition définie par le même texte et modifié par le décret 2013/7696 signé du Premier Ministre, Chef du Gouvernement. La procédure prévoit qu'après la répartition des ressources, le Fonds Routier notifie le montant des crédits disponibles aux ordonnateurs afin que ceux-ci établissent une programmation à soumettre à la validation du Comité de Gestion.

○ Clé de répartition des ressources

La clé de répartition des ressources par type de prestation éligible est rappelée dans le tableau 1 ci-après, étant entendu que celle-ci a fait l'objet d'une modification suite au décret susmentionné :

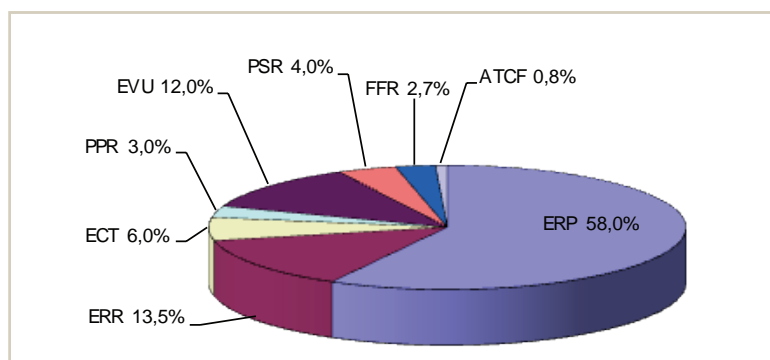
Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition

Types de prestations	Abrev	Nouvelle Clé de répartition	Ancienne Clé de répartition	Ecart
Des travaux d'entretien du réseau prioritaire inter urbain classé	ERP	Mini 58%	Mini 65%	-7%
Des travaux d'entretien des voiries urbaines prioritaires	EVU	Maxi 12%	Maxi 10%	+2%
Des travaux et équipements d'entretien des routes rurales prioritaires	ERR	Maxi 13,5%	Maxi 12%	+1,5%
Des études routières ou géotechnique et contrôle des travaux	ECT	Maxi 6%	Maxi 7%	-1%
De la prévention et sécurité routières	PSR	Maxi 4%	Maxi 1,5%	+2,5%
De l'entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public	PPR	Maxi 3%	Maxi 1%	+2%
Des dépenses de fonctionnement du Fonds Routier	FFR	Maxi 2,7%	Maxi 2,5%	+0,2%
Des prestations d'audits financiers et comptables ainsi que techniques	AFCT	Maxi 0,8%	Maxi 1%	-0,2%

Le quota alloué à l'entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public est à la hausse de 2%. Cet écart significatif peut s'expliquer par l'augmentation du nombre de postes de pesage routier ces dernières années, qui requièrent des ressources d'entretien et de fonctionnement plus importants.

Par ailleurs, le développement de l'activité économique et la volonté du Gouvernement de réduire significativement les pertes liées aux accidents de circulation ont favorisé le relèvement du quota alloué à la prévention et sécurité routières de l'ordre de 1,5% à 4%.

Figure 1: Clé actuelle de répartition des ressources



La clé de répartition accorde la priorité à l'entretien du réseau prioritaire interurbain qui est doté d'au moins 58% des ressources mobilisées par le Fonds Routier, bien que son quota ait subi une baisse de 10,7% environ. La part allouée à l'entretien des routes rurales a été revue à la hausse de 13,5% par rapport à l'ancienne clé de répartition, d'où l'importance accordée par le Gouvernement à ce volet dont les activités sont focalisées sur l'entretien. En effet, selon le DSCE, ce volet vise le désenclavement des bassins de production et des sites touristiques, l'accès vers les zones à risques ainsi que le maintien de la présence du pays dans les zones frontalières.

Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2013

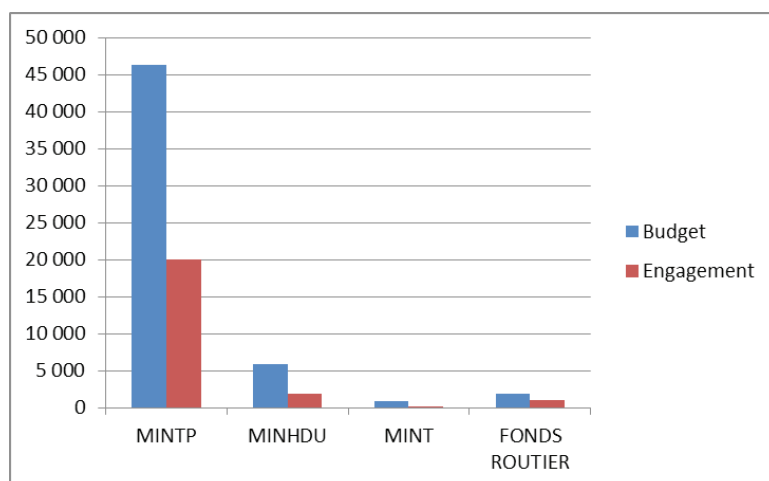
Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et adopté le budget de fonctionnement sur la base d'une enveloppe globale de 55 milliards FCFA, correspondant au montant plafond à percevoir au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR).

Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget se présentent au 31 décembre 2013 comme indiqué ci-après :

Tableau 2: Tableau comparé Budgets-Engagements 2013 (en millions de francs CFA)

Prestations	Budgets (a)	Engagements (b)	%
ERP	35 296	17 536	49,68%
ERR	3 419	1 429	41,80%
ECT	6 533	0	0,00%
PPR	1 060	997	94,05%
MINTP	46 307	19 962	43,11%
EVU	5 500	1 914	34,80%
ECT	443	0	0,00%
MINDHU	5 943	1 914	32,21%
PSR	825	128	15,50%
MINT	825	128	15,50%
Audits Comptable et technique	550	44	8,00%
Fonctionnement du FR	1 375	978	71,13%
FONDS ROUTIER	1 925	1 022	53,09%
TOTAL GENERAL	55 000	23 026	41,87%

Figure 2: Diagramme comparé Budgets-Engagements par ordonnateurs



Au 31 décembre 2013, le taux d'engagement global est de 41,9% contre les 78% l'exercice précédent, soit une baisse de 46,3%. En effet, la réforme des marchés publics s'est traduite par la mise en place d'un nouveau cadre juridique, de nouvelles structures et de nouveaux outils ; ce qui a nécessité un temps de d'appropriation de la part des acteurs. Par ailleurs, une part substantielle de ces marchés avait été passée en mode pluriannuel ; ce qui a atténué la baisse observée.

Le MINTP affiche un taux d'engagement de 43,1%, en baisse par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de 79,1%.

Le MINH DU a engagé 32,2% de son budget, en baisse de

64,2% par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de 90%.

Le MINT a engagé 15,5%, en hausse par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux de 3,5%.

• Représentation des engagements en nombre de contrats

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

Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2013

Ordonnateurs	Nbre de contrats	Taux en %	Montant des contrats (en millions de francs CFA)
MINTP	167	70,5	19 962
MINDUH	59	24,90	1 914
MINT	11	4,6	128
Total	237	100	23 026

Le Fonds Routier a enregistré en engagement 237 contrats pour l'exercice 2013. Ce chiffre est en baisse de 14% par rapport à 2012. Le MINTP affiche le poids le plus important avec 167 contrats, soit environ 70,5%. Ces contrats représentent, pour certains, des ordres de service de mobilisation des tranches conditionnelles pour les marchés pluriannuels. Cette baisse du niveau d'activité s'explique en général par le retard observé dans la passation des marchés par le Ministère des Marchés Publics.

1- Mobilisation des ressources 2013

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

Les ressources affectées au Fonds Routier sont composées de la Redevance d'Usage de la Route (RUR) et des ressources dont la collecte et le reversement sont placés

sous la responsabilité du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR), à savoir : le péage, les amendes et la taxe à l'essieu. Les nouvelles dispositions adoptées dans le cadre de la Loi de finances 2011 et dont les modalités d'application ont été définies par l'Instruction n° 00073/MINFI/SG/DGT/CFM/DT du 06 juin 2011 relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds Routier - Guichet Entretien ont permis de comptabiliser, à travers le compte ouvert à la Paierie Générale du Trésor, les ressources hors RUR (péage, amendes et taxe à l'essieu).

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

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

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

Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2013

Ressources	Mobilisations (a)	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor (b)	Solde initial ressources à la BEAC au 31/12/12	Reverse- ment des ressources à la BEAC (c)	% Réalisation		
					b/a	c/a	c/b
RUR	55 000	55 000	29 000	34 000	99,96%	61,79%	61,82%
PÉAGE	5195	5195			100%	0%	0%
AMENDES ROUTIÈRES	2369	2369			100%	0%	0%
TAXE À L'ESSIEU	1609	1609			100%	0%	0%
TOTAL RESSOURCES	64 194	64 173	29 000	34 000	99,97%	52,96%	52,98%

À titre de rappel, la situation de 2012 se résume comme suit :

Ressources	Mobilisations	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor	Solde initial ressources à la BEAC au 31/12/11	Reversement des ressources à la BEAC	% Réalisation		
	(a)				(b)	(c)	b/a
RUR	55 000	55 000	1 000	0	100%	0%	0%
PÉAGE	4 662	3 867		760	83%	16%	20%
AMENDES ROUTIÈRES	2 046	1 614		633	79%	31%	39%
TAXE À L'ESSIEU	1 575	1 403		0	89%	0%	0%
TOTAL RESSOURCES	63 283	61 884	1 000	1 393	98%	2%	2%

Le montant consolidé des ressources reversées dans le compte du Trésor s'évalue à 126,06 milliards F CFA pour les exercices 2012 et 2013, et le reversement à la BEAC se chiffre à 35,393 milliards F CFA, soit un taux de reversement de 28,1% qui reste constant par rapport à l'exercice précédent. Pour ce qui est de l'exercice 2013, le reversement du Trésor public à la BEAC de 34 milliards couplé au solde initial de 29 milliards a contribué à couvrir les paiements effectués au courant de l'exercice, soit 63 milliards (Cf. tableau 5).

En 2012, le Ministre des Finances s'est engagé à reverser au Fonds Routier 1 milliard francs CFA par semaine, suivant les termes de la lettre n°05434/MINFI/SG/DGTC-FM/DIRTRE/SDPT du 08 novembre 2012 adressée au Président du Comité de Gestion du Fonds Routier, mais il apparaît que cette mesure n'est pas véritablement respectée à ce jour.

À l'examen de cette situation, il se dégage que :

i) le niveau des encours (stock de ressources en transit dans le compte ouvert à la Paierie Générale du Trésor) croît et traduit ainsi une situation anormale, peu compatible avec les principes de fonctionnement des Fonds Routiers. En effet, le niveau des encours est passé de 95,2 milliards en 2012 à 126 milliards en 2013 ;

ii) le plafond de la RUR est totalement encaissé par le Trésor Public. Toutefois, le niveau de reversement de la ressource à la BEAC est faible soit 23,7% sur les ressources attendues des trois derniers exercices, et 52,9% pour le seul exercice 2013 ;

iii) les conclusions d'une étude réalisée en 2010 affichent un rendement moyen mensuel de 450 millions francs

CFA en ce qui concerne le péage. En actualisant ce potentiel sur la base des taux de croissance économique des années 2011, 2012 et 2013 (respectivement 4,1%, 4,6% et 5,5%), ce rendement reviendrait à 517 millions francs CFA. Comparativement à la moyenne mensuelle observée en 2013, il y a lieu de constater que ce rendement s'éloigne des objectifs attendus ;

iv) selon les données de l'Agence Comptable Centrale du Trésor (ACCT), le niveau des amendes reste considérable et croissant dans le temps. Cette tendance à la hausse peut s'expliquer, entre autres, par l'augmentation du nombre de véhicules pesés (1 944 978 en 2013 contre 1 544 274 en 2012) et l'amélioration du taux de recouvrement des amendes. En effet, selon le rapport-bilan 2013 du Comité interministériel de suivi des opérations de pesage routier (CISOP), le taux de recouvrement des amendes est passé de 96,30 % en 2012 à 97,89 % en 2013 ;

v) la taxe à l'essieu affiche un rendement de 1,6 milliard de francs CFA. Des marges d'amélioration semblent disponibles avec la rationalisation de sa collecte.

1- Opérations de paiements

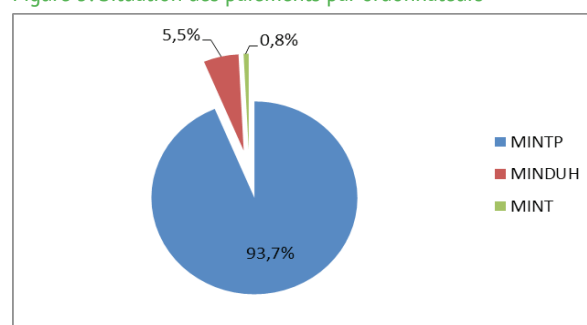
Le Fonds Routier assure le paiement à l'entreprise, en toute diligence des prestations qui sont éligibles au « Guichet Entretien ». Pour l'exercice 2013, l'analyse des statistiques sur les paiements se présente en deux axes comme suit.

● Répartition des paiements

Tableau 5: Répartition des paiements par ordonnateurs

Ordonnateurs	PAIEMENTS (en millions de francs CFA)	%
MINTP	59 014	93,7
MINDUH	3 451	5,5
MINT	541	0,8
TOTAL	63 006	100,0

Figure 3: Situation des paiements par ordonnateurs



Le montant des paiements effectués au cours de l'exercice se chiffre à 63 006 millions de francs CFA, contre 42 726 millions en 2012, soit une hausse de 32%. Cette performance constitue un des effets positifs du Programme Spécial d'Urgence dont la nature des travaux relève du guichet investissement, mais ces travaux sont payés par les ressources du guichet entretien. Les projets du Programme Spécial d'Urgence sont des projets de grande envergure exécutés par des entreprises à forte capacité technique et financière ; ce qui contribue à l'accélération du rythme d'exécution des travaux et de consommation des ressources. En conclusion, l'état de paiement présente les résultats suivants :

- Le MINTP, principal ordonnateur du Fonds Routier, affiche un taux de 93,7% des paiements effectués, ce qui est supérieur à sa dotation globale qui est de 84% des ressources du Fonds Routier ; cela se traduit par le paiement des contrats liés aux exercices antérieurs, et qui ont été exécutés en 2013 ;
 - Le MINDUH, se situant à 5,5%, affiche une baisse de 71% ;
 - Le Ministère des Transports affiche un taux de paiement de 0,8% connaît une baisse de 33% par rapport à l'exercice précédent.
- Le décalage observé plus haut dans les engagements se répercute sur les paiements dont une part importante se rapporte aux engagements imputés sur les budgets des

exercices précédents. La tendance traduit une certaine dégradation de la situation.

L'attention du Fonds a été attirée sur cette situation et sur le message qu'elle véhicule. À cet égard, l'atelier de concertation organisé à l'initiative du Fonds Routier sur la programmation 2014 a continué à servir de cadre de réflexion pour un mode de gestion permettant effectivement de consommer en temps réel, les ressources mises à disposition.

En fait, la solution réside dans la maîtrise des délais de passation des marchés, la catégorisation des entreprises à l'effet d'optimiser la qualité d'exécution des travaux dans les délais requis, la maturité des projets inscrits dans la programmation et le renforcement des capacités des acteurs du suivi/contrôle des travaux.

● Autres indicateurs de l'activité de paiement

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

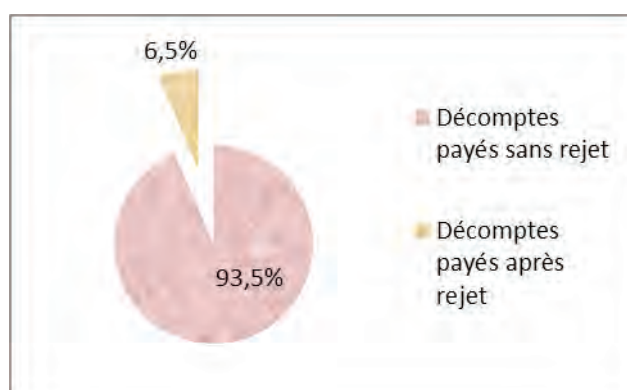
● Statistiques portant sur le volume des opérations traitées

Les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2013 sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 6: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées

Nombre de décomptes reçus	Nombre moyen de décomptes traités par jour	Nombre de décomptes payés sans rejet	Nombre de décomptes payés après rejet	Taux de rejet
1144	5	1070	74	6,5%

Figure 4: Structure des décomptes traités en nombre



Il résulte de la figure ci-dessus que l'activité a légèrement diminué. Il apparaît en effet que 1144 décomptes ont été reçus contre 1314 en 2012, et 1070 décomptes ont été payés contre 1212 en 2012. Ainsi, le taux de rejet est en baisse à 6,5% contre 8% en 2012. Ce taux traduit le niveau de maîtrise des procédures par les entreprises et BET. Il devrait baisser davantage avec la tenue cette année, du séminaire d'information des entreprises sur l'utilisation des formats standardisés (format Excel) des décomptes et des

Détails Quantitatifs et Estimatifs (DQE) à importer sur le logiciel TOMFR.

● Statistiques portant sur les délais de paiement

Les statistiques sur les délais de paiement au 31 décembre 2013 sont présentées dans le tableau 7 ci-après :

Tableau 7: Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai

Nombre de décomptes payés sans rejet	Délai moyen de traitement (en jours)	Délai minimum de traitement (en jours)	Délai maximum de traitement (en jours)
1070	14	4	40

Figure 5: Évolution des délais entre 2012 et 2013



Il ressort de ce tableau que le délai moyen de traitement des décomptes est de 14 jours calendaires et enregistre une baisse de 12,5% par rapport à 2012 (16 jours) pour le double de l'activité. L'objectif du Fonds est de maintenir, ou à la limite du possible de ramener ce délai à moins de 14 jours pour un décompte en situation normale (sans rejet).

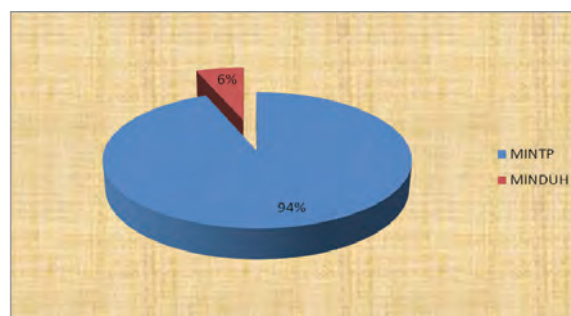
1- Situation des pénalités

Le Fonds Routier est tenu, en tant qu'organisme payeur, de retenir et de reverser dans le Compte d'Affectation Spéciale (CAS), pour les marchés publics, le produit des amendes et pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés publics. La situation des pénalités reversées au titre de l'exercice 2013 se présente comme suit par ordonnateur.

Tableau 8: Tableau des pénalités en 2013

Ordonnateurs	Pénalités reversées en 2013	
	Montant (en millions FCFA)	%
MINTP	318	94
MINDUH	21	6
Total	339	100,0

Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2013



Il ressort de ce tableau que le délai moyen de traitement des décomptes est de 14 jours calendaires et enregistre une baisse de 12,5% par rapport à 2012 (16 jours) pour le double de l'activité. L'objectif du Fonds est de maintenir, ou à la limite du possible de ramener ce délai à moins de 14 jours pour un décompte en situation normale (sans rejet).

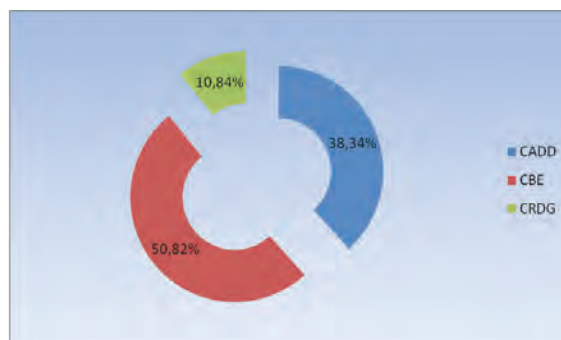
Tableau 9: Situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2013	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	64	15 628
CBE	270	20 715
CRDG	21	4 420
Total	355	40 763

1- Situation des pénalités

Le Fonds Routier est tenu, en tant qu'organisme payeur, de retenir et de reverser dans le Compte d'Affectation Spéciale (CAS), pour les marchés publics, le produit des amendes et pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés publics. La situation des pénalités reversées au titre de l'exercice 2013 se présente comme suit par ordonnateur.

Figure 7: Structure des cautions reçues par type



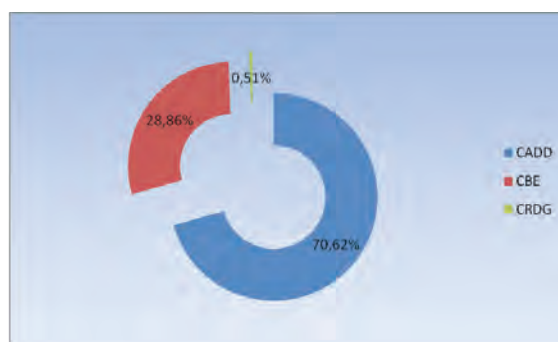
• Cautions restituées

Le tableau ci-après présente l'état des cautions restituées au cours de l'exercice 2013. Ces restitutions intègrent les cautions reçues au cours des exercices antérieurs.

Tableau 10: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Exercice 2013	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	32	1 654
CBE	70	676
CRDG	02	12
Total	104	2 342

Figure 8: Structure des cautions restituées par type



Le Fonds a restitué 104 cautions contre 237 en 2012, soit sur une baisse de 56%. La valeur des mains levées partielles et/ou totales délivrées par les maîtres d'ouvrages est de 2 342 millions FCFA contre 5 279 millions FCFA, soit une baisse de 56%. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante en valeur, avec un montant de 1 654 millions FCFA, soit environ 71% de la valeur totale des cautions restituées.

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



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

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

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

Pour ce qui est des aspects d'entretien et d'aménagement routiers, ce contrat a été suivi d'un accord cadre et de diverses conventions, avec le choix du Fonds Routier comme intermédiaire dans le processus de paiement. Le montant global de la convention se chiffre à 150 870 millions F CFA, dont 147 337 millions mis à la disposition du Fonds Routier ; soit 97, 66% du montant total de la convention. Des 147 337 millions FCFA reçus, 141 019 millions F CFA ont servi au paiement des travaux, soit 96 % du montant global des fonds reçus. À ce jour, la convention n'a pas encore été clôturée, en raison des travaux restants.

● Convention C2D Routier

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

● Convention C2D urbain

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

● Convention de compte n° 001/MINFI/SG/DGTC-FM/DT/PGT/ADM/FR/2011

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

1- Ressources encaissées

Ressources encaissées au titre du C2D

Programme C2D routier - MINTP

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

Programme C2D urbain /CUY-MINDUH

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

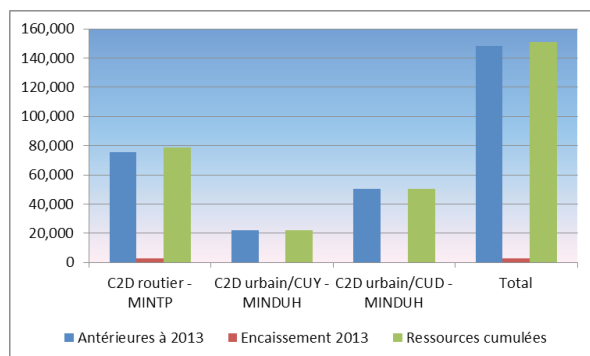
Programme C2D urbain /CUD - MINDUH

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

Tableau 11 : Ressources encaissées dans le cadre du C2D (en millions FCFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2013	2013		
C2D routier - MINTP	71 822	3 024	74 846	50,80
C2D urbain/CUY - MINDUH	21 884	-	21 884	14,85
C2D urbain/CUD - MINDUH	50 607	-	50 607	33,35
Total	144 313	3 024	147 337	100,00%

Figure 9: Ressources encaissées au 31 décembre 2013



Au 31 décembre 2013, le montant global des projets C2D est de 151 106 millions FCFA contre 148 082 en 2012, soit une variation de 3 024 millions FCFA, représentant des ressources reçues pour le compte des projets C2D routiers, comme l'indique la figure ci-dessus.

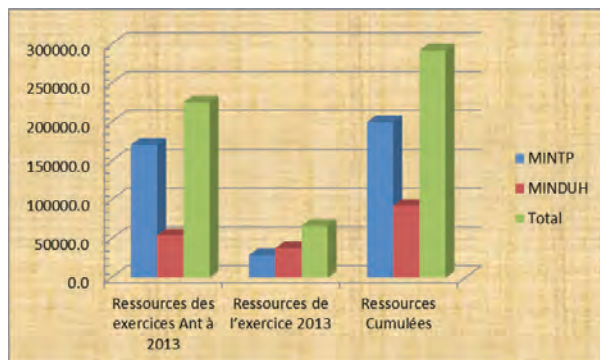
Ressources encaissées au titre des ressources BIP et PPTE

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

	Ressources des exercices Ant à 2013	Ressources de l'exercice 2013	Ressources Cumulées
MINTP	171 093	29 039	200 132
MINDUH	54 546	37 819	92 365
Total	225 639	66 658	292 497

Figure 10: Ressources encaissées au 31 décembre 2013 par ordonnateur

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



La figure ci-dessus montre que les ressources encaissées pour le financement des projets à partir du BIP sont passées de 43 828 millions FCFA en 2012 à 66 658 millions FCFA en 2013, soit une augmentation de 22 830 millions FCFA en valeur absolue et 52% en valeur relative.

Ressources dédiées au programme spécial d'urgence

Le Chef de l'État a autorisé la mise en œuvre du programme spécial d'urgence pour la réhabilitation de certaines routes et ouvrages du réseau national. Le financement de ce programme est assuré par le prélèvement de

100 milliards FCFA sur les ressources logées au « Guichet Entretien » pour le compte du MINTP.

Le Guichet Entretien (GE) a financé au cours de la période sous revue, des travaux du Guichet Investissement (GI) pour un montant global de 36 144 FCFA millions, portant ainsi le total des paiements à 47 106 millions FCFA au 31 décembre 2013, soit 47% du montant de l'enveloppe allouée à ce financement.

Synthèse des ressources encaissées au 31 décembre 2013

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

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2013	2013		
C2D routier	75 591	3 024	78 615	15,30
C2D urbain	72 491	-	72 491	14,11
Ressources BIP et PPTE	225 639	66 858	292 497	56,95
Transfert du guichet Entretien	22 830	-	22 830	4,45
Programme spécial d'urgence	10 962	36 144	47 106	9,17
Total	407 513	106 026	513 539	100

Il ressort de ce tableau que les ressources encaissées au cours de l'année 2013 s'élèvent à 106 026 millions FCFA contre 62 792 millions FCFA en 2012, soit une augmentation de 43 234 millions FCFA en valeur absolue et 68,85% en valeur relative. Le montant global des ressources encaissées au 31 décembre 2013 est de 513 539 millions FCFA ; ce qui représente un flux global annuel moyen de 73 milliards en 2007 contre 81 milliards en 2012, soit une baisse de 10% qui s'explique par l'arrivée à terme des programmes C2D et la fin des contrats financés par des transferts du guichet Entretien, pour une valeur de 25

milliards. Le mécanisme reste cependant digne d'intérêt pour les ordonnateurs au regard des garanties de sécurité et de souplesse qu'il offre ainsi que son adaptation aux contraintes de gestion des projets routiers et notamment à l'approche « Budget programme ».

À travers une opération d'apurement des ressources oisives du Guichet Investissement, le MINTP a obtenu du MINEPAT et du MINFI l'accord de procéder à l'aménagement de certains crédits pour un montant de 12 145 millions FCFA.

Il ressort de ce tableau que les ressources encaissées au cours de l'année 2013 s'élevaient à 106 026 millions FCFA contre 62 792 millions FCFA en 2012, soit une augmentation de 43 234 millions FCFA en valeur absolue et 68,85% en valeur relative. Le montant global des ressources encaissées au 31 décembre 2013 est de 513 539 millions FCFA ; ce qui représente un flux global annuel moyen de 73 milliards en 2007 contre 81 milliards en 2012, soit une baisse de 10% qui s'explique par l'arrivée à terme des programmes C2D et la fin des contrats financés par des transferts du guichet Entretien, pour une valeur de 25

milliards. Le mécanisme reste cependant digne d'intérêt pour les ordonnateurs au regard des garanties de sécurité et de souplesse qu'il offre ainsi que son adaptation aux contraintes de gestion des projets routiers et notamment à l'approche « Budget programme ».

À travers une opération d'apurement des ressources oisives du Guichet Investissement, le MINTP a obtenu du MINEPAT et du MINFI l'accord de procéder à l'aménagement de certains crédits pour un montant de 12 145 millions FCFA.

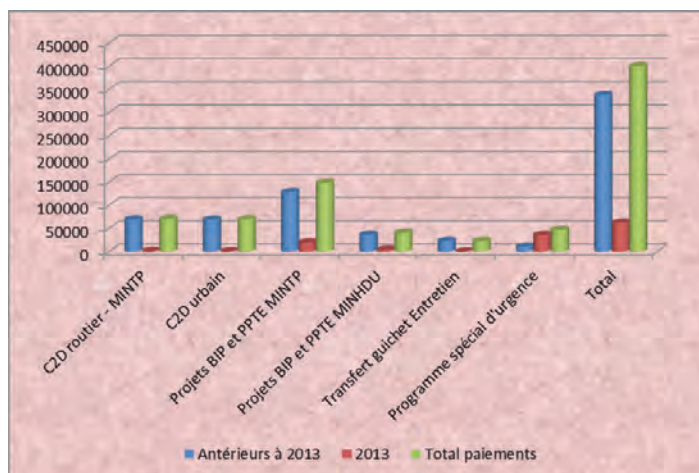
3- Paiements effectués

Synthèse des paiements au 31 décembre 2013

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

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2013	2013		
C2D routier - MINTP	69 818	1 323	71 141	17,76
C2D urbain	69 280	734	70 014	17,48
Projets BIP et PPTE MINTP	128 670	19 955	148 625	37,11
Projets BIP et PPTE MINHDU	36 427	4 317	40 744	10,17
Transfert guichet Entretien	22 830	-	22 830	5,70
Programme spécial d'urgence	10 962	36 144	47 106	11,76
Total	337 987	62 473	400 460	100,00%

Figure 11: Synthèse des paiements effectués



Le Guichet Investissement affiche un niveau de paiements de 400 460 millions FCFA au 31 décembre 2013. Les paiements de la période s'élevaient à 62 473 millions FCFA. Ainsi, on observe, à la lumière du graphique, que les paiements des projets C2D sont passés de 12 264 millions FCFA en 2012 à 2 057 millions FCFA en 2013. De même, les paiements sur les ressources internes (BIP et PPTE) connaissent une baisse de 47,88%, passant de 46 574 millions FCFA en 2012 à 24 272 millions FCFA en 2013, soit une diminution de 22 302 millions FCFA. S'agissant

des paiements du Programme Spécial d'Urgence, ils ont triplé en passant de 10 962 millions FCFA en 2012 à 36 144 millions FCFA en 2013, faisant osciller le taux global de consommation de ces ressources autour de 47%.

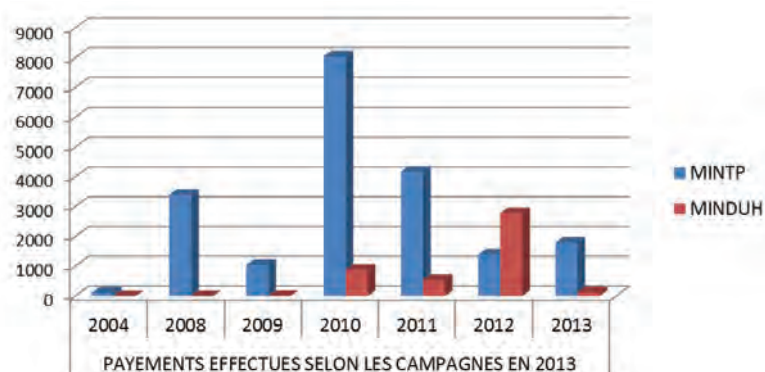
Une analyse plus affinée des paiements effectués au cours de l'année 2013 permet de les détailler par campagne.

Paiements des contrats effectués au titre des ressources BIP et PPTE par campagne

Tableau 15: Paiements BIP et PPTE effectués (en millions de CFA)

PAIEMENTS EFFECTUÉS SUIVANT LES CAMPAGNES DURANT L'ANNEE 2013									
Programmes	2004	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL	Taux en %
MINTP	114	3,396	1,045	8,047	4,172	1,389	1,789	19,955	82%
MINDUH	-	-	8	870	532	2,777	128	4,317	18%
TOTAL	114	3 396	1 053	8 917	4 704	4 166	1 918	24 272	100%

Figure 12: Paiements BIP et PPTE



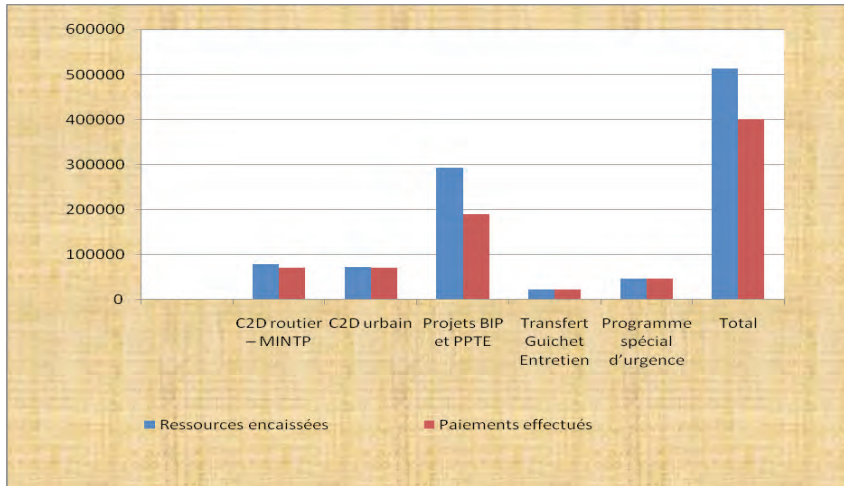
Les ressources du « Guichet Investissement » ont servi pour la grande majorité au paiement des contrats engagés pendant les exercices antérieurs à 2013, représentant 92% du montant des paiements effectués au cours de l'exercice sous revue.

Situation comparée ressources encaissées / paiements effectués

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

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier – MINTP	78 615	71 141	90,49
C2D urbain	72 491	70 014	96,58
Projets BIP et PPTE	292 497	189 369	64,74
Transfert Guichet Entretien	22 830	22 830	100
Programme spécial d'urgence	47 106	47 106	100
Total	513 539	400 460	77,98

Figure 13: Situation comparée ressources /paiements



Le taux de consommation global des ressources du « Guichet Investissement » est passé de 80% en 2012 à 75% en 2013.



Route Ayos - Bonis

C- FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D'AUDITS



1- Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2013

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

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

Sources de financement	Part Fonds Routier		
	Antérieur à 2013	Exercice 2013	Cumul au 31/12/2013
BIP & PPTTE	593	1 069	1 662
C2D	620	-	620
Ressources de placement	201	-	201
Total	1 414	1 069	2 483

La quote-part du BIP et des fonds PPTTE représente 100% des contributions au titre des ressources affectées au fonctionnement du Fonds Routier en 2013. Il s'agit d'une partie des frais de fonctionnement des projets logés à la Paierie Générale du Trésor pour le compte de l'exercice 2012 et reçus par le Fonds Routier en 2013.

1- Exécution du budget de fonctionnement au 31 décembre 2013

Tableau 18: Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du Guichet Entretien

Éléments	Exercice 2013		
	Prévisions	Réalisations	% réal.
Fonctionnement du Fonds Routier	1 375	979	71
Audits technique, financier et comptable	550	44	8
Total	1 925	1 023	53%

Le budget de fonctionnement est globalement exécuté à 53 % des prévisions, ce qui est dû aux retards dans la passation des marchés. Les audits techniques n'ont pas été réalisés pour des raisons de reconfiguration du mandat et des interventions, à l'effet de promouvoir l'efficacité et la concurrence des Cabinets. Au-delà de ces considérations, l'option clairement affirmée par le Comité de Gestion consiste à réaliser des audits techniques au fil des travaux. Cette démarche présente l'avantage de permettre la correction directe des insuffisances ou des défauts constatés au moment où le contrat s'exécute.

Par ailleurs, le budget de fonctionnement a permis de couvrir outre les dépenses courantes, la réalisation des actions inscrites dans la feuille de route, telles que visées plus haut, ainsi que l'amélioration de l'espace et des outils de travail.

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

Les dépenses comprennent essentiellement les frais bancaires, les honoraires pour l'archivage physique et la numérisation des documents, ainsi que l'acquisition des licences pour divers logiciels.

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

Désignation	Réalisations au 31/12/2013
Charges de fonctionnement	49
Audits technique, comptable et financier	12-
Total	61



Entretien mécanisé d'une route rurale

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



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

1 – Évolution de la mobilisation des ressources

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

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

N° d'ordre	Exercices	RUR (en millions F CFA)		Excédent / Insuffisance (b - a)	Taux de mobilisation
		Prévisions (a)	Mobilisations (b)		
1	2009	55 000	55 000	0	100
2	2010	55 000	55 000	0	100
3	2011	55 000	55 000	0	100
4	2012	55 000	55 000	0	100
5	2013	55 000	55 000	0	100
CUMUL		275 000	275 000	0	100

Dans l'ensemble, les ressources allouées au financement de l'entretien routier sont restées constantes ces dernières années, avec un plafonnement observé depuis 2009. Cependant, il y a lieu de signaler que les ressources

demeurent insuffisantes pour financer les besoins de l'entretien routier, estimés, selon l'une des hypothèses du Plan Directeur Routier, à 80 milliards francs CFA par an.

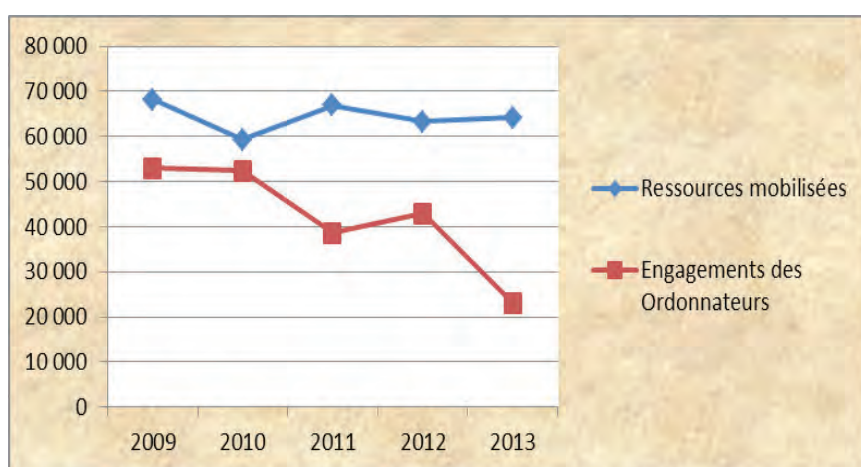
2- Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées (RUR et autres ressources)

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

Tableau 21: Situation comparée (mobilisation des ressources – engagements) au 31 décembre 2013
(en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Engagements des Ordonnateurs	Taux Engagements / Mobilisations
2009	68 190	52 995	78
2010	59 335	52 464	88
2011	66 836	38 628	58
2012	63 283	42 917	68
2013	64 194	23 026	36
Total	321 838	210 030	65

Figure 14: Situation comparée (mobilisation des ressources – engagements)



Le graphique ci-dessus révèle l'écart qui tend à s'accroître entre les ressources mobilisées et les engagements. Ceci se traduit par (i) la difficulté des ordonnateurs à mener leurs programmes à terme ; (ii) la passation des marchés en temps opportun qui reste non maîtrisée. L'idéal serait que les ordonnateurs épuisent totalement leurs possibilités de financement, au regard de la pression des besoins. La communication en temps réel des situations financières et la sensibilisation des ordonnateurs sur les possibilités d'amélioration du niveau de consommation des crédits alloués constituent des issues en vue de retrouver une situation d'équilibre.

Le programme spécial d'urgence pour la réhabilitation de certaines infrastructures a permis d'accroître le niveau de

consommation des ressources cette année. Au terme de l'exécution de ces projets dont le coût est estimé à 100 milliards, la situation d'équilibre souhaitée sera sur une bonne trajectoire. Il faudrait encore neutraliser l'écart entre le moment où la ressource est mobilisée et le moment d'exécution des travaux. Ceci passe par la passation des marchés avant le début de l'exercice pour permettre que les ressources mobilisées d'un exercice soient consommées pour une part importante au cours de ce dernier. Les ateliers techniques de concertation sur la programmation, initiés par le Fonds Routier depuis 2012, ont permis de poser les bases de cet important chantier. La réflexion sur les contrats pluriannuels devrait davantage être d'actualité en vue d'analyser leur pertinence et leur efficacité.

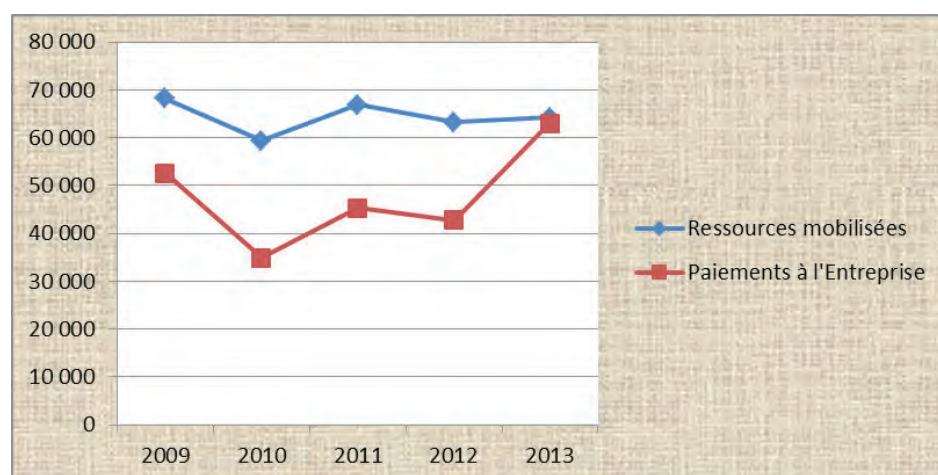
1- Évolution comparée de la couverture des paiements par les ressources mobilisées

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

Tableau 22: Situation comparée (mobilisation des ressources – paiements à l'entreprise) au 31 décembre (en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Paiements	Excédent/ Insuffisance	Taux Paiements/ Mobilisations	
1	2009	68 190	52 608	15 582	84
2	2010	59 335	34 948	24 387	77
3	2011	66 836	45 275	21 561	59
4	2012	63 283	42 726	20 557	68
5	2013	64 194	63 006	1 188	98
	Total	321 838	238 563	83 275	74

Figure 15: Situation comparée (mobilisation des ressources – paiements)



Le graphique ci-dessus montre la distance observée dans le temps entre les ressources mobilisées (RUR et autres ressources) et les paiements. Ceci traduit dans une certaine mesure un manque de réactivité de la part des ordonnateurs qui ne doivent pas hésiter à résilier les marchés dont les prestataires sont défaillants et à procéder à la réaffectation des crédits vers d'autres projets.

Toutefois, le niveau élevé des paiements en 2013 est à mettre à l'actif du programme spécial d'urgence qui a donné un véritable coup d'accélérateur dans la consommation des ressources.

3

DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

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



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



Pont sur la route Ayos-Bonis

A- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

1- L'automatisation du péage

Dans le cadre d'un groupe de travail conduit par le Ministère des Transports, une réflexion a été menée sur la modernisation du péage routier au Cameroun. Les études menées dans ce cadre se sont appuyées sur les expériences de l'Afrique du Sud et du Ghana. Cette étude conclut que la mise en œuvre de l'automatisation est rentable sur 14 postes de péage contre les 44 qui existaient sur le territoire national au moment de cette réflexion. L'étude précise également que les 14 postes pour lesquels l'automatisation est rentable génèrent 75% à 80% des recettes.

Le 12 juillet 2013, le Ministre des Travaux Publics a lancé l'appel d'offres international restreint N°0185/AONR/MINMAP/CCPM-TR/2013, relatif à l'« Exécution des prestations de la maîtrise d'œuvre complète du projet de construction de quatorze (14) postes de péages automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais » notamment dans les régions du Centre, du Littoral et de l'Ouest. À court terme, il est prévu dans la tranche conditionnelle 1 dudit contrat : l'assistance au Maître d'Ouvrage pour la passation des marchés de travaux de construction du poste pilote à MBANKOMO, le contrôle et le suivi de l'exécution des travaux de ce poste pilote.

L'optimisation des recettes des 14 postes de péage suscités permettrait au Fonds Routier d'avoir des ressources plus importantes pour le financement de la route. En effet, les travaux d'un Comité sur l'automatisation du péage mise en place par l'Administrateur du Fonds Routier le 30 juin 2010 sur hautes instructions du Premier Ministre Chef du Gouvernement, indiquent que cette automatisation permettrait de réaliser 20% d'augmentation des recettes du péage au cours de la première année.

L'automatisation du péage aura un certain nombre d'effets induits, à savoir :

l'automatisation des 14 postes de péage entraînerait l'emploi en plein temps de près de 350 personnes. Dans le même temps, il est à noter une réelle amélioration qualitative du contenu des emplois ainsi que des conditions d'exercice de ceux-ci.

l'automatisation devrait donner un coup de pouce aux initiatives locales de développement à travers l'opportu-

rité offerte aux municipalités de construire de véritables espaces commerciaux, pouvant également servir pour la promotion de l'artisanat et des variétés locales.

● l'automatisation devrait permettre d'appréhender l'activité des transporteurs de personnes à titre onéreux à partir de l'exploitation des enregistrements sur le trafic archivé au niveau de chaque poste de péage.

● le mode de gestion proposé est la concession, qui consiste pour l'État à construire et à équiper les postes de péage, d'une part, à en confier l'exploitation, l'entretien et la maintenance à une personne morale de droit privé, d'autre part. Dans cette optique, les entreprises délégataires du service public devront être rémunérées au titre de cette activité et devront à leur tour distribuer des revenus sous des formes diverses. L'effet transfert de technologies devra accroître le savoir-faire local en ce qui concerne ce cas.

● l'automatisation permettrait de réduire les charges publiques liées au fonctionnement des postes de péage.

● les postes de péage étant des lieux où transitent généralement les véhicules et autres objets de valeur volés, le système de vidéo surveillance prévu pourra faciliter la répression de ce type d'infractions.

● s'agissant de l'aménagement du territoire, l'amélioration de l'aspect des postes de péage donnera un visage plus attrayant aux localités où sont implantés les 14 postes.

2- L'optimisation des ressources

Aujourd'hui, les ressources financières affectées au Fonds Routier sont insuffisantes par rapport aux besoins du secteur. Afin d'y remédier et d'augmenter la couverture du niveau de besoin, plusieurs cadres de concertation interministériels ont été mis en place pour permettre au Fonds de faire appel à une meilleure allocation des ressources. Un axe de réflexion est l'optimisation de la collecte des ressources. En effet, il faudrait veiller à ce que tout ce qui doit être reversé au Fonds le soit intégralement. D'autre part, il est nécessaire de réfléchir à une amélioration de l'assiette des ressources du Fonds en explorant des redevances d'accès à la route : permis de conduire, immatriculation, pénalités et amendes.

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



Le gouvernement camerounais affiche sa volonté de faire passer le Fonds Routier à un Fonds de 2^{ème} génération. Pour satisfaire à cette volonté, il existe des critères universellement reconnus dans le domaine. Ces principes cardinaux d'un Fonds Routier de seconde génération sont :

- base juridique solide - administration séparée du fonds, règles et règlements clairs ;
- solide supervision - éventail varié des membres du conseil issus des secteurs privé et public ;
- une agence, acquéreur et non pas fournisseur des services d'entretien routier ;
- accroissement des revenus par l'institution de redevances d'usage routier dont les produits seront directement versés sur les comptes bancaires du Fonds Routier sans transition par le Trésor Public ;
- adoption des systèmes de gestion financière sains, transparents, appuyés par une structure administrative souple mais efficace ;
- assurer des audits techniques et financiers indépendants et réguliers.

C- DÉFIS

1- Les travaux en régie

Le décret n°2012/173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier précise en son article 5 les conditions dans lesquelles les prestations relatives à l'entretien courant du réseau prioritaire interurbain classé, rural et les voiries urbaines peuvent être effectuées en régie par le Fonds.

De manière plus générale dans le secteur du BTP, il est de plus en plus admis qu'une atténuation doit être apportée à la privatisation tout azimut de la construction et de l'entretien des infrastructures routières en vigueur au Cameroun. Les travaux en régie permettraient de doter les administrations et les collectivités territoriales décentralisées de moyens d'action appropriés pour accomplir certaines de leurs missions spécifiques ou urgentes, sans que soit remise en cause l'option gouvernementale sur la privatisation. Ainsi, un Comité composé des représentants des principaux acteurs étatiques du secteur des BTP (Ministère des Finances, Ministère des Transport, Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat, le Ministère de l'Économie, du Plan et de l'Aménagement du Territoire, le Génie Militaire et le Fonds Routier) a été créé afin de travailler sur l'organisation de la régie. Plus précisément, la réflexion devra porter sur le cadre général des travaux en régie, les modalités de mise en œuvre, les ressources humaines et matérielles ainsi que le financement.

2- Révision de la loi portant sur la protection du patrimoine routier

Face à un certain nombre de difficultés rencontrées dans la protection du domaine routier de l'État, le Ministre des Travaux Publics a mis en place un groupe de travail qui devra mener la réflexion sur la révision de la loi N° 96/07 du 08 avril 1996 et ses modifications subséquentes portant sur la protection du patrimoine routier national. Ce cadre de travail permettra au Fonds Routier de formuler certaines de ses attentes, notamment sur la pérennisation d'un modèle de financement performant. Aussi, la loi pourrait-elle permettre un élargissement du domaine d'intervention du Fonds Routier.

Par ailleurs, la loi n'est pas précise sur la détermination des sanctions et l'évaluation des dégâts. Il convient d'ajouter que la procédure est très longue car elle est soumise à une juridiction. Les coûts des réparations ne sont plus

les mêmes qu'auparavant, ce qui implique la nécessité de réactualiser les prix. Des difficultés existent également au niveau de l'identification des contrevenants. La loi n'est pas assez précise sur la destination des fonds issus du recouvrement des amendes. Un réaménagement de la loi qui clarifierait tous ces aspects permettrait au Fonds Routier d'améliorer le niveau de ses ressources. La loi pourra également mettre un accent particulier sur la protection des routes en terre. En effet, les barrières de pluies subissent souvent des actes de dégradations qui ne font pas l'objet d'amendes auprès des contrevenants.

3- Catégorisation des prestataires dans le secteur du BTP

Dans le processus de passation des marchés, le système d'évaluation de la qualification des soumissionnaires à partir des critères arrêtés dans les DAO ne permet pas de vérifier efficacement la véracité des informations fournies. Ainsi, certains marchés du secteur des BTP sont attribués à des entreprises qui ne disposent pas de réelles capacités techniques et financières permettant de réaliser les prestations. Dans ce contexte, les travaux sont très souvent démarrés en retard, pas démarrés du tout, mal exécutés, livrés avec un grand retard ou tout simplement abandonnés. Cet état des lieux montre à suffisance la nécessité d'une réflexion sur l'introduction d'un système de catégorisation des entreprises et BET dans le secteur de BTP au Cameroun. Ce système aura pour objet de qualifier les entreprises et BET et de les classer par catégories en fonction de l'importance de leurs capacités administratives, techniques et financières.

Au terme de la 15^{ème} session du CONAROUTE tenue en septembre 2013, le Gouvernement Camerounais a entrepris de « diligenter avec toutes les parties prenantes, l'aboutissement de la procédure de catégorisation des PME du secteur du BTP ». Ainsi, le 27 novembre 2013, un comité ad hoc incluant les principaux acteurs du secteur, dont le Fonds Routier a été mis en place.

Le succès de cette démarche pourra permettre, entre autres, de réduire les délais d'analyse des offres techniques, supprimer l'étape d'appel à manifestation d'intérêt en faisant des appels d'offres ciblés par catégorie, éviter la pratique de dumping, améliorer la qualité de réalisation des prestations et disposer des statistiques fiables sur la capacité d'absorption des ressources par les entreprises nationales.

CONCLUSION



L'année 2013 a été marquée par des faits majeurs au double plan externe et interne. Sur le plan externe, il convient de souligner l'instruction du Premier Ministre, Chef du Gouvernement et Président du Conseil National de la Route relative au relèvement à 70 milliards Francs CFA du montant à prélever sur Taxe spéciale sur les produits pétroliers au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR) et la modification de la clé de répartition des ressources du Fonds Routier.

Sur le plan interne, on peut retenir les actions proactives du management de l'organisation dont le but ultime est de répondre efficacement aux défis de l'heure et d'envisager sereinement l'avenir. Au rang de ces actions figurent : l'arrimage aux orientations gouvernementales de gestion publique, à travers l'opérationnalisation de l'approche budget-programme ; le renforcement de la concertation avec les parties prenantes pour plus d'efficacité dans la mise en œuvre des activités et la révision de l'organigramme du Fonds, qui traduit la volonté d'adopter les bonnes pratiques en matière de gouvernance publique. Ces mesures, couplées à d'autres, inaugurent sans doute une ère nouvelle pour le Fonds Routier !

Liste des abréviations & acronymes

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

Liste des tableaux

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition	28
Tableau 2: Tableau comparé Budgets-Engagements 2013 (en millions de francs CFA)	29
Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2013	30
Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2013	30
Tableau 5: Répartition des paiements par ordonnateurs	31
Tableau 6: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées	32
Tableau 7: Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai	33
Tableau 8: Tableau des pénalités en 2013	33
Tableau 9: Situation des cautions reçues	34
Tableau 10: Situation des cautions restituées	34
Tableau 11 : Ressources encaissées dans le cadre du C2D (en millions FCFA)	36
Tableau 12: Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA)	36
Tableau 13: Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA)	37
Tableau 14: Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA)	38
Tableau 15: Paiements BIP et PPTE effectués (en millions de CFA)	39
Tableau 16: Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA)	39
Tableau 17: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement (en millions de FCFA)	41
Tableau 18: Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du Guichet Entretien	41
Tableau 19: Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du GI (en millions de FCFA)	42
Tableau 20: Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années	43
Tableau 21: Situation comparée (mobilisation des ressources – engagements) au 31 décembre 2013	44
Tableau 22: Situation comparée (mobilisation des ressources – paiements à l'entreprise) au 31 décembre (en millions de francs CFA)	45

Liste des graphiques

Figure 1: Clé actuelle de répartition des ressources	28
Figure 2: Diagramme comparé Budgets-Engagements par ordonnateurs	29
Figure 3: Situation des paiements par ordonnateurs	31
Figure 4: Structure des décomptes traités en nombre	32
Figure 5: Évolution des délais entre 2012 et 2013	33
Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2013	33
Figure 7: Structure des cautions reçues par type	34
Figure 8: Structure des cautions restituées par type	34
Figure 9: Ressources encaissées au 31 décembre 2013	36
Figure 10: Ressources encaissées au 31 décembre 2013 par ordonnateur	37
Figure 11: Synthèse des paiements effectués	38
Figure 12: Paiements BIP et PPTE	39
Figure 13: Situation comparée ressources /paiements	40
Figure 14: Situation comparée (mobilisation des ressources – engagements)	44
Figure 15: Situation comparée (mobilisation des ressources – paiements)	45

ANNEXES

ANNEXE I

Tableau 1 : Le Fonds Routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Atelier d'évaluation à mi-parcours de la maîtrise d'œuvre en régie du Programme Spécial d'Urgence	4	1	MINTP	Évaluer de la maîtrise d'œuvre de 3 tronçons spécifiques du Programme Spécial d'Urgence
Formation sous TomPro (France)	8	2	TOMATE	Renforcer les capacités des participants pour une utilisation optimale de la nouvelle version des logiciels Tom ² pro, Tom ² fr et Tom ² paie
Formation sous TomPro (Cameroun)	12	Tout le personnel	TOMATE	Renforcer les capacités des participants pour une utilisation optimale de la nouvelle version des logiciels Tom ² pro et Tom ² fr
Formation sur le budget programme	1	Tout le personnel	Bekolo & Partners	Arrimer le programme d'activités du Fonds Routier aux orientations gouvernementales de gestion publique
Formation sur l'entretien routier	12	1	Université de Birmingham	Renforcer les capacités des participants dans la gestion et le suivi des aspects liés au financement, à la sécurité et à l'entretien routier.
Formation sur les normes	3	3	ANOR	Sensibiliser les dirigeants et cadres d'entreprises à intégrer les normes dans les pratiques professionnelles
Formation sur l'administration du site internet	3	8	Inter'Activ Consulting	Permettre au personnel du Fonds Routier d'assurer l'actualisation, en interne, du site internet

Tableau 2 : Le Fonds et les acteurs du secteur public

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

Tableau 3 : Le Fonds Routier et ses Homologues

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
AFERA/ FR du Cameroun	Participation à la 12 ^{ème} réunion annuelle de l'Association des Fonds Routiers Africains, tenue du 03 novembre 2013 au 08 novembre 2013 à Mombassa au Kenya.	- Partager avec les membres de l'AFERA les expériences ; - Promouvoir les valeurs, les meilleurs pratiques et les standards de l'AFERA
AFERA/ FR du Cameroun	Participation à la 7 ^{ème} réunion annuelle du Groupe Focal Afrique Centrale de l'Association des Fonds Routiers Africains, tenue du 04 juillet 2013 au 06 juillet 2013 à Kinshasa en République Démocratique du Congo.	-Partager avec les membres les avancées, les difficultés rencontrées et les perspectives de progrès vers un Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération
UITP/ FR du Cameroun	Participation au 60 ^{ème} Congrès Mondial de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) sur la mobilité et les transports urbains, tenue du 24 mai au 02 juin à Genève en Suisse.	-Partager sur le concept i-move 2.0 dans la perspective de transformer la mobilité dans nos villes en doublant la part de marché mondial du transport public à l'horizon 2025.



Contacts

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

Immeuble SNI - 12ème et 13ème étages B.P.6221 Yaoundé – Cameroun

Tél.: (237) 2 22 22 47 52 Fax: (237) 2 22 22 47 89

Site web : www.fondsrouciercameroun.org - www.fondsroucier.cm