

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



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



# **FONDS ROUTIER** **RAPPORT ANNUEL** **2017**

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

Immeuble SNI - 12ème et 13ème étages B.P. 6221 Yaoundé - Cameroun  
Tél.: (237) 222 22 47 52 Fax: (237) 222 22 47 89  
Site web : [www.fondsrouciercameroun.org](http://www.fondsrouciercameroun.org) / [www.fondsroucier.cm](http://www.fondsroucier.cm)





**L**e Fonds Routier poursuit la mise en œuvre de ses missions en dépit d'un contexte économique et sécuritaire particulièrement difficile. Ainsi, au 31 décembre 2017, les marchés engagés ont atteint un niveau de satisfaction de 95% pour certains ordonnateurs contre 65% enregistré en 2016. Ce niveau d'engagement contraste néanmoins avec le faible taux d'exécution des contrats engagés.

Dans la perspective de l'amélioration de la performance de l'entretien routier, des approches ont été mises en œuvre parmi lesquelles figure l'entretien confortatif, ces nouvelles approches affichent d'ores et déjà des résultats visibles sur certains axes routiers ; Elles seront complétées dans les prochaines années par une autre, à savoir la gestion de l'entretien routier par niveau de service.

S'agissant du paiement des prestations à l'entreprise, le Ministre des Finances a signé une convention avec la Banque des Etats d'Afrique Centrale (BEAC). Cette mesure vise la consolidation de la gouvernance et de la sécurité dans la gestion des opérations de paiement du Fonds Routier.

Sur un tout autre plan, l'année 2017 a été marquée par la publication d'importants textes par les pouvoirs publics, relatifs à la réorganisation de notre réseau routier et autoroutier. Il s'agit notamment de la nouvelle nomenclature routière, de la numérotation et l'inventaire des routes nationales et régionales, qui reconnaît le statut de maîtres d'ouvrage aux maires et aux présidents des régions.

Il reste, toutefois, l'épineuse question des tensions de trésorerie. En effet, des seuils de décomptes en instance de paiement pour absence de trésorerie de l'ordre de FCFA 19 milliards ont été atteints au cours de l'année 2017, avec un impact négatif sur la valeur de la signature du Fonds et sur un pan entier du tissu économique et social national.

Cette question remet en lumière la problématique de la pérennisation du financement. En effet, le passage du Fonds Routier à un Fonds de deuxième génération constitue sans doute l'architecture institutionnelle idoine susceptible de lui permettre d'avoir une autonomie financière accrue et des marges de manœuvres plus importantes en vue du financement des projets et du paiement des prestations d'entretien routier. C'est la raison pour laquelle des espoirs se cristallisent sur un aboutissement heureux des concertations actuellement en cours autour de cette question essentielle.

Le présent rapport passe en revue les activités menées en 2017 sur le métier du Fonds à savoir : la programmation, le visa des marchés, le traitement et le paiement des décomptes. Il donne également un aperçu de la vie du Fonds ainsi que les perspectives pour l'année 2018.



**Paul ELUNG CHE**

Président du Comité de Gestion  
du Fonds Routier

# LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

ATCF : Audit technique, comptable et financier  
AFERA : Association des Fonds d'Entretien Routier Africains  
ARMP : Agence de Régularisation des Marchés Publics  
BET : Bureau d'Etude Technique  
BTP : Bâtiment et Travaux Publics  
CADD : Cautionnement d'Avance de Démarrage  
CAN : Coupe d'Afrique des Nations  
CAS : Caisse d'Affectation Spéciale  
CBE : Cautionnement de Bonne Exécution  
CFA : Communauté Financière Africaine  
CFS : Contrôleur Financier Spécialisé  
CGI : Code Général des Impôts  
CRDG : Cautionnement de Retenue de Garantie  
CTD : Collectivités Territoriales Décentralisées  
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 : Haute intensité de main d'œuvre  
IADM : Initiative d'allègement de la dette multilatérale  
Kfw : KreditAnstalt Für Wiederaufbau  
MINHDU : Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain  
MINFI : Ministère des Finances  
MINT : Ministère des Transports  
MINTP : Ministère des Travaux Publics  
MoU : Memorandum of Understanding  
PERFED : Programme d'Entretien Routier du Fonds Européen de Développement  
PME : Petites et Moyennes Entreprises  
PPR : Protection du Patrimoine Routier  
PPTTE : Initiative en faveur des Pays Pauvres très Endettés  
PSR : Prévention et Sécurité Routières  
PDR : Plan Directeur Routier  
PSRR : Programme de Sécurisation des Recettes Routières  
RN : Route Nationale  
RUR : Redevance d'Usage de la Route  
SCDP : Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers  
SIG : Système Intégré de Gestion  
SONARA : Société Nationale de Raffinage  
STADE-C2D : Secrétariat Technique d'Appui Dédié à l'Exécution du C2D  
NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication  
TSPP : Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers



# SOMMAIRE

## AVANT-PROPOS

03

## LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

## SOMMAIRE

07

### I - CONTEXTE GÉNÉRAL.

- a- conjoncture internationale et nationale
- b- quelques repères.
- c- cadre légal et réglementaire.
- d- rappel des missions et des ressources.
- e- organes de gestion.
- f- management du fonds.
- g- gestion des risques et contrôle interne
- h- le fonds routier et son environnement.
- i- communication.

### II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES.

30

- 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).

### III – DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER.

52

- a- amélioration du rendement des recettes routières.
- b- défis

## CONCLUSION

57

- liste des tableaux
- liste des figures
- annexes



MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES  
 MINISTRE DE L'ÉNERGIE ET DES TRAVAUX PUBLICS  
 MINISTRE DE LA PÊCHE ET DE LA FAUCONNERIE

## CARTE GÉNÉRALE DES ROUTES DU CAMEROUN

[www.terrepublics.gov.cm](http://www.terrepublics.gov.cm)

**Informations générales :**  
 Cette carte est destinée à servir de référence pour les travaux de planification, de développement et de gestion des infrastructures routières.  
 Elle est basée sur les données de terrain et les informations fournies par les services techniques concernés.

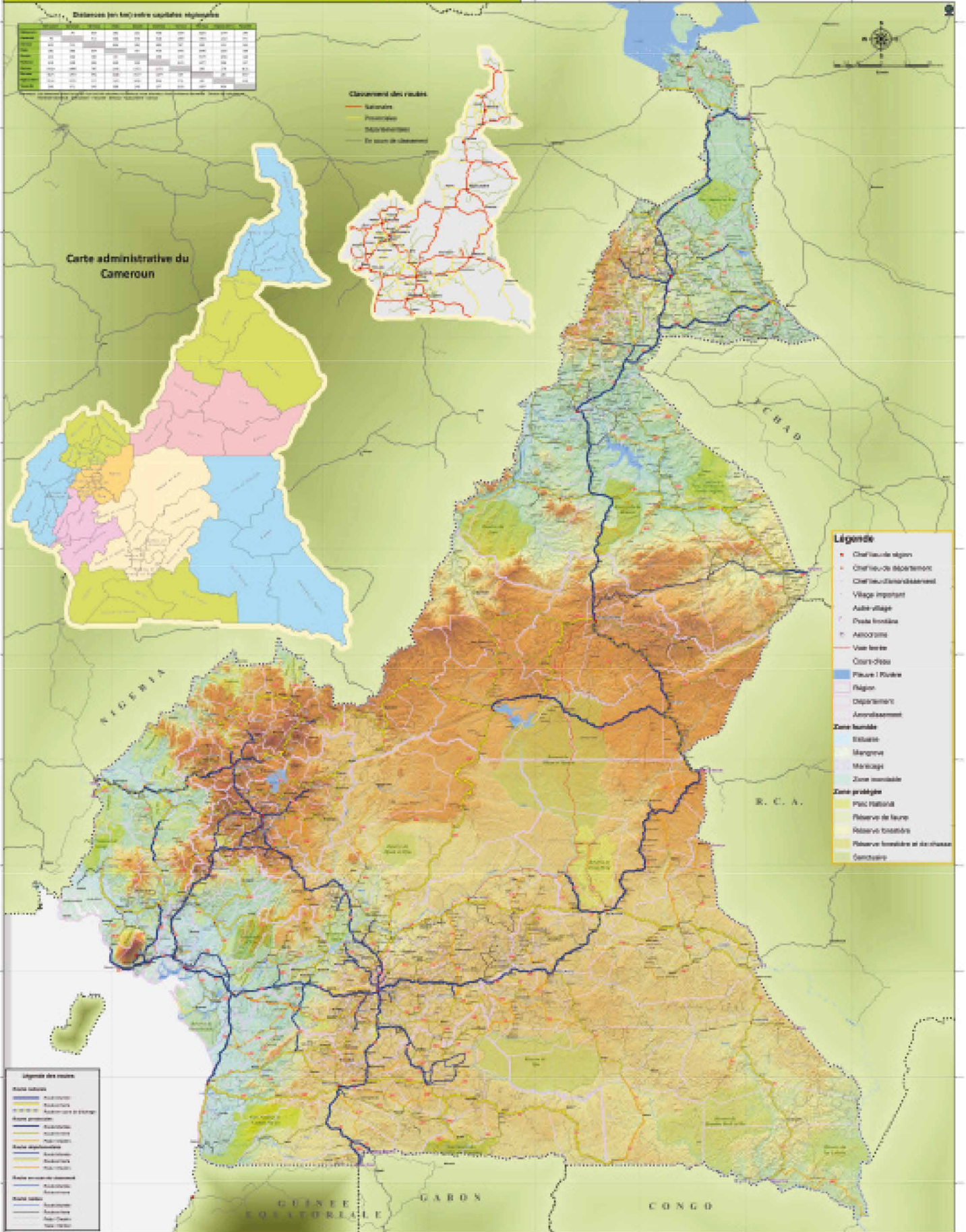
**Échelle :** 1:100 000

**Projections :** UTM, Zone 33N

**Coordonnées géographiques :** 0° 00' 00" N, 10° 00' 00" E

**Logos :** République du Cameroun, Union Européenne

N°	Nom	Longueur (km)	Statut	État
1	Yaoundé - Douala	300	Nationale	Centre
2	Yaoundé - Garoua	450	Nationale	Nord
3	Yaoundé - Nkongsamba	150	Nationale	Centre
4	Yaoundé - Ngaoundéré	300	Nationale	Nord-Ouest
5	Yaoundé - Bafoussam	250	Nationale	Ouest
6	Yaoundé - Maroua	600	Nationale	Nord
7	Yaoundé - Bamenda	400	Nationale	Nord-Ouest
8	Yaoundé - Buea	200	Nationale	Ouest
9	Yaoundé - Ndioussou	100	Nationale	Centre
10	Yaoundé - Ntui	100	Nationale	Centre
11	Yaoundé - Nkumbo	100	Nationale	Centre
12	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
13	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
14	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
15	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
16	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
17	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
18	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
19	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre
20	Yaoundé - Nkolondom	100	Nationale	Centre





# 1

## CONTEXTE GÉNÉRAL



Le Fonds Routier se déploie dans un environnement national et international qui oriente son action et façonne ses rapports avec les autres partenaires. Les grands chantiers du Gouvernement, la situation économique nationale, la coopération avec les partenaires au développement et les partenariats avec les Fonds d'Entretien Routier étrangers, sont autant d'éléments qui ont animé la vie du Fonds au cours de l'année 2017.



## A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE



**L**e sommet extraordinaire des Chefs d'Etats de la zone CEMAC tenu à Yaoundé le 23 décembre 2016, en présence de la Directrice générale du FMI et du Ministre français de l'Economie et des Finances a permis de poser le diagnostic de la situation économique de la zone CEMAC et d'envisager les solutions pour y remédier durablement. Ainsi, pour mettre en œuvre les 21 mesures, du reste axées sur la stabilité monétaire et la consolidation de l'équilibre macroéconomique, l'accompagnement du Fonds Monétaire International s'est avéré nécessaire entre autres pour les besoins de crédibilité, de compétence et de transparence. Pour ce qui est du Cameroun, un programme économique et financier appuyé par une « facilité élargie de crédit » a été conclu en juin 2017.

Cet accord intervient dans un contexte où les perspectives internationales sont caractérisées, selon le FMI, par la poursuite du renforcement du système financier mondial grâce aux politiques d'accompagnement exceptionnelles, à l'amélioration des réglementations et à la reprise conjoncturelle de la croissance. La solidité des banques dans bien des pays avancés continue de s'améliorer, tandis qu'une majorité d'établissements d'importance systémique réajustent leurs modèles opérationnels et redeviennent rentables. La reprise de l'activité mondiale a dopé la

confiance dans les marchés tout en réduisant les menaces qui pèsent sur la stabilité financière à court terme. Cette reprise s'affermi donc, avec une croissance mondiale qui, en 2016, avait été la plus faible depuis la crise financière mondiale. À 3,2 %, elle devrait passer à 3,6 % en 2017 et à 3,7 % en 2018. Pour tempérer cet élan optimiste, il est relevé que la reprise n'est pas complète : si les perspectives de base s'améliorent, la croissance reste faible dans de nombreux pays, et l'inflation est inférieure à l'objectif fixé dans la plupart des pays avancés.

Les pays exportateurs de produits de base, de carburants en particulier, sont particulièrement touchés tandis qu'ils continuent de s'ajuster à une forte baisse de leurs recettes extérieures. Par ailleurs, si les facteurs influant sur les perspectives à court terme sont plus ou moins équilibrés, les risques de détérioration demeurent prépondérants à moyen terme. L'accélération cyclique de l'activité mondiale offre donc une occasion idéale de s'attaquer aux grandes priorités à savoir rehausser la production potentielle tout en veillant à ce que les bienfaits de la croissance soient largement partagés, et accroître la résilience face aux risques de dégradation. Un nouvel élan multilatéral est nécessaire aussi pour s'attaquer aux problèmes communs d'une économie mondiale intégrée.

En Afrique subsaharienne, la croissance du PIB







réel devrait graduellement remonter, après le ralentissement observé en 2016. Les pays exportateurs des produits de base, y compris le pétrole, sont particulièrement touchés par l'ajustement prolongé à la baisse des recettes d'exportation. La croissance est envisagée à 2,6% contre un taux de 1,4% observé en 2016. Les projections pour 2018 se situent autour des 3,4%.

Dans la zone CEMAC, la récession se poursuit, les cours mondiaux de pétrole ayant poursuivi leur chute. Les exportations de pétrole représentant environ 60% du total des exportations, la chute des cours observée depuis 2014 tirent les performances des économies vers le bas, accentuant ainsi la fragilité de ces Etats. Cependant, la mise en œuvre des politiques budgétaires nationales expansionnistes, couplées à une politique monétaire accommodante, ont contribué à la réduction significative des réserves de change en 2016, au point de menacer la stabilité du Franc CFA. Pour redresser la tendance, des programmes sont en œuvre ici et là, avec l'accompagnement du FMI. Selon les dernières projections de la BEAC, une légère amélioration de la situation est perceptible même si cette dernière reste préoccupante. Ainsi, le taux de croissance économique est estimé à 0,2% en fin 2017 comme en 2016. La projection pour 2018 est estimée à 3,2%.

Sur le plan national, du fait de la diversification de son économie, le Cameroun a fait preuve de résilience face aux chocs extérieurs. La croissance est ainsi maintenue à un niveau satisfaisant malgré la forte chute des cours pétroliers et des autres produits de base. La croissance a toutefois ralenti passant de 5,7% en 2015 à 4,5% en 2016.

D'un point de vue sectoriel, il ressort, selon le Gouvernement, que dans le secteur primaire, la progression de l'activité se confirme, avec un taux de 6,8% en 2016 contre 5,3% en 2015, sous l'impulsion de la branche « agriculture », qui bénéficie du dynamisme de la composante « agriculture industrielle et d'exportation ». Ce secteur pèse 15,3% du PIB.

Le secteur secondaire connaît un léger ralentissement à 3,2% en 2016, après une croissance de 9,6% en 2015. Cette décélération est imputable au ralentissement de l'activité dans la production et la distribution de l'électricité, de l'eau et des industries extractives. À contrario, la poursuite des grands chantiers d'infrastructures routières et des ouvrages d'art a favorisé le dynamisme observé dans la branche BTP. Ce secteur pèse pour 24,5% dans le PIB.

Le secteur tertiaire s'accroît de 4,5% en 2016 contre 3,4% en 2015. Cette performance s'observe dans toutes les branches, qui par ailleurs bénéficient de l'effet diversification de l'offre des services de télécommunications avec en prime l'inclusion et les innovations financières. Ce secteur pèse pour 52,1% dans le PIB.

Du côté de la demande, la consommation finale continue de soutenir la croissance économique avec une progression de 3,6% en 2016, après 5,2% en 2015. Les dépenses de consommation finale privée ralentissent en liaison avec le renchérissement de certains produits de grande consommation. Les dépenses publiques quant à elles ralentissent de 3,5% en liaison avec la rationalisation engagée. Concernant les prix, l'inflation reste maîtrisée avec un taux de 0,9% en 2016 contre 2,7% en 2015.

L'investissement enregistre un taux de croissance de 7,5% en 2016 après -0,3% en 2015 et contribue pour 1,9 point à la croissance du PIB. Dans cette embellie, l'investissement public connaît une hausse importante (11,2% en 2016 après -0,6% en 2015), en raison du démarrage effectif des investissements programmés dans le cadre du Plan d'Urgence Triennal pour l'accélération de la croissance (PLANUT). L'investissement privé quant à lui s'accroît de 6,4% en 2016 après avoir régressé de 0,2% en 2015.

Au plan des finances publiques, l'année 2017 est marquée par un contexte tout particulier avec la signature du programme économique et financier avec le FMI, la deuxième année de mise en œuvre des Accords de Partenariat Économique (APE), les perturbations d'activités enregistrées dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, la poursuite de la lutte contre Boko Haram et l'insécurité dans la région de l'Est. Les dépenses budgétaires ont cependant été maîtrisées, avec une baisse de 8,4% en glissement annuel, en raison de la volonté du Gouvernement de réduire le train de vie de l'Etat. Au terme du premier trimestre 2017, le taux de réalisation des recettes internes est de 46,9% et celui de la consommation des crédits est de 47,1%. De manière globale, les recettes budgétaires internes s'élèvent à 1 473,9 milliards, en hausse de 83,1 milliards F CFA.

Au plan des infrastructures routières, en 2016, la densité du réseau bitumé est de 0,30 km pour 1000 habitants contre 0,27 km en 2015 et la part du réseau en bon état de surface est de 17,2% contre 10% en 2015. Cette évolution s'ex-





Travaux d'entretien d'une route bitumée

plique par la construction de nouvelles routes bitumées et la réhabilitation des routes bitumées et en terre. De même, les grands projets se poursuivent avec, entre autres, l'état d'exécution ci-après au 30 juin 2017 :

- L'autoroute Yaoundé – Douala phase 1 (60 km) exécuté à 39% ;
- L'autoroute Edéa – Kribi – Lolabe phase 1 (38,5 km) exécuté 38,5% ;
- L'autoroute Yaoundé – Nsimalen (section rase campagne) exécuté à 70% ;
- Deuxième pont sur le Wouri exécuté à 95%.

D'autres projets concernent les chantiers de construction, d'aménagement ou de réhabilitation des pénétrantes Est et Ouest de la ville de Douala, les routes Mengong – Sangmélisma, Kumba – Mamfe, Baleveng – Galim – Bamendjing – Foubot – Banganté, la poursuite du bitumage des axes intégrateurs sous régionaux qui permettent à la fois de désenclaver les bassins de production et les frontières avec les pays voisins (corridors Douala – Bangui, Douala – Ndjamen, Bamenda – Enugu et Sangmélisma- Djoum - frontière Congo), la poursuite et l'achèvement de la Ring Road dans la section Ndop - Kumbo, Manki – pont de la Mapé, Nkolessong – Nding et deuxième voie d'accès à Bamenda, etc.

D'autres projets ont démarré ou sont sur le point de démarrer. Il s'agit de la construction des routes Batchenga-Ntui-Yoko-Lena-Tibati, Olama – Kribi et des travaux de réhabilitation des routes Babadjou-Bamenda, Maroua-Mora, Mora-Dabanga-Kousseri, Yaoundé-Bafoussam.

À la faveur d'un cadre institutionnel plus souple,

les travaux en régie axée sur les résultats sont entrés dans leur phase opérationnelle avec les premiers projets exécutés sur financement du Fonds Routier. Au vu de la demande, il apparaît nécessaire d'aboutir très rapidement à la professionnalisation tant souhaitée de cette activité, afin de permettre ainsi aux maîtres d'ouvrages de garder un paquet minimum d'interventions et de disposer des moyens conséquents.

Malgré un contexte globalement difficile en raison des facteurs essentiellement externes, en l'occurrence la volatilité des cours des produits destinés à l'exportation, l'insécurité aux frontières du fait de la menace terroriste, les effets semblent cependant maîtrisés, d'où les résultats qui s'affichent en progrès pour une bonne part. Les perspectives pour 2018 s'annoncent meilleures, compte tenu des efforts engagés dans le sens de la rationalisation et de la priorité donnée aux vecteurs de croissance. La route étant le principal moyen de déplacement des personnes et des biens, les infrastructures routières sont appelées à bénéficier d'une plus grande attention à travers la finalisation des projets engagés, la montée en puissance de ceux qui démarrent et l'entretien soutenu du capital existant pour offrir aux usagers le niveau de service attendu. À cet égard, le démarrage annoncé des projets relatifs à la gestion de l'entretien routier par niveau de service traduit la volonté des pouvoirs publics de mettre tout en œuvre pour répondre à la demande, alors que l'activité de transport routier enregistre entre 2015 et 2016 une hausse de près de 20%.



## B- QUELQUES REPÈRES



Du 11 au 13 janvier 2017

Concertation interministérielle pour la relecture des textes en vue du passage du Fonds Routier à un organisme de deuxième génération. Ces travaux étaient conduits par les Services du Premier Ministre. Y ont pris part, outre les susdits services, le CONAROUTE, les ordonnateurs (MINHDU et MINT), le MINFI (DGI et DGTCFM), le MINEPAT et le Fonds Routier.



Du 11 au 18 février 2017:

Participation à Johannesburg, en Afrique du Sud, d'une délégation du Fonds Routier à l'Assemblée générale de l'Union africaine des transports publics (UATP) et à la conférence sur l'avenir des transports publics en Afrique.

Du 15 au 19 avril 2017 :

Visite de travail d'une délégation du FER de Madagascar. Entre autres articulations de cette visite il y a eu : (i) une réunion entre de FR et le FER afin de mieux cerner le modèle économique de chacun ; (ii) une rencontre avec le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Travaux publics en charge des routes. ; (iii) une visite d'un poste de péage.

Du 22 au 23 mars 2017 :

Organisation à Ebolowa d'un atelier de présentation de l'étude sur le système de collecte et de reversement des ressources financières. Cet atelier a regroupé en plus du Fonds Routier et de l'Institut National de la Statistique, les participants issus des administrations impliquées dans la chaîne de collecte et de reversement des ressources ciblées.





Du 4 au 7 mai 2017:

Tenue à Douala du Comité exécutif de l'AFERA au cours duquel, les participants ont examiné les questions liées au fonctionnement de l'Association. Ces assises ont réuni une vingtaine de Directeurs généraux des Fonds Routiers d'Afrique et leurs collaborateurs. Au menu des échanges figuraient la préparation de la 16ème Assemblée générale annuelle et le fonctionnement de l'AFERA.

Du 27 au 30 juillet 2017 :

Tenue au Zimbabwe du Comité exécutif de l'AFERA. Ces travaux sont préalables à la préparation de l'Assemblée générale prévue à Addis-Abeba en Ethiopie.

Du 1er au 9 septembre 2017 :

Organisation à Douala d'un atelier sur la vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants. Cette concertation a réuni le Fonds Routier et les intervenants dans le réseau routier Ouest regroupant les régions du Sud-ouest, de l'Ouest, du Nord-ouest et du Littoral.

Du 27 au 28 décembre 2017 :

Tenue des sessions du Comité de Gestion en vue de l'approbation des programmes des ordonnateurs et de l'adoption du budget de fonctionnement et d'investissement du Fonds Routier pour l'exercice 2018.





## C-CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Le Fonds Routier est un établissement public administratif (EPA) de type particulier au regard non seulement de ses organes de gestion, de la rémunération et des avantages dus à son personnel, mais aussi des règles de tenue de sa comptabilité. Il est doté de la personnalité juridique et de l'autonomie de gestion.

Il est créé suite à l'avènement de la loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par la loi n° 2004/021 du 22 juillet 2004 ; il est par ailleurs régi par la loi n°99/016 du 22 décembre 1999 portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic.

À la faveur de la réforme engagée par le gouvernement visant à mettre un terme à la confusion sur le fonctionnement des entreprises publiques et des établissements publics, le Fonds Routier est depuis l'année 2017 régi par la nouvelle loi n°2017/010 du 12 juillet 2017 portant statut général des établissements publics. Le texte sus-évoqué vient abroger la loi n°99/016 du 22 décembre 1999 en apportant une distinction formelle entre les établissements publics et les entreprises publiques d'une part et en instituant un meilleur encadrement de leurs modes de gestion respectifs d'autre part.

### **Au rang des innovations majeures apportées par la loi sur les établissements Publics, figurent:**

- la précision sur les différentes catégories d'établissements publics (financier, administratif, social, économique et financier, hospitalier, culturel, spécial, etc.) ;
- l'admission, à titre obligatoire, au sein du conseil d'administration d'un représentant du personnel, art. 17 de la loi sur les établissements ;
- le type de comptabilité tenue par les établissements publics (budgétaire, générale et analytique) ;
- la cohérence entre les politiques et programmes des administrations et les sous programmes exécutés par les établissements publics ainsi que la bonne gestion de ces derniers à travers des audits en vue de garantir les règles de bonne gouvernance.

Le Fonds Routier est placé sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances et sous la tutelle technique du Ministre chargé des routes. Les rôles dévolus à chacune de ces tutelles sont précisés dans la nouvelle loi du 12 juillet 2017.

Son organisation et son fonctionnement sont définis par le décret n°2005/239 du 24 juin 2005 modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012. Ce décret énonce que la comptabilité du Fonds est assurée selon les règles de la comptabilité commerciale. Elle est par conséquent soumise aux règles édictées par l'acte uniforme OHADA qui, depuis janvier 2017, a connu des réformes avec l'adoption du nouvel acte uniforme de l'OHADA relatif au droit comptable et à l'information financière.



# D- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES

## 1. Les missions

Le Fonds Routier assure le financement des programmes de protection du patrimoine Routier national d'une part,, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier et, d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes, dans le cadre de deux guichets.

Le Fonds Routier exerce sa mission par le biais de deux (02) guichets distincts et indépendants, à savoir le guichet « Entretien » et le guichet « Investissement ». Ces deux guichets ont pour objet :

- s'agissant du guichet « Entretien », d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à :
  - l'entretien du réseau routier prioritaire, interurbain classé, rural et les voiries urbaines;
  - la prévention et la sécurité routière ;
  - la protection du patrimoine routier national.
- concernant le guichet « Investissement », d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à :
  - l'aménagement et
  - la réhabilitation des routes.

De manière spécifique, la mise en place du Fonds Routier vise trois objectifs essentiels :

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

## 2. Les ressources

L'article 25 du décret 2005/239 du 24 juin 2005 consacre les ressources du Fonds ainsi qu'il suit :

### **s'agissant du guichet « entretien » :**

- la redevance d'usage de la route (RUR) ;
- le droit de péage routier ou, en cas de concession du péage, de la redevance de concession ;
- les dotations budgétaires des Ministères destinées à alimenter la ligne d'urgence au titre des interventions d'urgence ;
- les ressources provenant des produits financiers générés par le placement des excédents de trésorerie éventuels ;
- le produit de la taxe à l'essieu ;
- le produit de la taxe de transit ;
- le produit des amendes.

### **pour le guichet « Investissement » :**

- les dons, legs, subventions et aides diverses apportés par les partenaires financiers du Cameroun ;
- les dotations budgétaires des Ministères ;
- tous financements autres que ceux du guichet entretien.

Avec la mise en application de la loi n°2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'Etat d'une part, et de l'Instruction n°00073/MINFI/SG/DGTCFM/DT du 06 juin 2011, relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds Routier au titre du guichet entretien d'autre part, la mobilisation des ressources se fait dans le compte Fonds Routier ouvert à la Paierie Générale du Trésor. Le processus de mobilisation desdites ressources implique plusieurs acteurs à savoir :

La RUR, fraction de la taxe spéciale sur les produits pétroliers et principale source de financement du guichet entretien, est collectée par les redevables légaux (SONARA et SCDP) auprès des marketers, puis déposée au Trésor Public, et par la suite dans le compte du Fonds ouvert à la BEAC.

Par contre, les ressources hors RUR (péage, amendes, taxe à l'essieu, etc.) sont collectées par le biais du Programme de Sécurisation des Recettes Routières, comptabilisées par la Paierie Générale du Trésor, après leur transfert par l'Agence Comptable Centrale du Trésor.

Les ressources susmentionnées sont reversées dans un compte unique du Trésor pour le compte du Fonds Routier. C'est dans cette optique que la République du Cameroun a sollicité l'ouverture dans les livres de la Banque des Etats de l'Afrique Centrale, au nom du Trésor Public, d'un compte spécial destiné à assurer la gestion des ressources affectées au guichet « Entretien » du Fonds Routier à travers la signature de la Convention régissant le fonctionnement du Compte Spécial du Fonds Routier à la BEAC en vue du paiement des fournisseurs et prestataires.



## E- ORGANES DE GESTION

Le Fonds Routier est administré par deux organes : un Comité de Gestion ayant à sa tête un Président et une Administration dirigée par un Administrateur.



Visite de la station de pesage de Nomayos par une équipe du Fonds national d'entretien routier de RDC

### 1. Le Comité de Gestion.

Le Comité de gestion examine toutes les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du Fonds. Ses missions sont décrites à l'article 13 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005.

Le Comité de Gestion se réunit en sessions ordinaires une fois par trimestre sur convocation de son Président, et en sessions extraordinaires aussi souvent que l'exige la bonne marche du Fonds Routier.

Ainsi, depuis deux ans et par souci d'améliorer la gouvernance du Fonds, les membres du Comité de Gestion adoptent en début d'exercice un calendrier de sessions.

Le Comité de Gestion est composé de onze (11) membres, dont cinq (5) représentants de l'Etat, un représentant des collectivités territoriales décentralisées et cinq (5) représentants des usagers de la route, ainsi qu'il suit :

#### **Représentants du secteur public :**

- un représentant de la Présidence de la République ;
- un représentant des Services du Premier Ministre ;
- un représentant du ministère chargé des Finances ;
- un représentant du ministère chargé des Routes ;
- un représentant du ministère chargé des Transports.

#### **Représentant des collectivités territoriales décentralisées :**

- un représentant des collectivités territoriales décentralisées.

#### **Représentants des usagers de la route :**

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

#### **Au cours de l'année 2017, le Comité de Gestion a mené de nombreuses activités ; on note, entre autres :**

- L'adoption le 28 décembre 2017 du rapport sur le contrôle interne pour le troisième trimestre 2017 ;
- la signature le 18 juillet 2017 de la résolution portant révision du statut du personnel du Fonds Routier ;
- l'approbation le 22 août 2017 du bilan et des comptes du Fonds Routier pour l'exercice 2016 ;
- l'adoption le 09 octobre 2017 du rapport sur le contrôle interne pour le premier semestre 2017 ;
- la résolution du 18 juillet 2017 relative à l'au-



thentification des diplômés du personnel du Fonds Routier ;

- l'autorisation des avancements d'échelon au bénéfice du personnel du Fonds Routier du 18 juillet 2017 ;

- la résolution portant révision du règlement intérieur du 18 juillet 2017 ;

- l'adoption le 26 décembre 2017 du budget du Fonds Routier pour l'exercice 2018 ;

- l'approbation le 27 décembre 2017 de la programmation au titre de l'exercice 2018 des ordonnateurs ;

- l'adoption le 28 décembre 2017 du plan d'action du Comité de Gestion pour l'exercice 2018 ;

- l'adoption le 28 décembre 2017 du plan d'action du sous-comité audit pour l'exercice 2018.

## 2. L'Administration.

L'Administration du Fonds Routier a à sa tête un Administrateur recruté par appel public à candidature pour un mandat de trois ans éventuellement renouvelable deux fois.

L'Administrateur est chargé de la mise en œuvre opérationnelle des actions arrêtées par le Comité de Gestion ; ses missions se déclinent à l'article 18 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 modifié et complété par le décret n°2012/ 173 du 29 mars 2012.

Dans l'exercice de ses missions, le Fonds Routier s'appuie sur une organisation limitée à vingt-cinq (25) personnes. Son activité est exercée au quotidien à travers trois (03) divisions opérationnelles et une administration générale. Ces structures se présentent ainsi :

- La Division Expertise Technique qui est chargée du suivi des contrats, du traitement des

décomptes, des visites de chantier, du suivi des cautionnements et des audits techniques ;

- La Division Administration et Finances qui a des attributions en matière de gestion comptable, fiscale et des ressources humaines ainsi que de la trésorerie ;

- La Division Contrôle des Opérations qui détient des prérogatives en ce qui concerne la mobilisation des ressources, la répartition des ressources entre les ordonnateurs, le contrôle des engagements des ordonnateurs, le suivi de l'élaboration de la programmation, l'élaboration du budget de fonctionnement et des études pré-alables au visa des contrats par l'Administrateur.

- Une Administration générale chargée de la coordination des services est constituée des services rattachés à l'Administrateur (communication et relations publiques, informatique,) et bien d'autres ayant une relation fonctionnelle avec le Comité de Gestion (audit interne).



Atelier de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants dans le réseau Ouest



## 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. Le programme d'activités 2017.

Le programme d'activités 2017, issu du plan stratégique triennal 2017-2019 en cours d'achèvement, comprend trois objectifs principaux auxquels sont attachés des programmes. La revue de ce programme d'activités révèle les résultats ci-après :

N°	Articulation programmes/Objectifs	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
1	P1 : Mobilisation des ressources/ Mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement »	Poser les bases des réformes relatives au passage à un Fonds de deuxième génération	L'accent a été mis sur le processus de passage du Fonds vers un Fonds de deuxième génération sur la base de l'accord des pouvoirs publics et sous la coordination des Services du Premier Ministère. Une mission interministérielle de benchmarking a été organisée dans le but d'avoir un consensus sur les modalités de mise en œuvre d'un Fonds Routier de deuxième génération.
1.1	O1 : Accroître les ressources collectées et inciter la PGT à les reverser à la BEAC.	Sécuriser les ressources du Fonds Routier.	00% des ressources collectées ont été comptabilisées dans les livres du Fonds Routier au Trésor Public. Le nouveau schéma de mobilisation des ressources mis en place par la loi de finances pour l'exercice 2017 n'a pas permis d'inscrire les ressources mobilisées en 2017 dans le compte Fonds Routier à la Paierie générale du Trésor.



1.2	O2 : Identifier de nouvelles ressources en vue du FR de deuxième génération.	Obtenir l'affectation de nouvelles ressources ainsi que l'augmentation du péage et de la Taxe à l'essieu (TAE).	Les conclusions sur l'étude de la performance du système de collecte et de reversement des ressources affectées au Fonds Routier ont été présentées en 2017. Cette étude a permis d'apprécier le niveau de déperdition desdites ressources. Des mesures ont été prises par le gouvernement pour s'assurer de l'optimisation des ressources y afférentes. C'est ainsi que le processus d'automatisation de 14 postes de péage a été relancé avec la présélection des entreprises et la mise en place d'un Comité de Suivi
2	P2 : Financement des programmes des ordonnateurs/ Contribuer à l'amélioration du taux de consommation des ressources.	Obtenir que tous les marchés programmés soient passés au cours de la période.	87% des marchés programmés par les ordonnateurs ont été passés au 31 décembre 2017
2.1	O1 : Contribuer à l'amélioration de la qualité de la programmation des ordonnateurs en vue d'obtenir leur approbation par le COGE dans les délais légaux.	Obtenir la validation des programmes dans les délais et avancer vers la passation des marchés par anticipation.	La validation des programmes des ordonnateurs a été effective le 28 décembre 2017.
2.2	O2 : Contribuer à l'accroissement du niveau d'engagement de la programmation des ordonnateurs.	Faire réaliser les audits (interne, technique, comptable et financier).	Les Audits techniques du guichet investissement ont été réalisés ; par contre les audits du Guichet entretien restent en cours d'exécution. Les comptes de l'exercice 2016 ont été certifiés par le Commissaire aux Comptes et adoptés par le Comité de Gestion ainsi que le rapport sur le contrôle interne.
3	O3 : Améliorer les délais de traitement des décomptes.		
3.1	Amélioration des outils de gestion (système intégré d'information (SII).	Elaborer et opérationnaliser le schéma directeur. Finalisation de la phase 3	Un schéma directeur informatique a été élaboré dans le but de réorganiser sur cinq ans et de façon efficace le système d'information. La phase 3 de TOMPRO a été réceptionnée et les fonctionnalités mises en exploitation.
3.3	Amélioration de la gestion des archives.	Optimiser la gestion électronique des documents.	Une prestation est prévue et la passation de marchés est en cours.
3.3	Amélioration des conditions de travail et de la communication.	Renforcer les capacités du personnel.	Le plan de formation 2017 a été adopté et entièrement mis en œuvre.

## 2. Le Fonds Routier et sa ressource humaine.

L'effectif du Fonds Routier est resté stable à 25 employés au cours de l'exercice 2017.

S'agissant de la performance du dialogue social, l'année 2017 a été marquée par l'aboutissement du processus de l'attribution des médailles d'honneur du travail. Cet événement a été matérialisé par les arrêtés du Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale octroyant des médailles à 20 employés sur les 25 que compte le Fonds Routier pour services rendus à la nation. Cette même année a été couronnée par la reconstitution des avancements dus au personnel depuis la création du Fonds Routier. Par ailleurs, le Comité de Gestion, sur proposition de l'Administrateur du Fonds Routier, a validé le statut du personnel et le règlement intérieur révisé.

Dans le cadre du renforcement continu des capacités de son personnel, l'Administration du Fonds

a poursuivi la mise en œuvre du plan biennal de renforcement des capacités de son personnel entamé en 2016. C'est ainsi que plusieurs cadres et agents de maîtrise, ont été outillés sur des thèmes tels que : « les nouveautés sur la réforme du droit comptable OHADA », « l'étude et l'évaluation économique des projets routiers », « l'initiation au logiciel HDM », « la planification et la gestion budgétaire », « le leadership et la communication », « la gestion électronique des documents et des archives » (voir annexe 1).

## 3. Contraintes liées à la mise en œuvre des actions.

Le Fonds Routier dans l'exercice de ses missions d'organisme payeur, loin de travailler en vase clos, s'appuie sur plusieurs acteurs du système. Les dysfonctionnements qui pourraient interve-



nir au niveau des différentes interactions avec les acteurs peuvent s'ériger en contraintes susceptibles de limiter la portée de son action. Parmi ces contraintes, il convient de citer :

- Les tensions de trésorerie, sujet d'inquiétude des usagers et partenaires, en raison du transit des ressources par le Trésor public. À cet égard, la transformation du Fonds Routier en un Fonds de deuxième génération pourrait inverser la tendance, car il garantirait une plus grande autonomie financière.
- Le paiement de certains projets à forte antériorité qui produit un effet d'éviction sur la trésorerie disponible des exercices en cours.
- Une synergie approximative entre les différents intervenants (ordonnateurs, MINFI, MINMAP, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier), donnant l'impression d'un télescopage à certains niveaux de responsabilité.

- La nécessité d'arrimer certaines dispositions du code des marchés publics, aux spécificités des marchés de travaux d'entretien routier, notamment la passation des marchés par anticipation.

- Les retards dans la passation des marchés, le faible taux d'engagement et d'exécution des projets, avec pour principale conséquence, la sous-consommation des ressources affectées au Fonds Routier.

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

- Deux guichets aux modes opératoires différents.



Travaux d'entretien d'une voirie urbaine



# G- GESTION DES RISQUES ET CONTRÔLE INTERNE



Travaux d'entretien d'une voirie urbaine

Investi d'une mission de financement, de la réhabilitation et de l'entretien routiers au Cameroun, le Fonds Routier a, au cours de l'exercice 2017, mis en paiement 880 décomptes relativement aux travaux d'entretien routier pour un montant atteignant FCFA 34,1 milliards. Par ailleurs, sur la même période, le Fonds Routier a collecté et sécurisé FCFA 6 milliards correspondant aux ressources légales hors redevance d'usage de la route, servant au financement des marchés logés dans son guichet Entretien. Enfin, il a traité et pris en charge à l'effet de garantir leur financement 667 projets de marché pour un montant global en engagement de FCFA 80,4 milliards dont FCFA 69,2 milliards pour le MINTP, FCFA 9,2 milliards pour le MINHDU et FCFA 2 milliards pour le MINT.

Au regard du volume important des flux financiers à gérer, et mue par des objectifs de sécurisation des paiements aux prestataires et de maîtrise du risque de déperdition de ses ressources et de son patrimoine, le Fonds Routier a mis en place (i) un système de gestion des risques et (ii) un système de contrôle interne dont la finalité vise notamment :

- la conformité aux lois et règlements ;
- l'application des résolutions et des orientations fixées par le Comité de Gestion ;
- la prévention et la détection des erreurs, des omissions, des irrégularités et des fraudes ;
- la fiabilité des informations financières.

## 1. Le système de gestion des risques.

Le risque se définit comme la probabilité que se produise un événement susceptible d'avoir un impact sur l'atteinte des objectifs d'une entité. Ledit impact peut avoir une incidence financière positive ou négative. Au Fonds Routier, le système de gestion des risques s'articule autour d'une cartographie des risques élaboré en 2014 et mise à jour à une fréquence annuelle. L'élaboration et la mise à jour de ladite cartographie sont le résultat d'un processus impliquant l'ensemble du management et organisé autour des trois activités suivantes :

### a- L'identification et la mise à jour des risques.

À la lumière du plan stratégique de développement du Fonds Routier qui fixe ses objectifs à l'horizon 2017-2019, un ensemble de risques pouvant empêcher le Fonds Routier d'atteindre ses objectifs a été identifié. Lesdits risques sont soit :

- stratégiques et portent sur les processus de management (la planification, la mise en œuvre des moyens et le pilotage de la performance) ;
- opérationnels et concernent pour l'essentiel les



processus métiers (la mobilisation des ressources ; la gestion des programmes, des contrats et des décomptes, le paiement des prestations à l'entreprise) et les processus supports (la gestion des ressources humaines, la gestion des immobilisations, la gestion des archives etc.) ;

- réglementaires et relatifs aux lois et décrets qui régissent le fonctionnement du Fonds Routier.

### **b-L'évaluation des risques.**

Les risques sus-identifiés font l'objet d'une évaluation en fonction de leur probabilité de survenance et de leur impact financier au cas où ils se produiraient. Ils sont généralement classés de 1 à 4. Le graphique obtenu constitue la cartographie des risques du Fonds Routier à partir duquel le plan annuel d'audit est élaboré et mis en œuvre.

### **c- La maîtrise des risques.**

La maîtrise des risques au Fonds Routier se fonde autour d'un système de contrôle interne efficace, une organisation adéquate, un système d'information intégré efficient, un manuel de procédures administrative, comptable et financière, une sensibilisation du personnel au risque à travers la diffusion des rapports sur le contrôle interne, une revue périodique des risques résiduels par l'audit interne et une veille permanente des managers sur des faits nouveaux pouvant impacter le bon fonctionnement de la structure.

## **2. Le système de contrôle interne.**

Le système de contrôle interne est organisé au Fonds Routier en trois niveaux de maîtrise des risques :

### **a- La première ligne de maîtrise des risques : les managers.**

En tant que première ligne de maîtrise des risques, les managers des divisions opérationnelles (Division de l'Expertise Technique, Division du Contrôle des Opérations et Division Administration et Finances) endossent et gèrent les risques. Au Fonds Routier, ils ont également la responsabilité de la mise en œuvre des mesures correctives permettant de remédier aux déficiences des processus et des contrôles identifiés, lors d'un autocontrôle ou d'un contrôle conduit par les commissaires aux comptes et l'audit interne.

Ainsi, la mise en place des dispositifs de contrôle

interne efficaces et la mise en œuvre au quotidien des procédures de gestion des risques et de contrôle relèvent de la responsabilité des managers des divisions. Ils exercent un contrôle permanent des risques. À cet effet, ils s'appuient sur des procédures administratives, comptables et financières formalisées et un système intégré de gestion (TOM<sup>2</sup>PRO-TOM<sup>2</sup>FR-TOM<sup>2</sup>PAIE) qui permet de sécuriser davantage les opérations de paiement, en facilitant l'intégration des processus métiers du Fonds Routier (gestion de la programmation, des marchés, des cautionnements, des décomptes et des paiements). Les managers constituent dès lors la première ligne de maîtrise des risques.

### **b-La deuxième ligne de maîtrise des risques : le Contrôleur financier spécialisé.**

Par arrêté n°003/MINFI du Ministre des Finances en date du 09 mars 2016, le Fonds Routier a été doté d'un Contrôleur financier spécialisé (CFS) à l'effet de renforcer les contrôles en particulier des dépenses et des recettes de fonctionnement de l'établissement. Il relève du Ministère chargé des Finances et exerce un contrôle indépendant et permanent sur les opérations du Fonds Routier.

Ainsi, en conformité avec la circulaire n°001/C/MINFI du 28 décembre 2016 portant Instructions relatives à l'exécution des lois de Finances, au suivi et au contrôle de l'exécution du budget de l'Etat, des établissements publics administratifs, des collectivités territoriales décentralisées et des autres organismes subventionnés, pour l'exercice 2017, le CFS auprès du Fonds Routier est chargé :

- du contrôle et du visa de tous les actes d'engagement juridique et comptable du budget de fonctionnement émis par l'Administrateur et ayant une incidence financière ;
- du contrôle de régularité de tous les projets d'acte. Ce contrôle de régularité porte sur l'engagement, la liquidation, l'ordonnancement et le paiement.

Le contrôle de régularité exercé a priori par le CFS auprès du Fonds Routier sur tout projet d'acte est sanctionné par un visa, un visa avec observation ou réserve, ou un refus de visa lorsque les éléments fondamentaux de l'objet du contrôle sont manifestement irréguliers et contraires aux lois et règlements.





### **c- La troisième ligne de maîtrise des risques : les Audits et commissaires aux comptes.**

#### **i. L'Audit interne.**

L'audit interne exerce un examen périodique du système de contrôle interne au moyen d'enquêtes et de vérifications a posteriori. Il s'appuie notamment sur (i) une cartographie des risques résiduels, mise à jour annuellement et à partir de laquelle un plan d'audit est élaboré et mis en œuvre et (2) un manuel de procédure d'audit qui sert de boussole dans la conduite de ses missions d'audit interne.

L'audit interne, en effectuant en toute indépendance ses missions, fournit aux organes de gouvernance une assurance sur l'efficacité de la gouvernance, de la gestion des risques et du contrôle interne, y compris sur l'atteinte des objectifs de gestion des risques et de contrôle par les première et deuxième lignes de maîtrise.

Au cours de l'exercice 2017, l'audit interne a examiné neuf processus de gestion sanctionnés par la production de rapports trimestriels et annuel sur l'état du contrôle interne. Lesdits rapports font l'objet d'un examen par le Sous-comité d'Audit et le Comité de Gestion en dernier ressort. Il s'agit, entre autres, des processus de gestion des marchés, des décomptes, de la trésorerie, des achats et des cautions.

#### **ii. La mission du commissaire aux comptes.**

Le Commissaire aux comptes (CAC) a une fonction d'auditeur légal. Il exerce également un contrôle périodique. Son rôle consiste à certifier que les comptes annuels sont réguliers, sincères et donnent une image fidèle du résultat, de la situation financière et du patrimoine de l'entreprise.

L'article 31 alinéa 2 des textes organiques du Fonds Routier dispose que les comptes du Fonds Routier sont vérifiés annuellement par un Commissaire aux Comptes nommé par le Ministre chargé des Finances conformément aux textes en vigueur.

Ainsi, en conformité avec cette disposition, et à compter de l'exercice 2016 pour une durée de deux (02) ans, les Cabinets AXYS et KPMG ont été désignés respectivement commissaire aux comptes titulaire et commissaire aux comptes suppléants par décision n°000740/MINFI du 16 novembre 2016 du Ministère chargé des Finances. À l'issue de la révision des comptes de l'exercice 2016, les commissaires aux comptes ont suggéré qu'un plaidoyer soit effectué par le Fonds Routier en vue de faire reconsidérer par le MINFI la suppression de la référence à la Relevance d'Usage de la Route qui a été consacrée dans la loi des finances 2017.



### iii. Les audits techniques.

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

S'agissant de l'audit technique du guichet « Entretien », le marché y relatif a été organisé en trois lots distincts pour faciliter la conduite de l'audit selon l'approche « au fil des travaux ». Les lots 1 et 3, pour les réseaux Sud et Ouest, ont été attribués respectivement aux prestataires SAFEGE et groupement COMETE International/C&A Associés. Les rapports issus de ces travaux ont été réceptionnés respectivement le 3 août 2017 et le 20 décembre 2017.

Le lot 2, pour le réseau Nord, déclaré infructueux en 2015, a fait l'objet d'un nouvel appel d'offres international restreint en date du 21 avril 2016 et a été attribué en avril 2017 au groupement SAFEGE International/ SAFEGE Afrique Centrale. L'ordre de service portant démarrage des travaux a été servi et pour un démarrage effectif des travaux prévu en janvier 2018.

Enfin, en ce qui concerne l'audit technique du guichet « Investissement », le marché correspondant a été divisé en deux lots à savoir : le lot 1 portant sur l'audit des travaux sur financement du « Contrat Désendettement Développement » (C2D) et le lot 2 portant sur l'audit des travaux sur les autres financements (PTE, BIP, etc.). Les deux lots ont été attribués au Groupement COMETE International-C&A Associés. Les rapports provisoires du lot 2 ont été réceptionnés le 24 janvier 2017 tandis que le lot 1 avait été réceptionné le 28 juillet 2017.

Les deux recommandations fortes issues des rapports des auditeurs portent sur (i) la nécessité d'attribuer effectivement en urgence les marchés de gré à gré dont les travaux ont une incidence sur les activités économique du tronçon en question. Par ailleurs, (ii) les maîtres d'ouvrage ne doivent pas hésiter à appliquer aux entreprises défaillantes les sanctions prévues dans les marchés, à l'effet de faire respecter les obligations contractuelles.

### 3. Le pilotage du dispositif de contrôle interne.

En plus des organes de gouvernance que sont le Comité de Gestion et l'Administrateur qui ont la responsabilité du pilotage du dispositif de

contrôle interne au Fonds Routier, un Sous-comité d'audit a été créé par décision n° 0003/PCG/CG/ADM/FR/14 du 15 janvier 2014. Il est notamment chargé : (i) d'exercer l'autorité fonctionnelle sur l'organisation, les activités et le fonctionnement de l'audit interne ; (ii) de donner son avis préalable sur toutes questions relevant du Comité de Gestion et relatives aux audits techniques, comptables et financiers ; (iii) d'initier des investigations sur toute question se rapportant au fonctionnement du Fonds ; (vi) de se prononcer sur tout autre dossier à lui confié par le Comité de Gestion, en relation avec son objet. Dans le cadre du Sous-comité d'audit, les organes de gestion sont informés (i) des activités de contrôle interne et des mesures de prévention des risques à travers les rapports trimestriels sur le contrôle interne, mais aussi (ii) du suivi des recommandations des audits interne et externe. Ils peuvent donner des orientations qu'ils jugent nécessaires sur la mise en œuvre du dispositif de contrôle interne. Quatre (04) sessions ordinaires ont été tenues au cours de l'exercice 2017, à l'effet d'examiner le rapport trimestriel sur le contrôle interne soumis par l'Administrateur.

### 4. La production et le contrôle de l'information comptable, financière et budgétaire.

Générée à partir du système d'information intégré TOMPORTAIL, la qualité de l'information financière est de la responsabilité de deux acteurs principaux dont la répartition des tâches et des fonctions se présente ainsi qu'il suit : l'information comptable et financière relève de la Division Administration et Finances qui applique les normes et principes comptables OHADA.

L'information budgétaire quant à elle est produite par la Division du Contrôle des Opérations. Cette dernière met en œuvre les dispositions légales en matière de publication relativement à l'exécution budgétaire.

Au-delà des contrôles de premier niveau effectués au sein de chaque division, des réconciliations mensuelles sont faites entre les données comptables et les données budgétaires ; il en est de même des réconciliations bancaires et de caisses, tandis qu'un inventaire des stocks et des immobilisations est conduit annuellement. Ce contrôle qualité permet de produire un reporting fiable à une fréquence régulière.



## H- LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT

Le Fonds Routier entretient des rapports étroits avec l'ensemble des parties prenantes, celles qui œuvrent dans le secteur de l'entretien et de la réhabilitation des routes. Des échanges permanents favorisent le partage des informations nécessaires à la prise de décisions, notamment en ce qui concerne la mobilisation des ressources, la programmation des projets bénéficiant du financement du Fonds Routier, la collaboration avec les entreprises du secteur routier et l'Association des Fonds d'Entretien Routiers Africains.



Travaux de construction d'un dalot

### 1. la mobilisation des ressources.

Le Fonds Routier interagit étroitement avec les administrations en charge des finances, les redevables légaux à savoir la Société Camerounaise de Dépôts Pétroliers (SCDP) et la Société Nationale de Raffinage (SONARA). Ces administrations et organismes sont chargés de la collecte et du reversement de la taxe spéciale sur les produits pétroliers (TSPP).

### 2. Les activités de programmation.

En ce qui concerne la programmation et l'exécution des projets financés par les guichets Entretien et Investissement, le Fonds s'inscrit depuis quelques années dans une optique d'accompagnement des ordonnateurs. Une démarche

consacrée par la circulaire n°003/PM du 27 septembre 2016 portant sur les principales orientations de la réforme des finances publiques pour la période triennale 2016-2018.

Cet accompagnement commence dès l'élaboration des programmes avec des concertations dans le cadre d'un atelier technique de programmation, qui réunit les parties prenantes. L'appui du Fonds Routier se poursuit à travers un mécanisme de suivi et évaluation périodique dénommé Comité Technique de Suivi des Programmes des Ordonnateurs (CTSPO).

### 3. La collaboration avec les acteurs du secteur routier.

Un atelier régional de vulgarisation et d'appropriation du guide technique à l'usage des intervenants dans le réseau ouest s'est tenu le 18



août 2017 à l'hôtel SAWA, à Douala, sous la présidence du Gouverneur de la région du Littoral. Cet atelier a connu la participation en tant qu'administrations partenaires du MINTP, du MINH DU, du MINT et du MINMAP, et en tant qu'organisme et organisation partenaires des Communes et Villes Unies du Cameroun, des associations d'entreprises et prestataires.

Au titre des travaux techniques, les présentations thématiques visaient à améliorer la compréhension sur :

- les rôles des intervenants ;
- les circuits de traitement des dossiers (programmation, contrats, décomptes) ;
- l'éligibilité des projets ;
- les principaux acteurs dans le cadre du nantissement ;
- la maîtrise d'œuvre publique et les travaux en régie.

Au rang des perspectives dans la démarche d'appropriation, des plans d'actions ont été élaborés sur une base participative à l'effet de continuer à véhiculer le message sur la disponibilité et le contenu du guide, au-delà des canaux de communication déjà retenus dont le site web du Fonds Routier.

## 4. Migration vers la deuxième génération.

La baisse des performances de l'entretien routier observée ces dernières années s'explique, entre autres, par (i) les diverses tensions de trésorerie du Fonds, (ii) le non-respect des calendriers des programmes annuels d'exécution des travaux d'entretien et (iii) le non-respect des cahiers des charges assignés aux entreprises. Cette situation a imposé une réflexion profonde sur le principal mécanisme de financement de l'entretien routier qu'est le Fonds Routier du Cameroun.

Il est apparu que l'amélioration des performances se fera sans doute par la migration vers un Fonds Routier de 2ème génération qui obéit aux critères suivants :

1. base juridique solide – autonomie administrative, règles et réglementations précises ;
2. organe de financement, et non organe prestataire de services d'entretien routier ;
3. fonction de contrôle strict – conseil d'administration public-privé ;
4. recettes abondant les allocations budgétaires et provenant des redevances d'usage directement versé sur le compte bancaire du fonds routier ;

5. systèmes de gestion financière sains, structure administrative légère et efficace ;

6. audits financiers et techniques réguliers.

Le processus de migration du Fonds Routier en fonds de deuxième génération en cours a déjà suscité plusieurs concertations interministérielles impliquant des acteurs directs et/ou indirects.

Les différentes réunions avaient pour objectif d'identifier les principales réformes à effectuer au regard du cadre législatif et réglementaire, de l'organisation et du fonctionnement du Fonds. Dans l'optique d'une compréhension commune des principaux critères relevant d'un Fonds Routier de deuxième génération, une mission interministérielle a été autorisée par le Comité de Gestion du Fonds Routier pour approcher certains pays africains ayant une expérience en la matière. Cette mission avait pour but de saisir les meilleures pratiques, les implications d'un Fonds de deuxième génération dans la politique globale d'entretien routier ainsi que l'importance des réformes à effectuer par toutes les parties prenantes impliquées dans la démarche.

Il a donc été question de faire de prime abord un diagnostic du Fonds Routier camerounais en ce qui concerne le respect des critères d'un Fonds de deuxième génération. Il s'est agi par la suite de saisir dans les pays hôtes de la mission, les meilleures pratiques, le cadre légal et réglementaire, l'organisation mise en place ainsi que les implications de ces derniers relativement aux critères non remplis par le Fonds Routier du Cameroun. Le but opérationnel de la mission étant de formuler des recommandations à l'effet de remplir les critères faisant défaut.

## 5. L'AFERA.

Au cours de l'année 2017, le Fonds Routier du Cameroun en sa qualité de deuxième vice-président, a accueilli du 04 au 05 mai la réunion annuelle du Comité exécutif de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains.

Par ailleurs, il convient de mentionner que l'Union Africaine a donné son avis favorable à l'AFERA comme organe spécialisé au sein de l'UA en matière de financement de l'entretien routier, à la suite de la validation de la proposition par les Chefs d'Etats. Ainsi, une collaboration est déjà en cours et le plan d'action 2018 est attendu.



# I- COMMUNICATION

Le Fonds Routier dispose d'un ensemble d'outils et de canaux lui permettant de construire son image. Au cours de l'année 2017, des actions de communication ont été mises en œuvre notamment : (i) l'édition et la distribution du rapport d'activités annuel 2016, (ii) la diffusion des informations sur le domaine de l'entretien routier en particulier et les infrastructures routières en général à travers le site internet. (iii) l'organisation de l'atelier d'appropriation des résultats de

l'étude sur la performance du système de collecte et de reversement des ressources affectées au Fonds (v) l'organisation de l'atelier de vulgarisation et de diffusion du guide technique à l'usage des intervenants dans le réseau ouest. Ces ateliers ont fourni un excellent prétexte pour la communication autour du Fonds. Enfin, le personnel a célébré les valeurs de l'organisation en se mobilisant autour de la Journée internationale de la Femme et la Fête internationale du Travail.



L'Administrateur face à la presse





# 2

## FINANCEMENT DES PROGRAMMES



Le Fonds assure le financement, d'une part, des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier par le biais d'un guichet dénommé « Guichet Entretien » et, d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes ainsi que des voiries urbaines à travers un guichet dit « Guichet Investissement ».



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



Travaux d'entretien d'une voirie urbaine

Le réseau routier national compte environ 121 424 km dont 21 973 km en réseau prioritaire (6 110 km de routes bitumées et 15 863 km de routes en terre) et près de 100 241 km en réseau communal (12 055 km sont prioritaires et 88 183 km non prioritaires<sup>2</sup>).

Ce réseau a connu une évolution dans sa nomenclature à la faveur du décret n° 2017/144 du 20 avril 2017 du Président de la République. Désormais la classification se fera en quatre catégories : (i) les autoroutes, (ii) les routes nationales, (iii) les routes régionales, (iv) les routes communales.

Par ailleurs, un inventaire des routes nationales et régionales a été consacré respectivement par le décret n°2017/145 du 20 avril 2017 du Président de la République, et celui n°2017/8389/PM du 05 septembre 2017 signé du Premier Ministre, Chef du Gouvernement. Quant à l'inventaire des routes communales, il reste en cours de réalisation.

## • Programme d'entretien routier 2017.

Le Décret n°2013/7696, signé du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, répartit les ressources du Fonds par types de prestations et suivant des taux bien déterminés. Le processus de validation des programmes des ordonnateurs par le Comité de Gestion du Fonds Routier prévoit qu'après la répartition des ressources, l'Administration du Fonds notifie le montant des crédits disponibles aux ordonnateurs afin que ceux-ci établissent une programmation annuelle à soumettre à l'approbation du Comité de Gestion.

Une révision de cette programmation peut être envisagée à mi-parcours, par chaque ordonnateur en tant que de besoin.

## • Clé de répartition des ressources.

La clé de répartition des ressources par type de prestation éligible est rappelée dans le tableau 1 ci-après :

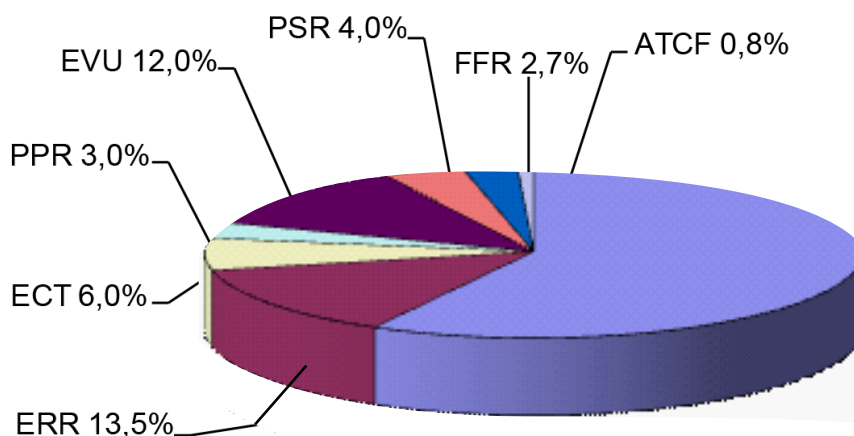
<sup>2</sup> Rapport d'évaluation de l'état de dégradation du réseau routier camerounais en 2014-MINTP



Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition.

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

Figure 1 : Clé de répartition des ressources



Le réseau prioritaire interurbain composé des quatre catégories de la nouvelle nomenclature l'emporte sur la clé de répartition avec au moins 58% des ressources mobilisées par le Fonds Routier. L'entretien des routes communales (« rurales » dans le décret ci-dessus) est financé à hauteur de 13,5%, ce qui reste relativement insuffisant au regard de l'importance et de la taille sans cesse croissante de ce réseau.

Par ailleurs, la nouvelle nomenclature routière qui a pour effet d'induire la redéfinition des compétences sur les routes communales ne cadre plus avec la clé de répartition fixée par le décret 2013 du Premier Ministre sur la répartition des ressources du Fonds Routier. Il s'avère donc nécessaire de revoir ce décret en y intégrant les aspects nouveaux de la nomenclature routière actualisée, notamment la part des ressources à allouer aux Collectivités Territoriales Décentralisées.

#### • Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2017.

Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et a adopté le budget de fonctionnement par les résolutions n°12 ; 13 ; 14 et 15/ FR/PCG/CG/2017 des 27 et 28 décembre 2017 sur la base d'une enveloppe plafonnée à 60 milliards de FCFA TTC à percevoir au titre de la redevance d'usage de la route (RUR) et des autres ressources.

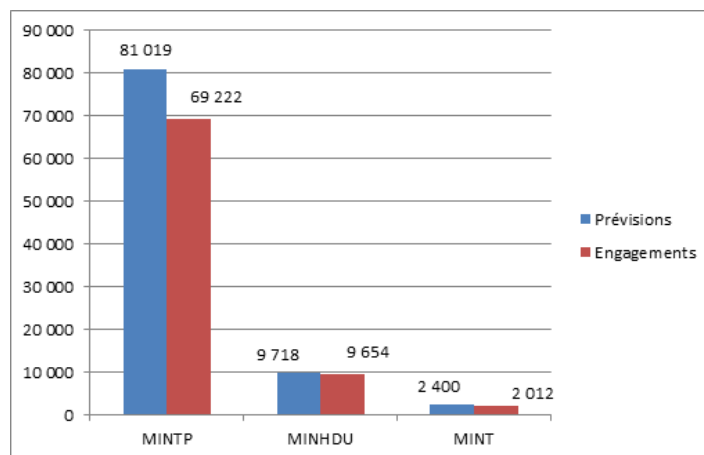
Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget, se présentent au 31 décembre 2017 comme indiqué ci-après, y compris les ressources antérieures, reportées au présent exercice :



Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2017 par ordonnateur (en millions de FCFA).

Ordonnateurs	Dotations		Engagements	Taux d'engagement en %
	Dotations de base	Reports antérieurs		
MINTP	48 300	32 719	69 222	85,4
MINHDU	7 200	2 517	9 654	99,3
MINT	2 400	00	2 012	83,9
<b>TOTAL</b>	57 900	35 237	80 888	86,8
	<b>93 137</b>			

Figure 2: Diagramme comparé prévision-engagements par ordonnateur.



Le taux d'engagement global est de 87% contre les 66% de l'exercice précédent, soit une hausse de 21 points. Cette nette progression se justifie, entre autres, par la mise en application de la passation des marchés par anticipation qui commence à être maîtrisée par les différents acteurs.

Le MINTP affiche un taux d'engagement de 85%, en hausse de 20 points par rapport à celui de l'exercice précédent qui se situait à 65%. Cette performance est un indicateur de maturation des projets pour une meilleure anticipation de la passation des marchés.

Le MINHDU a engagé 99% de son budget, en hausse significative de 5 points par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de

94%. Il s'observe une progression constante du taux d'engagement du MINHDU sur les (4) quatre dernières années et pourrait se stabiliser autour de 100% en 2018.

Le MINT a engagé 84%, en hausse de 51 points par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux de 33%. La maîtrise des besoins en matière de prévention et de sécurité routières, ainsi que la maturation des projets en année n-1 sont les leviers sur lesquels repose cette progression.

• **Présentation des engagements en nombre de contrats.**

La présentation 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 ordonnateur au 31 décembre 2017.

Ordonnateurs	Nombre de contrats	Taux en %	Montant des contrats (en millions de francs CFA)
MINTP	125	53,4%	69 222
MINHDU	89	38%	9 654
MINT	20	8,6%	2 012
Total	234	100%	80 888

Le Fonds Routier a enregistré en engagement 234 contrats (marchés, ordre de service de démarrage des tranches conditionnelles et avenants) pour l'exercice 2017. Ce nombre est en baisse de 51 points mais pour un taux d'engagement nettement supérieur à l'exercice antérieur. Ceci pourrait démontrer que les allotissements des travaux se font de plus en plus consistants (les travaux d'entretien périodique lourds) et que le saupoudrage observé autrefois n'est plus d'actualité.

Les cadres de concertation entre le Fonds Routier et les ordonnateurs ont permis d'accentuer la mise en œuvre des programmes en application de la procédure de passation des marchés par anticipation autorisée par le MINMAP. Cette procédure, qui a pour but d'aligner l'exécution des marchés à la campagne annuelle d'entretien routier, a connu une évolution remarquable au vu des résultats ci-dessus évoqués. On pourrait alors se projeter en 2018 pour atteindre l'objectif du Fonds Routier qui est de passer tous les marchés au plus tard le 30 juin de l'année n.

## 1. Mobilisation des ressources 2017.

Au titre des ressources affectées au Fonds Routier, on note la redevance d'usage de la route (RUR), le péage, les amendes et la taxe à l'essieu. La mobilisation de ces ressources se fait dans le compte Fonds Routier ouvert à la Paierie générale du Trésor suivant les termes de l'Instruction n° 00073/MINFI/SG/DGTFCM/DT du 06 juin 2011, relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds Routier – guichet Entretien.

Le reversement des ressources dans le compte ouvert à la Banque Centrale est opéré par prélèvement sur le compte de centralisation ouvert à la Paierie Générale du Trésor.

La comptabilisation des ressources dans le compte du Fonds Routier à la Paierie Générale du Trésor a évolué depuis le 1er janvier 2017 à la faveur de la loi des finances et de la circulaire sur l'exécution du budget pour l'exercice 2017.

Les ressources hors RUR mensuelles consolidées, c'est-à-dire les ressources issues du péage, des amendes de pesage, et de la taxe à l'essieu sont comptabilisées, comme par le passé, par le service de la comptabilité de la Paierie Générale du Trésor, après transmission des états des opérations à transférer par l'Agence comptable centrale du Trésor.

Par contre, les ressources issues de la taxe spéciale sur les produits pétroliers, (RUR) ne sont plus comptabilisées comme antérieurement à 2017, suite à un procès-verbal cosigné par les représentants des redevables légaux (SONARA et SCDP), l'administration du trésor et du budget, l'administration fiscale et le Fonds Routier. Mais elles devraient normalement être comptabilisées après un bon d'engagement émis par la Direction Générale du Budget au profit des différents ordonnateurs. Cependant, le processus n'a pas été clairement défini dans la circulaire sur l'exécution du budget de l'Etat pour l'exercice 2017. C'est ainsi que la redevance d'usage de la route au titre de l'exercice 2017 n'a pas été mobilisée dans le compte Fonds Routier ouvert à la Paierie Générale du Trésor.



Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2017 (en million de FCFA).

Ressources	Mobilisations (a)	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor (b)	Reversement des ressources à la BEAC (c)	% Reversement des res- sources dans le compte BEAC (d=c/a)
Redevance d'usage de la route	60 000	00	35 000	49.7%
Amendes de pesage	1 925	1 925		
Péage routier	5 925	5 925		
Taxe à l'essieu	2 591	2 591		
<b>TOTAL RESSOURCES</b>	<b>70 441</b>	<b>10 441</b>	<b>35 000</b>	

À titre de rappel, la situation de 2016 se résume comme suit :

Ressources	Mobilisations (a)	Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor (b)	Reversement des ressources à la BEAC (c)	% Reversement des res- sources dans le compte BEAC (d=c/a)
Redevance d'usage de la route	60 000	60 000	30 000	43%
Amendes de pesage	1 636	1 636		
Péage routier	5 243	5 243		
Taxe à l'essieu	2 578	2 578		
<b>TOTAL RESSOURCES</b>	<b>69 457</b>	<b>69 457</b>	<b>30 000</b>	

Pour l'exercice 2017, le montant des ressources reversées dans le compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC est de 35 milliards de FCFA, soit 50,9% des 69 milliards de FCFA représentant le montant global prévu au titre du même exercice. Il se dégage ainsi une augmentation de l'ordre de 16% dans le reversement des ressources à la BEAC, comparativement à l'exercice 2016 où elles s'élevaient à 30 milliards de FCFA. Ce montant, qui reste cependant en deçà des attentes, a eu un impact négatif sur l'entretien routier au courant de l'exercice 2017, avec un solde important de décomptes en instance de plus de 19 milliards FCFA au 31 décembre 2017. Cette insuffisance des ressources, pourtant indispensable à l'exécution des travaux, au cours des deux derniers mois de l'année en cours, a entraîné une inactivité remarquable des entreprises sur le terrain.

## 1. Opérations de paiements.

La diligence dans le paiement des prestations à l'entreprise étant l'une des principales missions du Fonds Routier, l'évolution de cet indicateur d'une année à une autre apparaît comme un critère pertinent d'appréciation de sa performance.

### • Évolution des paiements entre 2016 et 2017.

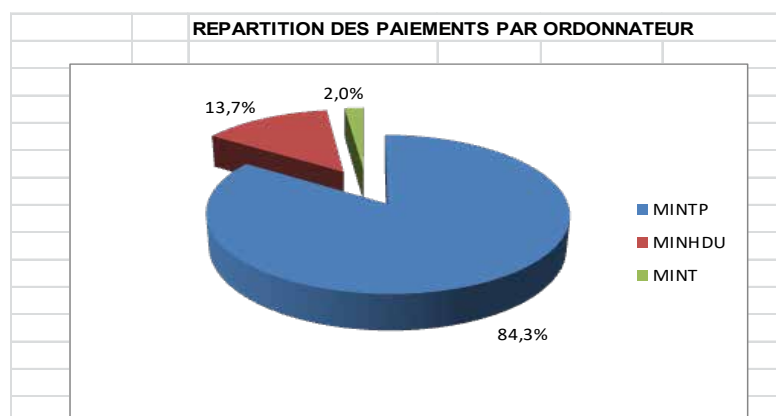
La présente section compare les paiements effectués au cours des exercices 2016 et 2017 en mettant en exergue leur niveau de progression selon les ordonnateurs.



Tableau 5: Évolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2016 et 2017.

Ordonnateurs	PAIEMENTS 2014 (a) (en millions de francs CFA)	PAIEMENTS 2015 (b) (en millions de francs CFA)	Pourcentage	ÉCART (c=b-a)	PROGRESSION EN % (d=c/a)
MINTP	22 444	29 392	84,3%	6 948	31%
MINHDU	5 672	4 761	13,7%	-911	-16,1%
MINT	1 267	714	2,0%	-553	-43,7%
<b>TOTAL</b>	<b>29 383</b>	<b>34 868</b>	<b>100%</b>	<b>5 485</b>	<b>18,7%</b>

Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateur.



Le volume des paiements s'est considérablement dégradé sur les cinq dernières années. En effet, parti de FCFA 63 milliards en 2013 à FCFA 35 milliards en 2017, il s'observe sur cette période une réduction de moitié de la trésorerie

mise à disposition par le ministère des Finances. Il en est résulté un solde de décomptes en instance de l'ordre de FCFA 19 milliards lors de la transition entre les exercices 2017 et 2018.

Couverture des demandes de paiement par les ressources reversées.

RUBRIQUES	2017 (en milliards)	Rappel 2016 (en milliards)	Évolution
Demandes de paiement	54	38	-24%
Paie-ments effectués	34.8	29	+17%
<b>Ratio satisfaction des paiements (Paie-ments/demande de paiement)</b>	<b>63.%</b>	<b>76.%</b>	<b>-13 POINTS</b>

### 3. Autres indicateurs de l'activité de paiement.

Comme autres indicateurs, on peut ressortir le volume des opérations effectuées en terme de délais et de nombre de décomptes traités.

#### - Statistiques portant sur le volume des opérations traitées.

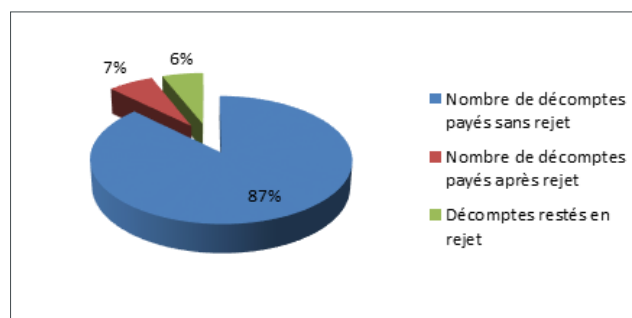
Le tableau ci-après présente les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2017. :



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	Décomptes restés en rejet	Taux de rejet
947	4	818	62	56	5,9%

Figure 4: Structure des décomptes traités en nombre.



Il ressort de la figure ci-dessus et de la situation des paiements de l'exercice 2017 que l'activité est en baisse significative de 16% soit 947 en 2017 contre 1128 décomptes reçus en 2016. En effet, cette baisse est due au fait que les entreprises ne produisent plus systématiquement des décomptes mensuels. On note également que 880 décomptes ont été payés en 2017 contre 1102 en 2016.

### Statistiques portant sur les délais de paiement.

Les statistiques portant sur les délais de paiement au 31 décembre 2017 sont présentées dans le tableau 8 ci-après :

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

Rubriques	Moyenne annuelle 2016	Moyenne annuelle 2017
Nombre moyen de décomptes traités	1004	818
Délai moyen de traitement (en jours)	15	11
Délai moyen de paiement (en jours)	16	66
Délai moyen de traitement et de paiement (en jours)	31	78

La centralisation de la trésorerie de l'Etat et des Etablissements publics administratifs induit un temps d'attente pour l'approvisionnement des comptes du Fonds. Dans le souci d'apprécier l'incidence de cette centralisation sur les délais de paiement, il s'avère opportun de décomposer ces délais de paiement en tenant compte de la part du délai relatif aux diligences des services

du Fonds Routier et l'incidence de la centralisation sur le délai global de paiement. À cet égard, le délai moyen de traitement est passé de 15 à 11 jours ; soit une amélioration de 4 jours ; alors que l'incidence sur la centralisation est passée de 16 à 66 jours (+50 jours) en 2017. De manière détaillée, les délais ont évolué ainsi qu'il suit :



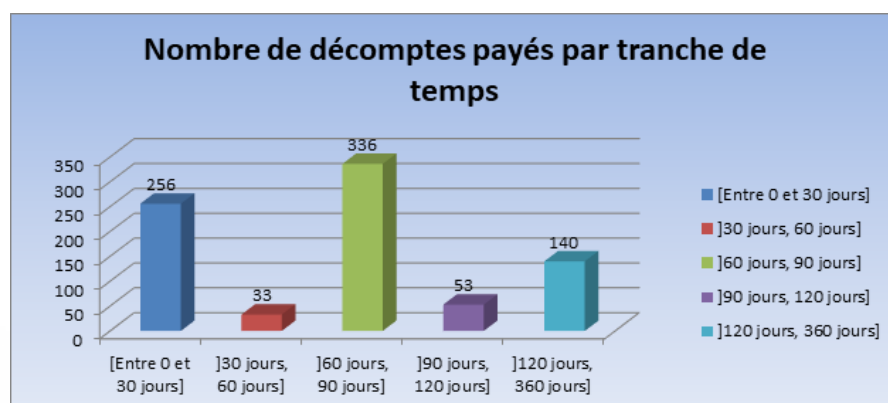
Tableau 8 : Nombre de décomptes traité et payés par intervalle de temps

Délai de traitement et de paiement	Nombre de décomptes payés par tranche de temps	Valeur relative
[Entre 0 et 30 jours]	256	31%
]30 jours, 60 jours]	33	4%
]60 jours, 90 jours]	336	41%
]90 jours, 120 jours]	53	6%
]120 jours, 360 jours]	140	17%
<b>Total</b>	<b>818</b>	<b>100%</b>

À la lecture du tableau ci-dessus, il ressort que 31% des décomptes reçus au cours de l'exercice 2017 ont été mis en paiement dans le mois de leur réception contre 17% à plus de 120 jours. L'objectif du Fonds Routier qui est de pouvoir

payer les décomptes dans un délai de 15 jours suivant leur réception n'a pas été atteint en 2017. Des améliorations sont attendues au cours de l'exercice 2018.

Figure 5 : Nombre de décomptes payés par tranche de temps



Ainsi, cette centralisation a pénalisé davantage l'activité du Fonds sans doute mais aussi et surtout celle des entreprises.

## 4. Situation des pénalités.

Le code des marchés publics au Cameroun dispose à son article 89 qu'en cas de dépassement des délais contractuels fixés par le marché ou de l'inobservation de certaines dispositions techniques particulières prévues dans le marché, le titulaire d'un marché est passible de pénalités après mise en demeure préalable. En tout état de cause, le montant cumulé des pénalités ne saurait excéder dix pour cent (10%) du montant TTC du marché de base, avec ses avenants, le cas échéant, sous peine de résiliation.

En tant qu'organisme payeur, le Fonds Routier est tenu 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. Ledit compte est géré par l'organisme chargé de la régulation des marchés publics (ARMP).

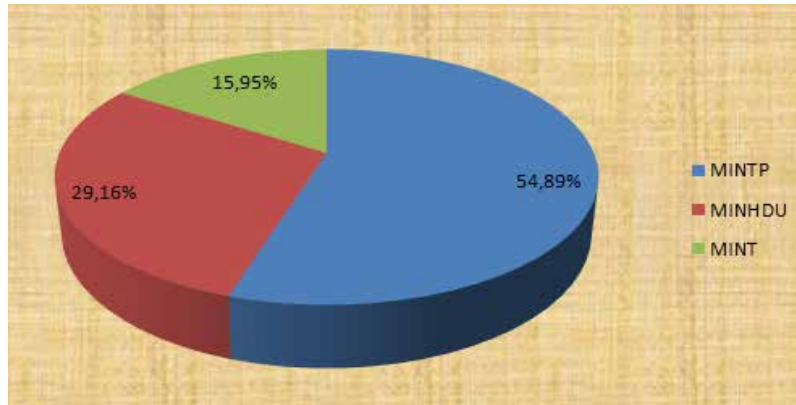
Au titre de l'exercice 2017, pour les travaux d'entretien routier, le montant des pénalités reversées par le Fonds Routier se présente comme suit par ordonnateur :



Tableau 9 : Tableau des pénalités en 2017.

Ordonnateurs	Pénalités reversées en 2015	
	Montant (en millions FCFA)	%
MINTP	115,70	54,89
MINHDU	61,46	29,16
MINT	33,61	15,95
<b>Total</b>	<b>210,77</b>	<b>100,0</b>

Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2017.



Le montant des pénalités reversées s'élève à 210,77 millions FCFA au 31 décembre 2017 contre 244,5 millions FCFA à la même période l'année dernière ; soit une baisse de 33,73 millions FCFA en valeur absolue et de 13,80% en

valeur relative. Bien qu'en légère contraction par rapport à 2016, le niveau observé en 2017 matérialise la rigueur et la ferme volonté du MINTP d'améliorer le suivi de l'exécution des marchés par les adjudicataires retenus.

## 5. Situation des garanties par signature.

Des avances peuvent être accordées aux adjudicataires des marchés dont le financement est logé à l'un des guichets du Fonds Routier. La dite avance doit toutefois être cautionnée à cent pour cent (100%) par un établissement bancaire de droit camerounais ou un organisme financier agréé de premier rang, conformément aux textes en vigueur.

Outre le cautionnement des avances de démarrage, tout titulaire d'un marché est tenu de fournir un « cautionnement définitif » garantissant l'exécution intégrale des prestations ainsi qu'un cautionnement de « retenue de garantie » garantissant la bonne exécution dudit marché. Lesdits cautionnements sont généralement présentés sous diverses formes (lettre de banque, chèque certifié, espèces).

### • Cautions reçues.

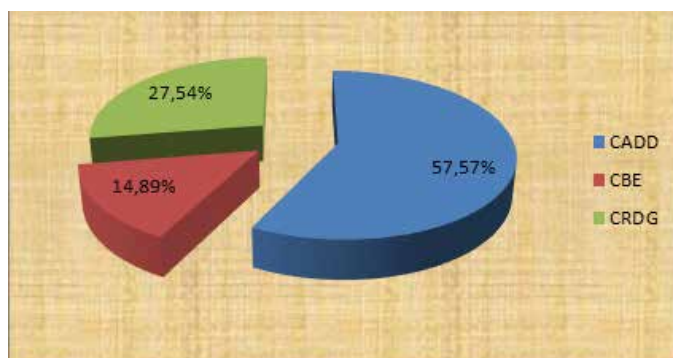
Au titre de l'exercice 2017, le tableau ci-après présente en valeur absolue et en pourcentage, les cautionnements d'avance de démarrage (CADD), de bonne exécution (CBE) et de retenues de garantie (CRDG) reçues par le Fonds Routier. Les cautionnements reçus s'élèvent à FCFA 50,707 milliards en 2017 contre FCFA 25,225 milliards en 2016, soit une variation à la hausse de 25,482 milliards FCFA en valeur absolue et de 101 % en valeur relative. Cette hausse s'explique par le regain observé dans le paysage de l'entretien routier tiré par les activités du MINTP, mais aussi par les marchés d'entretien des voiries urbaines attribués par le MINHDU en prélude à la Coupe d'Afrique des Nations 2019.



Tableau 10 : situation des cautions reçues.

Type de cautions	Exercice 2015		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	113	29 192	57,57
CBE	200	7 552	14,89
CRDG	107	13 963	27,54
<b>Total</b>	<b>420</b>	<b>50 707</b>	<b>100</b>

Figure 7: Structure des cautions reçues par type.



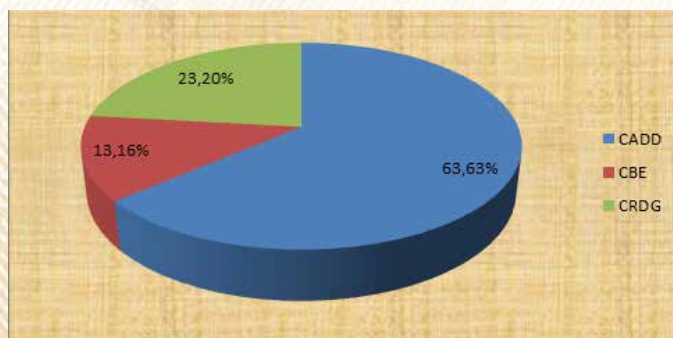
#### • Cautions restituées.

A l'opposé des cautionnements reçus, certains marchés engagés au cours des périodes antérieures ont vu leurs cautionnements restitués.

Tableau 11 : Situation des cautions restituées.

Ordonnateurs	Pénalités reversées en 2015	
	Montant (en millions FCFA)	%
CADD	29	2 095
CBE	88	433
CRDG	14	764
<b>Total</b>	<b>131</b>	<b>3 292</b>

Figure 8 : Structure des cautions restituées par type.



Un volume de 131 cautionnements représentant 3,292 milliards FCFA ont été restitués en 2017 contre 139 l'année dernière pour un montant de 9,380 milliards FCFA ; soit une baisse de 5,76% en nombre et de 64,9% en valeur financière. Les cautionnements d'avance de démarrage constituent la part la plus importante, avec un montant de 2,095 milliards FCFA, soit 63,63% de la valeur totale des cautionnements restitués.



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



## 1. Les programmes du Guichet investissement.

Par décret n°2005/239 du 24 juin 2005, modifié et complété par le décret n° 2012/173 du 29 mars 2012, le Fonds a été doté d'une mission de financement de la réhabilitation et de l'aménagement du réseau routier à travers le guichet Investissement.

Les ressources du guichet « investissement » sont constituées des dotations budgétaires des Ministères (ordonnateurs), des dons, legs, subventions et aides diverses apportés par les partenaires financiers du Cameroun. Les dotations budgétaires des Ministères qui représentent l'essentiel du financement de ce guichet sont directement inscrites au compte du Fonds Routier ouvert à la Paierie Générale du Trésor sur la base des décisions de déblocage et des bons d'engagements. Le susdit compte est mouvementé en diminution par le paiement des décomptes reçus de divers prestataires dont les marchés y sont logés.

Les dispositions de l'article 26 alinéa 3 du susdit décret consacrent l'exigence de conventions spécifiques indiquant clairement, entre autres, le mode de transfert des fonds, le maître d'ouvrage et la nature exacte des travaux pour tout projet

éligible au guichet « Investissement ».

À la lumière de l'existant, trois types de programmes sont financés par le Fonds Routier à travers son guichet « Investissement ». Il s'agit notamment :

- des conventions d'affectation du C2D Routier et Urbain ;
- des projets du BIP et PPTE ;
- du Programme Spécial d'Urgence (PSU).

Les conventions d'affectations du C2D Routier et Urbain ouvertes le 02 mars 2007 étaient dotées d'un budget de 75 milliards de FCFA chacune. Les objectifs assignés à ces programmes étaient notamment l'amélioration du réseau routier et des voiries urbaines.

Le reliquat des conventions ci-dessus citées s'élève respectivement à 344 millions de FCFA pour le C2D routier et à 510 millions pour le C2D urbain. L'autorisation du bailleur de fonds a été sollicitée pour la mise en paiement de certains décomptes parvenus au Fonds Routier après la date de clôture desdites conventions.

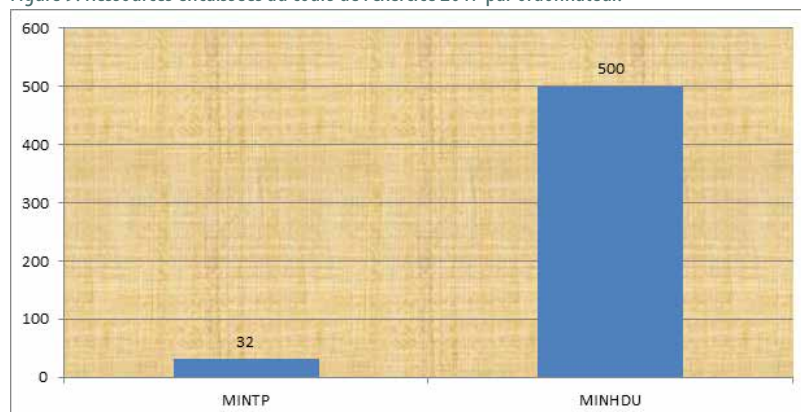


## 2. Ressources encaissées au titre des ressources BIP

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

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

Figure 9: Ressources encaissées au cours de l'exercice 2017 par ordonnateur.



La figure ci-dessus montre que les ressources encaissées pour le financement des projets à partir du BIP passent de FCFA 22,968 milliards en 2016 à 532 millions FCFA en 2017 pour un cumul qui s'établit à 386,337 milliards au 31 décembre 2017. On note une diminution marquée des ressources mises à la disposition du Guichet Investissement de l'ordre de -97,96 %. La contraction significative observée s'explique par les difficultés de trésorerie conjoncturelles auxquelles l'Etat du Cameroun fait face.

Les ressources reçues en 2017 financent particulièrement les travaux de désenclavement des quartiers Golf à Mbankolo - Yaoundé pour un montant de FCFA 500 millions.

### Projets majeurs financés par le guichet investissement (BIP).

Pour le compte de l'exercice 2017, le guichet « investissement » n'a reçu aucune ressource. Cependant, les projets dont les financements sont déjà cantonnés au Fonds Routier et qui ont connu une activité au cours de la période sous revue se déclinent comme suit :



ORDONNATEURS	INTITULÉ DU PROJET	RESSOURCES MOBILISÉES AU COURS DE L'EXERCICE 2017 (millions de FCFA)	RESSOURCES CUMULÉES AU 31 DÉCEMBRE 2017 POUR LES MARCHES ACTIFS (millions de FCFA)
MINTP	ROUTE OBALA-BATCHENGA-NKOLESSON		35 936
	MENGONG - SANGMELIMA	-	16 976
	ROUTE ZOETELE-NKOLYOP	-	13 711
	PROJET DE BITUMAGE NDOP-KUMBO	-	13 383
	TRAVAUX CONSTRUCTION VOIE D'ACCÈS BAMENDA TOWN	-	5 795
MINHDU	AUTOROUTE YAOUNDE – NSIMALEN	-	22 280
<b>TOTAL</b>		-	<b>108 081</b>

### Ressources dédiées au programme spécial d'urgence.

Courant 2013, le Chef de l'Etat a autorisé le prélèvement de FCFA 100 milliards sur les ressources logées au « Guichet Entretien » pour la réhabilitation de certaines routes et ouvrages

du réseau national, à travers la mise en œuvre du programme spécial d'urgence (PSU). Le reliquat de cette dotation s'élève à 3,5 milliards de FCFA pour la couverture des dépenses engagées sur le projet de réhabilitation de la route Obala-Bouam-Lot 3 Nding-Mbgaba-Bouam dont la dotation initiale était de 20 milliards de FCFA.

### Synthèse des ressources encaissées au guichet investissement au 31 décembre 2017.

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

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2017	2017		
C2D routier	78 615	-	78 615	11,97
C2D urbain	72 491	-	72 491	11,03
Ressources BIP et PPTE	385 805	532	386 337	58,83
Transfert du guichet Entretien	22 830	-	22 830	03,48
Programme spécial d'urgence	95 594	878*	96 472	14,69
<b>Total</b>	<b>655 335</b>	<b>1 410</b>	<b>656 745</b>	<b>100</b>

(\*) Cette ressource correspond à la partie des ressources du GE ayant servi aux prestations du Programme spéciale d'urgence logé au guichet investissement.

Les ressources encaissées sur le guichet « Investissement » au cours de l'année 2017 s'élèvent à FCFA 532 millions de contre FCFA 26,020 milliards en 2016, soit une variation à la baisse de FCFA 25,488 milliards en valeur absolue et 97,96 % en valeur relative. Cette baisse s'explique prin-

cipalement par la tension de trésorerie conjoncturelle à laquelle fait face l'Etat du Cameroun. Au 31 décembre 2017, le montant cumulé des ressources encaissées depuis l'ouverture du guichet « Investissement » en 2007 est de FCFA 656,745 milliards.



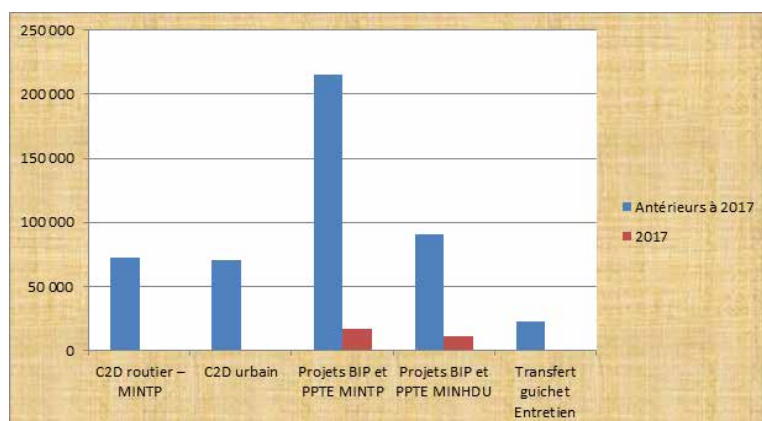
### 3. Paiements effectués.

#### Synthèse des paiements au 31 décembre 2017.

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

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2017	2017		
C2D routier – MINTP	72 755	-	72 755	14,57
C2D urbain	70 164	-	70 164	14,05
Projets BIP et PPTE MINTP	215 368	16 332	231 700	46,40
Projets BIP et PPTE MINH DU	91 036	10 831	101 867	20,40
Transfert guichet Entretien	22 830	-	22 830	4,58
<b>Total</b>	<b>472 153</b>	<b>27 163</b>	<b>499 316</b>	<b>100</b>

Figure 10: Synthèse des paiements effectués.



Les paiements cumulés effectués à travers le guichet Investissement s'établissent à FCFA 499,316 milliards au 31 décembre 2017. Les paiements de la période sous revue s'élèvent à FCFA 27,163 milliards contre FCFA 30,663 milliards à la même période l'année dernière, soit une diminution de FCFA 3,5 milliards en valeur absolue et 11,41% en valeur relative.

#### Paiements en instance à la Paierie générale du Trésor (PGT) au 31 décembre 2017.

S'agissant des décomptes en instance à la Paierie générale du Trésor jusqu'à fin 2017, ils se chiffrent à FCFA 16,422 milliards dont FCFA 10,7 milliards pour le MINTP et FCFA 5,722 milliards pour le MINH DU.

En effet, tandis que le Fonds Routier, pour sa part, s'occupe particulièrement du traitement des décomptes et de l'émission des ordres de virement, les paiements effectifs relèvent de la responsabilité de la PGT. Par ailleurs, Il convient de relever que des prestations du guichet Investissement ont été payées par les ressources du guichet Entretien dans le cadre du programme spécial d'urgence à hauteur de FCFA 878 millions.

#### Décomptes en instance au Fonds Routier pour insuffisance de trésorerie au 31 décembre 2017.

Les décomptes en instance au Fonds Routier pour insuffisance de ressources s'élèvent à FCFA 5,91 milliards au 31 décembre 2017 dont FCFA 5,798 milliards pour le MINTP et FCFA 112 millions pour le MINH DU. En 2016, le volume des décomptes en instance s'établissait à 4,686 milliards dont FCFA 4,674 milliards pour le MINTP.

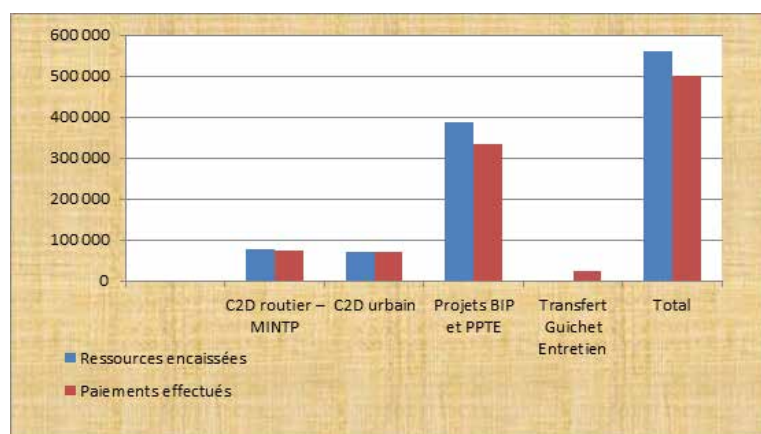


## Situation comparée ressources encaissées / paiements effectués.

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

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier – MINTP	78 615	72 755	92,55
C2D urbain	72 491	70 164	96,79
Projets BIP et PPTE	386 337	333 567	86,30
Transfert Guichet Entretien	22 830	22 830	100,00
<b>Total</b>	<b>560 273</b>	<b>499 316</b>	<b>89,12</b>

Figure 11: Situation comparée ressources /paiements.



Le taux de consommation global des ressources du guichet Investissement est passé de 84% en 2016 à 89,12% en 2017 en amélioration de 5 points.

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

### 1. Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2017.

Conformément à ses textes organiques et afin de financer ses programmes (stratégie et support), le Fonds Routier est habilité à percevoir au titre de la couverture de ses dépenses de fonctionnement et des audits respectivement :

-2,7% et 0,8% des ressources du guichet Entretien ; Et 1% des paiements sur les projets logés au guichet « Investissement ».

Le programme d'activités du Fonds Routier pour l'exercice 2017 est dérivé du plan stratégique (2016-2019), adopté en 2016 par le Comité de Gestion. Il s'inscrit en droite ligne des dispositions de la loi n°2007/006 du 26 décembre 2007

portant régime financier de l'Etat, et est bâti suivant le concept de gestion axée sur les résultats. Les principaux objectifs dudit programme s'articulent ainsi qu'il suit :

- mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement » ;
- contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier ;
- accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.

Les objectifs ci-dessus cités s'appuient sur un programme « support » regroupant les activités de fonctionnement courant, nécessaires à la réalisation desdits objectifs stratégiques.



Les ressources pour l'exercice 2017 se présentent ainsi qu'il suit :

### Ressources de fonctionnement issues du guichet Entretien.

Tableau 16 : Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement guichet Entretien (en millions de FCFA).

Rubriques	Types	Ressources prévisionnelles	Taux d'allocation	Quote part du FR
Guichet Entretien	Fonctionnement	60 000	2,7%	1 620
	Audits		Max 0,8%	480
<b>Total Ressources GE</b>				<b>2 100</b>

La quote-part du guichet Entretien dans le financement du budget de fonctionnement et des audits du Fonds Routier s'élève à FCFA 2 100 millions pour le compte de l'exercice 2017.

### Ressources de fonctionnement issues du guichet Investissement.

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

Sources de financement	Part Fonds Routier		
	Antérieur à 2017	Exercice 2017	Cumul au 31/12/2017
BIP & PPTE	2677	6,80	2 683,80
C2D	620	0,00	620,00
Ressources de placement	201	0,00	201,00
<b>Total</b>	<b>3 498</b>	<b>6,80</b>	<b>3504,80</b>

Les frais de fonctionnement alloués au Fonds Routier et issus des projets dont le paiement est assuré par la Paierie générale du Trésor s'établissent à FCFA 6,8 millions pour l'exercice 2017.

## 2. Exécution du budget de fonctionnement au 31 décembre 2017.

Le budget de fonctionnement du Fonds Routier se présente ainsi qu'il suit au 31 décembre 2017

Programmes	Objectifs	Budget 2017 (en millions FCFA)	Exécution 2017	Taux de réalisation
P1	Mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement »	105	77,5	74
P2	Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	69,6	65,6	94
P3	Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.	436,4	309	71
P4 « Support »	Fonctionnement courant.	859	651	75
<b>Total</b>		<b>1 470</b>	<b>1 103</b>	<b>75</b>



Globalement, le budget de fonctionnement est exécuté à 75% en 2017 contre 84,5% en 2016, soit une baisse de 9,5%. Le budget de fonctionnement courant (P4 « Support » hors audits) de l'exercice 2017 est globalement exécuté à 75% des prévisions contre 89,9% en 2016, soit une rationalisation des effets pour une économie de 14%. Les dépenses de fonctionnement courant comprennent essentiellement les charges liées au personnel (salaires et cotisations sociales), les charges locatives, les frais bancaires, les primes

des diverses polices d'assurance et les charges relatives aux activités du Comité de Gestion.

Pour leur part, les programmes (P1, P2, P3) ont été exécutés à 74% en 2017 contre 76,5% en 2016. La baisse de performance de l'ordre de 2,5 points s'explique principalement par le nombre de session du groupe de travail sur la RUR dont 6 ont été effectuées pour 12 budgétisées pour l'exercice 2017.

### 3. Exécution du budget des audits au 31 décembre 2017.

Le budget des audits pour l'exercice 2017 a évolué comme suit :

Rubriques	Budget 2017 (en millions FCFA)	Réalisations	Pourcentage
Réalisation des Audits techniques GI			
Réunion d'information sur les recommandations de l'Auditeur GI	23,10	23,10	100,00
<b>Total Guichet Investissement</b>	<b>23,10</b>	<b>23,10</b>	<b>100,00</b>
Réalisation des Audits techniques GE	220,00	109,90	49,95
Réunion d'information sur les recommandations de l'Auditeur GE	13,50	3,80	28,15
<b>Total Guichet Entretien</b>	<b>233,50</b>	<b>113,7</b>	<b>48,69</b>
Audits Comptables et Financiers (GE & GI)	52,70	28,00	53,13
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>309,30</b>	<b>164,80</b>	<b>53,28</b>

Le taux de réalisation du budget des audits pour l'exercice 2017 s'élève à 53,28% contre 19,5% pour l'exercice dernier. Cette performance à la hausse s'explique par :

(i) la réalisation des audits techniques « au fil des travaux » du Guichet Entretien par les entreprises Groupement SAFEGE Afrique Centrale/SAFEGE (lot 1) et COMETE International/C&A Associés (lot 3).



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

Les ressources mobilisées, le volume des paiements ainsi que les engagements issus des programmations annuelles constituent les principaux indicateurs d'activités. Cette section vise à présenter l'évolution de ces indicateurs sur les cinq (05) dernières années.



### 1. Évolution de la mobilisation des ressources.

La redevance d'Usage de la Route, les recettes de péage, les amendes de pesage et la taxe à l'essieu font l'essentiel des ressources du Fonds

Routier. Le tableau ci-après présente la redevance d'usage de la route (RUR) mobilisée (mise en dépôt dans le compte 42 ouvert à la Paierie Générale du Trésor) par comparaison au montant plafond fixé par les lois de finances successives.

Tableau 18 : 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	2013	55 000	55 000	0	100
2	2014	55 000	55 000	0	100
3	2015	55 000	55 000	0	100
4	2016	60 000	60 000	0	100
5	2017	60 000	00	0	00
<b>CUMUL</b>		<b>285 000</b>	<b>225 000</b>	<b>0</b>	<b>79%</b>

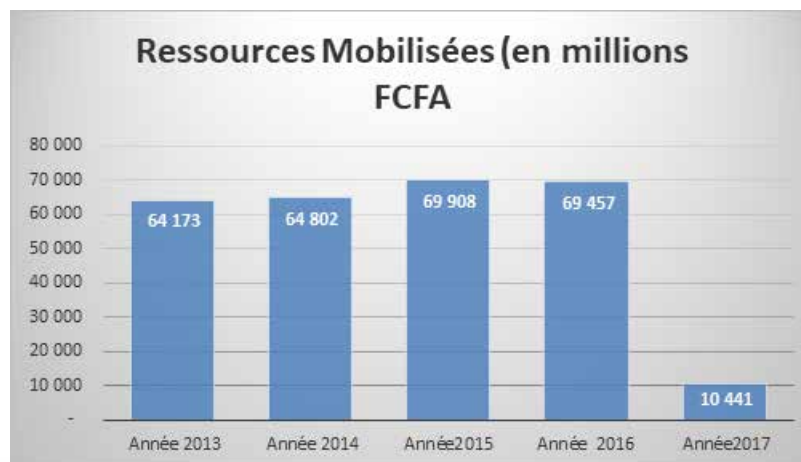
Le montant de la RUR est resté plafonné à FCFA 60 milliards relativement à la loi N°2016/18 du 14 décembre 2016 portant loi des Finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2017. Ce montant a été intégralement mobilisé par le Trésor public dès le mois d'août 2017, par contre le reversement dans le compte Fonds Routier à la Paierie générale du Trésor n'a pas suivi.



Tableau 19 : Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA).

N°	Exercices	RUR (en millions F CFA)	AUTRES RESSOURCES			TOTAL	Progression en (%)
			PÉAGE	AMENDES DE PESAGE	TAXE À L'ESSIEU		
1	2013	55 000	5 195	2 369	1 609	64 173	1,4
2	2014	55 000	5 770	2 073	1 959	64 802	1,0
3	2015	60 000	5 707	1 993	2 208	69 908	7,3
4	2016	60 000	5 243	1 636	2 578	69 457	0,6%
5	2017	00	5 925	1 925	2 591	10 441	-85%
<b>CUMUL</b>		<b>225 000</b>	<b>29 025</b>	<b>11 599</b>	<b>10 945</b>	<b>279 381</b>	<b>-84% (entre 2013 et 2017)</b>

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



L'exercice 2017 est marqué par une absence de mobilisation de la RUR due aux dispositions de la circulaire du MINFI sur l'exécution du budget de l'Etat pour l'exercice 2017 qui prévoit dorénavant un engagement des ressources affectées au Fonds Routier par la Direction générale du Budget avant la transmission dans le compte Fonds Routier. Le rendement annuel des ressources mobilisées en croissance depuis 2013 a chuté en 2017 compte tenu de cette situation. C'est ainsi qu'il a été mobilisé uniquement les ressources relatives au péage, aux amendes de pesage, et à la taxe à l'essieu de l'ordre de FCFA 10,44 milliards.



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

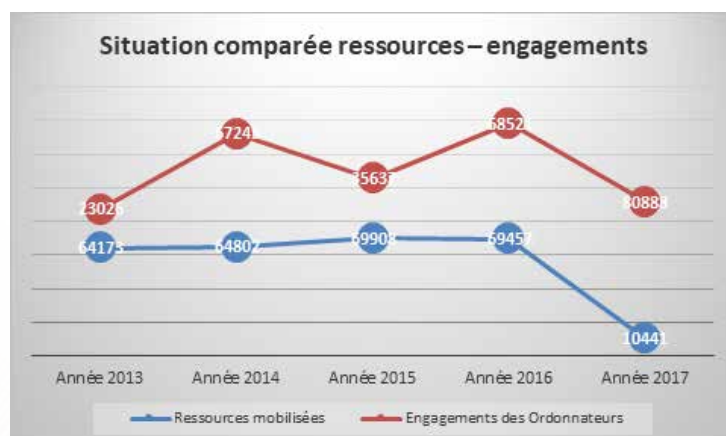
tenir la couverture nécessaire par les ressources mobilisées dans le compte Fonds Routier ouvert à la Paierie générale du Trésor. Il est important de préciser que l'équilibre de cet indicateur (engagements/ressources mobilisées) est un gage pour la prise en charge ultérieure des engagements pris par le Fonds Routier.

Les engagements pris au titre de l'exercice 2017 de l'ordre de FCFA 80 milliards n'ont pas pu ob-

Tableau 20 : Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2017 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources mobilisées	Engagements des Ordonnateurs	Taux d'engagement/ Mobilisations
Année 2013	64 173	23 026	35,9
Année 2014	64 802	67 245	103,8
Année 2015	69 908	35 637	55
Année 2016	69 457	68 521	98,6
Année 2017	10 441	80 888	774
<b>Total</b>	<b>278 781</b>	<b>275 317</b>	<b>98,8%</b>

Figure 13: Situation comparée (ressources – engagements).



Le ratio « engagements /ressources mobilisées » se situe à -922% au titre de l'exercice 2017. Ce ratio est la résultante du fait que les ressources issues de la Taxe Spéciale Sur les Produits Pétroliers affectées au Fonds Routier n'ont pas fait l'objet d'un engagement et d'une inscription dans le compte Fonds Routier comme le prévoyait la circulaire sur l'exécution du budget de l'Etat au titre de l'exercice 2017.



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

La liquidité du Fonds Routier s'apprécie par l'équilibre de la couverture des paiements par les ressources encaissées.

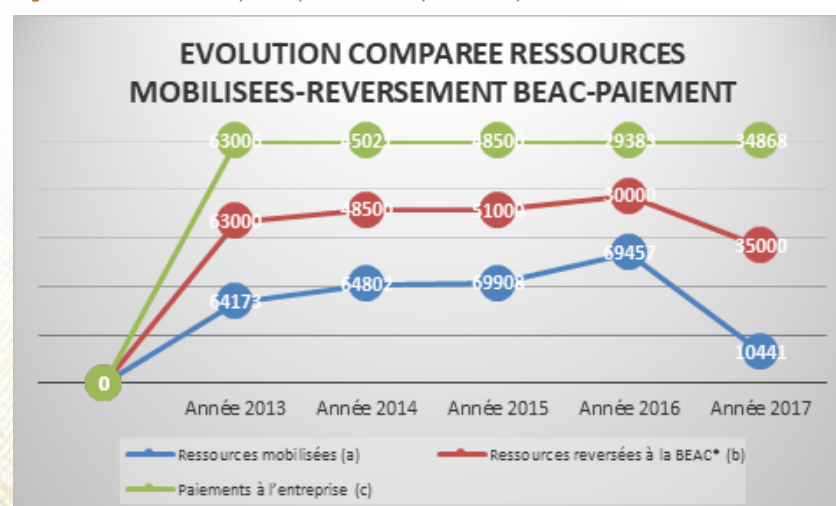
Tableau 21 : Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2017 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources mobilisées (a)	Ressources reversées à la BEAC* (b)	Paiements à l'entreprise (c)	Excédent/ Insuffisance par rapport aux ressources mobilisées (a-c)	Paiement en % des ressources mobilisées (c/a)	Excédent/ Insuffisance par rapport aux ressources encaissées (**)(b-c)	Paiement en % des ressources reversées (c/b)
2013	64 173	63 000	63 006	1 167	98,2	-6	100,0
2014	64 802	48 500	45 021	19 781	69,5	3 479	92,8
2015	69 908	51 000	48 500	21 408	69,4	2 500	95,0
2016	69 457	30 000	29 383	40,074	42,3	617	42,30
2017	10 441	35 000	34 868	-26 098	397	26 230	91
<b>Total</b>	<b>278 781</b>	<b>231 500</b>	<b>217 778</b>	<b>-56 332</b>	<b>68,03</b>	<b>-33743</b>	<b>94</b>

(\*) Il s'agit ici des ressources reversées par la PGT au cours de l'exercice 2016 dans le Compte du Fonds Routier à la BEAC, cumulées au solde de ce compte au 31/12/2017

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

Figure 14: Situation comparée (ressources - paiements).



Il ressort de ce graphique que les paiements effectués à l'entreprise sont restés inférieurs aux ressources mobilisées au fil des années. L'écart observé entre les ressources et les paiements est moins significatif relativement au niveau de reversement dans le compte BEAC, car le reversement des ressources dans le compte BEAC, ne tient pas compte du niveau de mobilisation annuel mais plutôt du solde du compte Fonds Routier à la PGT.



# 3

## DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

Le Fonds Routier remplit ses missions dans un contexte économique particulièrement difficile. Cette situation l'expose à un ensemble de contraintes au niveau financier telles que : la tension de trésorerie et la perte d'autonomie.

Au niveau technique, la faible capacité des entreprises locales du BTP reste un frein à la bonne exécution des travaux à elles confiés par les maîtres d'ouvrage. C'est ainsi qu'en 2017, des évolutions significatives ont été observées d'une

part dans l'opérationnalisation des travaux en régie et d'autre part dans le processus de catégorisation des entreprises du secteur.

La diversification des ressources continue d'alimenter la réflexion dans tous les cadres de concertation relatifs à l'entretien routier. Le Chef de l'Etat a ainsi prescrit : la suppression, dans les meilleurs délais, de la manipulation des espèces et le recouvrement : (i) des recettes du droit de péage ; et (ii) des amendes de pesage.



# A- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

## 1. L'automatisation du péage.

Les postes de péage constituent le moyen de collecte du droit de péage. Les amendes de pesage sont quant à elles collectées dans les stations de pesage. Ces ressources affectées à l'entretien routier font l'objet d'une sécurisation consacrée depuis 1993 par les lois et les règlements de la République du Cameroun. Cependant, malgré

le bon maillage territorial des structures impliquées dans le processus de collecte et de recouvrement de ces ressources, le système est essentiellement manuel, vétuste et présente d'importantes limites, sources de déperditions.

Pour y remédier, le Gouvernement envisage à court et à moyen terme de dématérialiser les modalités de collecte des ressources au niveau des postes de péage.

### À court terme :

Il est envisagé d'automatiser en l'état les postes de péage et les stations de pesage. Ainsi, le Ministre des finances a mis en place un Comité chargé de faire des propositions pour la modernisation des modalités de recouvrement du péage et du pesage routiers au Cameroun.

L'objectif général est de réduire au maximum le taux de déperdition des recettes du péage routier. De manière spécifique, il s'est agi de faire des propositions dans le but:

- de moderniser et dématérialiser les modalités de paiement des droits de péage et des amendes de pesage ;
- de sécuriser et garantir le recouvrement intégral desdites recettes ;
- de sécuriser les sites des péages (camera de contrôle et de surveillance) ;
- de mettre en place un mécanisme adéquat de contrôle du trafic et des infractions ;
- d'entreprendre toutes les démarches nécessaires à l'accompagnement de l'automatisation du péage routier ;
- d'améliorer le cadre juridique de gestion du péage routier.

Les solutions préconisées reposent sur des exigences fortes telles que :

- la suppression de la manipulation des espèces ;
- la flexibilité de la solution avec ouverture à plusieurs modes et instruments de paiement (permettre l'intégration d'une panoplie de solutions);
- la limitation et encadrement strict des cas exceptionnels ou particuliers exempts du droit de péage (police, armée, forces de maintien de l'ordre, ambulances médicales, riverains, etc.) ;
- la rationalisation du temps de passage pour éviter les longues files d'attente ;
- la traçabilité des opérations pour faciliter le recouvrement par l'Etat et/ou le reversement par les opérateurs du produit du droit collecté ;
- la fiabilité et l'adaptation du dispositif technique aux réalités locales (énergie, intempéries, introduction ou faible culture technologique) ;
- l'optimisation du coût opérationnel de la solution;
- la disponibilité du service après-vente et de la maintenance courante.

Ladite commission a fait un ensemble de propositions à la hiérarchie. Celles-ci pourraient permettre une automatisation rapide de la collecte desdites ressources.



## À moyen terme :

Il est envisagé de construire et d'exploiter 14 postes de péages automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais. Pour mener à bien ce projet, cinq (05) groupements d'entreprises ont été présélectionnés en 2017, suite à un appel public à manifestation d'intérêt lancé le 15 juin 2016.

La prestation consiste en :

- la conception ;
- la construction ;
- l'équipement, l'exploitation et ;
- la maintenance desdites infrastructures.

Le marché pourra être attribué en début 2018 et ouvrir la voie à l'automatisation effective des postes de péage.

## 2. L'optimisation des ressources.

Les mécanismes de mobilisation des ressources affectées au guichet « entretien » du Fonds Routier impliquent plusieurs acteurs aux profils divers. Et cette multiplicité des intervenants institutionnels ne favorise pas toujours la synergie souhaitée ; au contraire, elle affecte négativement l'action du Fonds. À cet effet, une étude a été commise et menée en 2016 en vue d'optimiser le dispositif de collecte et de reversement des ressources.

Dans l'optique de s'approprier les résultats de ce travail d'enquête et d'analyse, un atelier a été organisé par le Fonds Routier avec une forte implication de l'Institut National de la Statistique (INS), les 22 et 23 mars 2017 à Ebolowa autour de l'Administrateur du Fonds Routier, et du Directeur général de l'INS.

Les participants issus des administrations impliquées dans la chaîne de collecte et de reversement des ressources ciblées se sont appropriés les termes de l'étude qui illustre les forces, les

faiblesses et les risques du système de collecte et de reversement desdites ressources.

Des mesures correctives en vue d'optimiser ce rendement ont ainsi été proposées. Les exposés présentés ont abordé les différentes problématiques observées dans les domaines tels que :

- la redevance d'usage de la route ;
- le droit de péage routier ;
- les amendes du pesage routier et
- la taxe à l'essieu.

**À l'issue de ces travaux, un certain nombre de recommandations ont été faites à savoir :**

- l'évaluation de la redevance d'usage de la route en fonction des besoins de l'entretien routier ;
- l'automatisation du péage et du pesage routiers et
- l'annualisation du paiement de la taxe à l'essieu ainsi que son rattachement au paiement de la vignette.

La mise en œuvre de ces réformes devrait permettre à l'Etat de mobiliser davantage de ressources, afin de mieux répondre aux besoins de plus en plus importants en matière d'entretien routier.



## B- DÉFIS.

### 1. Les travaux en régie.

Les travaux en régie représentent une option stratégique du gouvernement en matière d'entretien routier. Ils permettent d'intervenir en urgence en évitant de longues procédures de passation des marchés.

#### Évolution des engagements des travaux en régie 2016-2017.

Le tableau ci-dessous représente l'évolution des engagements des travaux en régie entre 2016 et 2017.

Éléments	Exercice 2016		Exercice 2017	
	Nombre	Engagements	Nombre	Engagements
Routes rurales	2	377 237 082	4	647 522 492
Routes principales	21	3 332 401 511	12	1 084 735 367
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>3 709 638 593</b>	<b>16</b>	<b>1 732 257 859</b>

On note une baisse significative des engagements des travaux en régie en 2017. La baisse constatée en terme de nombre et de montant des marchés engagés sur l'année s'explique d'une part par le désengagement de certains projets de 2016 et leur report en 2017 et, d'autre part, la volonté du Gouvernement de concentrer ses actions urgentes sur les routes où elles auront le maximum d'efficacité.

#### Exécution des marchés en régie.

Pour ce qui est de l'exécution proprement dite en 2017, plusieurs interventions en urgence ont été réalisées. Ainsi, trente-cinq (35) axes routiers ont fait l'objet de projets en régie. Les travaux ont effectivement démarré sur dix-sept (17) axes routiers repartis sur l'ensemble du territoire.

L'intérêt accordé aux travaux en régie témoigne de la volonté du Gouvernement d'entretenir dans les meilleurs délais certains axes routiers afin de maintenir un niveau de service satisfaisant pour le confort et la sécurité des usagers.

#### Difficultés rencontrées dans la régie.

Les travaux en régie sont cependant marqués par des difficultés pour le MINTP de produire des justificatifs pour l'ensemble des projets ayant obtenu des avances de financement du Fonds. Le tableau suivant présente l'état des montants justifiés entre 2016 et 2017.

Année	Avances (A)	Dépenses (B)	% (B/A)	Solde	Justifiés (C)	% (C/B)
2016	657 325 124	533 552 000	82%	123 773 124	452 186 697	52%
2017	405 000 000	342 391 870		62 608 130		
<b>Total</b>	<b>1 062 325 124</b>	<b>875 943 870</b>		186 381 254		



82% des sommes mises à disposition ont été dépensées. Cependant, seulement 52% des dépenses effectuées ont été justifiées.

Ces chiffres révèlent un niveau de justification relativement moyen. Il est par conséquent souhaitable que les services compétents de l'ordonnateur se mobilisent afin d'y remédier.

Dans la même optique, au vu des difficultés rencontrées dans la régie, il s'avère nécessaire de procéder dans les meilleurs délais à la révision du manuel de procédures de la régie en y abordant clairement les questions relatives:

- aux dispositions liées à la commande publique ;
- aux documents constituant la liasse justificative ;
- à la maîtrise d'œuvre et ;
- à la normalisation des prix et devis.

## 2. Catégorisation des prestataires dans le secteur du BTP.

Dans la perspective de procéder à la qualification initiée à travers l'arrêté N°016/PM du 01 février 2016 fixant les modalités de catégorisation des prestataires dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, le Premier ministre Chef du Gouvernement a prescrit l'accès à la commande publique à partir de 2018 aux seules entreprises agréées. Afin de préparer la mise en œuvre de ce processus, l'ARMP a promis plusieurs formes d'accompagnement.

Cette décision du Chef du Gouvernement indique qu'une attestation de catégorisation sera exigée dès 2018 aux prestataires du domaine des BTP. Ce document renseignera sur le chiffre d'affaires, l'expérience, le niveau d'expertise, les moyens logistiques et techniques des entreprises.

Sur la base de la banque de données de l'INS, l'ARMP évalue à environ mille (1000), le nombre de prestataires répertoriés sur l'ensemble du territoire national dans le secteur des BTP.



Station de pesage mobile



## CONCLUSION



L'année 2017 a connu quelques faits majeurs pour le Fonds. Parmi ces faits figurent la mise en œuvre de nouvelles approches visant à offrir plus de confort et de sécurité aux usagers de la route, la publication d'importants textes par les pouvoirs publics relatifs à la réorganisation de notre réseau routier et autoroutier, ainsi que la signature d'une convention entre le Ministre des Finances et la Banque des Etats de l'Afrique Centrale, dans l'optique de la consolidation de la gouvernance dans les opérations de paiement du Fonds.

Sur le plan financier, l'année s'est achevée avec un important volume de décomptes en instance de paiement pour insuffisance de trésorerie. Cette situation a un effet négatif sur les petites et moyennes entreprises en particulier, et sur la performance de l'entretien routier en général. Il apparaît donc essentiel pour le Fonds Routier de parvenir à cette architecture institutionnelle qui lui permette d'avoir une autonomie financière réelle afin d'assurer efficacement le financement des projets et le paiement des prestations d'entretien routier.



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition.	30
Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2017 par ordonnateur (en millions de FCFA).	31
Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2017.	32
Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2017 (en million de FCFA).	33
Tableau 5: Evolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2016 et 2017	34
Tableau 6: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées.	35
Tableau 7: Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai.	35
Tableau 8 : Nombre de décomptes traité et payés par intervalle de temps	36
Tableau 9: Tableau des pénalités en 2017.	37
Tableau 10: situation des cautions reçues.	38
Tableau 11: Situation des cautions restituées.	38
Tableau 12: Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA).	39
Tableau 13: Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA).	41
Tableau 14: Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA).	42
Tableau 15: Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA).	43
Tableau 16: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement guichet Entretien (en millions de FCFA).	44
Tableau 17: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement guichet Investissement (en millions de FCFA).	44
Tableau 18: Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années	46
Tableau 19: Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA).	47
Tableau 20: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2017 (en millions de francs CFA)	48
Tableau 21: Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2017 (en millions de francs CFA).	49

## LISTE DES FIGURES

Figure 1: Clé de répartition des ressources.	30
Figure 2: Diagramme comparé prévision-engagements par ordonnateur.	31
Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateur.	35
Figure 4: Structure des décomptes traités en nombre.	36
Figure 5 : Nombre de décomptes payés par tranche de temps	37
Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2017.	38
Figure 7: Structure des cautions reçues par type.	38
Figure 8: Structure des cautions restituées par type.	39
Figure 9: Ressources encaissées au cours de l'exercice 2017 par ordonnateur.	40
Figure 10: Synthèse des paiements effectués.	42
Figure 11: Situation comparée ressources /paiements.	43
Figure 12: Evolution des ressources mobilisées et affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années.	47
Figure 13: Situation comparée (ressources - engagements).	48
Figure 14: Situation comparée (ressources - paiements).	49



# 4

## ANNEXES

### Annexe I

Tableau 1 : Le Fonds Routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Planification budgétisation et suivi et évaluation des projets et programmes sur MS projets	14	01	ISADE	Comprendre le contexte de la gestion de projets dans un contexte multi-bailleurs en utilisant les outils et méthodes prônés par le PMI (Project Management Institute) ;
Evaluation économique des projets routiers et initiation au logiciel HDM	21	02	FOHROM	Connaître les principes de conception d'un projet routier ; Maîtriser les méthodes utilisées dans l'étude économique de projets routiers ; Maîtriser les fonctionnalités essentielles du logiciel HDM ; Être capable de déterminer une stratégie optimale d'investissement et d'entretien ; Savoir comparer différentes variantes d'un projet routier et établir une programmation de travaux.



# Annexes

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Gouvernance et management des systèmes d'informations	14	01	CIFOPE	<p>Comprendre les systèmes d'information, leurs composants, leurs processus, leurs utilisations. Comprendre et analyser les métiers de l'organisation.</p> <p>Aligner et gérer les SI avec la stratégie de l'organisation.</p> <p>Accompagner le changement lors des modifications de processus ou de l'introduction de nouveaux services.</p> <p>Comprendre les exigences de sécurité, les risques et les contrôles.</p> <p>Acquérir des bonnes pratiques et des outils de gestion des SI</p>
Management et Développement des Ressources humaines	14	01	SETYM	<p>Comprendre les enjeux de la fonction ressources humaines ;</p> <p>S'approprier les principales fonctionnalités des progiciels de gestion RH ;</p> <p>Maitriser les techniques de perfectionnement des compétences et d'améliorer la performance des collaborateurs ;</p> <p>Développer les méthodes et outils de cohésion des équipes qui favorisent l'appartenance à l'organisation</p>
Prince2 Foundation &Practitioner	05	01	00 2 Formations	<p>se familiariser avec la méthode de management des projets PRINCE2 afin de pouvoir à terme l'appliquer dans la gestion des projets Informatiques du Fonds Routier.</p>
Leadership rôle et responsabilité du gestionnaire	11	01	SETYM	<p>Réfléchir au type de gouvernance que nous voulons instaurer dans notre organisation ou dans notre unité administrative ;</p> <p>Développer des grilles de lecture permettant de mieux comprendre et saisir les manifestations des composantes individuelles dans l'exercice de son rôle de gestionnaire.</p> <p>Développer des habiletés pour faciliter l'intégration des employés à l'entreprise et les mobiliser à contribuer à la réalisation de la mission et des objectifs</p>

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Communication publique, plan de communication et gestion de crise	14	01	SETYM	<ul style="list-style-type: none"> <li>-développer les habiletés nécessaires à la formulation d'une stratégie de communication destinée à des publics-cibles</li> <li>-doter le participant des outils de conception, d'exécution et de suivi d'un plan de communication ;</li> <li>-reconnaître les paramètres constitutifs d'une crise et mettre en œuvre un système de détection et d'alerte ;</li> <li>-gérer la communication d'une cellule de crise.</li> </ul>
Comment Efficacement passer en revue le Processus de Gestion des risques de Votre Organisation	14	01		<p>Avoir une compréhension générale de la gestion des risques et de son interaction avec l'audit interne,</p> <p>Être capable de développer sa propre approche d'audit basée sur les risques tout en déterminant comment conduire avec succès un audit du processus de gestion des risques d'une entité ;</p> <p>Etre capable d'évaluer si la gestion des risques peut être utilisée comme base pour l'élaboration du plan annuel d'audit ;</p> <p>Elaborer des recommandations pertinentes à destination du management dans le but d'améliorer les processus de gestion des risques</p>
Gestion des contrats: suivi de l'exécution des marchés (gestion administrative, technique et financière), prévention et règlement des litiges	14	01	ISADE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les capacités des cadres africains en vue d'une gestion efficace des contrats,</li> <li>-Développer les aptitudes tant dans la prévention que le règlement des litiges.</li> </ul>
Techniques comptables approfondies (SYSCOHADA/IFRS)	14	01	IMA	<p>Identifier les difficultés pratiques d'application du SYSCOHADA et les solutions à y apporter ;</p> <p>Présenter les principes comptables des référentiels SYSCOHADA et IFRS ;</p> <p>Présenter les règles d'évaluation et de comptabilisation pour les opérations particulières ;</p> <p>Maîtriser les changements apportés dans l'élaboration des états financiers selon les nouveaux modèles de présentation.</p>



# Annexes

Tableau 2 : Le Fonds et les acteurs du secteur public

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
<b>a) Ordonnateurs / Fonds Routier</b>	- Tenue des réunions d'échanges sur l'exécution des projets domiciliés auprès des deux guichets.	- Partager les informations ; - Rendre compte de l'état d'exécution des projets ; - Trouver des solutions aux difficultés qui se présentent.
<b>b) CONAROUTE / Fonds Routier</b>	- Participation aux sessions du Conseil.	- Communiquer sur les activités du Fonds ; - Mettre en cohérence les programmes d'entretien et d'investissement routiers.
<b>c) Groupe de travail sur l'optimisation du reversement des ressources</b>	- Tenue des sessions mensuelles.	Valider le montant de la RUR du mois.
<b>d) PSRR / Fonds Routier</b>	- Participation aux sessions du groupe de travail chargé de valider les statistiques sur la mobilisation des ressources.	Sécuriser les ressources.







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.fondsrouitiercameroun.org](http://www.fondsrouitiercameroun.org) / [www.fondsrouitier.cm](http://www.fondsrouitier.cm)