

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
Paix-Travail-Patrie

REPUBLIC OF CAMEROON  
Peace-Work-Fatherland



2020

# Rapport Annuel



**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.fondsroutiercameroun.org](http://www.fondsroutiercameroun.org) / [www.fondsroutier.cm](http://www.fondsroutier.cm)





YAOUBA ABDOULAYE  
Président du Comité de Gestion du Fonds routier

Soucieux d'accompagner la mise en œuvre des politiques gouvernementales en matière d'entretien routier, le Fonds routier a poursuivi l'exercice de ses missions dans un contexte, sanitaire, économique et sécuritaire difficile au cours de l'année 2020. Ainsi, au 31 décembre, le taux d'engagement des marchés prévus dans la programmation approuvée par le Comité de gestion au titre de l'exercice 2020 a atteint un niveau de 91 %. Cette performance rehausse résulte de la conjugaison de plusieurs facteurs, à savoir une meilleure synergie entre le Fonds et ses ordonnateurs, le renforcement des capacités des magistrats municipaux aux procédures du Fonds et l'amélioration du processus de passation des marchés.

En ce qui concerne le renforcement des capacités des magistrats municipaux à la maîtrise d'ouvrage communale, les différents ateliers organisés à cet effet portent d'ores et déjà des fruits. En effet, le volume des paiements liés aux prestations d'entretien des routes communales s'est significativement accru, passant ainsi de 3,4 milliards FCFA en 2019 à 11,5 milliards FCFA en 2020. Ces actions d'accompagnement des collectivités territoriales décentralisées vont se poursuivre en se densifiant au cours des années à venir, compte tenu de l'entrée en scène des exécutifs régionaux et de l'intérêt sans cesse croissant dévolu à ces acteurs par les pouvoirs publics. Dans cette perspective, il convient de souligner que

les dotations budgétaires pour l'entretien des routes communales sont passées de 25% du budget du Fonds en 2019 à 32% en 2020.

Par ailleurs, le volume des décomptes en instance de paiement a considérablement diminué passant ainsi de 15 milliards FCFA au 31 décembre 2019 à 5,7 milliards FCFA au 31 décembre 2020. De plus, les opérations de paiement se sont effectuées avec constance et fluidité au cours de l'année sous revue. Cette amélioration résulte de la mise en œuvre complète du mécanisme de débit automatique du compte unique du Trésor public, au profit du compte du Fonds routier ouvert à la BEAC.

S'agissant des défis à relever, le Fonds devra se consacrer à la mise en œuvre de quelques actions, avec le concours des autres acteurs de la chaîne d'intervention. Il s'agit, entre autres, de: (i) l'accroissement et la pérennisation des ressources affectées à l'entretien routier, (ii) l'accompagnement des exécutifs communaux et régionaux dans l'exercice de leurs prérogatives de maîtres d'ouvrage des projets portant sur les routes communales et régionales et (iii) l'assainissement du compte des travaux réalisés en régie.

Le présent rapport retrace les activités majeures du Fonds au cours de l'année sous revue. Il insiste notamment sur les aspects liés à son métier, à sa gouvernance, à ses défis et perspectives.



## LE MOT DE L'ADMINISTRATEUR



Jean Claude ATANGA BIKOE  
Administrateur du Fonds routier

**A**u cours de l'année 2020, le Fonds routier a exercé ses missions de mobilisation des ressources pour le financement de l'entretien routier et le paiement des prestations à l'entreprise. Son action peut être appréhendée sous quatre axes majeurs à savoir : l'augmentation des ressources affectées à l'entretien routier, l'optimisation de la consommation des ressources mobilisées, la gouvernance et les défis à relever.

**Concernant l'augmentation des ressources affectées à l'entretien routier**, le Fonds routier a élaboré un document de plaidoyer et a tenu des réunions de concertation et d'échanges avec des responsables du MINEPAT et du MINFI en charge du cadrage budgétaire. Ce plaidoyer a permis d'accroître les ressources affectées au Fonds de **1 milliard FCFA**, passant ainsi de **49 milliards FCFA** en 2020 à **50 milliards FCFA** en 2021, à la faveur de la loi n°2020/018 du 17 décembre 2020 portant loi de finances pour l'exercice 2021.

**Pour ce qui est de l'optimisation de la consommation des ressources mobilisées**, le Fonds routier a organisé un atelier technique pour permettre aux ordonnateurs de présenter leurs projets de programmation. Les recommandations formulées à l'issue des travaux ont permis d'améliorer la programmation 2021. De même, le Fonds routier a poursuivi le renforcement des capacités des magistrats municipaux, dans l'optique d'une meilleure appropriation de ses procédures. Enfin, le Fonds a assuré le suivi de l'exécution des programmes des ordonnateurs, avec des

descentes sur le terrain, dans la perspective de garantir l'effectivité et la qualité de l'exécution des travaux financés.

Les actions ainsi menées ont permis d'obtenir les résultats probants au rang desquels figurent : (i) la stabilisation du taux d'engagement des marchés prévus dans la programmation à **91%**, (ii) la réduction de **16 % à 10 %** du taux de rejet des décomptes lors des traitements, et (iii) l'accroissement du volume des paiements liés aux prestations d'entretien des routes communales (**11,5 milliards FCFA** en 2020 contre **3,4 milliards FCFA** en 2019).

**S'agissant de la gouvernance**, le Fonds routier a consenti des efforts considérables, dans la gestion des ressources informationnelles, le renforcement des capacités et la gestion des carrières du personnel, l'optimisation du cadre de travail et la consolidation des partenariats avec les organisations spécialisées. Grâce à toutes ces actions, le Fonds a atteint un niveau d'exécution budgétaire de **89,36%** en 2020 contre **80%** en 2019, soit une augmentation de 9,36 points.

**En ce qui concerne les défis à relever**, on peut évoquer la mobilisation des ressources dédiées à l'entretien routier, l'obtention dans les délais réglementaires des liasses complètes des pièces justificatives relatives à la trésorerie mise à disposition pour les travaux en régie, la poursuite de l'opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage communale, la mise en route de la maîtrise d'ouvrage régionale, l'accroissement des moyens consacrés à la maîtrise d'œuvre publique et la consommation optimale des ressources.

# LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

- AFERA** : Association des Fonds d'entretien routier africains
- ARMF** : Agence de régulation des marchés publics
- ATCF** : Audit technique, comptable et financier
- BEAC** : Banque des États de l'Afrique centrale
- BET** : Bureau d'études techniques
- BTP** : Bâtiment et travaux publics
- BVMAC** : Bourse des valeurs mobilières d'Afrique centrale
- C2D** : Contrat de désendettement et de développement
- CADD** : Cautionnement d'avance de démarrage
- CAN** : Coupe d'Afrique des Nations
- CAS** : Compte d'affectation spéciale
- CBE** : Cautionnement de bonne exécution
- CCAP** : Cahier des clauses administratives particulières
- CDBF** : Conseil de discipline budgétaire et financière
- CEMAC** : Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
- CFA** : Communauté financière africaine
- CFS** : Contrôle financier spécialisé
- CGI** : Code général des impôts
- COGE** : Comité de gestion
- CRDG** : Cautionnement de retenue de garantie
- CSEPO** : Comité de suivi de l'exécution des programmes des ordonnateurs
- CTD** : Collectivités territoriales décentralisées
- CUD** : Communauté urbaine de Douala
- CUY** : Communauté urbaine de Yaoundé
- DSCE** : Document de stratégie pour la croissance et l'emploi
- DSX** : Douala Stock Exchange
- ECT** : Études et contrôles techniques
- ERP** : Entretien du réseau prioritaire
- ERR** : Entretien des routes rurales
- EVU** : Entretien des voiries urbaines
- FER** : Fonds d'entretien routier
- FFR** : Fonctionnement du Fonds routier
- FMI** : Fonds monétaire international
- FR** : Fonds routier
- HIMO** : Haute intensité de main d'œuvre
- IADM** : Initiative d'allègement de la dette multilatérale
- Kfw** : KreditAnstalt Für Wiederaufbau
- MINFI** : Ministère des Finances
- MINHDU** : Ministère de l'Habitat et du Développement urbain
- MINT** : Ministère des Transports
- MINTP** : Ministère des Travaux publics
- MoU** : Memorandum of Understanding
- NTIC** : Nouvelles technologies de l'information et de la communication

**PDR** : Plan directeur routier  
**PPRD** : Plan présidentiel de reconstruction et de développement des régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest  
**PERFED** : Programme d'entretien routier du Fonds européen de développement  
**PGT** : Paierie générale du Trésor  
**PLANUT** : Plan d'urgence triennal pour l'accélération de la croissance  
**PME** : Petites et moyennes entreprises  
**PNUD** : Programme des Nations unies pour le développement  
**PPP** : Partenariat public-privé  
**PPR** : Protection du patrimoine routier  
**PPTTE** : Pays pauvres très endettés  
**PSD** : Plan stratégique de développement  
**PSR** : Prévention et sécurité routières  
**PSRR** : Programme de sécurisation des recettes routières  
**RN** : Route nationale  
**RUR** : Redevance d'usage de la route  
**SCDP** : Société camerounaise des dépôts pétroliers  
**SIG** : Système intégré de gestion  
**SONARA** : Société nationale de raffinage  
**STADE-C2D** : Secrétariat technique d'appui dédié à l'exécution du C2D  
**TAE** : Taxe à l'essieu  
**TSPP** : Taxe spéciale sur les produits pétroliers  
**UATP** : Union africaine des transports publics

<b>AVANT-PROPOS</b>	03
<b>LE MOT DE L'ADMINISTRATEUR</b>	05
<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS &amp; ACRONYMES</b>	06
<b>SOMMAIRE</b>	08
<b>I- CONTEXTE GÉNÉRAL</b>	09
A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE	
B- QUELQUES FAITS MARQUANTS	
C- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE	
D- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES	
E- ORGANES DE GESTION	
F- MANAGEMENT DU FONDS	
G- ANALYSE ET GESTION DES RISQUES	
H- LE FONDS ROUTIER ET SES PARTENAIRES	
I- COMMUNICATION	
<b>II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES</b>	27
A- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)	
B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER	
C- EXÉCUTION DES BUDGETS DE FONCTIONNEMENT, D'ÉQUIPEMENT ET DES AUDITS AU 31 DÉCEMBRE 2020	
D- ÉVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACTIVITÉS DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)	
<b>III - DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER</b>	42
A- DÉFIS	
B- PERSPECTIVES	
<b>CONCLUSION</b>	46
LISTE DES TABLEAUX	
LISTE DES FIGURES	
<b>APPENDICES</b>	48



# 1

# Contexte général



## A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE

L'économie mondiale en 2020 a été confrontée à la crise engendrée par les effets de la pandémie à Coronas virus (COVID-19). Ainsi, après une croissance de 2,9% enregistrée en 2019, l'économie mondiale devrait connaître son plus fort recul (-4,4%) depuis la grande dépression de 1929. Le repli de l'activité économique s'explique pour l'essentiel par les mesures de distanciation physique qui ont perturbé les activités dans les secteurs se reposant sur les interactions entre les humains, en particulier les transports, la restauration, les loisirs et les commerces de gros et de détail. Cependant, l'intervention massive des pouvoirs publics a permis d'atténuer ces effets. À date des incertitudes planent non seulement quant à la persistance de cette crise, mais aussi à cause des difficultés à prévoir la trajectoire de la pandémie, les coûts d'ajustement qu'elle impose à l'économie, l'efficacité des mesures de riposte et la réaction des marchés financiers.

Dans la zone CEMAC, où l'économie est fortement dépendante des cours des matières premières, la croissance, qui était de l'ordre de 2,1% en 2019, devrait chuter à -3,1%. Le repli s'explique globalement par la baisse de la demande en provenance d'Asie et d'Europe ainsi que la chute du cours du baril de pétrole qui est passé de 64,34 dollars américains en moyenne en 2019 à 50,48 dollars américains en moyenne en 2020.

Sur le plan national, le contexte politique est marqué par la signature le 05 mai 2020 du Plan présidentiel de reconstruction et de développement (PPRD) des régions du Nord-Ouest et du Sud-ouest et l'accord de financement du Gouvernement, destiné au démarrage dudit programme. D'une durée de 2 ans, la mise en œuvre de ce plan va nécessiter une enveloppe d'une valeur de 89,62 milliards de FCFA et le PNUD a été désigné comme agence exécutoire dudit plan.

Par ailleurs, la stratégie nationale de développement du Cameroun 2020-2030 (SND30) rendue publique le 16 novembre 2020, a remplacé le DSCE. Ledit document s'inscrit dans la trajectoire tracée par la mise en œuvre du DSCE sur la période 2010-2020 et vise à (i) la transformation structurelle de l'économie nationale, (ii) le développement du capital humain et du bien-être ; (iii) la promotion de l'emploi et de l'insertion économique et (iv) la gouvernance, la décentralisation et la gestion stratégique de l'État. L'objectif global étant de porter la croissance de l'économie du Cameroun de 4,5% en moyenne en rythme annuel à 8,1% en moyenne sur la période 2020-2030.

Enfin, la tenue le 6 décembre 2020 des élections mettant en place les conseils régionaux au Cameroun est venue matérialiser l'option des pouvoirs publics en faveur d'une décentralisation poussée des institutions du Cameroun.

**Sur le plan économique,** le budget de l'État pour l'exercice 2020 s'exécute dans un contexte marqué, entre autres, par : (i) l'adoption d'une loi de finances rectificative, pour prendre en compte les effets négatifs de la COVID-19 sur les recettes budgétaires (elle a réduit le budget initial de 542,7 milliards pour le ramener à 4 409 milliards FCFA), (ii) la création d'un compte d'affectation spécial (CAS) pour la gestion des opérations budgétaires relatives à la riposte contre la COVID-19, (iii) l'admission du Cameroun à l'initiative des pays du G20, relative à la suspension temporaire du service de la dette en vue d'améliorer le financement de la lutte contre la pandémie de la COVID-19, (iv) les décaissements exceptionnels des partenaires au développement en appui au financement du plan global de riposte contre la COVID-19, (v) la signature d'une ordonnance relevant le plafond d'endettement intérieur, afin d'augmenter les émissions des titres publics.

À l'instar de l'exercice 2019, les activités économiques se sont déroulées dans un contexte marqué, entre autres, par (i) la persistance de la crise sécuritaire dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, (ii) la poursuite de la mise en œuvre des réformes structurelles et institutionnelles en partenariat avec le FMI, la BAD, la BM, l'UE et l'AFD en vue d'améliorer son cadre macroéconomique et d'asseoir les bases d'une croissance forte et durable en cohérence avec la stratégie de développement et (iii) la poursuite du démantèlement tarifaire lié à la mise en œuvre de l'accord de partenariat économique bilatéral signé entre le Cameroun et l'Union européenne.

**Sur le plan social et culturel,** l'objectif du gouvernement en matière de développement social réside dans le renforcement du capital humain. Les actions majeures initiées par le Gouvernement au cours de l'exercice 2020 s'articulent autour de (i) l'universalisation de l'éducation et le renforcement du professionnalisme, (ii) l'amélioration de la santé des populations, (iii) la promotion du genre et l'autonomisation des femmes, (iv) la protection sociale des personnes vulnérables, (v) la promotion de la jeunesse et de l'emploi, (vi) le développement de l'habitat social avec la construction de 460 logements sur 1675 prévus dans le cadre de la première phase du programme gouvernemental de construction de 10 milles logements sociaux et 500 logements sociaux dans le cadre du PLANUT.

**Sur le plan technologique,** le Cameroun, au cours de l'exercice 2020, a poursuivi tout en déployant son savoir-faire technique la construction et la mise en eau de plusieurs barrages hydroélectriques (Lom Pangar, Nachtigal, Mekin, Memve'ele). Lesdits barrages permettront à terme de résorber significativement le déficit énergétique qui est un frein au plein essor de l'industrie camerounaise et partant de sa capacité à créer de la valeur ajoutée.

**Sur le plan écologique,** les mesures fiscales et douanières prises en 2019 par le gouvernement se sont poursuivies au cours de l'exercice 2020. Ainsi, un droit d'accises spécial au taux de 0,5% de la base imposable est appliqué et prélevé sur certaines marchandises importées au Cameroun. Cette ressource est destinée au financement de l'enlèvement et du traitement des ordures au bénéfice des collectivités territoriales décentralisées (CTD). Les modalités de répartition du produit de ce droit entre les trois cent soixante-quatorze (374) communes du Cameroun sont fixées par un acte réglementaire.

**Sur le plan législatif,** le Cameroun s'est doté d'un ensemble de textes législatifs et réglementaires visant notamment à réguler (i) la mise en œuvre de la décentralisation, (ii) la gestion des ressources minières ainsi que (iii) les dates de départ à la retraite dans l'administration publique. Il s'agit notamment du décret n°2020/676 du 03 novembre 2020 organisant le fonctionnement du Conseil national de la décentralisation, du décret n°2020/749 du 14 décembre 2020 portant création de la Société nationale des mines et le décret n°2020/802 du 30 décembre 2020 portant harmonisation de l'âge de départ à la retraite des fonctionnaires.

Pour l'exercice 2021, le gouvernement mise sur un retour progressif à la normale de l'économie en jugulant les effets néfastes de la pandémie COVID-19. Les actions du gouvernement viseront la poursuite de la transformation structurelle de l'économie et porteront prioritairement sur la politique de relèvement de l'économie nationale avec un plan de relance de l'économie, un plan de modernisation de l'agriculture et un plan d'industrialisation. À cet effet, un accent sera mis sur le développement des filières stratégiques porteuses de croissance et créatrice d'emplois, en particulier celles à l'origine du déficit de la balance commerciale pour une croissance plus endogène.

## B- QUELQUES REPÈRES

### Le 21 janvier 2020 :

après l'arrivée à terme du plan stratégique de développement du Fonds routier pour le triennal 2017-2019, celui de la période 2020 - 2022 élaboré en 2019 entre en vigueur.

### Du 28 au 30 janvier 2020 :

le Fonds routier du Cameroun a abrité à Douala les travaux de la réunion du Bureau Exécutif de l'AFERA.

Les travaux ont principalement porté sur :

- les préparatifs de la 18ème Assemblée générale ;
- la finalisation du processus de recrutement du nouveau Secrétaire exécutif ;
- la restitution de l'audit des comptes (réalisé du 15 au 19 janvier 2020).

### Le 18 mars 2020 :

face à la recrudescence des cas positifs de Corona virus au Cameroun, le Président de la République prend des mesures strictes destinées à stopper l'évolution de la pandémie. Ces mesures ont considérablement impacté l'activité du Fonds notamment dans l'accueil des usagers et des rencontres avec les partenaires.

### Le 9 novembre 2020 :

décès des suites de maladie de Monsieur NKE Jean Claude, représentant du Syndicats des transporteurs des voyageurs urbains et interurbains (SYNET-CAM) au Comité de gestion du Fonds routier.

### Au cours de l'année 2020 :

le Fonds routier continue le processus de renforcement des capacités de certains exécutifs communaux en matière de maîtrise d'ouvrage communale. Les départements concernés en 2020 sont : le Mbam et Inoubou, le Mbam et Kim, le Moungo, la Lekié et l'Océan.

### Le 16 décembre 2020 :

dans un contexte de pandémie de Corona virus, s'est tenue par visioconférence l'Assemblée Générale ordinaire de l'AFERA. Les échanges ont principalement porté sur la présentation du rapport d'activités et l'élection d'un nouveau Bureau exécutif dans lequel l'Administrateur du Fonds routier du Cameroun est premier vice-président.



## C-CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE



Le Fonds routier est institué par la loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national comme un mécanisme destiné au financement des programmes de protection dudit patrimoine.

En 1999, ses activités démarrent effectivement et sont, pendant cinq ans, exclusivement portées sur le financement et le paiement des prestations d'entretien routier. Par la suite, le statut du Fonds est reformé par la loi n°2004/021 du 22 juillet 2004 qui élargit son mandat avec l'intégration d'un deuxième guichet dénommé « guichet investissement » dédié aux opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes.

Par décret n° 2012/173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant le décret n° 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de son fonctionnement, le Fonds routier a été réaménagé sur le plan organisationnel (i) en intégrant le processus de décentralisation en son sein, (ii) et en reconnaissant la qualité d'ordonnateurs du Fonds aux collectivités territoriales décentralisées (Délégués du gouvernement, Présidents de régions et Maires).

Cette réelle volonté politique de décentralisation dans le secteur de l'entretien routier commence à être perceptible avec l'implication des maires comme ordonnateurs du Fonds. En effet, ceux-ci interviennent désormais dans la chaîne des opérations (i) d'élaboration des programmes d'entretien routier et de (ii) contractualisation des marchés.

Le décret n°2017/144 du 24 avril 2017, portant nomenclature routière consacre les maires comme maîtres d'ouvrages dans la gestion des projets en faveur de l'entretien du réseau des routes communales d'une part, et les présidents de régions pour l'entretien des routes régionales d'autre part.

S'il est vrai que la mise en œuvre de la maîtrise d'ouvrage communale est effective à travers le transfert aux communes de la gestion totale des fonds alloués à l'entretien des routes communales financés par le Fonds routier, conformément aux dispositions du décret susmentionné, tel n'est pas encore le cas pour les régions. En effet, bien que ce texte énonce que la maîtrise d'ouvrage sur les routes régionales relève des régions, ces ordonnateurs n'interviennent pas encore dans la chaîne des opérations de l'entretien routier financé par le Fonds. Il convient cependant de préciser que les élections des conseillers régionaux tenues le 06 décembre 2020, ont parachevé la mise en place de l'architecture institutionnelle de la décentralisation prévue par la constitution de 1996. En effet, à son article 55 alinéa 1, la Région est consacrée comme étant l'une des composantes des collectivités territoriales.

En conséquence, le Fonds devra désormais répondre aux attentes aussi bien des 10 Présidents de régions que des 374 communes érigées en ordonnateurs de ses programmes d'entretien routier.

## D- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES

### 1- Les missions

Le Fonds routier est reformé par la loi n° 2004/024 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national. Cette réforme a élargi son mandat avec l'intégration d'un deuxième guichet dénommé « guichet investissement », dédié aux opérations d'investissement et distinct du premier guichet réservé plutôt à l'entretien. À travers ces deux guichets, le Fonds exerce ses missions de financement de l'entretien routier et de paiement des prestations à l'entreprise.

Pour le guichet Entretien, il s'agit des prestations :

- d'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire urbain, interurbain classé et communal et les voiries urbaines;
- de prévention et de sécurité routière ;
- de protection du patrimoine routier national.

Pour le guichet Investissement, il s'agit des prestations d'aménagement et de réhabilitation des routes.

### 2- Les ressources

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004/024 du 22 juillet 2004 dont les dispositions ont été reprises par le Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012, les ressources du Fonds proviennent :

#### a) pour le guichet « Entretien » :

- de la redevance d'usage de la route (RUR);
- du droit de péage routier ou, en cas de concession du péage, de la redevance de concession ;
- du produit de la taxe à l'essieu ;
- du produit de la taxe de transit ;
- du produit des amendes ;
- des dotations budgétaires des Ministères, destinées à alimenter la ligne d'urgence au titre des interventions d'urgence.

#### b) pour le guichet « Investissement » :

- des dons, legs, subventions et aides diverses apportés par les partenaires financiers du Cameroun ;
- des dotations budgétaires des ministères ;
- de tous financements autres que ceux cités au point (a) ci-dessus.

Le décret n°2012/ 173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret 2005/ 239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds routier, précise à l'article 25 (nouveau)-(2) les modalités de mobilisation des ressources. De plus, l'entrée en vigueur de la loi n° 2018/012 du 15 juillet 2018 portant régime financier de l'État et des autres entités, vient consacrer le mécanisme de reversement des ressources du Fonds routier au Trésor public.



Travaux de signalisation horizontale d'une voirie urbaine

## E-ORGANES DE GESTION



Établissement public administratif de type particulier, le Fonds routier, créé par l'article 22 de la loi n° 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, est un mécanisme pérenne de financement des programmes d'entretien, de réhabilitation et d'aménagement des routes. Le Fonds est géré par deux entités : un Comité de gestion ayant à sa tête un Président et une Administration dirigée par un Administrateur.

### 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 décret n° 2012/ 173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2005/239 du 24 juin 2005, précise la composition du Comité de gestion et la durée du mandat de ses membres.

Le Comité de gestion se réunit en session ordinaire une fois par trimestre sur convocation de son Président, et en session extraordinaire aussi souvent que l'exige la bonne marche du Fonds routier. Le Comité de gestion est composé de onze (11) membres, dont cinq (5) représentants de l'État, un (01) représentant des collectivités territoriales décentralisées et cinq (5) représentants des usagers de la route.

#### Les représentants de l'État :

- un représentant de la présidence de la République ;
- un représentant des Services du Premier Ministre ;
- un représentant du ministère des Finances ;
- un représentant du ministère des Travaux Publics ;
- un représentant du ministère des Transports ;

un représentant des collectivités territoriales décentralisées

les représentants des usagers de la route :

- un représentant du Groupement inter patronal du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des industriels du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des transitaires du Cameroun ;
- un représentant des Syndicats des transporteurs et voyageurs urbains et interurbains ;
- un représentant des Syndicats des transporteurs de marchandises par route.

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



## 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.

L'effectif du Fonds est plafonné à vingt-cinq (25) personnes et est déployé au sein de trois (3) divisions et de l'administration générale:

- l'Administration générale est chargée de la coordination ;
- la Division Administration et Finances est responsable de la gestion administrative, financière et comptable;
- la Division Expertise Technique s'occupe du suivi des contrats, du traitement des décomptes, des visites de chantier, des cautionnements et des audits techniques ;
- la Division Contrôle des Opérations dont les prérogatives sont la mobilisation des ressources, la répartition des ressources entre ordonnateurs, le

contrôle des engagements des ordonnateurs, le suivi de l'élaboration de la programmation, l'élaboration du budget de fonctionnement et des études préalables au visa des contrats par l'Administrateur.

Le Fonds routier entretient un partenariat avec les acteurs nationaux et a le devoir de sécuriser les recettes nécessaires au paiement des prestations à l'entreprise, en vue d'une action efficace dans le respect des priorités du développement du secteur routier. Dans ce cadre, la qualité d'ordonnateur est reconnue aux responsables ci-après :

- le Ministre chargé des routes, en ce qui concerne les travaux d'entretien, les travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes, ainsi que les prestations relatives à la protection du patrimoine routier national ;
- le Ministre chargé des voiries urbaines en ce qui concerne les travaux d'entretien courant et périodique, d'aménagement et de réhabilitation des voiries urbaines ;
- le Ministre chargé des transports pour ce qui est des prestations liées à la prévention et à la sécurité routières ;
- les exécutifs municipaux et les présidents de régions pour les travaux d'entretien des routes communales et régionales.

## F-MANAGEMENT DU FONDS



Renforcement des capacités des magistrats municipaux aux procédures du Fonds routier

### 1- Les outils de gestion

#### 1.1. Le plan stratégique de développement (PSD) 2020-2022

L'année 2020 est particulièrement marquée par l'entrée en vigueur du plan stratégique 2020-2022. Celui-ci a été élaboré dans les règles strictes prescrites par l'article 48 de la loi n° 2017/010 du 12 juillet 2017 portant statut général des établissements publics et par la loi n°2018/012 du 11 juillet 2018 portant régime financier de l'État et des autres entités publiques.

L'alignement du Fonds routier aux prescriptions réglementaires sus-évoquées en matière de planification stratégique, traduit la volonté de ses dirigeants de se projeter à un horizon raisonnable et de développer des stratégies cohérentes pour atteindre les objectifs initialement fixés.

#### 1.1.1. Les sous-programmes

La stratégie 2020-2022 du Fonds routier s'articule autour de deux (02) sous-programmes à savoir le « Financement de l'entretien routier » et la « Gouvernance ».

##### - Le « Financement de l'entretien routier »

Le sous-programme opérationnel du Fonds pour la période 2020-2022 vise à améliorer de manière significative la satisfaction des usagers du Fonds routier (ordonnateurs et prestataires). Il permet, en outre, de répondre de manière efficace à certaines perspectives identifiées lors de l'élaboration de l'état des lieux du Fonds à l'issue du PSD 2017-2019.



## Sous-programme : FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Tableau 1 : sous-programme « Financement de l'entretien routier »

**Sous-secteur :** ROUTIER

**Axe stratégique :** la mobilisation optimale des ressources

**Objectif du sous-programme :** D'ici 2022, améliorer de manière significative la satisfaction des usagers du Fonds routier (ordonnateurs et prestataires (travaux et fonctionnement))

**Indicateur du sous-programme :**

Nom de l'indicateur	Valeur de référence		Valeur cible (2022)	Source de vérification
	Année	Valeur		
Délai de paiement	2019	60 jours	15 jours	Délais de paiement issu de l'application informatique TOMFR

### Stratégie du sous-programme

La mobilisation conséquente des ressources affectées à l'entretien routier en vue d'une meilleure couverture des besoins ;  
L'Optimisation de l'allocation des ressources mobilisées.

## La « Gouvernance »

Il s'agit du sous-programme support du Fonds pour la période 2020-2022. Il vise à améliorer la qualité de service rendu aux usagers. Sa mise en œuvre constitue une réponse aux perspectives (mobiliser des ressources suffisantes pour couvrir les besoins en entretien routier, pérenniser les ressources dédiées au financement de l'entretien routier, etc.) relevées à l'issue du précédent PSD d'une part, et un support à l'exécution du sous-programme opérationnel d'autre part.

Tableau 2 : sous-programme « Gouvernance »

## Sous-programme support : GOUVERNANCE

**Sous-secteur :** ROUTIER

**Axe stratégique :** l'amélioration du processus de gestion

**Objectif du sous-programme :** D'ici 2022, améliorer la qualité de service rendu aux usagers du Fonds

Indicateur du sous-programme :

Nom de l'indicateur	Valeur de référence		Valeur cible (2022)	Source de vérification
	Année	Valeur		
Taux de réalisation des activités budgétisées en termes de nombre	2019	70%	90%	Rapport d'exécution des activités du FR

### Stratégie du sous-programme support

Amélioration du processus de gestion à travers :  
une meilleure maîtrise de l'information et du temps ;  
une gestion optimale des ressources humaine, matérielle et financière ;  
le renforcement des actions de marketing public et de communication.

### 1.1.2. Le coût des sous-programmes

Le coût global du PSD 2020-2022 est de 8 405 600 000 F.CFA dont 7 596 600 000 F.CFA pour le sous-programme « financement de l'entretien routier » support (six actions) et 809 000 000 F.CFA pour le sous-programme « gouvernance » (deux actions). Le tableau suivant présente de façon détaillée ces différents sous-programmes.

Tableau 3 : Coût du plan stratégique de développement 2020-2022

SOUS PROGRAMMES	OBJECTIFS	ACTIONS	COÛT
FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER	D'ici 2022, améliorer de manière significative la satisfaction des usagers du Fonds routier (ordonnateurs et prestataires)	Augmentation des ressources affectées à l'entretien routier	<b>342 000 000</b>
		Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	<b>467 000 000</b>
<b>COÛT DU SOUS PROGRAMME 1</b>			<b>809 000 000</b>
GOUVERNANCE	D'ici 2022, améliorer la qualité de service rendu aux usagers du Fonds	Gestion des Ressources informationnelles (informatique, archivage, comptabilité et audit)	<b>1 050 500 000</b>
		Gestion des Ressources humaines	<b>2 630 000 000</b>
		Gestion des ressources matérielles	<b>2 606 000 000</b>
		Gestion stratégique	<b>1 042 600 000</b>
		Marketing public et Communication	<b>122 500 000</b>
		Gestion du système de la commande publique	<b>145 000 000</b>
<b>COÛT DU SOUS PROGRAMME 2</b>			<b>7 596 600 000</b>
<b>COÛT TOTAL DES SOUS PROGRAMMES</b>			<b>8 405 600 000</b>

Le plan stratégique de développement du Fonds lui permet de disposer d'un cadre logique pour l'élaboration du budget programme des exercices 2020-2022 ainsi que le coût de sa mise en œuvre à travers le cadre de dépenses à moyen terme (CDMT). C'est dans cet esprit que le budget 2020 a été élaboré et exécuté.

## 2- La feuille de route 2020

La feuille de route de l'année 2020 est une émanation du plan stratégique 2020-2022. Celle-ci représente la déclinaison annuelle de la stratégie qui vise le repositionnement du Fonds comme un Fonds routier de deuxième génération et comme un mécanisme de financement des besoins en entretien routier et de paiement efficace et pérenne des prestations d'entretien routier, dans un contexte d'accélération de la décentralisation.

À ce titre, le Fonds a précisé ses axes stratégiques pour la période 2020-2022, à travers les deux sous-programmes ci-dessous :

- o le financement de l'entretien routier (sous-programme opérationnel) ;
- o la gouvernance du Fonds routier (sous-programme support).

De la revue de ces sous-programmes, il ressort le niveau de mise en œuvre ci-après :

### ● Le financement de l'entretien routier

Désignation du sous-domaine	Activités	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait en 2020
Augmentation des ressources affectées à l'entretien routier	Identification des besoins réels en financement de l'entretien routier	Construction d'un indice de satisfaction des usagers de la route	L'indice de satisfaction a été construit.
	Plaidoyer pour la mobilisation de plus de ressources	L'organisation d'un forum en vue de sensibiliser les acteurs interagissant dans le secteur routier sur la nécessité d'augmenter les ressources	Un document de plaidoyer a été produit. Des réunions de concertation et d'échanges se sont tenues à Kribi et Yaoundé en présence des responsables du MINEPAT et du MINFI en charge du cadrage budgétaire.
Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	Vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants en vue de la maîtrise des procédures du FR par les acteurs	Le renforcement des capacités des acteurs/maîtres d'ouvrages sur les procédures du Fonds.	Le FR a organisé 4 ateliers dans le but de renforcer les capacités des exécutifs communaux.
	Appui à la programmation des ordonnateurs	Proposer des actions de recadrage aux différents ordonnateurs	Le FR a organisé un atelier technique pour permettre aux ordonnateurs de présenter leurs projets de programmation. Les recommandations formulées ont permis d'améliorer la programmation 2021. Le Comité de suivi des programmes des ordonnateurs (CSPO) a produit son rapport d'évaluation permettant aux ordonnateurs de se mettre à jour.
	Suivi de l'exécution physique des travaux	Des descentes sur le terrain afin de s'assurer de l'effectivité et de la qualité de l'exécution de certains travaux financés par le FR	3 descentes sur le terrain ont été effectuées.

## La gouvernance du Fonds :

Désignation du sous-domaine	Activités	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait en 2020
<b>Gestion des ressources informationnelles</b>	Autonomisation du FR par rapport aux logiciels de gestion	Mobiliser la maîtrise d'œuvre des projets informatiques	La mobilisation de la maîtrise d'œuvre pour l'archivage du Fonds documentaire est effective
	Archivage du fond documentaire	Lancer un appel d'offres pour l'archivage numérique et physique de 2012-2019	Le marché pour l'archivage du fonds documentaire est passé et les travaux se feront en 2021
	Mise en place d'un dispositif de sécurité informatique	Actualiser les licences de l'antivirus.	Le renouvellement des licences antivirus est effectif. L'ensemble des équipements est sécurisé. Cependant, l'activité relative à l'élaboration des plans de reprise et de continuité d'activités (PRA et PCA) a été reportée pour 2021
	Maintenance du parc et des applications informatiques.	Acquisition du matériel informatique	Du matériel informatique est acquis et mis à la disposition du personnel. Un consultant est mobilisé pour la maintenance du parc informatique et des équipements de reprographie.
	Production de l'information comptable et financière	Production des états financiers de l'exercice 2019. Audit du processus de décaissement. Audit des cautions	L'information comptable est produite. Il s'agit notamment des états financiers pour l'exercice 2019 approuvés par le COGE. Le FR a mené un audit du processus de décaissement et une cartographie des risques liés aux paiements. L'audit des cautions est réalisé.
<b>Gestion des Ressources humaines</b>	Acquisition des ressources humaines	Augmentation de l'effectif	Un plaidoyer pour l'augmentation des effectifs est en cours d'analyse à la Primature.
	Gestion des carrières du personnel	Gérer les carrières	Le personnel a bénéficié de la régularisation des avancements et des reclassements pour les périodes 2014/2015, 2016/2017 et 2018/2019.
	Renforcement des capacités du personnel	Développer les compétences du personnel.	Le personnel a reçu des formations dans les domaines des finances publiques, de l'utilisation des logiciels bureautiques, de l'anglais, et de la cohésion sociale

Désignation du sous-domaine	Activités	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait en 2020
	Gestion de la rémunération	Paiement des charges salariales	Le personnel est payé tous les mois dans les délais prévus par le code du travail
<b>Gestion des ressources matérielles</b>	Optimisation du cadre de travail	Augmenter le nombre de bureaux	Le FR a acquis de nouveaux bureaux.
	Assurance du patrimoine du Fonds	Maintenir l'assurance du personnel, des véhicules et du parc informatique	La couverture d'assurance est effective
	Amélioration de la mobilité du personnel	Acquérir l'autocommutateur Acquérir des véhicules	1 autocommutateur et des véhicules de services ont été acquis.
	Renforcement des partenariats	Des rencontres internationales (AFERA et UATP)	Le FR a abrité la réunion du bureau exécutif de l'AFERA en janvier 2020. Des réunions virtuelles se sont tenues (contexte Covid 19)
	Mise en place du Contrôle de gestion au Fonds	Mise en place du cadre opérationnel	un cadre opérationnel de la fonction contrôle des opérations est élaboré. Les outils d'évaluation et de pilotage de la performance sont définis.
	Implémentation de la planification	Planifier les actions sur l'année	L'élaboration et suivi de l'exécution du projet de performance annuel sont effectifs.
<b>Marketing public et Communication</b>	Renforcement de la visibilité	Production des supports de communication	Le FR a produit des objets et supports de communication.
	Renforcement de la notoriété	Plaidoyer en faveur de l'augmentation des ressources du Fonds	Le FR a élaboré un dossier de plaidoyer comportant un documentaire de 13 minutes, des présentations d'exposés et des plaquettes et un projet de loi portant protection du patrimoine routier.
<b>Gestion du système de la commande publique</b>	Maturation des projets	Maturer les projets contenus dans le plan de passation 2020.	12 projets ont été transmis à la CIPM par la SIGAM.
	Passation des marchés	Amélioration du processus de passation des marchés	Le FR a procédé à la passation de 11 marchés sur 12.
	Suivi de l'exécution des marchés	12 marchés inscrits dans le plan de passation 2020	Sur 12 marchés inscrits, 11 ont été attribués, 8 réceptionnés et 3 sont en cours d'exécution

De manière générale, le Fonds a respecté sa feuille de route, en dépit du ralentissement des activités du fait de la COVID 19.

Toutefois, les activités qui ont été menées ont permis d'atteindre les principaux objectifs relatifs à ses missions, notamment le financement de l'entretien routier. Les activités de plaidoyer ont contribué à la sensibilisation des parlementaires quant aux diffi-

cultés liées à la mobilisation des ressources et à une légère augmentation de son budget au titre de l'exercice 2021.

S'agissant du volet communication, le Fonds a amélioré la sensibilisation des nouveaux Ordonnateurs à ses procédures avec pour résultat une baisse significative des rejets de projets de contrats.

## 1- Le Fonds routier et sa ressource humaine

L'année 2020 au Fonds routier a été marquée par un certain nombre d'actions en relation avec l'amélioration des conditions de travail, la cohésion sociale, la gestion des carrières et le renforcement des capacités du personnel :

- l'amélioration des conditions de travail : le Fonds routier a acquis de nouveaux bureaux, du mobilier et des véhicules de service pour faciliter la mobilité du personnel ;
- les réflexions liées à la cohésion sociale ont été menées par la tenue des réunions de concertation réunissant l'ensemble du personnel sur des thématiques relevant de l'homogénéité et de l'harmonie en milieu professionnel ;
- la gestion des carrières au sein du Fonds a été marquée par la régularisation des avancements et des reclassements du personnel pour les périodes 2014-2015, 2016-2017, 2018-2019 ;
- Le renforcement des capacités du personnel s'est traduit par la formation de l'ensemble du personnel en anglais sur la base de deux modules. De plus, le personnel a bénéficié du perfectionnement à l'utilisation des logiciels WORD et EXCEL, destinés respectivement au traitement de texte et à l'élaboration des tableaux de calcul. Le recyclage en rédaction administrative a également été un aspect du plan de formation.

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

Le Fonds routier dans l'exercice de ses missions d'organisme payeur, agit en interaction avec tous ses ordonnateurs. De ce fait, des éventuelles lenteurs ou contraintes peuvent s'ériger en difficultés susceptibles de freiner ou limiter l'impact de son action. Parmi ces difficultés, il convient de relever :

- les lenteurs, côté ordonnateurs, dans la passation des marchés, plusieurs contrats n'ont pas pu être signés dans les délais du chronogramme prévu ;
- les notifications tardives des allocations budgétaires aux maires : les correspondances du MINTP ont été envoyées aux maires, maîtres d'œuvre en date du 11 mai 2020, leur spécifiant les tronçons de routes et les ressources affectées à leur entretien ;
- la méconnaissance des procédures du Fonds par les communes ;
- la situation sanitaire liée à la pandémie du coronavirus a également contribué au ralentissement de la réalisation des projets.

Afin de contribuer à l'amélioration du niveau d'exécution des projets communaux, le Fonds a poursuivi le processus de renforcement des capacités des magistrats municipaux. Cette mise à niveau des procédures s'est faite par la divulgation du guide à l'usage des intervenants avec un accent mis sur le processus de maîtrise d'ouvrage et les critères de priorisation des projets communaux.

## G- IDENTIFICATION, ANALYSE ET GESTION DES RISQUES



Le Fonds routier dans ses missions de mobilisation des ressources pour le financement de l'entretien routier et le paiement des prestations à l'entreprise fait face à divers risques, tant au niveau institutionnel, stratégique, qu'au niveau opérationnel. Face à ces risques, le Fonds déploie en permanence un ensemble de moyens par le biais de ses organes de gestion pour les maîtriser, les atténuer, les externaliser ou les accepter. Ainsi :

### I) Sur le plan institutionnel

Il convient de relever que :

- Jusqu'en 2015, la redevance d'usage de la route, principale ressource du Fonds, représentait à elle seule 60 milliards de FCFA. Les recettes de péage, de la taxe à l'essieu et les amendes de pesage n'étaient pas budgétisées.

Depuis 2016, à la suite des lois de finances successives cette ressource a connu une baisse significative. Ainsi, la loi de finances au titre de l'exercice 2020 dispose en son 4ème chapitre, article 40ième que « Le plafond du produit de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP), la taxe à l'essieu, les recettes du péage et de pesage reversé au Fonds routier est fixé à FCFA quarante-neuf (49) milliards pour l'exercice 2020. »

Face à la diminution de ses ressources au fil des exercices budgétaires, le Fonds risque à moyen terme, de ne plus être en mesure d'accomplir avec efficacité sa mission principale. Celle du financement de l'entretien du réseau routier national à lui dédié.

- malgré l'accord du Chef de l'État en faveur de la transformation du Fonds routier en Fonds de deuxième génération, l'autonomie financière du Fonds n'est toujours pas acquise. En effet, au fil des exercices, il revient à la loi de finances de fixer et de plafonner les ressources affectées au Fonds.

Or l'un des critères d'un Fonds de deuxième génération réside dans sa capacité à mobiliser et à canaliser toutes les ressources (RUR, taxe à l'essieu, recettes du péage et les amendes de pesage) liées à l'utilisation de la route et les sécuriser directement dans un compte bancaire.

Ainsi, le plafonnement actuel des ressources du Fonds risque d'obérer ses finances et compromettre sa capacité à devenir un Fonds de deuxième génération.

Les organes du Fonds œuvrent sans relâche à son autonomisation financière à travers un plaidoyer permanent.

## ii) Sur le plan stratégique

Il est à noter que :

- le plan stratégique de développement (PSD) pour la période 2020-2022 servant de boussole à l'action du Fonds routier est entré dans sa première année d'exécution.

Les plaidoyers tenus en faveur du sous-programme portant sur le financement de l'entretien routier ont permis d'accroître les ressources affectées au Fonds et dédiées à l'entretien routier de 1 milliard de FCFA passant ainsi de 49 milliards en 2020 à 50 milliards à la faveur de la loi n°2020/018 du 17 décembre 2020 portant loi de finances pour l'exercice 2021. Cependant, dans son PSD, le Fonds ambitionnait d'atteindre un accroissement de ses ressources de + 10% pour l'exercice 2021 soit + 4,9 milliards de FCFA.

Au regard de la contreperformance relevée ci-dessus, le Fonds risque de ne pas atteindre son objectif triennal fixé à un accroissement de +30% de ses ressources à l'horizon 2022. Il paraît urgent de revisiter la stratégie arrêtée en 2020 par les organes de gestion du Fonds afin de l'adapter à la situation actuelle.

- le décret n° 2019/320 du 19 juin 2019 précisant les modalités d'application de certaines dispositions de la loi n° 2017/010 du 12 juillet 2017 portant statut général des établissements publics fait obligation au Fonds de mettre en place une fonction « Contrôle de Gestion ». L'opérationnalisation de cette fonction permettra au Fonds d'améliorer la qualité de sa dépense et d'opérer un pilotage efficace et un suivi plus efficient de la stratégie mise en œuvre par le Fonds pour l'atteinte des cibles consignées dans son PSD sur la période 2020-2022.

À la clôture de l'exercice 2020, ladite fonction n'est toujours pas opérationnelle, exposant ainsi le Fonds à un suivi non systématique des indicateurs de performance de ses sous-programmes lors de leur mise en œuvre.

Toutefois, il y a lieu de souligner qu'une étude préliminaire a été conduite par le Fonds afin de déterminer les conditions de fond et de forme pour la mise en place de la fonction « contrôle de gestion ». Il y ressort, entre autres, que le plafonnement des effectifs du Fonds demeure un frein au recrutement d'un Contrôleur de gestion. Ainsi, une réorganisation des attributions des services actuels en vue d'opérationnaliser la fonction contrôle de gestion serait une solution.

## iii) Sur le plan opérationnel

Il est indiqué que :

- Le financement par le Fonds routier des travaux en régie, conduits par le MINTP devrait s'exécuter conformément aux dispositions de l'article 6 du décret n°2014/0004/PM du 16 janvier 2014 qui précise notamment l'élaboration d'un manuel de procédure de la régie. Cette situation expose le Fonds à un risque de non-conformité aux dispositions de l'article 6 du décret susmentionné. En attendant l'adoption dudit manuel, le Fonds a mis en place un cadre de concertation axé sur la revue des opérations avec les ordonnateurs, où ces questions sont régulièrement examinées.

- Au regard du volume important de transactions traitées, il est apparu nécessaire de fluidifier et de sécuriser les activités de paiement en développant une interface automatique entre TOMPORTAIL et la nouvelle application GENDATA, utilisée par la BEAC pour l'exécution de ses paiements. La mise en production de cette interface reste attendue. L'implémentation tardive de ladite interface ouvre la voie à un risque de paiement erroné, au bénéfice de prestataires des travaux routiers. En réponse à ce risque, et dans l'attente de la mise en production de l'interface suscitée, l'Administration du Fonds a renforcé les contrôles manuels autour des opérations de paiement.

- Enfin, le Fonds routier est un organisme centralisé dont le siège se trouve à Yaoundé, alors qu'une partie importante de ses ordonnateurs se trouve au niveau régional, départemental et communal. Ce qui pose un risque d'inefficacité et de dégradation de la qualité du service offert par le Fonds.

La déconcentration du Fonds par réseau routier et la mise en place d'une plateforme web collaborative permettant de dématérialiser ses procédures contribueraient à le rapprocher de ses usagers.



## H- LE FONDS ROUTIER ET SES PARTENAIRES



Avec la situation sanitaire liée à la COVID 19 qui a imposé, entre autres, la fermeture des frontières, le Fonds routier n'a pas pu assister aux rencontres internationales habituelles. Cependant, il faut relever que ses cotisations annuelles ont été payées.

Le Fonds, acteur majeur du secteur de l'entretien routier, travaille avec l'ensemble des parties prenantes œuvrant dans ce secteur aux plans national, sous-régional et régional. Cette collaboration favorise le partage d'informations et d'expérience nécessaires, à la prise de décision et à la promotion de meilleures pratiques dans le secteur des transports en général et du sous-secteur routier en particulier.

### 1- L'AFERA (Association des Fonds d'entretien routier africains)

Sur le plan international, le déploiement du Fonds et sa participation aux activités de l'AFERA se sont déroulés dans un contexte marqué par les effets de la COVID 19. En effet, la fermeture des frontières pour faire face à la pandémie à coronavirus, a engendré le report de la 18ème Assemblée générale annuelle (AGA) prévue en mars 2020 au Sénégal. Il s'est tenu, en prélude à celle-ci, une réunion du Bureau exécutif du 28 au 30 janvier 2020 à Douala, dont les travaux ont porté essentiellement sur (i) les préparatifs de l'Assemblée générale, (ii) la finalisation du processus de recrutement du nouveau Secrétaire exécutif et (iii) la restitution de l'audit des comptes. Avec la recrudescence des cas de COVID, les activités suivantes de l'AFERA se sont déroulées par visio-conférence. Il s'agissait notamment de:

- la réunion extraordinaire du Bureau exécutif tenue le 17 septembre 2020 et relative à la prolongation du mandat du Comité exécutif au 31 décembre 2020;
- la tenue de la 18ème Assemblée générale annuelle

le 16 décembre 2020. Au cours de cette Assemblée, le nouveau Bureau exécutif, dans lequel le Cameroun occupe le poste de 1er vice-président, a été élu pour une période de 2 ans.

Le Fonds a contribué à la réussite de ces activités en prenant part du 15 au 19 janvier 2020 à l'évaluation du niveau d'avancement du plan d'action de l'association, à l'audit des comptes, à l'élaboration et au contrôle interne auprès du Secrétaire exécutif à Addis-Abeba.

### 2- L'UATP (Union africaine des transports publics)

Créée le 15 novembre 2002 à Lomé (Togo), l'Union africaine des transports publics a son siège social à Abidjan en Côte d'Ivoire.

Cette association dont le Fonds est membre, regroupe les professionnels des transports publics de personnes et de marchandises, par route, par voie ferrée, par voie maritime ou fluviale en Afrique sub-saharienne.

La fermeture des frontières en 2020, du fait de la situation sanitaire mondiale, n'a pas permis l'organisation normale des rencontres régionales habituelles.

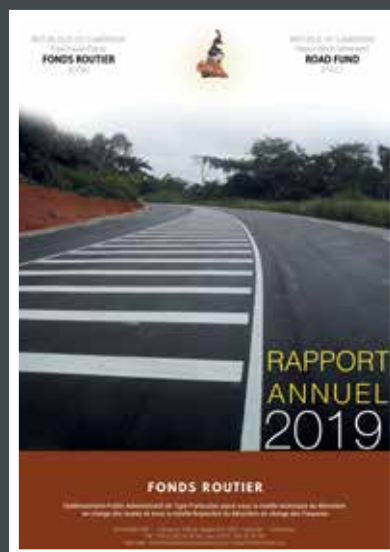
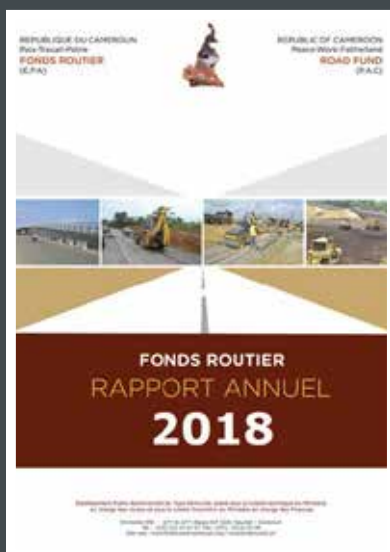
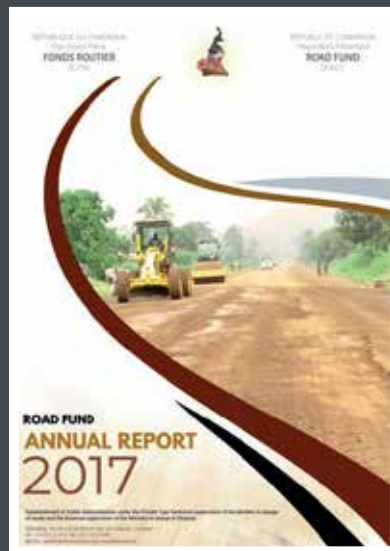
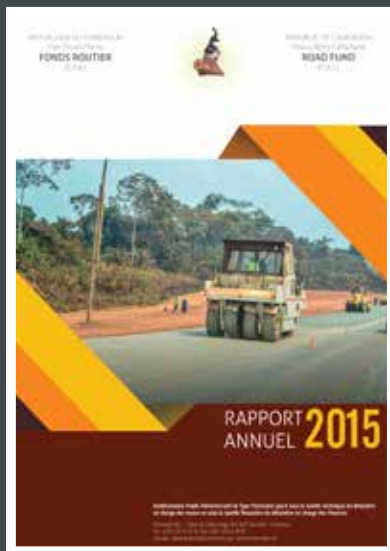
## I-COMMUNICATION

Le Fonds routier dispose d'un ensemble d'outils et de canaux lui permettant de construire et d'entretenir son image. Au cours de l'année 2020, les actions de communication mises en œuvre sont les suivantes :

- (i) l'édition et la distribution du rapport d'activités annuel 2019 ;
- (ii) la diffusion des informations sur le domaine de l'entretien routier en particulier et les infrastructures routières en général, à travers son site internet ;
- (iii) l'organisation de plusieurs ateliers de vulgarisation et de diffusion du guide technique à l'usage des

intervenants dans les départements du Mbam et Inoubou, du Mbam et Kim, du Moungo, de la Lekié et de l'Océan.

Ces ateliers ont permis de renforcer les capacités des magistrats municipaux en matière de maîtrise d'ouvrage communale. Ils ont également fourni un excellent prétexte pour la communication autour du Fonds, de même que les différentes plateformes d'échanges mises en place dans le cadre du plaidoyer en faveur de l'accroissement de ses ressources. 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.



# 2

## Financement des programmes



Conformément aux dispositions des textes organiques, les ressources du Fonds sont réparties par type de prestations éligibles suivant une clé définie dans un décret du Premier Ministre Chef du Gouvernement pour ce qui est des travaux d'entretien routier. S'agissant des prestations d'investissements, notamment les travaux de réhabilitation et d'aménagement, le Guichet Investissement en assure le financement, à travers les dotations issues du budget d'investissement public des ordonnateurs.

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

Le réseau routier national est classé suivant les catégories ci-après : (i) les autoroutes, (ii) les routes nationales, (iii) les routes régionales et (iv) les routes communales. Il s'étend sur près de 121 501,5 km dont 7 252,5 km de routes bitumées et 114 249 km de routes en terre. On compte ainsi 78,5 km d'auto-route, 9 370 km de routes nationales, 13 923 km de routes régionales et 98 130 km de routes communales.

Ce réseau routier, selon les études récentes du MINTP, est passé de 57,2% de son linéaire en mauvais état en 2018 à 52,6% en 2020, alors que le linéaire en bon état a oscillé entre 11% et 18% dans la même période. Cette situation démontre que des efforts sont consentis pour le financement de l'entretien routier, lequel reste une problématique réelle au cœur de l'action Gouvernementale, et donc du Fonds routier.

#### ● Programme d'entretien routier 2020

Le programme d'entretien routier est préparé par les ordonnateurs sur la base de la notification par le Fonds, des enveloppes allouées à chaque type de prestation conformément aux dispositions du décret n°2013/7696 du 27 août 2013, signé du Premier ministre, Chef du gouvernement, modifiant l'affectation des ressources du Fonds routier. Ces programmes sont adoptés par le Comité de gestion du Fonds lors des sessions budgétaires et peuvent faire l'objet de révision à mi-parcours par chaque ordonnateur en tant que de besoin.

#### ● Clé de répartition des ressources

Le tableau ci-après présente la clé de répartition des ressources par type de prestations éligibles au financement du guichet entretien du Fonds.

Tableau 4: Prestations éligibles et clé de répartition

Types de prestations	Abréviations	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 routière.	PSR	Maxi 4%
De l'entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public routier.	PPR	Maxi 3%
Des dépenses de fonctionnement du Fonds routier.	FFR	Maxi 2,7%
Des prestations d'audits techniques, comptables et financiers	ATCF	Maxi 0,8%

De manière générale, on constate que la clé de répartition n'est plus strictement respectée depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle nomenclature routière consacrée par le décret n°2017/144 du 20 avril

2017 portant nomenclature routière, et la prise en compte de la décentralisation dans le secteur de l'entretien routier par les ordonnateurs « principaux » que sont le MINTP, le MINT et le MINH DU.

Figure 1: Clé de répartition des ressources.

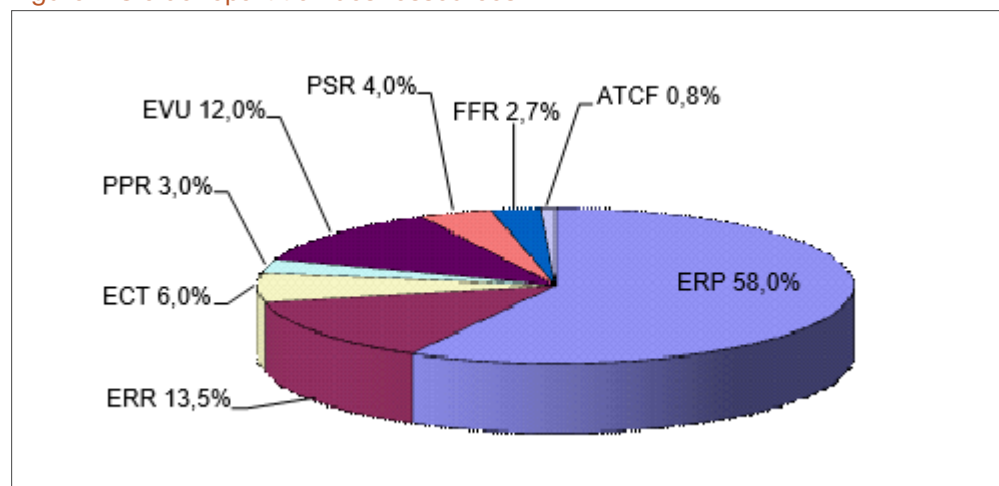


Tableau 5 : Clé de répartition des ressources appliquées au cours de l'exercice 2020 (en millions de FCFA)

	ERP (routes nationales et régionales)	ERR (Routes communales)	PPR	ECT	EVU	PSR	TOTAL	Taux (%)
MINTP	24 092		1 205	1 475			26 772	57%
MINH DU					3 400		3 400	7%
MINT						1 960	1 960	4%
CTD		12 250			2 902		15 152	32%
<b>TOTAL</b>	<b>47 284</b>	<b>100%</b>						

Le tableau ci-dessus montre que l'entretien des routes nationales et régionales obtient plus de la moitié des ressources d'entretien routier, soit 57% du budget global du Fonds routier pendant que les routes communales ont fait l'objet d'une valorisation, passant ainsi de 13,5% à 32% de dotation budgétaire au titre de l'exercice 2020. Cette progression

avait déjà été envisagée l'exercice précédent, au vu de la proportion du linéaire de 80,8% environ que représente le réseau routier communal par rapport à l'ensemble du réseau routier national. La régularisation de cette clé de répartition par un texte réglementaire reste attendue au cours de l'année 2021.

## Engagements du Fonds routier au titre de la campagne 2020

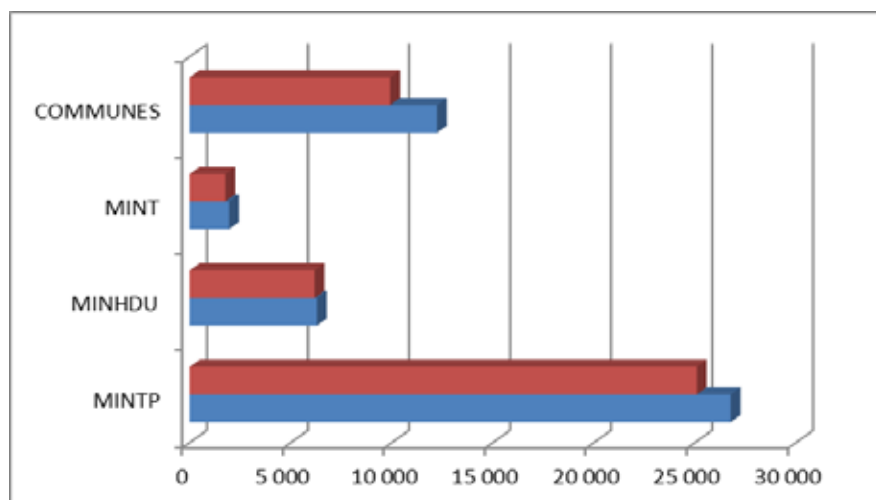
Le Comité de gestion du Fonds routier a approuvé les programmes des ordonnateurs pour le compte de l'exercice 2020, les 10 et 21 janvier 2020 sur la base d'une enveloppe plafonnée à 49 milliards FCFA TTC à percevoir au titre de la redevance d'usage de la route (RUR) issue de la Taxe spéciale sur les produits pétroliers (TSPP) et des autres ressources.

Les projets engagés par les ordonnateurs au 31 décembre 2020 et visés par le Fonds routier au titre de l'exercice courant y compris les ressources antérieures, reportées au présent exercice, se résument dans le tableau ci-après :

Tableau 6: Synthèse des engagements du programme 2020 par ordonnateur (en millions de FCFA)

CATEGORIES	BUDGET	ENGAGEMENTS	SOLDE	TAUX ENGAGEMENT %
MINTP	26 772	25 095	1 677	93,74
MINHDU	6 302	6 187	115	98,18
MINT	1 960	1 772	188	90,41
COMMUNES	12 250	9 929	2 321	81,05
<b>TOTAL</b>	<b>47 284</b>	<b>42 984</b>	<b>4 301</b>	<b>90,9</b>

Figure 2: Diagramme comparé budget-engagements par ordonnateur



Rappel de la synthèse des engagements du programme 2019 par ordonnateur

Tableau 7 : Synthèse des engagements du programme 2019 par ordonnateur (en millions de FCFA)

	BUDGET	ENGAGEMENT	SOLDE	TAUX ENGAGEMENT
MINTP	33 375	31 068	2 307	95,13
MINHDU	7 717	7 589	128	98,34
MINT	2 400	2 117	283	88,21
COMMUNES	14 600	14 568	32	99,79
<b>TOTAL</b>	<b>58 092</b>	<b>55 342</b>	<b>2 750</b>	<b>95,27</b>

Au cours des trois dernières années, le taux d'engagement est resté stable, soit 95% en 2018 et 2019 et 90% en 2020, avec une moyenne de 93%. Cette performance résulte de la concertation permanente qui existe entre le Fonds routier et les ordonnateurs à travers le Comité de suivi de l'exécution des programmes des ordonnateurs (CSEPO), ainsi que l'organisation des sessions de renforcement des capacités des magistrats municipaux sur les procédures du Fonds. Par ailleurs, ce dynamisme est également mis

à l'actif d'une meilleure prise en main du processus de passation des marchés par les principaux acteurs de la chaîne des opérations d'entretien routier.

### Présentation des engagements en nombre de contrats

Le tableau ci-après récapitule le niveau des engagements en relation avec le nombre de contrats visés au cours de l'exercice 2020.

Tableau 8: Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2020.

Ordonnateurs	Nombre de contrats 2019	Nombre de contrats 2020	Taux en % (2020)	Montant des contrats 2020 (en millions de francs CFA)
MINTP	227	106	32,62	25 095
MINHDU	57	43	13,23	6 187
MINT	19	29	8,92	1 772
COMMUNES	97	147	45,23	9 929
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>325</b>	<b>100</b>	<b>42 984</b>

Trois cent vingt-cinq (325) contrats ont été visés au titre des engagements opérés pour l'exercice 2020 pour un montant global de 42,98 milliards FCFA. Ce nombre est en baisse de 75 contrats par rapport à 2019. Cette baisse s'explique par la consistance des projets retenus. En effet, les différents ordonnateurs optent progressivement pour des projets intégrant des travaux consistants permettant une capitalisation réelle des travaux effectués au détriment de la

méthode de satisfaction de l'ensemble du territoire évoquée lors des années antérieures. On n'enregistre ainsi des marchés à phases ou pluriannuels qui permettent de gagner du temps dans le processus de passation des marchés par la même occasion. La baisse de l'enveloppe de 60 milliards FCFA en 2019 à 49 milliards en 2020 pourrait également expliquer la baisse du volume des contrats visés, toutes choses étant égales par ailleurs.

## 1- Opérations de paiements

Le délai de traitement des décomptes soumis au paiement du Fonds constitue l'indicateur principal d'évaluation de sa performance.

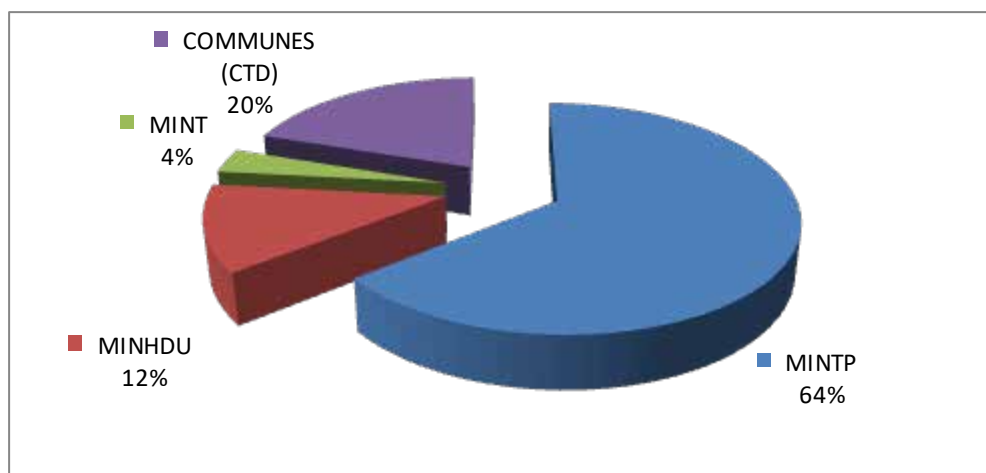
### Évolution des paiements entre 2019 et 2020

Une constance est observée en 2019 et 2020 au titre des paiements effectués pour le compte de l'ensemble des ordonnateurs. Une progression de 231% est toutefois notée dans le paiement des prestations relatives aux communes ; elle s'explique par une meilleure maîtrise des procédures dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage communale.

Tableau 9: Évolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2019 et 2020 (en millions de francs CFA)

Ordonnateurs	Paiements 2019	Paiements 2020	Pourcentage 2020	Variation (c=b-a)	Progression en %
	(a)	(b)			(d=c/a)
MINTP	42 363	37 547	64,36	-4 816	-11
MINHDU	9 707	7 207	12,35	-2 500	-26
MINT	2 762	2 016	3,46	-746	-27
COMMUNES (CTD)	3 491	11 567	19,83	8076	231
<b>TOTAL</b>	<b>58 323</b>	<b>58 337</b>	<b>100</b>	<b>14</b>	<b>167</b>

Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateur en 2020



À l'image de l'année 2019, l'exercice 2020 confirme cette nouvelle ère qui vient conforter le Fonds dans sa fonction de payeur. Cette situation est la résultante de l'effectivité du mécanisme d'approvisionnement mensuel automatique du Fonds routier à

hauteur de 5 milliards FCFA. De plus, le volume de décomptes en instance de paiement a baissé de manière significative, passant de 15 milliards au 31 décembre 2019 à 5,7 milliards FCFA au 31 décembre 2020.



Travaux d'entretien d'une route bitumée

## 2-Présentation du volume des décomptes traités

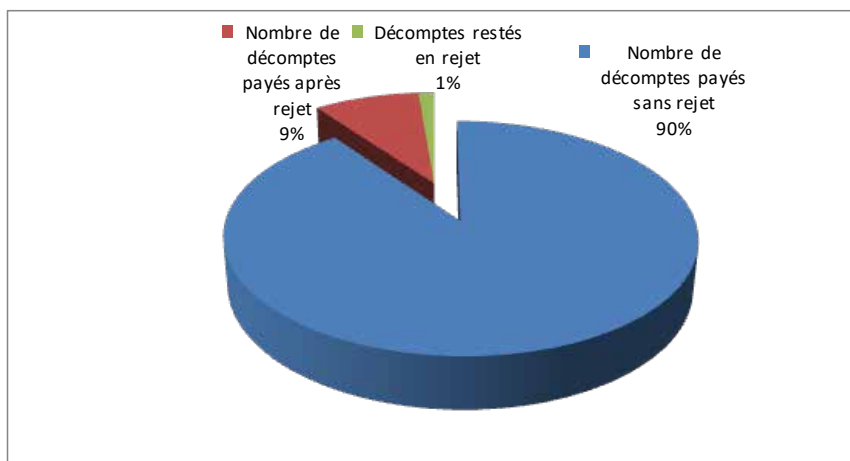
Le volume d'activités du Fonds, du point de vue du traitement des décomptes reçus pour le paiement,

constitue un élément essentiel pour l'évaluation de sa performance. Le tableau ci-après récapitule les statistiques y relatives:

Tableau 10: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2020

Année	Nombre de décomptes reçus	Nombre moyen de décomptes traités par jour	Nombre de décomptes payés sans rejet	Nombre de décomptes payés après rejet	Nombre de décomptes restés en rejet	Taux de rejet
2019	908	4	762	123	23	16%
2020	1 155	5	1 040	100	15	10%

Figure 4: Structure des décomptes traités en pourcentage





Le Fonds routier a reçu 1 155 décomptes au cours de l'exercice 2020. Ce nombre est en hausse de 247 décomptes par rapport au nombre reçu en 2019. Le taux de rejet des décomptes lors des traitements est, quant à lui, passé de 16% à 10%, soit une baisse de 6 points. Cette diminution du taux de rejet est la résultante d'une meilleure appropriation des procédures du Fonds par les acteurs du système d'entretien routier dans sa globalité. Ainsi, le Fonds doit continuer les opérations de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants et les concertations avec les ordonnateurs dans le but de consolider cette appropriation.

### 3- Situation des pénalités

Le code des marchés publics dispose en son article 168 que les pénalités ont pour objet de réparer le préjudice qu'est susceptible de causer au Maître

d'Ouvrage le non-respect, par le titulaire du marché, des délais d'exécution contractuellement prévus ou de toute autre disposition technique ou sécuritaire prévue dans le marché. Toutefois, le montant cumulé des pénalités est plafonné à dix pour cent (10%) du montant TTC du marché de base, avec ses avenants, le cas échéant, sous peine de résiliation.

Conformément à cette disposition (article 168) du code des marchés publics, le Fonds routier retient et reverse à l'ARMP via le compte d'affectation spéciale (CAS) pour les marchés publics, le produit des pénalités de toutes sortes, constatées dans le cadre de l'exécution des marchés pour lesquels il est formellement désigné comme payeur.

La situation des pénalités retenues, les remises et celles reversées à l'ARMP par le Fonds routier pour le compte de l'exercice 2020 se présente comme suit :

Tableau 11: Tableau des pénalités en 2020 (en millions de F.CFA).

Ordonnateurs	Pénalités et remises de pénalité en 2020			
	Pénalités	Remises	Soldes	%
MINTP	90,70	79,33	11,37	12,33
MINHDU	73,93	6,30	67,63	73,35
MINT	13,20	0,00	13,20	14,32
Total	177,83	85,63	92,20	100

Au 31 décembre 2020, le montant des pénalités reversées est de **177,83 millions FCFA** contre **174,63 millions FCFA** à la même période en 2019 ; soit une hausse de **3,2 millions FCFA** en valeur absolue et de **1,83%** en valeur relative. Cette légère hausse par rapport à 2019 traduit une stagnation de la situation des pénalités. Ce statu quo s'explique par une baisse d'activité de certaines entreprises dans la réalisation des travaux sur le terrain. Ce recul est dû à la sous performance de certaines entreprises d'une part et à la situation sanitaire liée à la pandémie à coronavirus en 2020 d'autre part.

### 4- Situation des garanties par signature

Il existe plusieurs types de garantie parmi lesquelles la caution d'avance de démarrage (CADD), la caution de bonne exécution (CBE) et la caution de retenue de garantie (CRDG). Pour l'exercice 2020, les cautions reçues et celles restituées ont évolué ainsi qu'il suit :

#### Cautions reçues en 2020

Au cours de l'exercice sous revue, le Fonds routier a reçu des garanties à hauteur de 13,03 milliards FCFA contre 13,56 milliards FCFA en 2019, soit une va-

riation à la baisse de 529 millions FCFA en valeur absolue et de 3,90% en valeur relative. Cette baisse d'explique par le ralentissement de l'activité et la diminution du nombre de contrat.

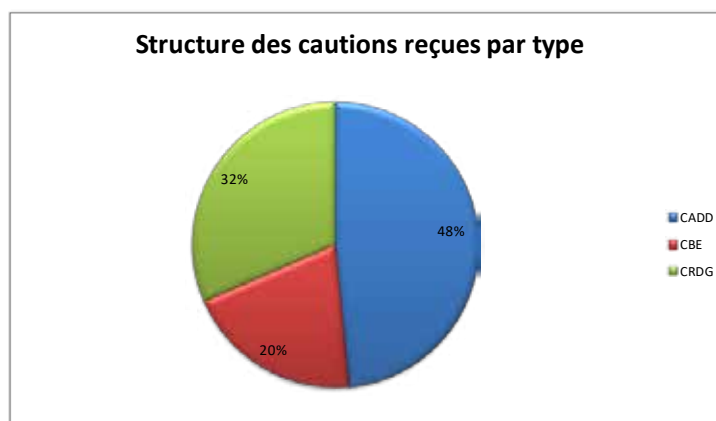


Exécution des travaux en régie sur une route bitumée

Tableau 12: situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2020		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	159	6,31	48,43
CBE	351	2,61	20,06
CRDG	177	4,11	31,51
Total	687	13,03	100

Figure 5: Structure des cautions reçues par type



### Cautions restituées

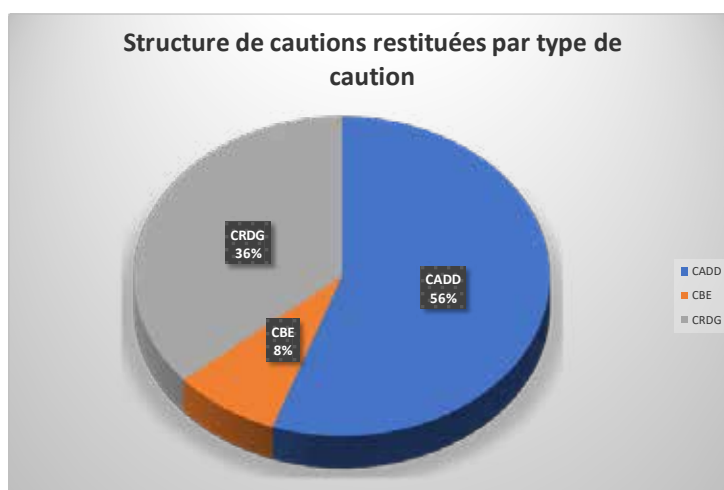
Les cautions restituées s'élèvent quant à elles à 599 millions FCFA au 31 décembre 2020 contre 2,71 milliards FCFA à la même période en 2019, soit une

variation à la baisse de 2,11 milliards FCFA en valeur absolue et 77,88% en valeur relative. Cette variation est due au mauvais suivi des contrats et au faible avancement des travaux.

Tableau 13: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Restitutions 2020	exercice		%
		Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	6	6	332	55,43
CBE	12	12	50	8,35
CRDG	2	2	217	36,22
Total	20	20	599	100

Figure 6: Structure des cautions restituées par type



## B- FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER

### 1- Les ressources du programme du guichet « investissement »

Conformément à ses textes organiques, le Fonds routier exerce les missions de financement de la réhabilitation et de l'aménagement du réseau routier à travers un guichet indépendant du guichet « entretien » dénommé le guichet « Investissement ».

Entre 2017 et 2019, on a observé une diminution significative des ressources allouées à ce guichet. Pour le compte de l'exercice sous revue, le Fonds routier a reçu du MINTP 45,87 milliards de FCFA alors qu'aucune ressource n'avait été effectivement transférée en 2019. Ce montant comprend la qua-

si-totalité des ressources issues des décisions de déblocage de fonds de l'exercice 2019, soit 10,13 milliards de FCFA en 2020. Il est important de relever que seul 27,39% (soit 12,57 milliards FCFA) des ressources reçues courant 2020 ont été identifiées et rattachées à leurs projets, en raison de la qualité de la tenue du compte du Fonds routier ouvert dans les livres de la paierie générale du Trésor. Cette situation, qui perdure depuis 2018, a entraîné entre autres le non-paiement des décomptes à maturité.

Le tableau ci-dessous donne une vue de l'évolution des ressources annuelles transférées au guichet Investissement sur les cinq dernières années.

Tableau 14: Situation des ressources annuelles transférées au guichet investissement (En millions de FCFA)

Programmes (en millions de FCFA)	Ressources reçues par le Fonds routier par exercice					
	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Ressources BIP	22 968	532	485	-	45 867	69 852
Programme spécial d'urgence	3 052	878	653	-	-	4 583
<b>Total</b>	<b>26 020</b>	<b>1 410</b>	<b>1 138</b>	<b>0</b>	<b>45 867</b>	<b>74 435</b>

### 2- Les paiements du programme du guichet « Investissement »

Les paiements représentent la somme totale des ordres de virement émis par le Fonds routier à destination du Trésor public pour le paiement des prestations des adjudicataires des marchés logés au guichet « Investissement ». Au cours des cinq dernières années, les paiements ont évolué ainsi qu'il suit :

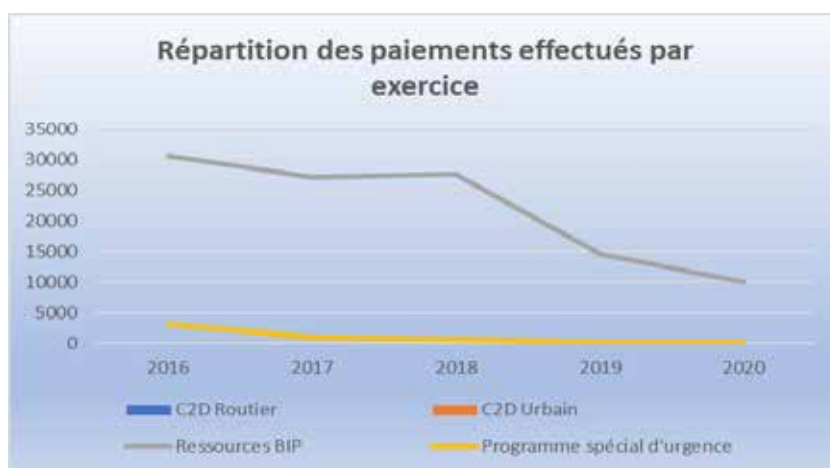


Traitement d'un nid de poule

Tableau 15: Répartition des paiements effectués dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)

Paiements effectués par le Fonds routier par exercice						
Programmes	2016	2017	2018	2019	2020	Total
C2D Routier	18	-	-	-	-	18
Ressources BIP	30 663	27 163	27 661	14 701	10 035	110223
Programme spécial d'urgence	3 052	878	653	-	-	4 583
<b>Total</b>	<b>33 733</b>	<b>28 041</b>	<b>28 314</b>	<b>14 701</b>	<b>10 035</b>	<b>114 824</b>

Figure 7: Répartition des paiements effectués par le Fonds routier par exercice



Les paiements sur le guichet « investissement » ont diminué au cours des cinq dernières années. De 33,7 milliards de FCFA en 2016, ils ne représentent plus que 10 milliards de FCFA en 2020. Ce net recul s'explique par le fait que les paiements du MINH DU ne transitent plus par le Fonds routier et que certains paiements du MINTP sont directement effectués via sa paierie spécialisée.

### 3- Décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources au 31 décembre 2020

Au 31 décembre 2020, les montants de décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources s'élèvent à 3,87 milliards FCFA dont 2,38 milliards FCFA pour le MINTP et FCFA 1,49 milliards pour le MINH DU. Ils ont évolué comme suit au cours des deux dernières années :

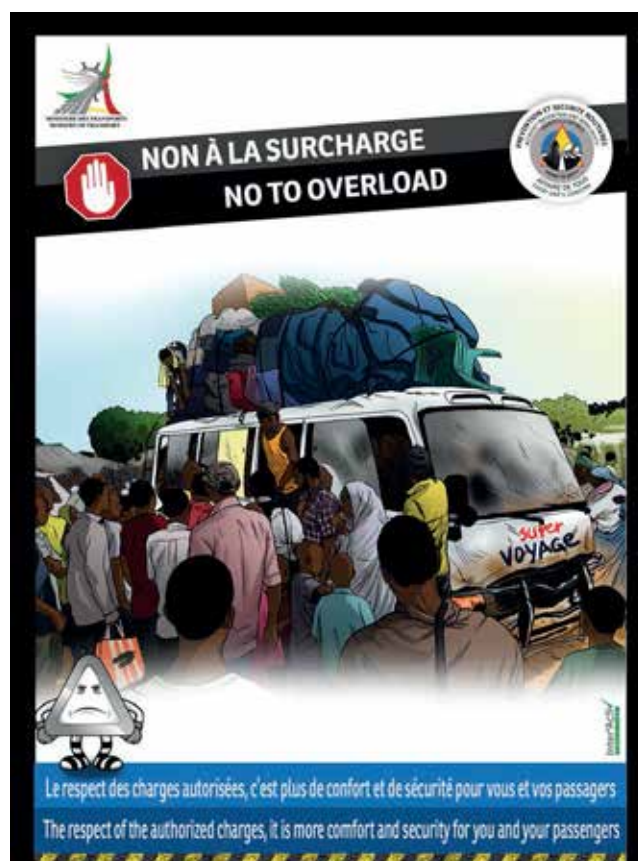


Tableau 16: Montants de décomptes en instance pour insuffisance de ressources (En millions de FCFA)

Années	Montant de décomptes en instance pour insuffisance de ressources (en millions de FCFA)		
	2019	2020	Paiements effectués
Ordonnateurs			
MINTP	2 949	2 378	(571)
MINHDU	1 491	1 491	0
<b>Total</b>	<b>4 440</b>	<b>3 869</b>	<b>(571)</b>

L'on note une diminution des décomptes en instance pour absence de ressources qui passe de FCFA 4 440 millions au 31 décembre 2019 à FCFA 3 869

millions, soit une légère baisse de 571 millions de FCFA, qui se justifie essentiellement par le paiement de quelques décomptes du MINTP.

## C- EXÉCUTION DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT, D'ÉQUIPEMENT ET DES AUDITS AU 31 DÉCEMBRE 2020

### 1- Exécution du budget de fonctionnement et d'équipement au 31 décembre 2020

Le Fonds routier s'est inscrit dans le processus de la démarche planification, programmation, budgétisation et suivi-évaluation (PPBS), avec une mise en œuvre progressive de l'approche budget - pro-

gramme. En 2020, le budget de fonctionnement de départ du Fonds, fixé à 2 221 millions FCFA, a connu une réduction d'environ 13% lors de la révision budgétaire à mi-parcours, pour se situer à un montant révisé AE=CP de 1 939 millions de Francs CFA. Ce budget a connu un niveau d'engagement de l'ordre de 1 732 millions, soit un taux d'engagement de 89%.

Tableau 17: Exécution budgétaire par actions (En millions de FCFA)

ACTIONS	AUTORISATION D'ENGAGEMENT	MONTANT CP	EXECUTION
Augmentation des ressources affectées à l'entretien routier	56 010 000	56 010 000	47 045 462
Gestion du système de la commande publique	35 000 000	35 000 000	35 000 000
Gestion des ressources humaines	662 308 206	662 308 206	576 004 239
Gestion des ressources informationnelles	212 480 330	212 480 330	190 621 317
Gestion des ressources matérielles	298 046 968	298 046 968	276 333 281
Pilotage de la stratégie	545 570 288	545 570 288	495 948 579
Marketing et communication	53 434 208	53 434 208	43 261 278
Optimisation de la consommation des ressources mobilisées	76 345 000	76 345 000	66 146 194
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 939 195 000</b>	<b>1 939 195 000</b>	<b>1 732 090 350</b>

Il ressort du tableau ci-dessus que le taux d'exécution du budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds s'établit à 89,36% contre 80% en 2019, soit une augmentation d'environ 10%.

## 2-Exécution du budget des audits au 31 décembre 2020

Le Fonds routier a commandé par procédure d'appel d'offres international, un audit organisationnel, institutionnel et technique en vue de satisfaire l'une des mesures préalables édictées par la Banque mondiale dans le cadre de la troisième opération d'appui aux politiques de développement (DPO3).

Cet audit a relevé plusieurs constats impliquant directement le Fonds, parmi lesquels :

### Sur le plan organisationnel et institutionnel :

la non-conformité des organes de gestion du Fonds avec la réforme sur le nouveau statut des établissements publics du 12 juillet 2017 ;

la limitation des effectifs du Fonds à 25 personnes alors qu'il fait face à 374 interlocuteurs supplémentaires que sont les CTD ;

le monopole du Trésor public est confirmé à travers le fonctionnement financier du Fonds.

### Sur le plan financier et technique :

l'insuffisance des ressources allouées au Fonds pour le financement de l'entretien routier du fait du plafonnement des ressources et l'effet du compte unique du Trésor public ;

le rallongement des délais de paiement des prestations ;

le reversement des ressources dans le compte du Fonds logé à la BEAC ne précise plus la nature des ressources de manière distincte en vue de leur suivi ; et cela est acté dans les lois de finances qui se succèdent au fil des ans ;

les programmes financés par le Fonds ne respectent plus le principe du réseau dit « prioritaire » tel que prévu dans les textes organiques ; une situation qui découle du fait que le réseau prioritaire actuellement en vigueur est en déphasage avec les besoins réels en entretien routier ;

Au vu de ce qui précède, l'étude a proposé pour l'exercice 2021, la réalisation des objectifs spécifiques ci-après par le Gouvernement en ce qui concerne le Fonds :

la promulgation de la loi portant protection du patrimoine routier ainsi que son application dans le système d'entretien routier au cours de l'exercice 2021 ; la mise sur pied d'un Fonds routier de 2ème génération conformément à la réglementation en vigueur ; la définition d'un nouveau réseau prioritaire utilisé dans la programmation de l'entretien routier et éligible au Fonds.



Station de production de béton bétumineux

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



Une bonne appréciation de l'activité du Fonds passe par une analyse de l'évolution comparée de certains indicateurs de performance au cours des cinq (05) dernières années. Il s'agit notamment (i) du visa des contrats issus des programmations annuelles des ordonnateurs et (ii) du paiement des décomptes.

### 1- Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources reçues dans le compte du Fonds routier à la paierie générale du Trésor

On note un risque de non prise en charge ultérieure des engagements pris par le Fonds vis-à-vis des tiers. S'il est vrai que le mécanisme de débit d'office améliore la liquidité effective à la BEAC, il faut re-

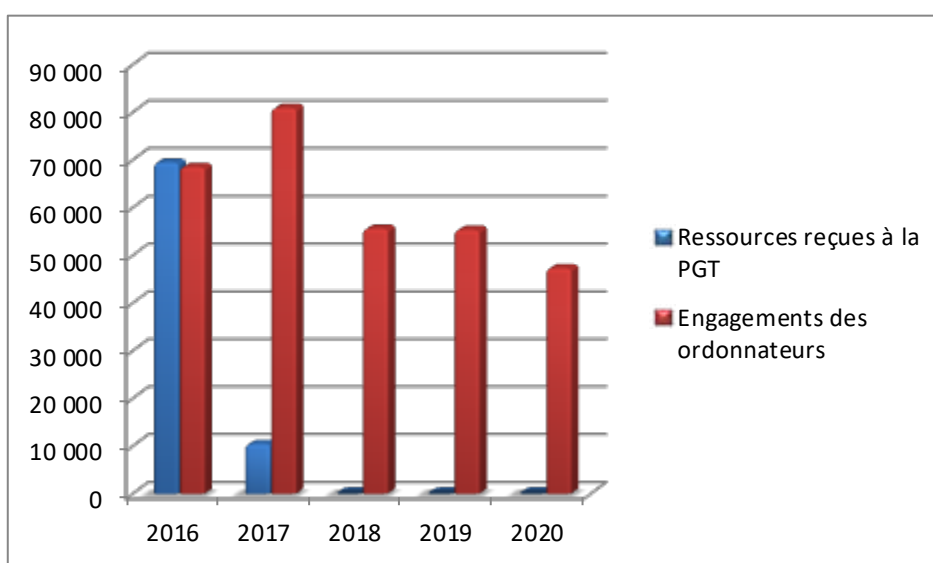
lever qu'il se pose toujours un problème d'équilibre budgétaire du fait des engagements effectués sans que la couverture financière (ressources correspondantes) soit traduite dans notre compte.

Le tableau ci-après présente un déficit théorique de 73,64 % des engagements des ordonnateurs dont la ressource n'a pas été mise en dépôt pour la couverture de programmes déjà engagés.

Tableau 18: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2020 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources reçues à la PGT	Engagements des ordonnateurs	Taux d'engagement/ ressources reçues (%)
2016	69 457	68 521	98,6
2017	10 441	80 888	12,90
2018	0	55 577	NA
2019	0	55 342	NA
2020	0	42 819	NA
Total	79 898	303 147	26,35

Figure 8: Situation comparée (ressources – engagements).



Traitement d'un nid de poule sur route revêtue



## 2-Évolution comparée de la couverture des paiements par les ressources reçues

La liquidité d'un Fonds d'entretien routier s'apprécie par sa capacité à couvrir entièrement et dans les meilleurs délais les demandes de paiement des travaux soumis à son guichet Entretien. Elle se présente ainsi comme un facteur clé de sa performance pour ce qui est de sa mission de paiement des prestations

d'entretien routier à l'entreprise.

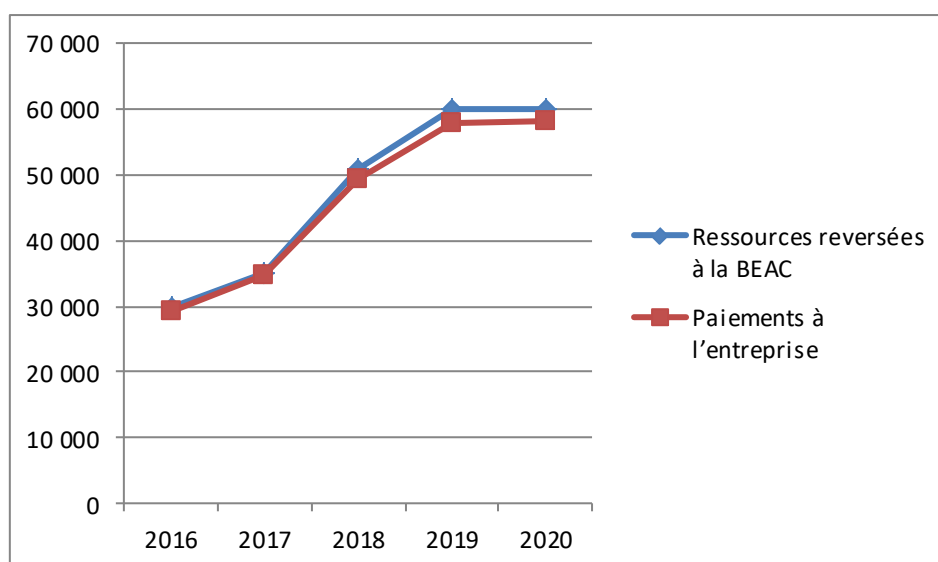
En dehors des paiements des décomptes, le Fonds a exécuté des paiements liés aux audits techniques, comptables et financiers ainsi qu'à ses dépenses de fonctionnement. Le tableau et le graphique ci-dessous révèlent l'utilisation faite de la trésorerie mise à la disposition du Fonds durant les cinq dernières années.

Tableau 19: Situation comparée (ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2020 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources reversées à la BEAC* (a)	Paiements à l'entreprise (b)	Écart (a-b)	Taux de paiement des ressources reversées (c/b)
2016	30 000	29 383	617	98%
2017	35 000	34 868	132	100%
2018	51 000	49 405	1 595	97%
2019	60 000	58 000	2 000	97%
2020	60 000	58 337	1 663	97,22%
Total	236 000	229 993	6 007	98%

Toutefois, il est important de noter que le Fonds a connu des difficultés à répondre efficacement aux demandes de paiements des prestataires issues des campagnes antérieures et courantes. Cette situation s'est traduite par des instances de paiements de 14,4 milliards F CFA en moyenne au cours des 3 dernières années.

Figure 9: Situation comparée (ressources – paiements).



# 3

## Défis et perspectives du Fonds routier



Le Fonds dans l'exercice de ses missions fait face à de nombreux défis bien que certaines perspectives soient reluisantes.

### A- DÉFIS

Le Fonds routier a connu en 2020 une meilleure situation en terme de trésorerie. Cette embellie s'explique par la poursuite harmonieuse de la mise en œuvre de l'avenant n°1 à la convention régissant le fonctionnement du compte spécial du Fonds logé à la Banque centrale. Cet avenant a permis au Fonds de percevoir 60 milliards (soit 5 milliards par mois) FCFA, ce qui a rendu possible la réduction significative de la tension de trésorerie observée depuis quelques années.

Cependant, de nombreuses difficultés persistent dans le domaine de l'entretien routier et constituent des défis auxquels le Fonds reste confronté. Parmi ces défis figurent, entre autres : (i) la mobilisation des ressources nécessaires pour couvrir le besoin en financement de l'entretien routier, (ii) l'obtention dans les délais réglementaires des liasses complètes des pièces justificatives relatives à la trésorerie mise à disposition pour les travaux en régie, (iii) la poursuite

de l'opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage communale, (iv) l'opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage régionale, (v) l'insuffisance de moyens consacrés à la maîtrise d'œuvre publique et (vi) la consommation optimale des ressources.

#### ● Mobilisation des ressources dédiées à l'entretien routier

Les besoins en financement de l'entretien routier se chiffrent à environ 120 milliards FCFA et les ressources du Fonds sont plafonnées à 49 milliards FCFA en 2020 ; l'augmentation de ces dernières reste une préoccupation majeure et pourrait se faire concomitamment par : (i) le déplafonnement des ressources dédiées, (ii) la distinction claire de chaque ressource et (iii) la recherche de nouvelles ressources. Le Fonds routier continue également son plaidoyer afin qu'une autonomie financière accrue lui soit garantie à travers son passage à un fonds de deuxième génération.



Travaux de bitumage d'une voirie

● **Obtention dans les délais réglementaires des liasses complètes des pièces justificatives relatives à la trésorerie mise à disposition pour les travaux en régie**

Au cours de la période sous revue, un montant de 1 000 000 000 FCFA a été mis à disposition par le Fonds pour la régie du MINTP, soit 500 000 000 FCFA en guise de rattrapage de l'exercice 2019 et le

même montant pour l'année 2020. Le montant global est alors passé de 1 119 107 536 FCFA à 2 119 107 536 FCFA entre 2016 et 2020 pour l'exécution des travaux en régie suivant le tableau ci-après : Le principal défi relatif à l'exécution des travaux en régie consiste à obtenir de l'ordonnateur les liasses complètes des pièces justificatives de toute la trésorerie mise à disposition.

Tableau 20: mises à la disposition de la régie MINTP entre 2016 et 2020.

Mise à disposition	Période					TOTAL
	2016	2017	2018	2019	2020	
	657 325 124	255 000 000	206 782 412	0	1 000 000 000	2 119 107 536

### ● Poursuite de l'opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage communale

L'opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage communale a connu des résultats assez satisfaisants en 2020.

Au titre des points positifs, nous pouvons retenir :

- o une meilleure maîtrise des procédures par les exécutifs communaux grâce à la poursuite du renforcement des capacités de ces derniers par les services du Fonds ;
- o un meilleur suivi de l'exécution des travaux sur les routes communales a eu comme conséquence une augmentation significative du volume de décomptes transmis au Fonds pour traitement comparativement à l'exercice 2019 ;
- o Le maintien à 15 milliards de la ressource dédiée aux communes est à encourager, en dépit de la baisse globale des ressources consacrées à l'entretien routier.

Au titre des améliorations, le Fonds devra continuer le processus de renforcement des capacités des exécutifs communaux.

### ● Opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage régionale

Avec la mise en place des conseils régionaux à l'issue des élections régionales tenues le 06 décembre 2020, l'accompagnement des Conseils régionaux au titre de la maîtrise d'ouvrage sur les routes régionales apparaît comme un défi majeur pour le Fonds en perspective du financement des programmes d'entretien des routes régionales préparé par les régions pour les exercices à venir. En effet, le Fonds devra, en plus des 374 communes, intégrer et répondre efficacement aux attentes des présidents des régions.

Il sera question pour le Fonds, en collaboration avec les différents acteurs et intervenants de la chaîne des opérations d'entretien routier ainsi que les Conseils régionaux, de (i) définir le mécanisme de transfert des compétences et des ressources aux nouveaux ordonnateurs en charge des routes régionales, (ii) mettre en place des mécanismes d'accompagnement et de suivi/évaluation au niveau local, national et régional de ces nouveaux ordonnateurs et (iii) organiser des sessions de renforcement des acteurs régionaux en vue d'une appropriation des procédures du

Fonds routier. Ces actions permettront d'optimiser le dispositif de préparation des programmes d'entretien des routes régionales pour les années à venir.

Compte tenu du nombre important des ordonnateurs du Fonds, de leur répartition sur l'ensemble du territoire national, et de la disponibilité du Fonds à garantir un niveau de service de proximité satisfaisant pour toutes les CTD, il s'avère opportun de concevoir une nouvelle approche en misant sur : (i) la simplification des procédures (ii) l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les échanges (ii) la dématérialisation de certaines procédures, (iv) le renforcement des capacités, (v) la collaboration avec les CVUC, qui sont bien représentées aux niveaux régional et départemental.

### ● Croissance des moyens consacrés à la maîtrise d'œuvre publique

Elle pourrait constituer un facteur dégradant de la qualité des travaux d'entretien car, celle-ci n'est pas toujours présente sur les chantiers. Cette situation se justifie par une insuffisance de moyens à la fois logistique, financier et humain consacrés à la maîtrise d'œuvre publique.

### ● Consommation optimale des ressources

Le taux de consommation des ressources constitue un indicateur à suivre avec rigueur. En effet, il existe un risque réel que la réalisation des travaux sur le terrain soit faible pendant que la trésorerie reste stable ou augmente. C'est pour cette raison que tous les maillons de l'entretien routier doivent entrer en parfaite synergie, afin d'aboutir à une consommation optimale des ressources consacrées à ce secteur. Il s'agit, entre autres, de :

- la programmation à travers la sélection des projets matures ;
- la passation des marchés par anticipation ;
- un meilleur choix des entreprises à travers des critères pertinents et objectifs ;
- l'exécution avec un suivi efficace des projets et
- le paiement à vue des décomptes.

En plus des observations ci-dessus exposées, le Fonds fait également face à d'autres défis importants et divers, à savoir : (i) la redéfinition du réseau prioritaire routier après la nouvelle nomenclature routière, (ii) la révision de ses textes organiques pour sa mise en conformité avec la loi portant statut général des établissements publics.

## B- PERSPECTIVES

Au titre des perspectives, quelques points méritent d'être soulignés, à savoir la recherche de nouvelles ressources et l'accroissement des recettes de péage.

### ● la recherche envisagée de nouvelles ressources

Dans l'optique d'augmenter les ressources consacrées à l'entretien routier, plusieurs pistes sont à explorer. Nous pouvons citer par exemple :

- le prélèvement d'un pourcentage sur les permis de conduire ;
- le prélèvement d'un pourcentage sur les cartes grises ;
- le prélèvement d'un pourcentage sur les lubrifiants ;
- la levée de fonds et les emprunts ;
- etc.

En effet, les ressources ne sauraient rester statiques ou diminuer alors qu'au même moment les besoins augmentent sans cesse du fait : (i) de la dégradation importante de la majeure partie du réseau routier et (ii) de l'augmentation régulière du réseau à entretenir. Ces facteurs sont en parfaite corrélation avec la croissance de la population et l'activité économique ainsi que de l'accroissement attendu des recettes de péages.

Le 10 décembre 2020, s'est tenue dans la localité de Mbankomo, la cérémonie de pose de la première

pièce du projet de construction de quatorze (14) postes de péages automatiques du Cameroun. À titre de rappel, les infrastructures en question seront construites par le consortium Razel Bec-Egis Projects.

Les postes de péage concernés sont considérés comme étant les plus rentables sur les quarante-cinq (45) que compte le pays. Selon les prévisions du gouvernement, ils devront générer des recettes de 7 milliards de FCFA en 2021, pour atteindre 53,59 milliards en 2039 sur la base d'un tarif unique fixé à 500 FCFA.

Les recettes nettes à reverser à l'État, quant-à-elles, partiront de 5,482 milliards en 2021 à 48,995 milliards en 2039, date de la fin du contrat de gestion desdits postes par le consortium constructeur. Ce dernier qui s'engage durant les années d'exploitation à financer, concevoir, construire, équiper, exploiter et maintenir lesdits postes de péages automatiques.

L'augmentation progressive de ces recettes constitue une opportunité importante pour le Fonds. En effet, selon ses textes, le péage fait partie de ses ressources. Il est donc souhaitable que le produit de l'usage de la route soit intégralement reversé au Fonds pour financer son entretien.



Opération de pesée d'un camion à l'aide d'une station de pesage mobile

## CONCLUSION



Construction d'un dalot triple

**A**u cours de l'année 2020, les activités majeures du Fonds routier se sont déroulées avec moins de difficulté que les années antérieures surtout en ce qui concerne la gestion des programmes et les opérations de paiement.

S'agissant de la gestion des programmes, et particulièrement celui de l'entretien des routes communales, l'accompagnement des exécutifs communaux dans l'appropriation des procédures du Fonds routier, entamé depuis quelques années, produit des résultats perceptibles. En effet, le volume des paiements liés aux prestations d'entretien des routes communales s'est significativement accru, passant ainsi de 3,4 milliards FCFA en 2019 à 11,5 milliards FCFA en 2020. Cet accompagnement se poursuivra, avec l'intensification de la vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants, qui fera l'objet de révision au cours de l'année 2021, eu égard aux mutations intervenues dans le secteur de l'entretien routier. Il s'agit d'un outil essentiel dans la maîtrise des procédures par les acteurs dédiés, à travers la clarification de la chaîne des opérations financées

par le Fonds routier et la définition des rôles et responsabilités des différents intervenants ainsi que leurs interactions.

Pour ce qui est des opérations de paiement, le volume de décomptes en instance a considérablement diminué, passant ainsi de 15 milliards FCFA au 31 décembre 2019 à 5,7 milliards FCFA au 31 décembre 2020. De plus, le traitement et le paiement des décomptes se sont effectués avec constance et fluidité au cours de l'année sous revue. Cette amélioration résulte de la mise en œuvre du mécanisme de débit automatique du compte unique du Trésor public, au profit du compte du Fonds routier ouvert à la BEAC.

Concernant les défis à relever, le Fonds devra se consacrer à la mise en œuvre de quelques actions, avec le concours des autres acteurs de la chaîne d'intervention. Il s'agit, entre autres, de: (i) l'accroissement et la pérennisation des ressources affectées à l'entretien routier, (ii) l'accompagnement des maires dans l'exercice de leurs prérogatives de maîtres d'ouvrage des projets portant sur les routes communales et (iii) l'amélioration de la gestion du compte des travaux réalisés en régie.

<b>Tableau 1 :</b> sous-programme « Financement de l'entretien routier »	<b>15</b>
<b>Tableau 2 :</b> sous-programme « Gouvernance »	<b>15</b>
<b>Tableau 3 :</b> Coût du plan stratégique de développement 2020-2022	<b>16</b>
<b>Tableau 4:</b> Prestations éligibles et clé de répartition	<b>26</b>
<b>Tableau 5 :</b> Clé de répartition des ressources appliquées au cours de l'exercice 2020	<b>26</b>
<b>Tableau 6:</b> Synthèse des engagements du programme 2020 par ordonnateur	<b>27</b>
<b>Tableau 7 :</b> Synthèse des engagements du programme 2019 par ordonnateur	<b>27</b>
<b>Tableau 8:</b> Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2020.	<b>28</b>
<b>Tableau 9:</b> Évolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2019 et 2020	<b>29</b>
<b>Tableau 10:</b> Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2020	<b>30</b>
<b>Tableau 11:</b> Tableau des pénalités en 2020	<b>31</b>
<b>Tableau 12:</b> situation des cautions reçues	<b>32</b>
<b>Tableau 13:</b> Situation des cautions restituées	<b>32</b>
<b>Tableau 14:</b> Situation des ressources annuelles transférées au guichet investissement	<b>33</b>
<b>Tableau 15:</b> Répartition des paiements effectués dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années	<b>34</b>
<b>Tableau 16:</b> Décomptes en instance pour insuffisance de ressources	<b>35</b>
<b>Tableau 17:</b> Exécution budgétaire par actions	<b>35</b>
<b>Tableau 18:</b> Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2020	<b>38</b>
<b>Tableau 19:</b> Situation comparée ressources encaissées et paiements à l'entreprise au 31 décembre 2020	<b>39</b>
<b>Tableau 20:</b> mises à la disposition de la régie MINTP entre 2016 et 2020	<b>41</b>
<b>Figure 1:</b> Clé de répartition des ressources.	<b>26</b>
<b>Figure 2:</b> Diagramme comparé budget-engagements par ordonnateur	<b>27</b>
<b>Figure 3:</b> Répartition des paiements par ordonnateur	<b>29</b>
<b>Figure 4:</b> Structure des décomptes traités en pourcentage	<b>30</b>
<b>Figure 5:</b> Structure des cautions reçues par type	<b>32</b>
<b>Figure 6:</b> Structure des cautions restituées par type	<b>33</b>
<b>Figure 7:</b> Répartition des paiements effectués par le Fonds routier par exercice	<b>34</b>
<b>Figure 8:</b> Situation comparée (ressources – engagements).	<b>38</b>
<b>Figure 9:</b> Situation comparée (ressources – paiements).	<b>39</b>

# Annexe

## LE FONDS ROUTIER ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

N°	THÈME	PÉRIODE	DURÉE (nombres de jours)	NOMBRE DE PARTICIPANTS	INSTITUTION	OBJECTIFS
1	Formation sur les outils avancés de Microsoft Word	Juillet	Trois (03)	Huit (08)	E and T SOLUTIONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Se familiariser avec l'environnement de Microsoft WORD 2013 ;</li> <li>-Découvrir et maîtriser les fonctionnalités de bases et avancées ;</li> <li>-Mettre en forme les paragraphes et gérer les enchaînements,</li> <li>-Savoir élaborer le sommaire, tables de matière et générer le publipostage</li> </ul>
2	Séminaire de renforcement des capacités des ingénieurs	Septembre	Deux (02)	Deux (02)	ONIGC (ordre national des ingénieurs de Génie Civil)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maîtriser les questions d'éthique,</li> <li>- Renforcer les compétences en matière de gestion des projets ;</li> <li>- Maîtriser les nouveaux procédés généraux de construction.</li> </ul>
3	Renforcement de la capacité en langue anglaise	Septembre	Trente (30)	Dix-neuf (19) participants	E and T SOLUTIONS	Renforcer la compétence de l'anglais du personnel à l'écoute, l'oral, l'écrit et la lecture.
4	Renforcement des capacités des acteurs de la chaîne PPBS	Décembre	Quatre (04)	Dix-huit (18)	E and T SOLUTIONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>-S'approprier des dispositions de la charte Ministérielle de Gestion des Programmes ;</li> <li>- Maîtriser les missions et les outils mis à la disposition des acteurs de la chaîne budgétaire du Fonds routier,</li> <li>- Maîtriser le processus de planification dans la chaîne PPBS et actualiser les instruments de la planification ;</li> <li>- Concevoir et formuler les indicateurs de performance,</li> <li>Atteindre les cibles projetées et viser la performance</li> </ul>



N°	THÈME	PÉRIODE	DURÉE (nombres de jours)	NOMBRE DE PARTICIPANTS	INSTITUTION	OBJECTIFS
5	Formation à l'utilisation du logiciel PPBS.	Décembre	Trois (03)	Dix-sept (17)	Being infos	Acquérir des habilités pour une bonne utilisation du logiciel de suivi et de l'exécution du budget Programme
6	Règles et procédures nationales de passation de marchés publics à l'aune du nouveau cadre normatif des marchés publics	Décembre	Quatre (04)	Sept (07)	Agence de régulation des marchés publics (ARMP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Maîtrise des enjeux de la régulation des marchés publics,</li> <li>-Maîtriser le nouveau cadre de la passation des marchés et ainsi que de nouvelles orientations suite à ces réformes,</li> <li>-Comprendre les procédures et normes de constitution des demandes d'appel d'offre telles que fixées par le code des marchés publics actuel ;</li> <li>-Avoir une meilleure appréhension de la demande d'appel d'offres type en fonction des passations des marchés souhaités.</li> </ul>


## REPUBLICAINE DE LA ROUTE MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS **CARTE GÉNÉRALE DES ROUTES DU CAMEROUN**

www.mretravauxpublics.gov.cm

**Le Ministère de l'Équipement et des Travaux Publics**

**MISSION DE LA ROUTE**  
 Mettre en œuvre, avec ses partenaires, la politique nationale de la route, en vue de garantir la sécurité, la fluidité, la durabilité et l'efficacité des infrastructures routières, afin de contribuer à l'amélioration des conditions de vie de la population et à la croissance économique du pays.

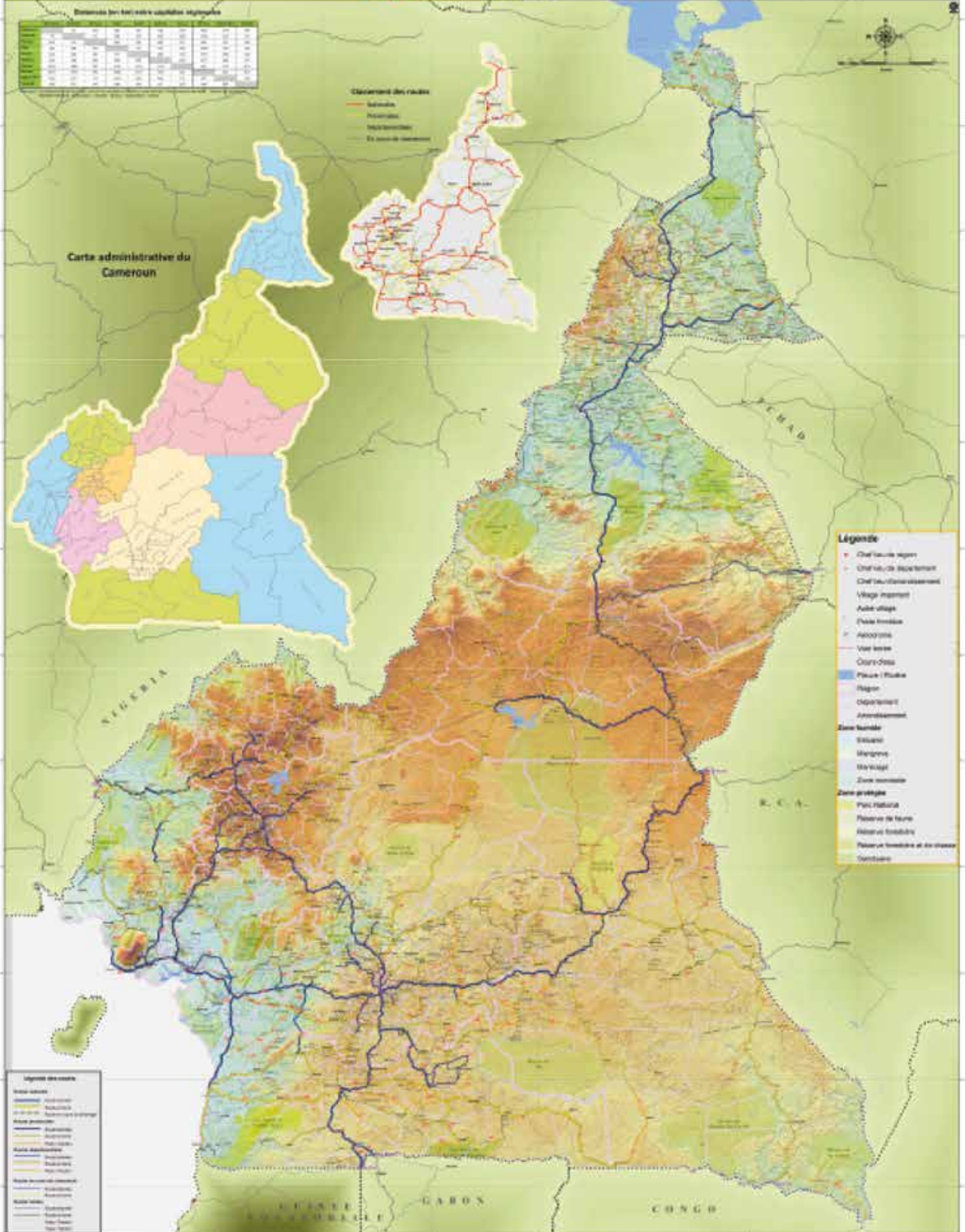
**MISSION GÉNÉRALISTE**  
 Définir et mettre en œuvre la politique nationale de la route, en vue de garantir la sécurité, la fluidité, la durabilité et l'efficacité des infrastructures routières, afin de contribuer à l'amélioration des conditions de vie de la population et à la croissance économique du pays.



### LES ROUTES NATIONALES AU CAMEROUN

L'indicateur de performance principal est le **Kilomètre de routes nationales gérées de manière durable**.

Année	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Indicateur	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Objectif	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000



**Légende des routes**

**Routes urbaines**

- ▬ Suburbain
- ▬ Régional
- ▬ National

**Routes provinciales**

- ▬ Régional
- ▬ Départemental

**Routes provinciales**

- ▬ Régional
- ▬ Départemental

**Routes provinciales**

- ▬ Régional
- ▬ Départemental





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 - 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> étages B.P. 6221 Yaoundé – Cameroun  
Tél.: [237] 2 22 22 47 52 Fax: [237] 2 22 22 47 89  
Site web : [www.fondsrouciercameroun.org](http://www.fondsrouciercameroun.org) / [www.fondsroucier.cm](http://www.fondsroucier.cm)