

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



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



# RAPPORT ANNUEL 2019

## FONDS ROUTIER

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

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



## AVANT-PROPOS



**YAOUBA ABDOULAYE**  
Président du Comité de Gestion  
du Fonds Routier

**A**u cours de l'année 2019, le Fonds routier a poursuivi l'exercice de ses missions dans un contexte économique et sécuritaire difficile. Ainsi, au 31 décembre 2019, le taux d'engagement des marchés prévus dans la programmation adoptée par le Comité de gestion pour l'exercice 2019 a atteint un niveau de satisfaction de 95 %. Cette performance, restée stable au cours de trois dernières années, repose essentiellement sur une meilleure synergie entre le Fonds et les ordonnateurs, le renforcement des capacités des magistrats municipaux sur les procédures du Fonds et la prise en main du processus de passation des marchés par les acteurs de la chaîne.

S'agissant de la maîtrise d'ouvrage communale, les sessions de renforcement des capacités, entamées depuis quelques années, ont progressivement conduit à une assez bonne appropriation des procédures du Fonds par les exécutifs communaux. Cette situation se traduit par le volume significatif de paiements liés aux prestations d'entretien des routes communales effectués en 2019 (3,4 milliards FCFA en 2019 contre 0 FCFA en 2018). Les actions d'accompagnement des collectivités territoriales décentralisées vont se poursuivre au cours des années à venir, compte tenu de l'intérêt sans cesse croissant dévolu à ces acteurs par les pouvoirs publics. En effet, en ce qui concerne l'entretien des routes communales, les dotations budgétaires sont passées de 13,5% du budget du Fonds, soit 8 milliards en 2018 à 25% du budget, soit 15 milliards en 2019.

Par ailleurs, en dépit du volume encore élevé de

décomptes en instance de paiement (15 milliards au 31 décembre 2019), les opérations de paiement se sont effectuées avec constance et fluidité et ont connu une amélioration remarquable (58,3 milliards F CFA en 2019 contre 49, 4 milliards F CFA en 2018) 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. Ce mécanisme a également connu une évolution, dans la mesure où il permet désormais de mettre à la disposition des trésoriers payeurs régionaux, au profit des régisseurs, les ressources nécessaires pour les travaux en régie.

Concernant les défis à relever à court, moyen et long terme, 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, (iii) l'apurement des arriérés dus aux entreprises et (iv) l'assainissement du compte des travaux réalisés en régie.

Le présent rapport annuel passe en revue les activités menées en 2019 sur le métier du Fonds à savoir : la programmation, le visa de contrats, le traitement et le paiement des décomptes. Il donne également un aperçu de la vie du Fonds ainsi que des défis et des perspectives pour les années à venir.

# LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

AFERA	: Association des Fonds d'entretien routier africains
ARMP	: Agence de régulation des marchés publics
ATCF	: Audit technique, comptable et financier
BEAC	: Banque des Etats 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
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	: Etudes et contrôles techniques
ERP	: Entretien du réseau prioritaire
ERR	: Entretien des routes rurales
EVU	: Entretien des voiries urbaines
FER	: Fonds d'entretien routier
FFR	: Fonctionnement du Fonds routier
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
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
PSTE	: Pays pauvres très endettés
PSD	: Plan stratégique de développement
PSR	: Prévention et sécurité routières
PSRR	: Programme de sécurisation des recettes routières
RN	: Route nationale
RUR	: Redevance d'usage de la route
SCDP	: Société camerounaise des dépôts pétroliers
SIG	: Système intégré de gestion
SONARA	: Société nationale de raffinage
STADE-C2D	: Secrétariat technique d'appui dédié à l'exécution du C2D
TAE	: Taxe à l'essieu
TSPP	: Taxe spéciale sur les produits pétroliers
UATP	: Union africaine des transports publics

# SOMMAIRE

## 03 AVANT-PROPOS

### LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

### SOMMAIRE

## 06 I - CONTEXTE GÉNÉRAL

- A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE
- B- QUELQUES FAITS MARQUANTS
- C- CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE
- 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

## 28 II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES

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

## 46 III – DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

- A- DEFIS
- B- PERSPECTIVES
- 1- AMELIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

## 51 CONCLUSION

- LISTE DES TABLEAUX
- LISTE DES FIGURES

## 53 ANNEXES

REPUBLICAINE DES TRAVAIUX PUBLICS  
MINISTERE DES TRAVAIUX PUBLICS

# CARTE GÉNÉRALE DES ROUTES DU CAMEROUN

www.mtr.pst.go.cm

Le présent document a été élaboré en collaboration avec les services techniques des Préfectures et des Mairies.

**Principales caractéristiques techniques :**

- Échelle : 1:100 000
- Projections : UTM
- Zone : 32N
- Unité de mesure : Mètre

**Principales données :**

- Longueur totale des routes : 100 000 km
- Nombre de routes : 100 000

**Principales données géographiques :**

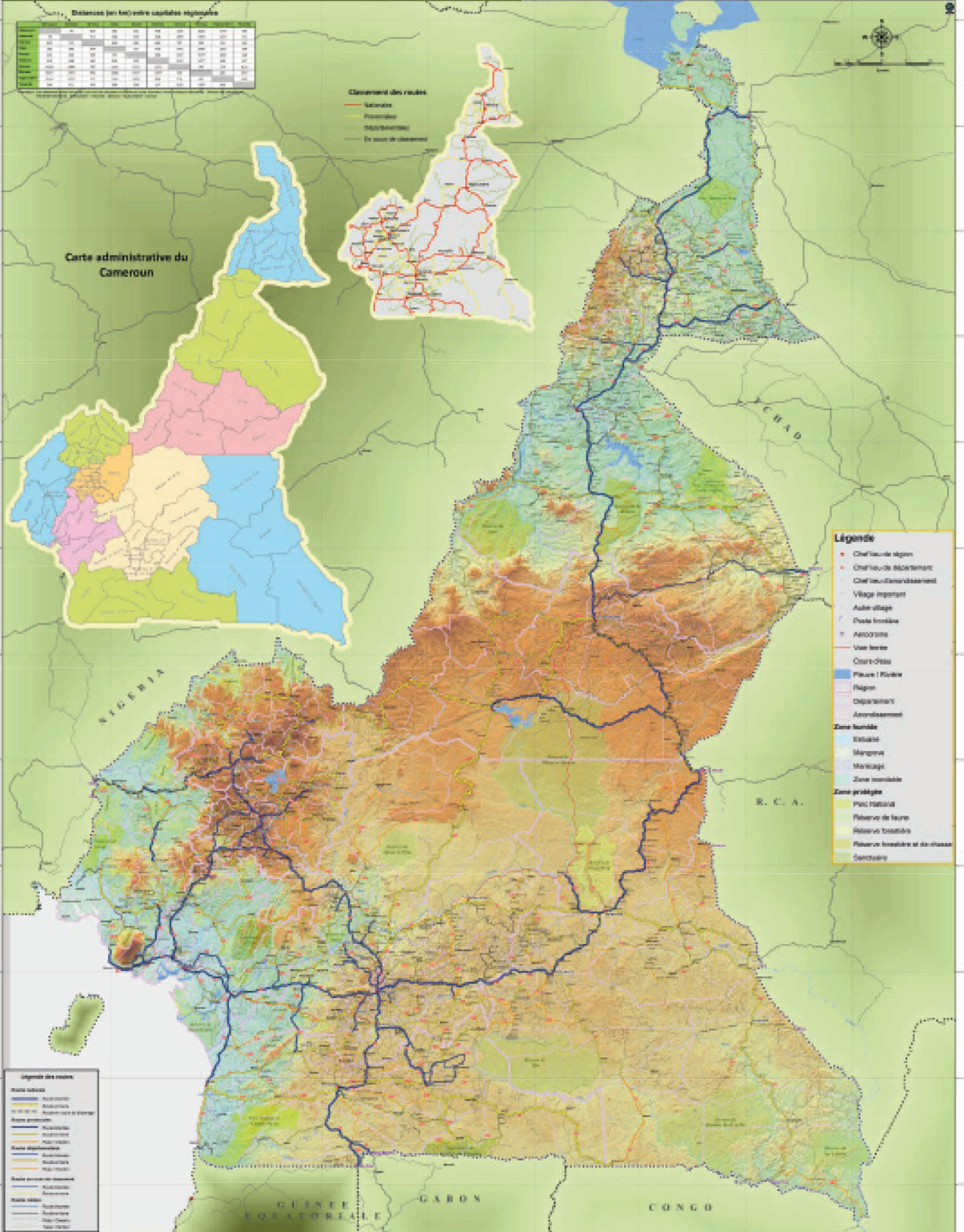
- Superficie totale : 475 000 km<sup>2</sup>
- Superficie des routes : 100 000 km<sup>2</sup>

Logos : MTR, République du Cameroun, Union Européenne

**Les routes nationales en Cameroun**

Les routes nationales sont classées par ordre de priorité de l'axe principal de l'axe principal.

N°	Nom	Longueur (km)	Statut
1	N1	1000	N
2	N2	800	N
3	N3	600	N
4	N4	400	N
5	N5	300	N
6	N6	200	N
7	N7	150	N
8	N8	100	N
9	N9	80	N
10	N10	60	N
11	N11	40	N
12	N12	30	N
13	N13	20	N
14	N14	15	N
15	N15	10	N
16	N16	8	N
17	N17	6	N
18	N18	4	N
19	N19	3	N
20	N20	2	N



# 1

## CONTEXTE GÉNÉRAL



Le Fonds routier se déploie dans un environnement national et international qui oriente son action et façonne ses rapports avec les partenaires. Les grands chantiers du Gouvernement, la situation économique nationale, la coopération avec les partenaires au développement et les partenariats avec les Fonds d'entretien routier étrangers, sont autant d'éléments qui ont animé la vie du Fonds au cours de l'année 2019.

## A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE



Le contexte économique mondial en 2019 est marqué, au plan international, par les tensions commerciales entre les Etats unis et la Chine et la chute des cours du pétrole. Les tensions géopolitiques, le durcissement de la politique de crédit en Chine et le resserrement des conditions financières ont eu un effet négatif sur la dynamique économique d'ensemble.

Cependant, selon le rapport annuel 2019 du Fonds monétaire international, la stratégie de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) a contribué à éviter une crise d'envergure, mais elle reste confrontée à des obstacles. Un durcissement de la politique monétaire, des progrès dans la mise en place du nouveau cadre de politique monétaire et une réglementation des changes ont favorisé l'ajustement macroéconomique ; mais deux pays n'ont toujours pas conclu l'accord de financement avec le FMI. Les réserves de change n'ont pas été à la hauteur des attentes malgré des prix pétroliers supérieurs aux projections. Il est essentiel de faire face aux risques baissiers pour que l'économie de la CEMAC se redresse. Des retards dans l'adoption de programmes appuyés par le FMI avec la République du Congo et la Guinée équatoriale, une baisse des cours du pétrole et un durcissement des conditions financières mondiales pourraient compromettre la reprise. Une diversification de l'économie et une amélioration du climat des affaires et de la perception

de la corruption ouvriraient de meilleures perspectives de croissance aux pays de la CEMAC.

Sur le plan national, le contexte politique est marqué par l'avènement d'un nouveau gouvernement placé sous la houlette de Chief Dr. Joseph DION NGUTE, Premier Ministre, Chef du Gouvernement. Sa politique générale se situe dans la continuité de la mise en œuvre des objectifs de croissance du Cameroun, consignés dans le document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE). Aussi, tout au long de l'exercice 2019, il est à relever la poursuite de la réalisation des projets structurants avec l'appui des partenaires techniques et financiers.

Ainsi, s'agissant des infrastructures, le plan d'urgence triennal pour l'accélération de la croissance économique (PLANUT) se poursuit, avec comme principaux domaines de concentration l'agriculture, l'élevage, l'aménagement urbain, l'eau, l'énergie, la santé, la sécurité, l'aménagement du territoire et les routes. En effet, après des débuts très laborieux en raison des insuffisances liées à l'absence des études techniques pour plusieurs projets et à des contraintes inhérentes à la mobilisation des financements, ce plan a désormais atteint sa vitesse de croisière. En ce qui concerne les routes, 21 marchés ont été attribués au titre de la tranche ferme pour un montant d'environ 300 milliards F CFA.

Les autres projets routiers se poursuivent avec :





*Vue d'une section de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen en construction*

- l'achèvement du bitumage de 221 kilomètres de routes nouvelles auxquels il faut ajouter 60 kilomètres de routes communales ;
- la réception de 1711 mètres linéaires de ponts ;
- la réception de près de 450 kilomètres de routes réhabilitées ;
- l'entretien confortatif de près de 1000 kilomètres de routes, pour un coût de près de 45 milliards F CFA.

Malgré un environnement globalement difficile en raison des facteurs pour l'essentiel externes, en l'occurrence la volatilité des cours des produits destinés à l'exportation, l'insécurité aux frontières du fait de la menace terroriste, les effets semblent cependant maîtrisés, d'où les résultats qui s'affichent en progrès pour une bonne part.

Sur le plan économique, malgré un contexte marqué par le ralentissement de l'économie mondiale en 2018, l'économie camerounaise enregistre un taux de croissance estimé à 3,9% après 4,1% en 2018. Ce ralentissement est consécutif à celui de la croissance du secteur non pétrolier, qui passe de 4,4% en 2018 à 3,6%. Par contre, le secteur pétrolier enregistre une croissance de 10,4%, après trois années consécutives de baisse. Sous l'optique de la demande, la croissance est soutenue principalement par la demande intérieure, avec un apport de 3,6 points dont 3 points pour la consommation privée. L'investissement pri-

vé quant à lui ralentit à +3,5% en 2019 contre +9,6% en 2018. Par contre, l'investissement public devrait progresser de 1,7% avec l'accroissement des dotations consacrées aux dépenses publiques en capital par rapport à l'exercice 2018. Concernant les réformes structurelles et institutionnelles initiées par le gouvernement du Cameroun en vue d'améliorer la compétitivité de l'économie, il est à noter (i) sur le plan financier, la fusion de la Douala Stock Exchange (DSX) et la Bourse des valeurs mobilières d'Afrique centrale (BVMAC) basée à Libreville ; (ii) l'amélioration de la gouvernance et le renforcement de l'efficacité des entreprises publiques et des établissements publics par divers décrets signés par le Président de la République; (iii) la poursuite de la mise en œuvre du programme économique et financier, appuyé par une facilité élargie de crédit, conclu avec le FMI ; (iv) la mise en œuvre de certaines réformes de finances publiques visant la maîtrise des dépenses publiques qui permettent d'améliorer la trajectoire du déficit public et de stabiliser la dynamique de la dette publique. Toutefois, (a) la persistance des crises sécuritaires et sociopolitiques dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest et (b), l'incendie de la société nationale de raffinage (SONARA) ont eu pour effet d'alourdir les contraintes financières de l'Etat et ont contribué à obérer la croissance observée en 2019.

Sur la plan social et culturel, l'effort du gouver-

nement dans la lutte contre la pauvreté commence à porter ses fruits. Suivant une étude conduite récemment par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), l'indice de pauvreté est passé de 40,6% en 2012 à 38,3% en 2017. Soit une amélioration de 2,3 points par rapport à l'année de référence. Les signes visibles de cet amélioration se matérialisent par la construction de logements sociaux dans les zones urbaines que sont Douala, Yaoundé, Bafoussam et Garoua d'une part, et le rajeunissement du parc automobile dont l'âge moyen est de 18 ans au Cameroun d'autre part.

Sur le plan technologique, le Cameroun au cours de l'exercice 2019 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 épanouissement de l'industrie camerounaise et partant de sa capacité à créer de la valeur ajoutée.

Sur le plan écologique, des mesures fiscales et douanières ont été prises par le gouvernement à travers la loi de finances 2019 pour l'amélioration de la gestion des ordures en milieu urbain et rural. Ainsi, suivant l'article cinquième alinéa 3 de ladite loi, il est institué dès le 1er janvier 2019 un droit d'accises spécial destiné au financement de l'enlèvement et le traitement des ordures au bénéfice des collectivités territoriales décentralisées (CTD), au taux de 0,5% de la base imposable de toutes les marchandises importées au Cameroun, à l'exception des importations en

franchise prévues par l'article 276 du Code des Douanes de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale. Les modalités de répartition du produit de ce droit entre les trois cent soixante (360) communes du Cameroun sont fixés par acte réglementaire.

Sur le plan législatif, le Cameroun s'est doté d'un ensemble de textes législatifs et réglementaires visant notamment à codifier, à réguler et à améliorer la gouvernance des établissements publics et des entreprises publiques. Ainsi, les décrets pris par le Président de la République notamment les décrets n°2019/321 et n°2019/322 du 19 juin 2019 fixent désormais les catégories des établissements publics et des entreprises publiques ainsi que la rémunération, les indemnités et les avantages de leurs dirigeants.

Cependant, les perspectives pour 2020 s'annoncent encore plus serrées compte tenu des efforts engagés dans le sens de la rationalisation et de la priorité donnée aux vecteurs de croissance d'une part et la nécessité de concilier les mesures avec un environnement économique de plus en plus incertain, d'autre part. La route étant la voie de communication terrestre de première importance, son entretien régulier, à partir des techniques efficaces, est susceptible de garantir sa pérennité, voire son extension et le développement de ses réseaux. Les avancées enregistrées dans le cadre de la décentralisation, avec notamment la promulgation du nouveau code général des collectivités territoriales décentralisées, laissent espérer une dynamique locale positive au bénéfice du réseau confié aux CTD.



*Travaux d'entretien d'une route bitumée*

## B- QUELQUES REPÈRES

**Du 10 au 16 mars 2019** : une délégation du Fonds routier prend part à Swakopmund en Namibie à la 17ème assemblée générale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains.

**Du 6 au 10 mai 2019** : le Fonds routier prend part à Maputo au Mozambique à la réunion du Comité exécutif de l'Union Africaine des Transports Publics (UATP).

**Du 19 au 23 août 2019** : dans le cadre du partage d'expérience et de la promotion des meilleures pratiques entre les Fonds d'entretien routier africains, le Fonds routier a accueilli une mission du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal (FERA).

**Du 2 au 18 septembre 2019** : le Fonds routier procède au renforcement des capacités de certains exécutifs communaux en matière de maîtrise d'ouvrage. Les sites retenus ont été : Mbalmayo, Bertoua, Edéa, Bafoussam et Garoua.

**Le 4 novembre 2019** : le ministre des Finances signe avec la BEAC l'avenant n°2 à la convention régissant le compte de transit du Fonds. Ledit avenant consacre la mise à disposition des Trésoriers Payeurs régionaux au profit des régisseurs, par le Fonds Routier des ressources nécessaires pour les travaux et dépenses de fonctionnement en régie.

**Du 7 au 8 novembre 2019** : le Fonds routier en sa qualité d'auditeur de l'AFERA, participe avec le Fonds d'entretien routier de Guinée à une mission conjointe d'évaluation des activités du secrétariat exécutif à Addis-Abeba en Ethiopie.

**Du 18 au 22 novembre 2019** : le Fonds routier participe activement à Conakry en Guinée à la quatrième réunion du bureau exécutif de l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA).

**Le 19 décembre 2019** : le ministre de la Décentralisation et du Développement local désigne Monsieur SOMAN François comme représentant des collectivités territoriales décentralisées au sein du Comité de gestion en remplacement de ANDZE ANDZE Emile.



2019

## C-CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

Le Fonds routier est institué le 8 avril 1996 par la loi n° 96/07 portant protection du patrimoine routier national. Le 22 juillet 2004, il est réformé par la loi n°2004/021, qui a élargi ses missions au financement des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes dans le cadre d'un « guichet investissement » distinct et indépendant du « guichet entretien ».

Il convient de relever que l'organisation et les modalités de fonctionnement du Fonds routier ont été précisés par le décret n°2005/239 du 24 juin 2005, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

La réforme, intervenue dans les entités publiques en 2017, a abouti à l'entrée en vigueur des lois n°2017/010 et n°2017/011 du 12 juillet 2017 portant respectivement statut général des établissements publics et des entreprises publiques. Cette réforme a suivi son cours avec l'avènement en juin 2019 du décret n° 2019/320, qui précise les modalités d'application des dispositions des lois susmentionnées et celui n°2019/322 qui fixe les catégories d'établissements publics, la rémunération ainsi que les indemnités et les avantages de leurs dirigeants.

Ces décrets visent également à faire des entités publiques des structures viables et susceptibles de contribuer de manière significative à la promotion de l'emploi et à la création de la richesse nationale.

Bien que ces textes interviennent deux ans après la promulgation des lois sur les établissements et les entreprises publiques, ils ont l'avantage de préciser leur mode de fonctionnement et visent surtout à lever toute équivoque dans leur compréhension afin de garantir, de manière générale, la performance des établissements publics ainsi

que la compétitivité et de la rentabilité des entreprises publiques.

Ainsi, le Fonds en tant qu'établissement public, est régi par les nouvelles dispositions réglementaires en vigueur. Il devra donc se conformer à elles notamment en ce qui concerne (i) la question du respect des mandats ; (ii) celle des responsabilités des différents organes de gestion ; (iii) ainsi que celle des avantages, des indemnités et de la rémunération adossée à la performance et dépendant des catégories des entités publiques en fonction du budget moyen réalisé sur les trois dernières années.

Par ailleurs, le Fonds, en tant qu'institution publique, est soumis aux dispositions de la loi n°2019/019 du 24 décembre 2019 portant promotion des langues officielles au Cameroun. Cette loi a pour objectif de définir le cadre juridique général de promotion de ces langues, le français et l'anglais notamment, en vue de garantir leur usage systématique comme langues de travail dans les entités publiques et les services ouverts au public.

Cette loi instaure une réforme au sein de toutes ces entités publiques qui devront aménager en leur sein des mécanismes pour mettre en œuvre ces nouvelles prescriptions légales car, comme le stipule son article 15 « les usagers des entités publiques ont le droit de communiquer et d'échanger avec celles-ci dans l'une ou l'autre langue officielle ». Il convient de préciser qu'en ce qui concerne son application, certaines actions sont déjà menées en interne à l'instar de la traduction systématique de certains documents. Toutefois, le Fonds va devoir consentir des efforts supplémentaires en vue de l'amélioration de la pratique des langues officielles.

## D- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES

### 1-Les missions

Conformément à 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, le Fonds est doté de missions spécifiques liées notamment au financement de l'entretien routier, de l'aménagement et de la réhabilitation des routes, de l'entretien des voiries urbaines et des routes communales ; à la prévention de la sécurité routière, au paiement des prestations des cabinets d'audit technique, financier et comptable. Cet organisme constitue un mécanisme pérenne de financement et de paiement des prestations réalisées à l'entreprise dans le cadre de deux guichets distincts à savoir : le guichet « Entretien » et le guichet « Investissement ». Les guichets ont pour objectifs :

pour le guichet Entretien, d'assurer le financement et le paiement des prestations relatives à :

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

pour le guichet Investissement, d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées au titre de l'aménagement et de la réhabilitation des routes.

### 2- Les ressources

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 a précisé en son article 22 (3), la provenance des ressources du Fonds. Par la suite, le Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds, lequel décret a été modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012, a repris lesdites dispositions. Ainsi, conformément aux dispositions de l'article 25 (nouveau)-(1), les ressources du Fonds sont constituées par :

#### 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 ;
- les ressources provenant des produits financiers générés par le placement des excédents de trésorerie éventuels ;

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

- les dons, legs, subventions et aides diverses apportés par les partenaires financiers du Cameroun ;
- les dotations budgétaires des ministères ;
- tous financements autres que ceux 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, avec la mise en application de la loi n° 2018/012 du 15 juillet 2018 portant régime financier de l'Etat et des autres entités, les ressources du Fonds routier sont reversées au trésor public. En outre, le code général des impôts 2017 dans son article 234 stipule que « Le produit de la taxe spéciale sur les produits pétroliers est partiellement affecté au Fonds routier conformément au plafond annuel arrêté par la loi des Finances ». La loi n° 2018/02 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2019, dispose que le montant à prélever sur la TSSP au titre de la redevance d'usage de la route, la taxe à l'essieu, les recettes du péage et de péage reversées au Fonds routier, est fixé à soixante milliards (60.000.000.000) FCFA.

Ce plafonnement de l'ensemble des ressources à 60 milliards FCFA vient réduire les ressources et ne permet pas au Fonds de répondre efficacement aux besoins en financement de l'entretien routier. De plus, l'identification de la quote-part de chacune des ressources est désormais difficile.

Les ressources hors RUR (péages, amendes de pesage, taxe à l'essieu) quant à elles, ne sont pas évoquées par ladite loi de finances.

## E- ORGANES DE GESTION

*Établissement public administratif, 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.*

*L'ampleur de la dégradation du réseau routier exige de lourdes opérations de réhabilitation et les résultats satisfaisants enregistrés par ce mécanisme ont amené les autorités du Cameroun à élargir les missions du Fonds routier aux opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes à travers cette loi qui lui confère par la même occasion un statut particulier.*

*Le Fonds est géré par deux entités : un Comité de gestion ayant à sa tête un Président et une administration dirigée par un Administrateur.*



*Entretien entre le Directeur général de la SCDP, l'Administrateur du Fonds routier et le Directeur général du Fonds d'entretien routier autonome du Sénégal*

### 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.

Par ailleurs, avec le décret n° 2019/320 du 19 juin 2019 précisant les modalités d'application de certaines dispositions des lois 2017/010 et 2017/011 du 12 juillet 2017 portant sur le statut

général des établissements publics et des entreprises publiques, le Comité de gestion peut créer en son sein des comités et des commissions qui rendent uniquement des avis et donnent des recommandations. C'est ainsi qu'a été créé le 30 décembre 2019 le Sous comité audit.

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'Etat, 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 de 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.

Au cours de l'année 2019, le Comité de Gestion aura réalisé plusieurs activités dans le cadre de ses missions. L'on peut citer entre autres :

- l'approbation de la programmation de base au titre de l'exercice 2019 du ministère de l'Habitat et du Développement urbain le 6 mars 2019 ;
- l'approbation de la programmation de base au titre de l'exercice 2019 du ministère des Transports le 6 mars 2019 ;
- l'approbation de la programmation de base au titre de l'exercice 2019 du ministère des Travaux publics le 6 mars 2019 ;
- l'adoption du budget révisé de fonctionnement et d'investissement ainsi que celui des audits du Fonds Routier le 18 juillet 2019 ;
- le renouvellement du mandat du Commissaire aux comptes le 18 juillet 2019 ;
- l'approbation de la programmation 2019 des routes communales du ministère des Travaux publics le 23 juillet 2019 ;

- l'examen préalable à la mise en application du décret n° 2019/322 du 19 juin 2019 fixant les catégories des établissements publics, les rémunérations et les avantages de leurs dirigeants le 17 décembre 2019 ;

l'examen de la procédure de mise à disposition des fonds nécessaires pour le financement des travaux en régie par le MINTP le 18 décembre 2019 ;

- l'approbation de la programmation 2020 du ministère des Travaux publics le 23 décembre 2019;
- l'approbation de la programmation 2020 du ministère de l'Habitat et du Développement urbain le 24 décembre 2019;
- l'approbation de la programmation 2020 du ministère des Transports le 24 décembre 2019 ;
- la création, la composition et le fonctionnement du Sous-comité audit du Fonds routier le 30 décembre 2019.

Par ailleurs, le Comité de gestion a effectué des descentes sur le terrain pour vérifier l'effectivité des travaux d'entretien routier dans les réseaux cités ci-dessous :

- du 16 au 19 janvier 2019 pour le réseau sud ;
- du 29 janvier au 1er février 2019 pour le réseau ouest et ;
- du 06 au 14 avril pour le réseau nord.

### **Ces missions avaient pour objectifs de :**

- donner une appréciation générale des problèmes routiers en ce qui concerne les travaux et le transport (pesage, péage, sécurité routière) ;
- évaluer la pertinence des projets programmés (identification de ces projets ; vérifier la consistance des travaux retenus pour ces projets ; s'assurer de la cohérence entre la consistance des travaux et le budget affecté) ;
- apprécier les réalisations, notamment l'effectivité et la consistance des travaux et prestations exécutés par les cocontractants, en rapport avec les paiements effectués (les délais de paiement doivent être pris en compte).

### **En effet, ces descentes ont permis de constater :**

- des lenteurs administratives qui occasionnent la délivrance des ordres de service de prorogation des délais et engendrent des coûts supplé-

mentaires pour l'Etat suite aux dégradations enregistrées sur les travaux partiels déjà réalisés ;

- des défauts d'actualisation des études avant le lancement de certains projets d'entretien routier ;
- des retards dans le paiement des décomptes des entreprises ;
- le non-respect des délais d'exécution des travaux par certaines entreprises ;
- la programmation de nouveaux projets alors que les projets antérieurs rencontrent des difficultés de budgétisation et de paiement.

À la suite de ces constats, plusieurs recommandations ont été formulées à l'attention des ordonnateurs. À ce titre, il leur a été suggéré entre autres :

## 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 comptable fiscale, de la trésorerie et des ressources humaines ;
- la Division Expertise Technique s'occupe du suivi des contrats, du traitement des décomptes, des visites de chantier, des cautionnements et des audits techniques ;

- d'assurer un meilleur suivi des contrats et des projets sur le terrain et de faire toutes les diligences nécessaires afin d'éviter des lenteurs ;

- d'assurer que les études des projets dont la passation de marché a accusé un important retard soient actualisées afin de tenir compte de la réalité du terrain, avant le lancement des travaux ;

- d'accorder la priorité aux projets à forte antériorité et affecter les ressources disponibles à ces projets pour les mener à leur terme ;

- d'assurer avec les autorités compétentes les mesures nécessaires afin de réduire les délais du processus d'indemnisation des populations riveraines et de la libération des emprises.

- 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 à ses interventions, 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 au 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 routière ;



## F- MANAGEMENT DU FONDS

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



*Atelier de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants*

### 1- Les outils de gestion

Au titre des outils de gestion, l'année 2019 a été marquée par des avancées significatives dans les domaines ci-après :

- La gestion documentaire et l'archivage électronique : l'application Oasis GED a été développée suivant les besoins exprimés du Fonds. L'ensemble du personnel a également été formé dans le cadre de la prestation du Cabinet éditeur de ladite application. Cette dernière permet une meilleure tenue des documents et des archives physiques et numériques.

- Le paiement des décomptes : depuis mars 2018, les paiements des décomptes de travaux du GE se font via le compte du Fonds routier logé à la Banque Centrale. C'est ainsi que le logiciel GENDATA a été acquis. Cependant, à la pratique, il est apparu un risque majeur dans la saisie manuelle des données de paiement entre TOMPORTAIL et cette application. Ainsi l'Administration du Fonds Routier a jugé opportun de concevoir et de développer une interface (GENDATA FR)

entre TOMPORTAIL et l'application de paiement de la BEAC à l'effet de réduire le risque d'erreur de saisie humaine entre les deux applications. La mise en exploitation « GENDATA FR » se fera courant 2020.

### 2- La feuille de route 2019

La feuille de route désigne les grandes lignes et surtout les étapes d'une stratégie ou d'un plan d'action.

En ce qui concerne le Fonds routier, le plan d'action 2019, issu de sa stratégie triennale 2017-2019, comprend les trois objectifs principaux ci-après :

- mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « entretien » et « investissement » ;
- contribuer à l'amélioration du taux de consommation des ressources ;
- assurer un pilotage efficace et efficient en vue de l'atteinte des objectifs des programmes opérationnels du Fonds.

N°	Objectifs	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
<b>Mobilisation de toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement »</b>			
1.1	Optimisation des ressources mobilisées et amélioration de leur reversement intégral dans le compte ouvert à la BEAC.	Sécuriser les ressources du Fonds	Le taux de reversement de 100% des ressources du Fonds à la BEAC a été obtenu en 2019 conformément à la mise en œuvre de l'avenant n°1 à la convention régissant le compte spécial du Fonds routier ouvert à la BEAC. Cet avenant permet le prélèvement irrévocable et automatique par la BEAC sur le compte unique du Trésor pour un montant mensuel de 5 milliards de FCFA pour l'approvisionnement du compte du Fonds.
1.2	Identification de nouvelles ressources de financement de l'entretien routier	Obtenir l'affectation de nouvelles ressources ainsi que l'augmentation du péage et de la taxe à l'essieu.	La loi de finances 2019 a consacré la fusion de l'ensemble des ressources du FR (RUR, péages, amendes de pesages, taxes à l'essieu). Un plaidoyer a été engagé auprès de la tutelle financière (MINFI) à l'effet de dissocier chaque ressource et les déplaçonner.
<b>Financement des programmes des ordonnateurs</b>			
2.1	Contribuer à l'amélioration de la qualité de la programmation des ordonnateurs en vue d'obtenir leur approbation par le COGE dans les délais légaux	Sensibilisation des ordonnateurs au respect des délais de dépôt des programmes à valider	L'appui à l'élaboration de la programmation des ordonnateurs a permis de produire dans les délais une programmation conforme aux exigences du FR.
	Contribuer à l'accroissement du niveau d'engagement de la programmation	Dans le cadre du suivi de l'exécution des programmes des ordonnateurs, le Fonds routier a mis en place une plateforme de concertation permanente regroupant les représentants du Fonds routier, du MINFI, du MINTP, du MINH DU, du MINT et des Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD). Outre la tenue des réunions, la plateforme a effectué des visites de chantier et a participé aux ateliers de renforcement de capacités des magistrats municipaux sur la période sous revue.	Les activités de la plateforme ont contribué à l'amélioration de la performance du Fonds. Ainsi, le taux d'engagement des contrats est passé de 87% en 2017 à 95% en 2018 et en 2019.

2.2	Améliorer les délais de traitement des décomptes	le Fonds prévoyait la tenue de plusieurs ateliers de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants dans les réseaux routiers Ouest, Nord et Sud.	<p>Les réunions de vulgarisations se sont tenues avec pour participants, les représentants des CTD, le MINTP, le MINH DU, l'ARMP et le MINMAP.</p> <p>Ainsi, l'appropriation du guide a permis de réduire le taux de rejet des décomptes de 5,9% en 2017 et 3,6% en 2018 à 2019</p>
<b>Promotion de la gouvernance</b>			
4.1	Amélioration des outils de gestion (système Intégré d'information)	Développer une interface de paiement (GENDATA-FR)	Une interface (GENDATA-FR) entre TOMPORTAIL et l'application de paiement de la BEAC a été conçue à l'effet de réduire le risque d'erreur de saisie entre les deux applications.
4.2	Amélioration de la gestion des archives	Recruter un consultant en vue de poursuivre l'archivage physique et numérique des documents du FR	le marché relatif à l'archivage physique et numérique des documents pour la période 2014-2017 a été infructueux. Une nouvelle procédure sera engagée en 2020.
4.3	Amélioration des conditions de travail et de la communication	Renforcer la communication interne et externe, renforcer les capacités du personnel	<p>la communication interne et externe s'est matérialisée par la publication du rapport annuel d'activités, la reddition des comptes et l'actualisation régulière du site internet du Fonds ;</p> <p>le renforcement de la cohésion du personnel par la tenue d'un « team building » en janvier 2019 ;</p> <p>la participation du Fonds routier à divers foras organisés par l'AFERA et l'UATP dans le cadre du renforcement des partenariats.</p>

## 4- Le Fonds routier et sa ressource humaine

L'effectif du Fonds routier est resté constant à vingt-cinq (25) employés au cours de l'année 2019.

S'agissant de la performance du dialogue social, le Fonds a organisé les traditionnels événements que sont : (i) la journée internationale des droits des femmes et (ii) la journée internationale du travail. Au cours de ces célébrations, il a été question de fédérer l'ensemble du personnel autour des valeurs de partage et de convivialité.

Par ailleurs, dans le cadre du renforcement continu des capacités de son personnel, l'Administration du Fonds a poursuivi sa politique de formation. C'est ainsi que le personnel a été formé en rédaction administrative et en Excel avancé. D'autres personnels ont fait l'objet de renforcement des capacités sur les thèmes ci-après :

- la passation des marchés ;
- le suivi et évaluation des programmes et projets ;
- l'utilisation de Gendata ;
- le partenariat public privé (PPP) ;
- l'archivage numérique et physique ;
- la planification et élaboration du budget programme.

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

Le Fonds routier, depuis sa création, interagit avec plusieurs acteurs. Bien que des améliorations aussi bien transversales que ciblées aient été faites ou sont en cours, des difficultés sont tout de même perceptibles. Parmi ces contraintes, il convient de citer ;

- les lenteurs administratives qui occasionnent la délivrance des ordres de service de prorogation des délais et engendrent des coûts supplémentaires pour l'Etat suite aux dégradations enregistrées sur les travaux partiels déjà réalisés ;
- la programmation de nouveaux projets, alors que les projets antérieurs rencontrent des difficultés de budgétisation et de paiement ;
- le plafonnement des ressources et la fusion de l'ensemble de celles – ci. La loi des finances 2019 qui consacre la fusion de l'ensemble des ressources du Fonds routier (RUR, péage, amendes de pesage, taxes à l'essieu) ne permet pas une action efficace du Fonds Routier.

Au regard des contraintes citées plus haut, le passage du Fonds routier à un Fonds de 2ème génération pourrait inverser la tendance et garantirait une plus grande autonomie.



*Opération de pesée d'un camion*

## G- GESTION DES RISQUES ET CONTRÔLE INTERNE

La période triennale 2017-2019 a connu l'avènement de lois et de textes réglementaires définissant notamment le statut général des établissements publics et la gouvernance au sein de ces établissements. Le Fonds routier, en tant qu'établissement public administratif de type particulier, a vu ses environnements institutionnel, stratégique, et opérationnel affectés en conséquence. Une liste non exhaustive de risques significatifs auxquels l'établissement a fait face au cours de la période sous-revue est présentée ci-dessous ainsi que les moyens mis en œuvre par ses organes de gestion pour les maîtriser, les atténuer, les externaliser ou les accepter.

### i) Sur le plan institutionnel

Il convient de relever que :

- dans le système d'entretien routier, le Fonds routier administre les fonds destinés à l'entretien courant et périodique du réseau routier d'une part, et de l'aménagement et de la réhabilitation des routes d'autre part. Jouissant d'une autonomie de gestion, sa principale ressource est la redevance d'usage de la route (RUR) suivant son décret organique. Le code général des impôts en précisait clairement jusqu'en 2015 le taux de la redevance d'usage de la route par litre de super et de gasoil à savoir 75 FCFA par litre de super et 65 FCFA par litre de gasoil.

Or, depuis 2016, le code général des impôts du Cameroun a consacré en son article 234 nouveau, la suppression de la notion de redevance d'usage de la route comme ressource autonome du Fonds routier. En effet, l'article nouveau dispose que : « Le produit de la taxe spéciale sur les produits pétroliers est partiellement affecté au Fonds routier conformément au plafond annuel arrêté par la loi des finances ». Cet article reste muet sur les taux de la redevance d'usage de la route par litre et par type de produit (gasoil ou super). Par conséquent, la principale ressource du Fonds risque de changer de nature économique. Elle deviendrait ainsi une « subvention » forfaitaire plafonnée par le MINFI au lieu d'être véritablement une redevance indexée sur le niveau d'usage de la route capté à travers le niveau de consommation des produits pétroliers. Fort de ce constat, le Fonds routier effectue depuis 2017 un plaidoyer permanent auprès du MINFI à l'effet (i) de restaurer de manière distincte le taux par type de carburant de la RUR qui est sa principale ressource et, dans la foulée, (ii) d'obtenir le privilège du Trésor dans la collecte et le reversement de ses ressources, à la faveur de sa mutation en un Fonds de deuxième génération.

- la loi n° 2017/010 du 12 juillet 2017 portant statut général des établissements publics impose



*Vue d'une route en terre entretenue*

désormais à ces derniers de s'assurer, à travers son article 17 alinéa 1, qu'il figure dans la composition des membres siégeant au sein de leur organe délibérant, des représentants de la présidence de la République, des services du Premier Ministre, de la tutelle technique, de la tutelle financière et un représentant du personnel élu. Elle fixe obligation à tous les établissements publics, en son article 66, de s'y conformer au plus tard au 12 juillet 2018. À date, le représentant du personnel élu ne figure toujours pas dans la liste des membres du Comité de gestion, ce qui est contraire aux dispositions de la loi sus évoquée. Par conséquent, il existe un risque de non-conformité du Fonds aux exigences légales, lequel risque pourrait être excipé en cas de contrôle administratif ou parlementaire. Toutefois, le Fonds suit de près la révision de ses textes organiques qui est en cours dans les services du Premier Ministre afin de s'assurer de leurs conformités à la loi ;

- enfin, le décret n° 2017/144 du 20 avril 2017 portant nomenclature routière consacre la classification du réseau routier national en quatre (04) catégories à savoir : (i) les autoroutes, (ii) les routes nationales, (iii) les routes régionales et (iv) les routes communales sans toutefois évoquer la notion ou la définition du « réseau prioritaire », objet du périmètre d'intervention du Fonds selon ses textes organiques. En effet, lesdits textes précisent en leur article cinq (5) que le guichet « entretien » vise exclusivement l'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire urbain, interurbain classé et communal. Par conséquent, il persiste un risque d'inadéquation entre le réseau prioritaire dont le financement de l'entretien est à la charge du Fonds, et le réseau à entretenir tel qu'arrêté dans les programmations annuelles du MINTP, entraînant ainsi un risque de saupoudrage dans la consistance des travaux, vu l'étendue du réseau routier camerounais. Une mise à jour des textes du Fonds s'avère nécessaire pour une redéfinition de la notion de « réseau prioritaire ». Cependant, lors des sessions d'approbation des programmes des ordonnateurs, le Comité de gestion s'assure de la prise en compte des routes communales, régionales et nationales clés dans les différents programmes soumis à son examen ;

## **ii) Sur le plan stratégique**

Il est à noter que le plan stratégique de développement (PSD) ayant soutenu l'action du Fonds routier pour la période 2017-2019, est arrivé à

son terme. S'agissant des réalisations du plan 2017-2019, il a été mis en œuvre à 58% pour l'année 2017, à 78% pour l'année 2018 et à 80% en fin décembre 2019, nonobstant l'environnement financier du Fonds, et les défis sécuritaires du pays ; cela a induit des difficultés dans la conduite des audits techniques dans certaines localités du pays. Certaines activités clés n'ont pas pu être mises en œuvre sur cette période triennale. Il s'agit notamment :

- de la faible consommation du budget lié à la construction de l'immeuble siège faisant ainsi peser un risque sur la visibilité et la notoriété du Fonds. Le fonds poursuit ses démarches auprès des autorités de la Communauté urbaine de Yaoundé afin d'obtenir un terrain dédié à ladite construction ;

- de la non réalisation de l'audit institutionnel, opérationnel et technique du Fonds sur les quinze dernières années prévu en 2018 et en 2019. Ainsi, l'indisponibilité à date des conclusions de cet audit clé fait peser un risque sur la mise en œuvre de la stratégie retenue par le Fonds dans le cadre de son plaidoyer auprès des décideurs (gouvernement, parlement, partenaire au développement, usager de la route) en vue de son passage à un Fonds de deuxième génération. Cette activité a été inscrite en priorité par le Fonds dans le projet de performance annuel de l'exercice 2020 ;

- de l'absence de plaidoyer en vue de la mise à disposition du Fonds routier par le ministère des Finances de la trésorerie nécessaire à l'apurement des instances de paiement. Ils oscillent entre 18 et 20 milliards de FCFA chaque mois entraînant ainsi un risque de non-liquidité du Fonds face à sa mission de payeur. Cependant, le Fonds anticipe sur (i) le ralentissement des travaux des entreprises en 2020 et (ii) la constance du débit d'office de 5 milliards de FCFA par mois pour éponger ses décomptes en instances et revenir à son équilibre financier ;

- de l'absence de plaidoyer en vue de la réduction du niveau des engagements du Fonds. En effet, les engagements du Fonds s'élèvent à 150 milliards FCFA au 31 décembre 2019 alors que ses ressources mises en dépôt dans son compte ouvert à la paierie générale sont moindres. Il existe ainsi un risque sur la soutenabilité financière desdits engagements. Une stratégie est en cours d'élaboration au Fonds, en concertation avec le MINTP, le MINMAP et l'ARMP en vue de



*Signalisation verticale dans une voirie de Yaoundé*

permettre la résiliation des contrats attribués depuis plus de trois ans et atténuer ainsi un risque le sur-engagement du Fonds.

### **iii). Sur le plan opérationnel**

Il est indiqué que :

- l'avenant n°2 à la convention régissant le fonctionnement du compte spécial du Fonds routier ouvert à la BEAC a été signé le 04 novembre 2019 à la suite de l'avenant n°1 matérialisant un débit automatique dudit compte à compter du 13 août 2018. Le nouvel avenant précise que le financement par le Fonds routier des travaux en régie conduits par le MINTP conformément aux dispositions de l'article 6 du décret n°2014/0004/PM du 16 janvier 2014 se fera par la mise à disposition des Trésoriers payeurs régionaux par le Fonds routier des ressources nécessaires pour les travaux et dépenses de fonctionnement en régie. Cependant, aucun manuel de procédure n'a été élaboré pour encadrer le transfert de ressources aux trésoriers payeurs et encore moins les mécanismes par lesquels les mémoires de dépenses seront transmis au Fonds routier pour l'apurement de ces transferts. Il existe ainsi un risque d'apurement tardif ou de non apurement desdites avances qui pourrait être qualifié de faute de gestion en cas de contrôle par le Conseil de discipline budgétaire et financière (CDBF). Cependant, le MINTP a été saisi à l'effet d'élaborer ledit manuel en concertation avec le Fonds ;
- au regard du volume important de transactions traitées, il est apparu nécessaire de flui-

difier 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 saisie manuelle des paiements de l'application TOMPARTAIL pour l'application GENDATA ouvre un risque de paiement erroné au bénéfice des prestataires des travaux routiers. Ladite interface a été développée et sa mise en production reste attendue ;

- la mise en place du contrôle financier spécialisé au Fonds routier a nécessité notamment une réorganisation des processus et circuit de traitement et de paiement des dépenses de fonctionnement. Ainsi, à la pratique, il persiste un risque de non appropriation par les services du Fonds des procédures de contrôle de la dépense publique qu'il s'agisse aussi bien de la phase d'engagement juridique et comptable de la dépense que des phases de liquidation ou d'ordonnancement. Cette non-appropriation pourrait aboutir à des paiements non conformes aux procédures de la dépense publique. Le Fonds engage régulièrement des actions de renforcement des capacités et de sensibilisation de son personnel exerçant dans la chaîne de la dépense. ;
- la consécration des maires et des présidents de régions comme maîtres d'ouvrage des marchés d'entretien ou de cantonnement sur les routes communales et régionales à la suite du décret n° 2017/144 du 20 avril 2017 portant nomenclature routière, a entraîné pour le Fonds routier

un surcroît de travail. En effet, en plus des traditionnels ordonnateurs que sont le MINTP, le MINHDU, le MINT et l'Administrateur du Fonds routier (pour les opérations en relation avec le fonctionnement), les services du Fonds sont désormais les interlocuteurs de 384 nouveaux ordonnateurs (maires, délégués du gouvernement et présidents de région) pour un nombre de personnel resté identique, ouvrant ainsi un risque de surcharge de travail, mais aussi de disponibilité de matériels logistiques adéquats pour l'exercice de ses missions. Le Fonds pourrait faire face à une augmentation des erreurs dans le traitement des marchés reçus et le paiement desdits décomptes qui en découle. Le Fonds a engagé

une procédure de révision de ses textes en vue d'accroître le nombre de personnel à un niveau nécessaire à son bon fonctionnement ;

- enfin, le Fonds routier est un organisme centralisé dont la localisation se trouve à Yaoundé, alors qu'une partie de ses ordonnateurs se trouve au niveau régional, départemental et communal. Ce qui pose un risque d'inefficacité et de dégradation de la qualité de service dans l'acheminement des marchés et des décomptes vers ses services. Le Fonds prévoit à moyen terme la mise en place d'une plateforme permettant de dématérialiser ses procédures et d'établir davantage de proximité avec ses usagers.



*Travaux d'entretien des voiries revêtues*



## H- LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT

*Le Fonds, acteur majeur du secteur de l'entretien routier, travaille en étroite collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, œuvrant dans ce secteur tout en y intégrant son environnement national, sous-régional et régional. Ces échanges permanents favorisent le partage d'informations nécessaires à la prise de décision et la promotion des meilleures pratiques.*



Bouchage de nids de poule en régie

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

Sur le plan international, l'année 2019 a été marquée par plusieurs activités menées dans le cadre de l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA). En sa qualité d'auditeur, le Fonds routier a participé aux travaux de la 17<sup>e</sup> Assemblée générale du 10 au 16 mars 2019 à Swakopmund en Namibie. Cette Assemblée générale dont le thème était « Infrastructure routière durable : incidence sur l'intégration régionale et le libre échange en Afrique » a permis de faire le point de l'évolution des travaux de l'AFERA.

Le Fonds a également participé aux travaux préparatoires de la réunion du bureau exécutif de l'Association des Fonds d'entretien routier africains, tenue du 7 au 8 novembre 2019 à Conakry en Guinée. Son objectif consistait à évaluer le

niveau d'avancement du plan d'action à court terme assigné au Secrétariat exécutif au mois de mars 2019.

Lors des travaux de l'Assemblée générale du 18 au 22 novembre 2019, l'AFERA s'est résolue à renforcer ses partenariats en cours et d'en créer d'autres afin de mutualiser ses efforts dans le renforcement du plaidoyer en vue de l'essor des Fonds d'entretien routier africains. Ainsi, quelques protocoles d'accord avec certaines institutions et associations ont été élaborées aux fins d'officialiser ces partenariats. Il s'agit des partenariats :

- Commission économique de l'Union africaine / AFERA;
- ReCAP / AFERA;
- Banque mondiale / AFERA notamment sur le renforcement des capacités des membres.

## 2- Visite de travail du Fonds d'entretien routier autonome du Sénégal au Cameroun

Dans le cadre de l'AFERA, le Cameroun a accueilli du 19 au 23 août 2019 une mission du Fonds d'entretien routier autonome du Sénégal (FERA). Il était question de prendre connaissance des mécanismes de mobilisation des ressources en vigueur au Cameroun (cadre légal et réglementaire-processus-intervenants).

Cette délégation s'est particulièrement penchée sur (i) l'organisation institutionnelle du Fonds routier du Cameroun, (ii) les différentes sources de recettes qui alimentent le Fonds routier, (iii) le mode de collecte de ces recettes et enfin (iv) les forces et les faiblesses du Fonds routier. Elle entend s'en servir pour améliorer le mode de management du FERA.

Plusieurs acteurs intervenant dans le processus de mobilisation et de reversement des ressources ont reçu la délégation sénégalaise. Il s'agit notamment du Ministère des Finances à travers les Directions générales du Budget, du Trésor et des Impôts ; du Ministère des Travaux publics à travers la Direction générale des tra-

vaux d'investissement et enfin, la Société camerounaise des dépôts pétroliers.

Au terme de la visite, quelques leçons sont à retenir et pourront être capitalisées par le FERA, dont l'arsenal juridique est en cours de révision, dans la perspective d'une meilleure prise en charge des problématiques de mobilisation des ressources et de financement des programmes d'entretien routier. Il s'agit, entre autres, du mécanisme de débit automatique mensuel et de la diversité des sources de financement.

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

L'activité du Fonds routier sur le plan international a également été marquée par sa participation à la réunion du Comité exécutif de l'Union africaine des transports publics (UATP). Cet événement s'est déroulé à Maputo, au Mozambique, du 6 au 10 mai 2019.

Il a été question d'échanger sur les meilleures pratiques des autorités organisatrices des transports en Afrique ainsi que sur les défis et les clés de succès pour l'Agence métropolitaine des transports de Maputo, alors en pleine restructuration.



*Ouvrage de franchissement en béton armé sur une route en terre*

# I- COMMUNICATION


Le Fonds routier a mobilisé un ensemble d'outils et de canaux de communication lui permettant de marquer sa présence sur la scène médiatique nationale et auprès de ses partenaires clés. Ainsi, au cours de l'année 2019, plusieurs actions de communication ont été mises en œuvre à savoir : (i) la diffusion des informations sur le domaine de l'entretien routier à travers le site internet [www.fondsrouciercameroun.org](http://www.fondsrouciercameroun.org), (ii) l'édition et la distribution du rapport annuel 2018 ainsi que du Guide technique à l'usage des intervenants (en français et en anglais), (iii) l'organisation de l'atelier de renforcement des capacités des exécutifs

communaux dans les régions de l'Ouest, de l'Est et du Nord, (iv) la tenue d'un atelier d'appui à la programmation des ordonnateurs. Ces différents événements ont permis au Fonds de renforcer sa visibilité et sa notoriété auprès des acteurs de l'entretien routier en particulier et de l'opinion publique en général. Enfin, le personnel a célébré les valeurs de l'entreprise autour de la journée internationale de la femme et de 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.

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



Exécution d'un revêtement en béton bitumineux

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 121 424 km dont 21 973 km en réseau prioritaire (6 110 km de routes bitumées et 15 863 km de routes en terre), et près de 100 241 km en routes communales .

À la suite de, la publication de la numérotation et de l'inventaire des routes nationales et régionales respectivement par les décrets n° 2017/145 du 20 avril 2017 et n° 2017/8389/PM du 5 septembre 2017, l'inventaire des routes rurales, désormais communales, au Cameroun se poursuit avec la mise en œuvre de la convention d'assistance technique entre le MINTP et l'INS. L'objectif de cette activité est de permettre au MINTP de disposer d'une carte routière complète de chaque commune, intégrant les routes et les infrastructures économiques et sociales.

### • Programme d'entretien routier 2019

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.

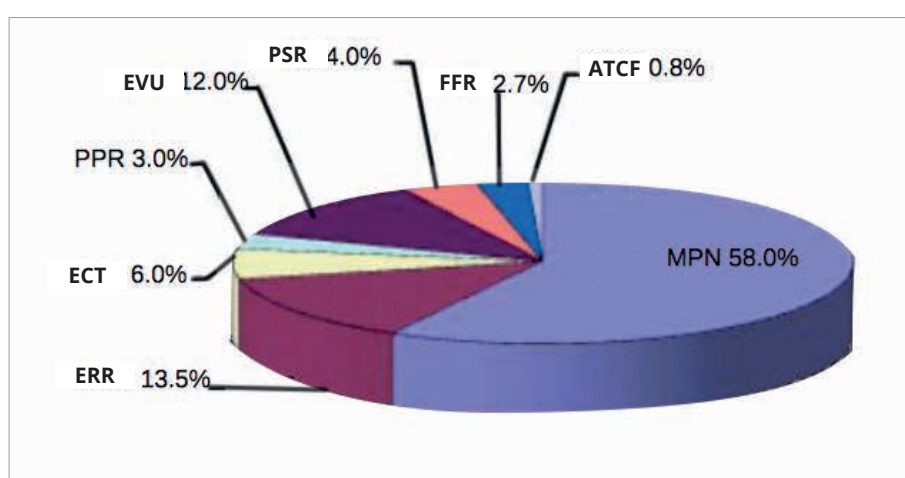
### • Clé de répartition des ressources

Le tableau 1 ci-après présente la clé de répartition des ressources par type de prestations éligibles au financement du guichet entretien du Fonds.

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition

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

Figure 1 : Clé de répartition des ressources



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 et le MINH DU.

Tableau 2 : Clé de répartition des ressources appliquées au cours de l'exercice 2019 (en millions de FCFA)

	ERP (routes nationales et régionales)	ERR (Routes com- munes)	PPR	ECT	EVU	PSR	TOTAL	Taux (%)
MINTP	29 163		1 843	2 369			33 375	57%
MINH DU					5 597		5 597	10%
MINT						2 400	2 400	4%
CTD		14 600			2 120		16 720	29%
<b>TOTAL</b>							<b>58 092</b>	<b>100%</b>

Aussi, l'entretien des routes nationales et régionales s'adapte-t-il la part belle des ressources d'entretien routier, soit 50,20% du budget global du Fonds routier pendant que les routes communales, quant à elles, ont fait l'objet d'une valorisation, passant ainsi de 13,5% à 28,8% de dotation budgétaire au titre de l'exercice 2019. Cette progression avait déjà été envisagée l'exercice précédent, au vu de la proportion du linéaire de 82% 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 2020.

### • Engagements du Fonds routier au titre de la campagne 2019

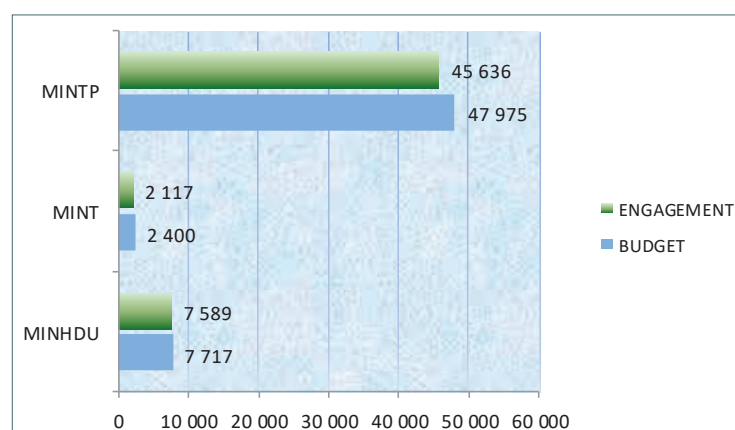
Le Comité de gestion du Fonds routier a approuvé les programmes des ordonnateurs pour le compte de l'exercice 2019, les 23 et 24 décembre 2018 sur la base d'une enveloppe plafonnée à 60 milliards FCFA TTC à percevoir au titre de la redevance d'usage de la route (RUR) et des autres ressources.

Les projets engagés par les ordonnateurs au 31 décembre 2019 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 3: Synthèse des engagements du programme 2019 par ordonnateur (en millions de FCFA)

	BUDGET	ENGAGEMENT	SOLDE	TAUX ENGAGEMENT
MINHDU	7 717	7 589	128	98,34%
MINT	2 400	2 117	283	88,21%
MINTP	47 975	45 636	2 339	95,13%
TOTAL	58 092	55 342	2 750	95,27%

Figure 2: Diagramme comparé budget-engagements par ordonnateur



Rappel de la synthèse des engagements du programme 2018 par ordonnateur

Tableau 4 : Synthèse des engagements du programme 2018 par ordonnateur (en millions de FCFA)

	BUDGET	ENGAGEMENT	SOLDE	TAUX ENGAGEMENT
MINHDU	12 974	12 974	0	100,00%
MINT	2 400	2 085	315	86,90%
MINTP	42 767	40 519	2 248	94,70%
<b>TOTAL</b>	<b>58 141</b>	<b>55 577</b>	<b>2 563</b>	<b>95,60%</b>

Depuis l'exercice 2017, le taux d'engagement global des contrats est resté significatif dans l'ensemble, 87% en 2017, 96% en 2018 et 95% en 2019 soit une moyenne de 93% sur les trois (03) exercices. 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.

L'analyse ci-dessous par ordonnateur, permet de dégager les actions menées et les performances enregistrées.

Concernant le MINH DU, une légère baisse de son niveau d'engagement est observée. Ainsi, le taux passe de 100% en 2018 à 98% en 2019. Cette régression de deux points s'explique par des économies budgétaires réalisées sur certains lots au

cours de la passation des marchés. Il convient également de remarquer que le MINH DU a transféré aux CTD dans le cadre du processus dédié en cours, un montant de 2,12 milliards FCFA, soit un taux de 28% sur son enveloppe globale.

Quant au MINT, le taux d'engagement est à la hausse d'un point, soit une légère augmentation qui se situe à 88% en 2019 contre 87% pour l'exercice précédent.

S'agissant du MINTP, il affiche un taux d'engagement de 95%. Cette performance est restée constante par rapport à celle de l'exercice précédent. Un accent particulier a été mis sur l'entretien des routes communales, avec un rehaussement de l'enveloppe budgétaire à 14,60 milliards FCFA, soit 30% du budget alloué au MINTP contre 8 milliards FCFA pour l'exercice 2018. Il convient de préciser que l'effectivité de la maîtrise d'ouvrage communale a permis d'engager des contrats sur les routes communales pour un montant de 14,57 milliards FCFA, soit un taux d'engagement de 99,79% sur les 14,60 milliards FCFA affectés à l'entretien des routes communales.



## • 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 2019.

Tableau 5: Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2019.

Ordonna-teurs	Nombre de contrats 2018	Nombre de contrats 2019	Taux en %	Montant des contrats 2019 (en millions de francs CFA)
MINHDU	87	57	14,3	7 589
MINT	32	19	4,8	2 117
MINTP	59	324	81,0	45 636
Total	178	400	100	55 342

Quatre cents (400) contrats ont été visés au titre des engagements opérés pour l'exercice 2019. Ce nombre est en hausse de 222 contrats avec l'implication de la maîtrise d'ouvrage communale qui devient, comme souhaité, une réalité palpable dans l'exécution des programmes d'entretien routier.

### 1- Les ressources mobilisées en 2019

La loi n°2018/022 du 11 décembre 2018 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2019 a englobé l'ensemble des ressources du Fonds (RUR, amendes de pesage, recettes de péage, et taxe à l'essieu) à un plafond de 60 milliards FCFA. Cette situation est restée inchangée par rapport à l'exercice précédent malgré le plaidoyer permanent auprès des autorités pour un Fonds routier de deuxième génération qui se veut une entité financièrement autonome.

La mobilisation de la trésorerie nécessaire aux paiements des travaux à l'entreprise a atteint un taux de 100%. Cette performance résulte de la poursuite du mécanisme mensuel de débit au-

tomatique d'un montant de 5 milliards FCFA, du compte unique du Trésor vers le compte spécial du Fonds routier ouvert à la Banque centrale pour 60 milliards FCFA attendus en 2019.

Toutefois, la difficulté relative à la comptabilisation distincte des ressources du Fonds (RUR, péage, pesage et TAE) par les services de la paierie générale du Trésor reste préoccupante, avec la caducité de l'instruction n°00073/MIN-FI/SG/DGTFCM/DT du 06 juin 2011, relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds routier – guichet Entretien.

Le respect du mécanisme du débit d'office a permis un accroissement du taux de reversement dans le compte BEAC de 15% par rapport à l'exercice 2018.

Tableau 6: Situation comparée des Fonds reversés en 2018 et 2019 dans le compte BEAC (en millions de FCFA)

Mois	Exercice 2018	Exercice 2019	Variation	% de variation
Janvier	5 000	5 000	0	15%
Février	3 000	5 000	2 000	
Mars	3 000	5 000	2 000	
Avril	10 000	5 000	-5 000	
Mai	/	5 000	5 000	
Juin	/	5 000	5 000	
Juillet	5 000	5 000	0	
Aout	10 000	5 000	-5 000	
Septembre	/	5 000	5 000	
Octobre	5 000	5 000	0	
Novembre	5 000	5 000	0	
Décembre	5 000	5 000	0	
TOTAL	51.000	60.000	9 000	

## 2-Opérations de paiements

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

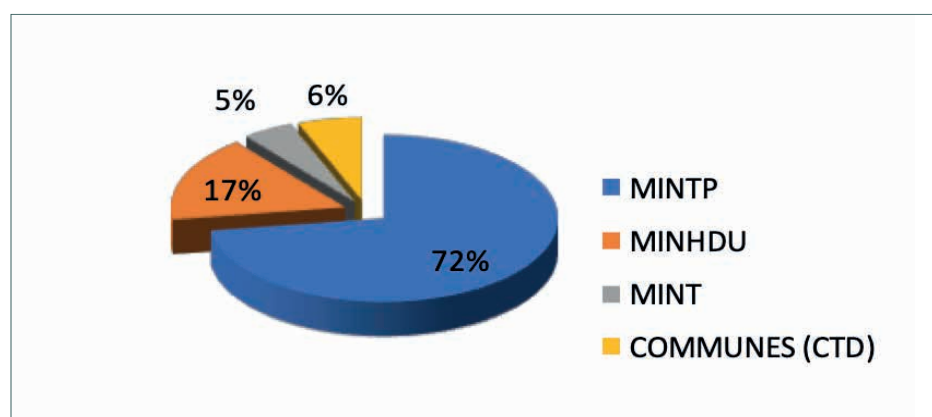
### Évolution des paiements entre 2018 et 2019

Une progression de 15,29% est observée entre les exercices 2018 et 2019 au titre des paiements effectués pour le compte des ordonnateurs.

Tableau 7: Évolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2018 et 2019 (en millions de francs CFA)

Ordonnateurs	Paiements 2018	Paiements 2019	Pourcentage 2019	Variation (c=b-a)	Progression en %
	(a)	(b)			(d=c/a)
MINTP (y compris PSU)	37 181	42 363	72,64	5 182	13,94
MINHDU	10 743	9 707	16,64	-1 036	-9,64
MINT	1 481	2 762	4,74	1 281	86,50
COMMUNES (CTD)	-	3 491	5,99	3 491	-
<b>TOTAL</b>	<b>49 405</b>	<b>58 323</b>	<b>100</b>	<b>8 918</b>	<b>15,29</b>

Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateur



Après l'année 2018 qui est apparue comme une année de relance, avec un montant global de paiement de 49 milliards, l'année 2019 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 automatique mensuel du Fonds routier en liquidités. Au-delà de cette évolution positive, le volume de décomptes en instance de paiement au 31 décembre 2019, de l'ordre de 15 milliards FCFA, reste important et mérite d'être apuré au cours de l'exercice 2020.

L'amélioration de la trésorerie du Fonds (5 milliards FCFA/mois) et les paiements subséquents à l'entreprise ont permis un accroissement de l'activité de l'entretien routier. Ce dynamisme s'est exprimé par une demande de paiement plus importante soit 73 milliards FCFA en 2019 comparativement aux 71,9 milliards FCFA observés en 2018. C'est ainsi que le taux de satisfaction des demandes de paiement a augmenté de 10,75 points entre 2018 et 2019.

### Couverture des demandes de paiement par les ressources reversées

RUBRIQUES	Rappel 2018 (en milliards)	2019 (en milliards)	Evolution (en %)
Demandes de paiement	71,9	73	1,53%
Paiements effectués	49,4	58	17,40%
Ratio satisfaction des paiements (Paiements/demande de paiement)	68,7%	79,45%	10,75points

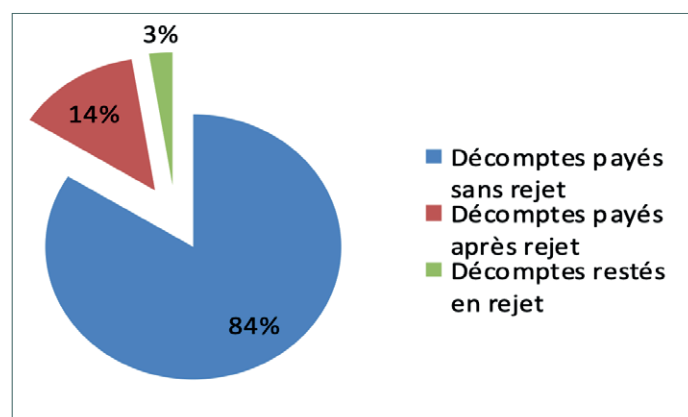
### 3- Statistiques portant sur le volume des décomptes traités

Cette partie traite du niveau d'activités du Fonds du point de vue du traitement des décomptes reçus pour le paiement et le tableau ci-après récapitule le niveau d'activité autour des décomptes.

Tableau 8: Statistiques portant sur le nombre de décomptes traités au 31 décembre 2019

Année	Nombre de décomptes reçus	Nombre moyen de décomptes traités par jour	Nombre de décomptes payés sans rejet	Nombre de décomptes payés après rejet	Décomptes restés en rejet	Taux de rejet
2018	958	4	682	241	35	29%
2019	908	4	762	123	23	16%

Figure 4: Structure des décomptes traités en pourcentage



Au cours de l'exercice 2019, le Fonds a reçu 908 décomptes. Ce nombre est légèrement en baisse par rapport aux 958 décomptes reçus en 2018. Le taux de rejet des décomptes lors des traitements est passé de 29% à 16%, soit une baisse de 13 points. Cette diminution du taux de rejet est notamment la conséquence d'une meilleure appropriation des procédures du Fonds par les nouveaux acteurs (les nouvelles entreprises, les CTD, etc.). Ainsi, le Fonds doit continuer les opérations de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants dans le but de consolider cette appropriation.

## 4- Situation des pénalités

Les pénalités prévues par l'article 168 du code des marchés publics ont pour objet de réparer le préjudice susceptible d'être causé au Maître d'Ouvrage par le non-respect, par le titulaire du marché, des délais d'exécution contractuellement prévus ou de toutes les autres dispositions techniques ou sécuritaires prévues dans le marché. Cependant, 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 l'article sus-évoqué du code

des marchés publics, le Fonds routier retient et reverse dans 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 contractuellement désigné comme payeur. Ce compte est géré par l'Agence de régulation des marchés publics (ARMP).

Au titre de l'exercice 2019, la situation des pénalités retenues, les remises d'un point de vue général ainsi que celles reversées à l'ARMP par le Fonds Routier se présentent tel qu'il suit :

Tableau 9: Tableau des pénalités en 2019 (en millions de F.CFA).

Ordonnateurs	Pénalités et remises de pénalité en 2019			
	Pénalités	Remises	Soldes	%
MINTP	101,83	12,87	88,97	61,71
MINHDU	70,45	17,58	52,87	36,67
MINT	2,34	0,00	2,34	1,62
<b>Total</b>	<b>174,63</b>	<b>30,45</b>	<b>144,18</b>	<b>100</b>

Le montant des pénalités reversées est de **174,63** millions FCFA au 31 décembre 2019 contre **90,17** millions FCFA à la même période en 2018 ; soit une hausse de **84,46** millions FCFA en valeur absolue et de **48,37%** en valeur relative. Cette importante hausse observée

par rapport à 2018 s'explique par des difficultés dans l'exercice de la maîtrise d'ouvrage communale dans le suivi et l'exécution des travaux d'une part et des difficultés d'exécution rencontrées par certains prestataires en raison des problèmes de trésorerie du Fonds d'autre part.

## 5- Situation des garanties par signature

Il existe plusieurs types de garantie à savoir : la caution d'avance de démarrage (CADD), la caution de bonne exécution (CBE) et la caution de retenue de garantie (CRDG). Pour l'exercice 2019, les cautions reçues et celles restituées ont évolué ainsi qu'il suit :

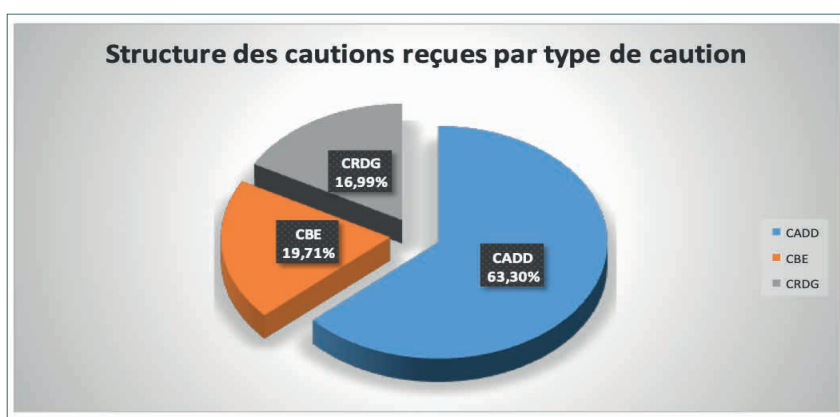
### Cautions reçues en 2019

Au cours de l'exercice sous revue, le Fonds routier a reçu des garanties à hauteur de 13, 558 milliards FCFA contre 38, 177 milliards FCFA en 2018, soit une variation à la baisse de 24,619 milliards FCFA en valeur absolue et de 64,486% en valeur relative.

Tableau 10: situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2019		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	82	8 537	63,30
CBE	177	2 658	19,71
CRDG	82	2 291	16,99
<b>Total</b>	<b>341</b>	<b>13 486</b>	<b>100</b>

Figure 5: Structure des cautions reçues par type



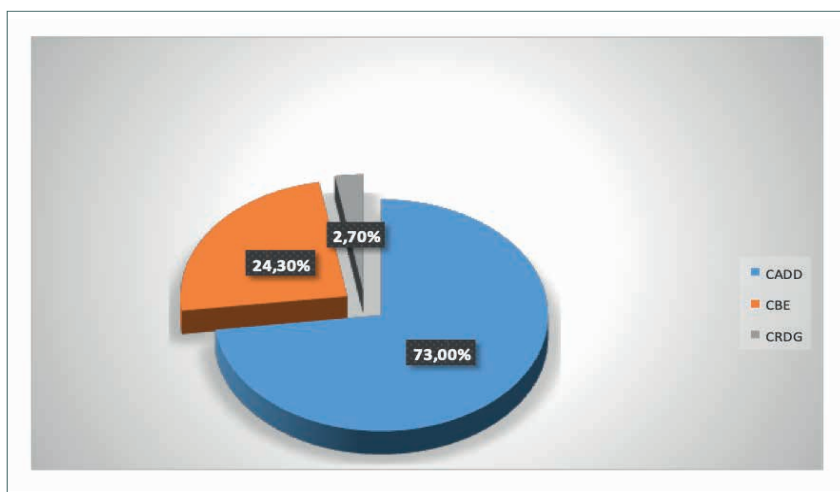
### Cautions restituées

Les cautions restituées s'élèvent quant à elles à 2,708 milliards FCFA au 31 décembre 2019 contre 4,502 milliards FCFA à la même période en 2018, soit une variation à la baisse de 1,794 milliards FCFA en valeur absolue et 39,85% en valeur relative.

Tableau 11: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Restitutions exercice 2019		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	13	1 977	73,00
CBE	43	658	24,30
CRDG	05	73	2,70
Total	61	2 707	100

Figure 6: Structure des cautions restituées par type



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



*Réalisation de la couche de base sur une route bitumée*

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

Conformément à ses textes organiques, le Fonds routier exerce ses 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 ».

Au fil des années, les ressources inscrites à ce guichet se contractent. Pour l'exercice 2019, elles sont nulles. Or, le Fonds a reçu au cours de l'exercice 2019 des décisions de déblocage des fonds émises par le MINTP, d'un montant global de FCFA 10 130 514 638, destinés au paiement des décomptes des projets logés au Gui-

chet Investissement. À date, aucune ressource n'a été positionnée dans le compte du Fonds ouvert dans les livres du Trésor public sous le numéro 00420002701 « Fonds routier Guichet Investissement Etat ». Cette situation engendre une crise de liquidité sur ce guichet du fait de l'existence des paieries spécialisées auprès des ordonnateurs. Ce qui pose le problème de viabilité de ce guichet.

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

Tableau 12: 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					
	2015	2016	2017	2018	2019	Total
C2D Routier	-	-	-	-	-	-
C2D Urbain	-	-	-	-	-	-
Ressources BIP	40 924	22 968	532	485	-	64 909
Transfert du guichet Entretien	-	-	-	-	-	-
Programme spécial d'urgence	20 396	3 052	878	653	-	24 979
<b>Total</b>	<b>61 320</b>	<b>26 020</b>	<b>1 410</b>	<b>1 138</b>	<b>0</b>	<b>89 888</b>

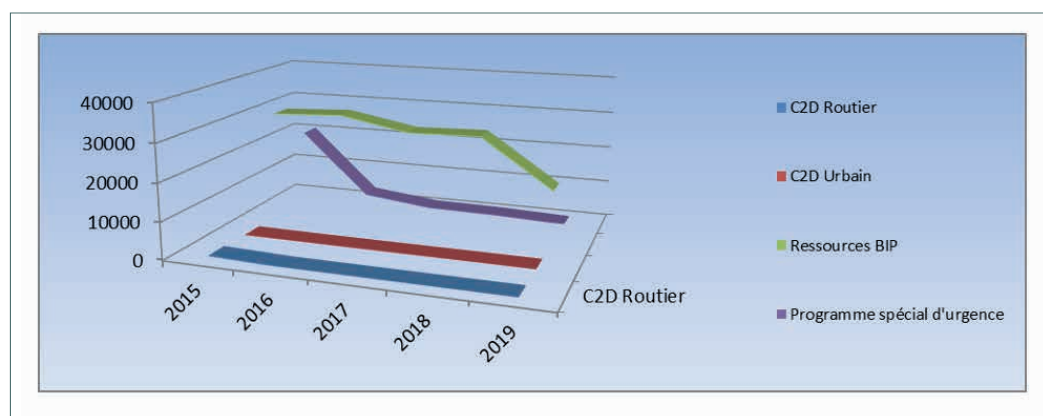
## 2- Les paiements du programme du guichet « Investissement »

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 :

Tableau 13: Répartition des paiements effectués dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)

Programmes	Paiements effectués par le Fonds routier par exercice					
	2015	2016	2017	2018	2019	Total
C2D Routier	546	18	-	-	-	564
C2D Urbain	86	-	-	-	-	86
Ressources BIP	29 789	30 663	27 163	27 661	14 701	129 977
Programme spécial d'urgence	20 396	3 052	878	653	-	24 979
<b>Total</b>	<b>50 817</b>	<b>33 733</b>	<b>28 041</b>	<b>28 314</b>	<b>14 701</b>	<b>155 606</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 50,8 milliards de FCFA en 2015, ils ne représentent plus que 14,7 milliards en 2019. Ce net recul peut s'expliquer par le fait que certains paiements sont directement effectués par les paieries spécialisées placées auprès des ordonnateurs.

### 3- Décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources au 31 décembre 2019

Au 31 décembre 2019, les décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources s'élèvent à 4,440 milliards FCFA dont 2,949 milliards FCFA pour le MINTP et FCFA 1,491 milliards pour le MINHDU. Ils ont évolué comme suit au cours des deux dernières années :

Décomptes en instance pour insuffisance de ressources	2018	2019	Var
MINTP	3 343	2 949	(394)
MINHDU	5 323	1 491	(3 832)
Total	8 666	4 440	(4 226)

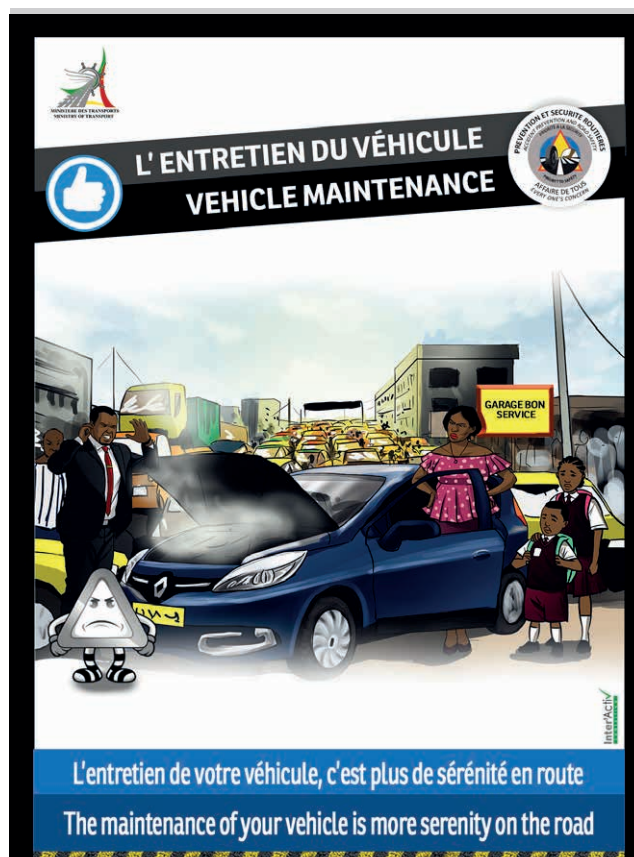
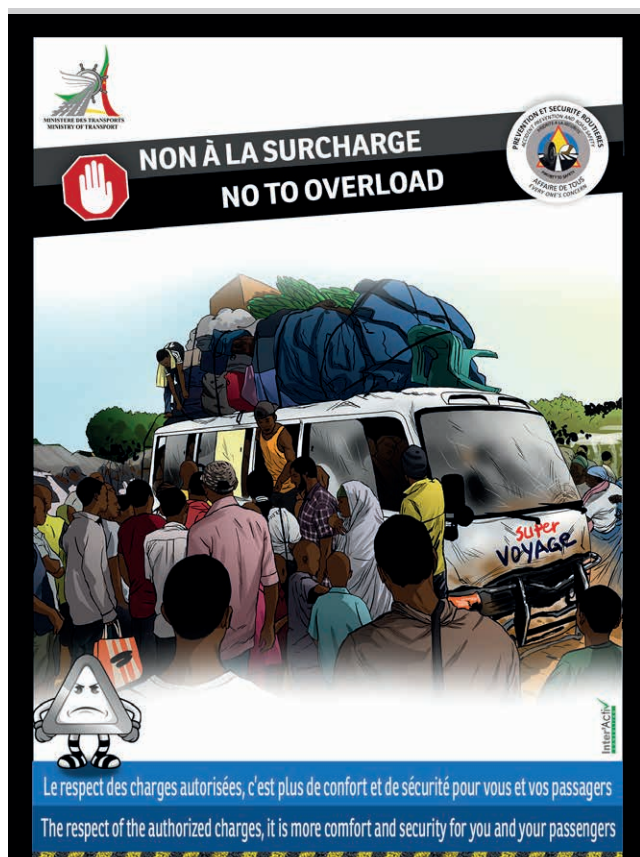
L'on note une diminution de moitié des décomptes en instance pour absence de ressources qui passe de FCFA 8, 666 milliards au 31 décembre 2018 à FCFA 4,440 milliards.

Cette variation à la baisse se justifie en grande partie par le transfert en retour de certains décomptes du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen (études et travaux) du MINHDU transmis au Fonds pour paiement. Pour effectuer ces paiements, le MINHDU les a soumis en paiement au Trésor Public sur la base des ressources issues de son Budget d'Investissement Public (BIP).

Le MINTP, quant à lui, a opté de procéder à des paiements directs via sa pairie spécialisée à tra-

vers le changement d'organisme payeur par voie d'avenant. Ainsi, les décomptes en instance pour absence de ressources du MINTP et détenus par le Fonds routier sont passés de FCFA 3,343 milliards de FCFA au 31 décembre 2018 à FCFA 2,949 milliards au 31 décembre 2019, soit une variation à la baisse de FCFA 394 millions.

Pour clore notre analyse sur les décomptes en instance détenus par le Fonds routier sur le guichet investissement, il s'avère opportun de signaler que le changement d'organisme payeur des décomptes liés aux projets Fonds routier est le plus souvent opéré de manière unilatérale par les ordonnateurs (MINTP et MINHDU). Toute chose qui n'est pas sans risque, relativement au double paiement desdits décomptes.





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

### 1- Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2019

Arrivé à la dernière année d'exécution de son plan stratégique triennal 2017-2019, le Comité de gestion du Fonds a adopté le budget de fonctionnement, d'investissement et d'audits pour l'exercice courant par résolution n°16/FR/ADM/PCG/CG/18 du 27 décembre 2018, équilibré en ressources et en dépenses à hauteur de 2,2 milliards FCFA.

Ledit budget se décline ainsi qu'il suit (en millions de FCFA) :

Intitulé	Guichet Entretien	Guichet Investissement	Total
Fonctionnement FR	1 620	328,89	1 948,89
Audits	320,2	9,8	330
Projet de construction	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1 940,2</b>	<b>338,69</b>	<b>2 278,89</b>

Aussi, la quote-part du guichet « Entretien » dans le financement du budget de fonctionnement et des audits du Fonds routier, s'élève-t-elle à 85% pour le compte de l'exercice 2019 tandis que celle du guichet « Investissement » représente le reste pour un montant total de 2,2 milliards FCFA. Contrairement à l'exercice 2018, aucune provision n'a été constituée pour le financement du projet de construction de l'immeuble siège du Fonds routier au titre de l'exercice 2019.

### 2-Exécution du budget de fonctionnement et d'équipement au 31 décembre 2019

Le budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds routier se présente ainsi qu'il suit au 31 décembre 2019 (en millions FCFA) :

Programmes	Objectifs	Budget 2019	Exécution 2019	Taux de réalisation
P1	Mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement »	26	23	88
P2	Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	124	102	82
P3	Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.	827	684	83
P4 « Support »	Fonctionnement courant.	972	753	77
<b>Total</b>		<b>1 949</b>	<b>1 562</b>	<b>80</b>

Il ressort du tableau ci-dessus que le taux d'exécution du budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds s'établit à 80% en 2019 contre 70% en 2018, soit une augmentation de 10%. Cet accroissement est porté pour l'essentiel par le taux de réalisation du programme n°3 « Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance » qui passe de 61% en 2018 à 83% en 2019.

### 3-Exécution du budget des audits au 31 décembre 2019

Le budget des audits pour l'exercice 2019 s'établit ainsi qu'il suit (en millions de FCFA) :

Rubriques	Budget 2019	Réalisations	Pourcentage
Réalisation des audits techniques GI (publication)	3	-	-
<b>Total guichet Investissement</b>	3	-	-
Réalisation des audits techniques GE	151	116	77
<b>Total guichet Entretien</b>	151	116	77
Audits comptables et financiers (GE & GI)	31	-	-
Audit du processus de décaissement	42	1	2
Audits techniques et institutionnels	103	1	1
<b>Total général</b>	<b>330</b>	<b>118</b>	<b>36</b>

Le taux de réalisation du budget des audits est resté stable au 31 décembre 2019. Il est de 36% en 2019 contre 34,85% en 2018. Ce statu quo se justifie par la non réalisation, non seulement des audits comptables et financiers, mais aussi de l'audit du processus de décaissement et de l'audit technique et institutionnel qui représentent 53% du budget des audits.



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

### 1-Évolution de la mise en dépôt des ressources dans le compte Fonds routier logé à la paierie générale du Trésor

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 de (i) la mobilisation des ressources, (ii) du visa des contrats issus des programmations annuelles des ordonnateurs et (iii) du paiement des décomptes.

Au sens légal, l'assiette des ressources régies par le décret portant organisation et fonctionnement du Fonds routier est composée : (i) de la redevance d'usage de la route, (ii) des recettes de péage, (iii) du produit des amendes de pesage et (iv) de la taxe à l'essieu. Le besoin en entretien routier grandissant, les pouvoirs publics ont relevé progressivement le plafond de sa principale ressource qu'est la RUR, qui a atteint 60 milliards jusqu'en 2017. Cependant, depuis l'exercice 2017, cette ressource n'est pas mise en dépôt conformément à l'instruction n°00073/MINFI/SG/DGTFCM/DT du 06 juin 2011. À l'analyse, le compte 42001855 du Fonds ouvert à la paierie générale du Trésor tend à être clôturé.

Jusqu'en 2017, la loi de finances distinguait chacune des ressources à transférer au Fonds. Cependant, depuis la loi de finances de l'exercice 2018, la RUR a été dissoute au profit d'une ressource consolidée. Ainsi, il devient désormais impossible d'apprécier le niveau de mobilisation de chacune des ressources.

Le tableau 10 ci-après présente l'évolution de la RUR mobilisée et mise en dépôt durant les 5 dernières années.

Tableau 14: Situation de la mise en dépôt des ressources dans le compte Fonds routier logé à la paierie générale du Trésor durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)

N° d'ordre	Exercices	RUR	RUR mobilisée (b)	Mise en dépôt à la PGT (c)	Ecart (b - c)	(%) de mise en dépôt
		Budget (a)				
1	2015	55 000	55 000	55 000	0	100
2	2016	60 000	60 000	60 000	0	100
3	2017	60 000	60 000	0	-60 000	0
4	2018	NA	NA	0	NA	0
5	2019	NA	NA	0	NA	0
<b>Cumul</b>		<b>175 000</b>	<b>175 000</b>	<b>115 000</b>	<b>-60 000</b>	<b>65.7</b>

Les redevables légaux (SONARA et SCDP) en matière de TSPP ont intégralement reversé au Trésor public les recettes issues de cette taxe dans le processus de mobilisation des ressources du Fonds routier sans que ce mouvement de mobilisation ne soit inscrit dans le relevé de compte du Fonds ouvert à la PGT. Cette situation ne permet pas d'avoir une information financière sur la quote-part de la ressource mobilisée au cours de la période sous revue. Il en est de même pour les autres ressources.

## 2-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 relever qu'elle pose toujours un problème fondamental d'équilibre budgétaire du fait des engagements effectués sans que la cou-

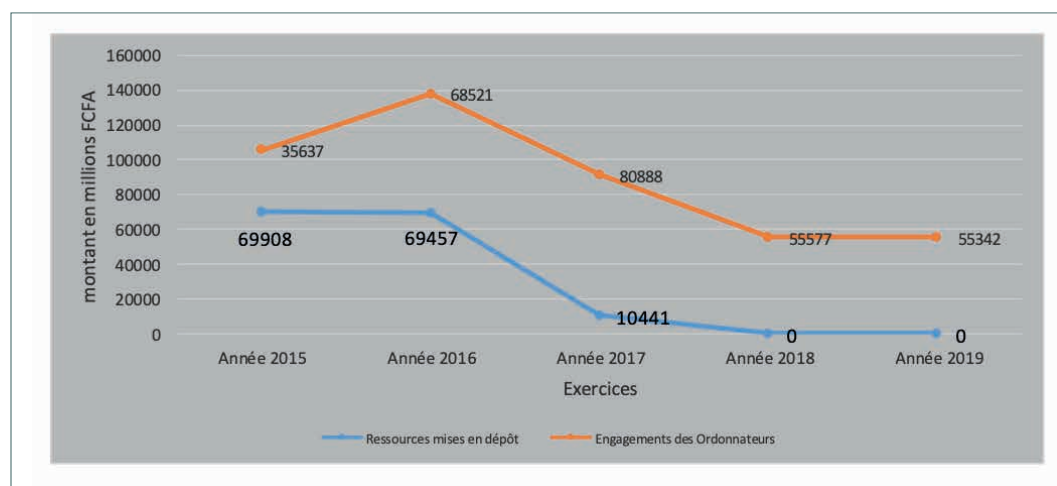
verture financière (ressources correspondantes) soit traduite dans notre compte.

. Le tableau 12 ci-après présente un déficit de 40,39 % des engagements des ordonnateurs dont la ressource n'a pas été mise en dépôt pour la couverture de programmes déjà engagés.

Tableau 15: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2019 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources reçues à la PGT	Engagements des ordonnateurs	Taux d'engagement/ressources reçues (%)
2015	69 908	35 637	55
2016	69 457	68 521	98,6
2017	10 441	80 888	12,90
2018	0	55 577	NA
2019	0	55 342	NA
<b>Total</b>	<b>149 806</b>	<b>295 965</b>	<b>50,61</b>

Figure 8: Situation comparée (ressources – engagements).



### 3-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.

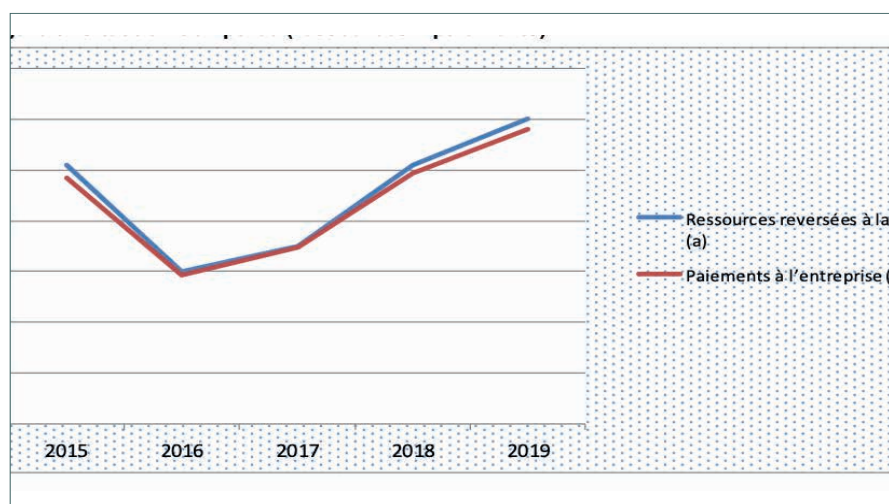
En dehors des paiements des décomptes, le Fonds a exécuté des paiements liés aux audits techniques, comptables et financiers ainsi qu'à ses dépenses de fonctionnement. Le tableau et le graphique ci-dessous révèlent l'utilisation faite de la trésorerie mise à la disposition du Fonds durant les cinq dernières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

Tableau 16: Situation comparée ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2019 (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)
2015	51,000	48,500	2,500	95%
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%
Total	227,000	220,156	6,844	97%

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 milliards F CFA en moyenne durant ces 5 dernières années.

Figure 9: Situation comparée (ressources – paiements).



# 3

## DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER



Le Fonds routier a connu en 2019 une meilleure situation en termes 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), ce qui a rendu possible une légère réduction de la tension de trésorerie observée depuis plusieurs années.

Cependant, de nombreuses difficultés persistent dans le secteur de l'entretien routier et constituent des défis auxquels le Fonds reste confronté. Parmi ces défis figurent, entre autres : (i) les travaux en régie, (ii) la maîtrise d'ouvrage communale, (iii) la performance des PME locales du secteur des BTP et (iv) la consommation optimale des ressources.

Sur le plan des ressources, le besoin en financement de l'entretien routier se chiffre à 120 milliards FCFA alors que les ressources du Fonds restent plafonnées à 60 milliards FCFA ; l'augmentation de ces dernières reste alors une préoccupation majeure et pourrait se faire concomitamment par : (i) l'automatisation du péage, (ii) le déplafonnement des ressources, (iii) la distinction claire de chaque ressource et (iv) 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 seconde génération.

## A- DÉFIS

### - Travaux en régie

Les travaux en régie n'ont pas connu d'exécution en 2019 du fait de l'impossibilité de l'Institution de mettre des fonds à disposition pour cette catégorie de travaux. Cette situation s'explique par la signature le 13 août 2018 par le ministre des Finances et le Directeur national de la BEAC de l'avenant n°1 à la convention régissant le fonctionnement du compte spécial du Fonds. En effet, ledit avenant ne prévoit pas la mise à disposition de la trésorerie pour la régie.

Pour remédier à la situation sus-évoquée, le 4 novembre 2019, les mêmes parties ont signé l'avenant n°2 à la convention régissant le compte de transit du Fonds. Cet avenant consacre la mise à disposition des trésoriers payeurs ré-

gionaux au profit des régisseurs, par le Fonds routier des ressources nécessaires pour les travaux et dépenses de fonctionnement en régie. Ce verrou étant levé, il reste à définir clairement les modalités de ces mises à disposition pour qu'en 2020 lesdits travaux puissent s'exécuter avec sérénité.

Par conséquent, au cours de la période sous revue, aucune trésorerie n'a été mise à disposition par le Fonds pour la régie du MINTP. Le montant global est alors resté de 1 119 107 536 FCFA entre 2016 et 2019 pour l'exécution des travaux en régie suivant le tableau ci-après :

Tableau 17: mises à la disposition de la régie MINTP entre 2016 et 2019.

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

### - La maîtrise d'ouvrage communale

L'opérationnalisation de la maîtrise d'ouvrage communale a connu des résultats assez mitigés en 2019.

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 aux services du Fonds pour traitement comparativement à l'exercice 2018.

Au titre des points à améliorer, il convient principalement de citer :

- o le rôle d'ordonnateur des CTD qui n'est toujours pas exercé pleinement par ces dernières. En effet, les ordonnateurs gouvernementaux (MINH DU et MINTP) ont continué à assurer une bonne partie des prérogatives des CTD ;

- o la part relativement basse des ressources attribuées à l'entretien des routes communales : 15 milliards sur les 60, soit 25% alors que les routes communales représentent plus de 80%

du réseau des routes à entretenir. De plus, les ressources globales de l'entretien sont restées statiques malgré l'augmentation constante du réseau à entretenir.

o le processus d'intercommunalité n'a pas connu d'avancées significatives.

### - La performance des PME locales

L'un des facteurs et pas des moindres dans le retard ou la mauvaise exécution des travaux d'entretien et de réhabilitation est la faible capacité technico-financière de plusieurs PME locales du secteur des BTP.

Le processus de catégorisation, qui consiste à attribuer les marchés aux entreprises en fonction de leurs capacités, connaît un retard. Ce retard constitue une entrave sérieuse à la performance globale du système d'entretien routier.

Le plaidoyer du Fonds pour la résolution de ce problème va dans le sens de :

- l'accélération du processus de catégorisation en 2020 ;

- l'appui de l'Etat pour l'avènement de « champions nationaux » à travers la professionnalisation des entreprises de BTP.

### - 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. Une telle situation entraînera les problèmes suivants :

- une grave entorse au principe d'annualité des projets d'entretien routier qui s'étaleront sur plusieurs années et amplifieront la non soutenabilité des engagements du Fonds car, ces projets affecteront la trésorerie des années suivantes.
- les décomptes payés par le Fonds ne permettront pas de consommer l'ensemble de la tré-

sorerie disponible et le Fonds se retrouvera à nouveau (comme en 2011) en situation de surliquidité.

Ainsi, plusieurs maillons de l'entretien routier doivent entrer en parfaite synergie afin de permettre la 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 et (ii) l'attribution des marchés aux entreprises en fonction de leurs capacités technico-financières réelles ;
- l'exécution via un suivi efficace des projets ;
- le paiement à vue des décomptes.



*Exécution des ouvrages d'assainissement en matériaux locaux*



## B- PERSPECTIVES

### 1- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

#### • Automatisation du péage

Le projet d'automatisation de quatorze (14) postes de péage est une perspective importante pour l'Etat du Cameroun. Il est question pour l'Etat de rentabiliser davantage ces postes de péage sur les quarante-cinq (45) qui représentent 75% des recettes globales issues du péage. L'aboutissement de cette volonté gouvernementale permettra, entre autres :

- l'amélioration de la qualité de service aux postes de péage ;
- l'optimisation des recettes du péage (diminution de la déperdition) ;
- l'augmentation des ressources du Fonds.

En 2019, dans un communiqué daté du 24 avril, le Premier Ministre a désigné le groupement Razel BEC et Egis Projects SA comme étant adjudicataire du « contrat de partenariat pour la conception, le financement, la construction, l'équipement, l'exploitation et la maintenance de 14 postes de péages automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais ».

Le contrat étant déjà une réalité, l'automatisation des postes de péages retenus se concrétisera dans un avenir proche.

#### • Déplafonnement des ressources

La loi des finances 2019 a maintenu comme la précédente, le plafonnement de toutes les ressources à 60 milliards. Ce plafonnement entraîne deux (02) difficultés majeures pour le Fonds routier à savoir :

- la traçabilité des ressources : il est difficile de savoir quelle est la part de chaque ressource dans l'enveloppe globale ;
  - la limitation des ressources du Fonds à un plafond largement inférieur aux besoins réels annuels en entretien routier qui se chiffre à 120 milliards par an selon une étude du MINTP.
- Pour répondre de manière efficace aux besoins des usagers de la route, les pouvoirs publics devraient consentir plus d'efforts afin de mettre en cohérence les besoins réels en entretien routier et les ressources qui y sont consacrées. Le déplafonnement des ressources du Fonds routier concourra fortement à l'atteinte de cet objectif.

#### • Distinction des ressources

Le retour à la distinction des ressources (RUR, péage, pesage et TAE) tel qu'observé avant 2018, permettra d'avoir une information analytique précise sur la quote-part de chaque ressource dans l'entretien routier. Cette nouvelle donne a entraîné la réduction des ressources destinées à l'entretien routier. En effet, avant cette situation, la RUR, à elle seule, était plafonnée à 60 milliards FCFA. À ce montant s'ajoutait les autres ressources. Cette baisse intervient alors que les besoins en entretien routier augmentent.

D'autre part, à ce jour, les ressources du Fonds s'apparentent à une dotation ; ce qui ne permet pas leur mise en relation avec l'usage réel de la route.

Le Fonds devra poursuivre son plaidoyer afin qu'une distinction nette entre ses différentes ressources soit prise en compte dans les futures lois des finances. Ainsi, plus de moyens seront consacrés à l'entretien de la route.

#### • Recherche de ressources additionnelles

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

- 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 même diminuer alors que 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 de l'activité économique.

#### • Le Fonds routier de deuxième génération

Face à la baisse des performances de l'entretien

routier qui s'explique notamment par les tensions de trésorerie et le non-respect des calendriers des programmes annuels d'exécution des travaux d'entretien, le Fonds et ses partenaires ont depuis quelques années engagé une réflexion profonde sur sa migration vers un Fonds de deuxième génération.

En effet, ce passage impose un ajustement afin de répondre aux exigences de la deuxième génération à savoir :

- une base juridique solide, une autonomie administrative ainsi que des règles et réglementations précises ;
- un organe de financement, et non un organe prestataire de services d'entretien routier ;
- une fonction de contrôle strict à savoir un

conseil d'administration public –privé ;

- des recettes abondant les allocations budgétaires et provenant des redevances d'usage directement versées dans le compte bancaire du Fonds ;

- des systèmes de gestion financière sains appuyés par une structure administrative légère et efficace;

- des audits financiers et techniques indépendants et réguliers.

Critères d'un Fonds routier de 2e génération	Niveau d'appropriation au Cameroun	Solutions
<b>1. Une base juridique solide, une autonomie administrative et des règles et réglementations claires.</b>	<b>Satisfait</b> : il existe une loi qui crée le Fonds routier et un décret qui organise son fonctionnement et lui garantit une autonomie financière.	
<b>2. Un organe de financement, et non organe prestataire de services d'entretien routier</b>	<b>Effectif</b> : les prestations liées à l'entretien routier sont fournies par des entreprises.	
<b>3. Une fonction de contrôle strict à savoir un conseil d'administration public / privé</b>	<b>Satisfait</b> : le Comité de gestion est composé de membres du secteur public, du secteur privé et des collectivités territoriales décentralisées.	
<b>4. Des recettes abondant les allocations budgétaires et provenant des redevances d'usage directement versés dans le compte bancaire du Fonds.</b>	<b>Pas effectif</b> : les fonds transitent encore par le Trésor public avant d'être reversés dans le compte du Fonds ouvert à la Banque centrale.	L'attribution au Fonds routier du privilège du Trésor dans la collecte et le reversement des ressources.
<b>5. Des systèmes de gestion financière sains appuyés par une structure administrative légère et efficace.</b>	<b>Très bon</b> : la gestion financière au Fonds routier est saine et transparente avec le respect des délais de traitement fixés par décret.	
<b>6. Des audits financiers et techniques indépendants et réguliers</b>	<b>Très bon</b> : le Fonds routier commet chaque année depuis sa création des audits techniques et financiers. Depuis le 1er janvier 2016, les comptes du Fonds sont certifiés par un commissaire aux comptes.	

Au regard du processus de migration du Fonds vers la 2e génération déjà en cours, il apparaît, que certains critères sont déjà satisfaits. Cependant, la totale appropriation des critères de la 2e génération tels que prescrits dans la déclaration d'Accra du 29 septembre 2006 demeure tributaire d'une réorganisation du cadre légal et réglementaire du Fonds.

## CONCLUSION



*Réalisation de la couche de base sur une route bitumée*

Au cours de l'année 2019, les activités phares du Fonds routier se sont déroulées avec satisfaction sur les plans programmatique et financier. S'agissant de la gestion des programmes, notamment la maîtrise d'ouvrage communal, l'accompagnement des exécutifs communaux dans l'appropriation des procédures du Fonds routier, entamé depuis quelques années, commence à porter des fruits, notamment avec le volume significatif de paiements liés aux prestations d'entretien des routes communales effectués en 2019 (3,4 milliards FCFA en 2019 contre 0 FCFA en 2018). Cet accompagnement sera renforcé dans les années à venir sur la base du guide technique à l'usage des intervenants, lequel a fait l'objet d'une révision. 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. Sur le plan financier, en dépit du seuil de décomptes en instance de paiement encore élevé

(15 milliards au 31 décembre 2019), les opérations de paiement se sont effectuées avec constance et fluidité et ont connu une amélioration remarquable (58,3 milliards F CFA en 2019 contre 49,4 milliards F CFA en 2018) 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, (iii) l'apurement des arriérés dus aux entreprises et (iv) l'assainissement du compte des travaux réalisés en régie.

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition	30
Tableau 2 : Clé de répartition des ressources appliquée au cours de l'exercice 2019 (en millions de FCFA)	30
Tableau 3: Synthèse des engagements du programme 2019 par ordonnateur (en millions de FCFA)	31
Tableau 4 : Synthèse des engagements du programme 2018 par ordonnateur (en millions de FCFA)	32
Tableau 5: Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2019.	33
Tableau 6: Situation comparée des Fonds reversés en 2018 et 2019 dans le compte BEAC (en millions de FCFA)	33
Tableau 7: Evolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2018 et 2019 (en millions de francs CFA)	34
Tableau 8: Statistiques portant sur le nombre de décomptes traités au 31 décembre 2019	35
Tableau 9: Tableau des pénalités en 2019 (en millions de F.CFA).	36
Tableau 10: situation des cautions reçues	36
Tableau 11: Situation des cautions restituées	37
Tableau 12: Situation des ressources annuelles transférées au guichet investissement (En millions de FCFA)	39
Tableau 13: Répartition des paiements effectués dans le guichet investissement au cours des cinq dernières années (En millions de FCFA)	39 43
Tableau 14: Situation de la mise en dépôt des ressources dans le compte Fonds routier logé à la paierie générale du Trésor durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)	44
Tableau 15: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2019 (en millions de francs CFA).	45
Tableau 16: Situation comparée ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2018 (en millions de francs CFA).	47
Tableau 17: mises à la disposition de la régie MINTP entre 2016 et 2019.	

## LISTE DES FIGURES

Figure 1: Clé de répartition des ressources.	30
Figure 2: Diagramme comparé budget-engagements par ordonnateur	31
Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateur	34
Figure 4: Structure des décomptes traités en pourcentage	35
Figure 5: Structure des cautions reçues par type	37
Figure 6: Structure des cautions restituées par type	37
Figure 7: Répartition des paiements effectués par le Fonds routier par exercice	39
Figure 8: Situation comparée (ressources – engagements).	44
Figure 9: Situation comparée (ressources – paiements).	45

# 4

## ANNEXES

Le Fonds routier et le renforcement  
des capacités

## Annexe

# Le Fonds routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
<b>Rédaction administrative</b>	03	20	E & T SOLUTIONS	maîtriser : la méthodologie rédactionnelle, le style, et le vocabulaire administratif ; s'approprier les différents types de lettres administratives ; comprendre les types de documents d'injonction et d'information.
<b>Utilisation des fonctions en avancées d'Excel</b>	03	20	E & T SOLUTIONS	découvrir et maîtriser les fonctionnalités de bases et avancées; maîtriser la création d'un modèle de calcul sur la base des formules natives et les coordonnées des cellules ; mettre en œuvre les tableaux croisés dynamiques.
<b>Passation des marchés</b>	21	01	SETYM	développer une compréhension détaillée de la passation des marchés selon les directives de la Banque mondiale et autres bailleurs de fonds ; maîtriser le nouveau cadre de la passation des marchés adopté par la Banque mondiale en 2016 et s'informer sur les nouvelles orientations ; comprendre les activités, procédures, normes et principes sous-jacents aux marchés de fournitures et de travaux, ainsi qu'à la sélection de consultants ; définir et planifier toutes les activités du processus d'un appel d'offres et d'une demande de proposition.
<b>Utilisation de Gendata FR</b>	02	15	En interne	maîtriser les rôles et les fonctionnalités de l'application GENDATA FR ; mettre tous les acteurs de la chaîne de dépense de fonctionnement d'accord sur les procédures en rapport avec GENDATA FR.

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
<b>Partenariats publics privés</b>	21	01	SETYM	<p>maîtriser les outils d'analyse des projets d'investissement, les décisions de financement, les règles et paramètres ;</p> <p>apprendre à gérer l'infrastructure en tant que projets d'immobilisations ;</p> <p>maîtriser le contexte, les principes directeurs, la classification et choix stratégiques des partenariats public-privé ;</p> <p>comprendre la mécanique des PPP : conditions préalables, préparation, structuration, passation des marchés, financement, etc.</p>
<b>Archivage physique et numérique</b>	21	02	Institut panafricain de développement	<p>connaître les techniques de gestion des archives courantes ;</p> <p>connaître les techniques de gestion des documents ;</p> <p>maîtriser la gestion électronique des documents.</p>
<b>Planification et élaboration du budget programme</b>	03	20	Ets CARLETAS	<p>maîtriser les notions essentielles sur le budget programme ;</p> <p>disposer des outils nécessaires à l'élaboration d'un cadre de dépense à moyen terme (CDMT) ;</p> <p>comprendre l'élaboration : i) d'un projet de performance administratif (PPA) et (ii) d'un rapport de performance administratif (RPA).</p>
<b>Suivi évaluation</b>	21	01	SETYM	<p>maîtriser le processus, les étapes nécessaires à la mise en place et à l'exploitation d'un système de suivi-évaluation axé sur les résultats;</p> <p>connaître les techniques et outils pour bien planifier, suivre et évaluer la performance des projets au niveau des résultats de court, moyen et long terme;</p> <p>utiliser les meilleures pratiques de collecte des données et de communication de la performance.</p>







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

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