

# SOMMAIRE

<b>AVANT – PROPOS</b> .....	<b>3</b>
<b>I - CONTEXTE GENERAL</b> .....	<b>4</b>
<b>A – CONJONCTURE NATIONALE ET INTERNATIONALE</b> .....	<b>4</b>
<b>B – QUELQUES REPERES 2010</b> .....	<b>5</b>
<b>C - CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE</b> .....	<b>7</b>
<b>D - RAPPEL DES MISSIONS</b> .....	<b>7</b>
<b>E – ORGANES DE GESTION : MANDAT ET ACTIVITES</b> .....	<b>7</b>
1 - Le Comité de Gestion .....	7
2 - L'Administration .....	8
<b>F – MANAGEMENT DU FONDS</b> .....	<b>9</b>
1 – La feuille de route 2010 .....	9
2 – Le Fonds Routier et la dimension humaine .....	11
3 – Quelques difficultés dans le fonctionnement .....	12
<b>G – MAITRISE DES RISQUES</b> .....	<b>12</b>
1 – Le contrôle interne .....	12
2 – Les Audits techniques, financiers et comptables .....	12
<b>H – LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>12</b>
1 – Le Fonds Routier et les acteurs de l'Administration .....	13
3 – Le Fonds Routier et la coopération internationale .....	13
4 – Le Fonds Routier et ses Homologues .....	14
<b>I – COMMUNICATION</b> .....	<b>14</b>
1 – Communication interne .....	14
2 – Communication externe .....	14
<b>II - FINANCEMENT DES PROGRAMMES</b> .....	<b>15</b>
<b>A – FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'ENTRETIEN ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN)</b> <b>15</b>	
1 – Programme d'entretien routier 2010 .....	15
• Clé de répartition des ressources .....	15
• Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2010 .....	16
• Représentation des engagements en nombre de contrats .....	18
2 – Mobilisation des ressources 2010 .....	18
3 - Opérations de paiements .....	22
• Répartition des paiements .....	22
• Autres indicateurs de l'activité de paiement .....	24
4 - Situation des Pénalités .....	26
5 - Situation des garanties par signature .....	27
• Cautions reçues .....	27
• Cautions restituées .....	28
• Synthèse des mouvements de cautions .....	28
<b>B – FINANCEMENT DES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT ROUTIER (GUICHET INVESTISSEMENT)</b> <b>30</b>	
1 – Conventions d'affectation (C2D Routier et Urbain) .....	30
• Convention C2D Routier .....	30

• Convention C2D urbain .....	30
<b>C – FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D’AUDITS .....</b>	<b>36</b>
<b>D – EVOLUTION DES PRINCIPAUX INDICATEURS D’ACTIVITES DE FINANCEMENT DE L’ENTRETIEN</b>	
<b>ROUTIER (GUICHET ENTRETIEN) .....</b>	<b>38</b>
1 – Evolution de la mobilisation des ressources .....	38
2 – Evolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées .....	39
3 – Evolution comparée de la couverture des paiements par les ressources mobilisées .....	40
4 – Evolution comparée de l’apurement des engagements par les paiements .....	41
<b>III – SECURITE ROUTIERE AU CAMEROUN.....</b>	<b>42</b>
<b>A- LES DOMINANTES DE L’ANNEE 2010 .....</b>	<b>42</b>
<b>B- EVOLUTION DU NOMBRE D’ACCIDENTS CORPORELS : 2007-2010 .....</b>	<b>43</b>
<b>* PAR RAPPORT A L’ANNEE PRECEDENTE.....</b>	<b>43</b>
<b>** NOMBRE DE TUES POUR 100 ACCIDENTS CORPORELS.....</b>	<b>43</b>
<b>C- OU ONT LIEU LES ACCIDENTS ? .....</b>	<b>44</b>
<b>IV - PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER .....</b>	<b>45</b>
<b>A- AMELIORER LE RENDEMENT DES RECETTES ROUTIERES .....</b>	<b>45</b>
<b>B- EVOLUTION DU FONDS ROUTIER VERS UN FONDS DE DEUXIEME GENERATION.....</b>	<b>45</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>46</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>47</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX.....</b>	<b>50</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>51</b>

## AVANT – PROPOS

L'année 2010 aura été marquée par deux événements majeurs : la célébration du cinquantenaire de l'accession de notre pays à la souveraineté et le début de la mise en œuvre de la stratégie nationale pour la croissance et l'emploi dont l'ambition est de faire du Cameroun un pays émergent à l'horizon 2035. Le Chef de l'Etat, dans son message de vœux à la Nation, qualifie ce démarrage de « *première phase de notre marche vers l'émergence* ».

Au rang des priorités définies dans le cadre de cette stratégie se trouve un vaste programme de développement des infrastructures, ce qui suppose, plus que par le passé, une attention soutenue quant à leur préservation et leur maintien en état de service. S'agissant en particulier des infrastructures routières, il est prévu d'accroître de 7% le réseau des routes bitumées d'ici à 2020, de réhabiliter en moyenne 200 km de routes bitumées par an et de consentir des moyens conséquents pour la réhabilitation des routes en terre. Dans cette perspective, l'entretien routier devra permettre d'améliorer nettement le niveau de service du réseau routier, en s'assurant que 100% du réseau prioritaire est en bon état, ainsi qu'une proportion importante du reste du réseau routier.

Le Fonds Routier apparaît dans ce contexte comme un dispositif clé qui devra œuvrer, au côté des pouvoirs publics, dans le sens de faciliter la traduction de cette stratégie en activités concrètes en termes de travaux d'entretien et de réhabilitation des routes.

Ces défis a priori ne semblent pas hors de portée, les arguments pour y faire face sont nombreux. L'attachement aux valeurs et standards qui ont présidé à la mise en place du Fonds, mais surtout l'expertise accumulée sur plus de dix années dans l'intermédiation financière sont autant d'atouts qu'il faudra capitaliser tout en dégageant les synergies nécessaires. Dans le même sillage, des efforts seront nécessaires pour éliminer toutes les poches de sous-activité à travers la rationalisation de l'utilisation des moyens disponibles. Pour y arriver, il faudra sans doute mettre en place des outils permettant d'accroître la productivité du personnel. L'ambition est qu'à court terme, le Fonds dispose d'une plateforme automatisée de traitement, de conservation et de communication des informations, reliée à son site web rénové. Ceci a pour but de permettre aux ordonnateurs, partenaires et usagers de suivre le traitement des dossiers en temps réel.

Ainsi, les résultats encourageants présentés dans le cadre de l'implémentation du système TOMPRO augurent de perspectives meilleures, eu égard à notre détermination à parvenir en 2011 à la mise en place d'un véritable système intégré de gestion, gage de visibilité du renouveau technologique que nous appelons de tous nos vœux.

C'est dans cet environnement que s'inscrit le présent rapport, support d'informations sur les réalisations du Fonds Routier au cours de l'année 2010 et qui ouvre une fenêtre sur les perspectives de cette institution.

# I - CONTEXTE GENERAL

## A – Conjuncture nationale et internationale

Depuis l'année 2008, l'économie mondiale a été secouée par une grave récession, causée par une crise financière massive et une perte de confiance aiguë. La plupart des économies ont été ébranlées par cette onde de choc qui a rudement éprouvé les efforts des pays en développement à travers l'effondrement du commerce international et des difficultés d'accès aux financements que les problèmes financiers. Cette situation de crise s'est traduite par le recul des principaux indicateurs macroéconomiques. Ainsi, la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale a vu le taux de croissance de son PIB réel passer de 3,9% en 2008 à 2,1% en 2009, soit une baisse drastique de 1,8 points de croissance.

La reprise économique mondiale amorcée en début 2010 est restée fragile. En effet, la faible confiance des consommateurs et la baisse des revenus et du patrimoine des ménages freinent la consommation dans les pays avancés.

Sur le plan des infrastructures routières, le secteur est resté marqué en amont par l'insuffisance des financements. Les concours substantiels apportés par les partenaires dans le cadre de l'allègement de la dette et de certains programmes d'appui à ce secteur se réduisent progressivement avec l'arrivée à terme du C2D. En aval, la rareté, facteur de spéculation, de certains matériaux, le faible niveau de professionnalisation des entreprises et la disponibilité en nombre insuffisant de matériel de génie civil ont compromis les efforts ainsi déployés. La réhabilitation du MATGENIE et surtout l'arrivée annoncée pour 2011 d'un important lot de matériel de génie civil constitue un motif de soulagement pour tous les acteurs, dans un secteur où la vétusté du matériel est régulièrement pointée du doigt pour justifier les insuffisances constatées dans la production des entreprises. Il reste à espérer que des actions vigoureuses seront prises dans le sens du renforcement continu des capacités des PME, d'une part, et du maintien en état de fonctionnement dudit matériel, d'autre part.

## B – Quelques repères 2010

### 1. **Le 1<sup>er</sup> mai 2010 : Célébration de la fête du travail – Le dialogue social en marche**

Ce fut une occasion de dialogue franc et cordial entre le management et le personnel du Fonds. Les deux parties se sont engagées à continuer de travailler ensemble pour trouver des réponses aux préoccupations exprimées.

### 2. **Du 28 au 30 juillet 2010 : Participation de la Délégation du Fonds Routier du Cameroun à la réunion du Groupe Focal AFERA Afrique Centrale à Libreville au Gabon**

Le Fonds Routier, représenté par l'Administrateur, l'Ingénieur Junior et le comptable a participé aux cotés d'autres Fonds d'Entretien Routier, à la réunion du Groupe Focal Afrique Central du 28 au 30 juillet 2010. Les débats ont porté essentiellement sur la révision des textes de base de l'association. Les participants ont par ailleurs fait des propositions de thèmes pour l'atelier technique de la réunion annuelle prévue en novembre à Addis Abeba.

### 3. **Du 11 au 13 Octobre 2010 : Participation de la Délégation du Fonds Routier du Cameroun à la 4<sup>ième</sup> Conférence Régionale pour l'Afrique à Cape Town en Afrique du Sud**

Un membre du Comité de Gestion a représenté le Fonds Routier du Cameroun à la 4<sup>ième</sup> Conférence Régionale pour l'Afrique sur le thème « Preserving Africa's Road Network » à Cape Town en Afrique du Sud. La conférence était organisée par la South African Road Federation en collaboration avec la Fédération Routière Internationale.

### 4. **Du 18 au 21 Octobre 2010 : Participation de la Délégation du Fonds Routier du Cameroun à la réunion annuelle du South Saharan Africa Transport Policy program (SSATP) à Kampala en OUGANDA**

Une délégation du Fonds Routier du Cameroun composée de l'Administrateur et du Chef de Département Contrôle des Opérations a participé à la réunion annuelle du SSATP à Kampala en OUGANDA, sur le thème « *Promouvoir le progrès en Afrique : les politiques de transport pour la croissance et l'intégration* ».

### 5. **Du 26 au 29 octobre 2010 : Participation de la délégation du Fonds Routier du Cameroun à la convention sur les routes rurales à Jinan en Chine**

Une Délégation composée de deux membres du Comité de Gestion a participé à la convention sur les routes rurales organisée par la Fédération Routière Internationale en collaboration avec la China Highway and transportation Society à Jinan en Chine.

### 6. **Du 29 octobre au 06 novembre 2010 : Tenue de la 9<sup>ième</sup> Réunion Annuelle de l'AFERA à Addis Abeba en ETHIOPIE, participation d'une délégation du Fonds**

Le Fonds Routier du Cameroun, représenté par un membre du Comité de Gestion, l'Administrateur et l'Ingénieur Junior, a participé aux travaux de la 9<sup>ième</sup> réunion annuelle de l'AFERA.

La présidence Camerounaise a marqué un point en initiant la révision des textes de base de l'association. Ainsi, l'assemblée a décidé de la dissolution du Secrétariat permanent, en vue de son remplacement à terme par un Secrétariat exécutif.

**7. Le 09 décembre 2010 : Le Comité Technique de Concertation sur l'Automatisation du Péage Routier adopte le rapport final de ses travaux**

Suivant la directive du Conseil National de la Route (CONAROUTE) tenu le 10 décembre 2009, l'Administrateur du Fonds Routier a conduit les concertations avec les administrations impliquées dans la mise en œuvre du projet d'automatisation des postes de péage du triangle Yaoundé-Douala-Bafoussam-Yaoundé. Le Comité mis sur pied à cet effet a adopté le rapport sanctionnant ses travaux le 09 décembre 2010.

## C - Cadre Légal et Réglementaire

Etablissement Public Administratif, le Fonds Routier est un mécanisme pérenne de financement des programmes d'entretien, de réhabilitation et d'aménagement des routes. Il a été inst itué par la loi 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national. L'ampleur de la dégradation du réseau exigeant de lourdes opérations de réhabilitation et les résultats satisfaisants enregistrés par ce mécanisme ont amené les autorités de la République du Cameroun à élargir ses missions aux opérations de réhabilitation et d' aménagement des routes à travers la loi 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi 96/07 sus visée. La loi de 96/07 a conféré au Fonds un statut particulier relativement à ses organes de gestion. Il est placé sous la tutelle du Ministre chargé des F inances.

Le Fonds Routier exerce son activité au moyen de deux guichets distincts et indépendants : le guichet « Entretien » et le guichet « Investissement ».

L'organisation et le fonctionnement sont définis par le décret 2005/239 du 24 juin 2005.

## D - Rappel des Missions

Le Fonds assure le financement, d'une part, des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier et, d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes. De manière spécifique, la mise en place du Fonds Routier poursuit trois buts essentiels :

- ❖ Mobiliser le financement ;
- ❖ Sécuriser les ressources affectées à l'entretien routier;
- ❖ Assurer le paiement des prestations à l'entreprise.

Les guichets ont pour objet exclusif :

- ❖ **Guichet entretien** : d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à :
  - l'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire urbain, interurbain classé et rural ;
  - la prévention et la sécurité routières ;
  - la protection du patrimoine routier national
- ❖ **Guichet investissement** : d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à l'aménagement et à la réhabilitation des routes.

## E – Organes de gestion : Mandat et activités

Le Fonds Routier est administré par deux organes : un Comité de Gestion et une Administration.

### 1 - Le Comité de Gestion

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

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. Il est composé de dix (10) membres, dont cinq (5) représentants de l'Etat et cinq (5) représentants des usagers de la route, détaillé ainsi qu'il suit :

Représentants pour le secteur public

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

Représentants pour le secteur privé

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

Au cours de l'exercice 2010, le Comité de Gestion aura réalisé plusieurs activités en relation avec son mandat. L'on peut citer entre autres :

- l'adoption de la programmation et du budget de fonctionnement 2010 ;
- la validation de la feuille de route 2010 ;
- l'arrêté des comptes de l'exercice 2009 et la validation des rapports d'audits financiers et comptables du même exercice ;
- l'organisation des séminaires sur l'appropriation des textes et la gouvernance du Fonds ;
- la participation à des rencontres internationales portant sur des sujets d'intérêt ;
- le suivi des performances du Fonds ;
- la veille la collecte et le reversement intégral des ressources du Fonds.

Des descentes sur le terrain ont été effectuées par les membres du Comité de Gestion, en application des dispositions du texte organique, afin d'apprécier l'effectivité des travaux exécutés sur certains chantiers sur le territoire national.

## **2 - L'Administration**

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

La gestion du Fonds Routier par ces deux organes constitue un gage de performance, de sécurité et d'efficacité, favorable à l'épanouissement et à la croissance de cet organisme dont l'effectif plafonné à vingt (20) personnes, se situe au 31 décembre 2010 à dix huit (18) salariés.

Le partenariat avec les acteurs nationaux, impose au Fonds Routier le devoir de rassurer et de sécuriser les recettes nécessaires à ses interventions, en vue d'une action efficace, dans le respect des priorités de développement du secteur routier. Dans ce cadre, la qualité d'ordonnateur est reconnue aux responsables ci-après :

- le Ministre chargé des routes, en ce qui concerne les travaux d'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire interurbain classé et rural, les travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes, ainsi que les prestations relatives à la protection du patrimoine routier national ;
- le Ministre chargé des voiries urbaines en ce qui concerne les travaux d'entretien courant et périodique, d'aménagement et de réhabilitation des voiries urbaines ;
- le Ministre chargé des transports en ce qui concerne les prestations liées à la prévention et à la sécurité routières ;
- l'Administrateur du Fonds Routier en ce qui concerne le budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds ;
- l'Administrateur du Fonds Routier, sur avis conforme du Comité de Gestion, en ce qui concerne les prestations d'audit technique, comptable et financier

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

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

## **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 constituent la force créatrice et innovatrice ainsi que l'émergence d'un esprit d'équipe qui fédère les efforts individuels pour les transformer en succès collectif.

### **1 – La feuille de route 2010**

La feuille de route 2010 est bâtie autour du concept de gestion axée sur les résultats. Ainsi, les objectifs sont déclinés en produits, auxquels sont associés des indicateurs de performance. Pour des raisons de visibilité et de cohérence, les activités à mener pour satisfaire les produits attendus sont associées à ceux-ci. La feuille de route 2010 s'articule donc autour de sept objectifs essentiels qui concourent à la réalisation de la mission assignée à cette institution (voir annexe). Il s'agit de :

- a) Améliorer la qualité du service offert par le Fonds Routier à travers entre autres, une plus grande pression sur les délais (visa des contrats et traitement des décomptes, des cautions et des assurances) et la limitation des rejets et des incidents de paiement.
- b) Poursuivre l'intégration et la rationalisation des sous-systèmes et des outils de travail existants, à travers entre autre, l'opérationnalisation de TOMPRO à partir de janvier 2010, l'intégration avec le système d'archivage et de gestion documentaire et le développement d'interfaces Web pour l'information des tiers.

- c) Améliorer le niveau de consommation des ressources dédiées à l'entretien routier, à travers entre autre, la reprogrammation des ressources non consommées et la concertation permanente avec les ordonnateurs.
- d) Sécuriser les ressources affectées à l'entretien routier, à travers entre autres, le suivi et le contrôle de cohérence de l'assiette et du reversement des ressources collectées, la coordination des actions correctrices avec la DGI.
- e) Promouvoir la qualité de la dépense d'entretien routier, à travers entre autres, des contrôles appropriés et des descentes sur le terrain pour s'assurer de l'effectivité des travaux, d'une part, et de la réalisation des audits techniques, financiers et comptables, d'autre part.
- f) Renforcer les capacités des organes de gestion et du personnel.
- g) Redynamiser le partenariat à l'échelle national et à l'étranger, à travers entre autre, la mise en œuvre d'une communication appropriée à l'adresse de ses partenaires et la participation aux réunions d'échanges organisées sur des thèmes pertinents.

L'état de mise en œuvre condensé de la feuille de route 2010 se résume comme suit :

**Tab 1** : Etat de mise en œuvre condensé de la feuille de route 2010

OBJECTIFS	CE QUI A ETE FAIT
1. Améliorer la qualité du service offert par le Fonds Routier	Les rapports sur les délais des 3 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> trimestres sont disponibles
2. Poursuivre l'intégration et la rationalisation des sous-systèmes et des outils de travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilisation de Tompro en temps réel depuis le 1<sup>er</sup> juillet (Act 2.1.1)</li> <li>- Accompagnement de l'éditeur dans les travaux quotidiens (Act 2.1.2)</li> </ul>
3. Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées à l'entretien routier	Tenue de la réunion sur les pénalités et reversement de celles-ci (Act. 3.3.3)
4. Sécuriser les ressources affectées au financement de l'entretien routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collecte des informations sur la réconciliation des données sur la RUR</li> <li>- Participation aux réunions sur le MoU</li> <li>- Reversement des autres ressources en cours à travers une convention de dettes croisées</li> <li>- Concertation sur l'automatisation du péage routier menée à son terme et les conclusions et propositions ont été soumises à Monsieur le Premier Ministre.</li> </ul>
5. Promouvoir la qualité de la dépense d'entretien routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les membres du COGE sont descendus sur le terrain</li> <li>- Le Comité de suivi a été réactivé et a tenu 4 réunions</li> <li>- les états financiers de l'exercice 2009 ont été certifiés sans réserve</li> </ul>
6. Renforcer les capacités des organes de gestion et du personnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation de 4 cadres sur l'utilisation optimale de Tompro</li> <li>- Formation de l'Administrateur sur les Partenariats Public Privé</li> <li>- Séminaire interne sur l'appropriation des textes</li> <li>- Formation de 12 personnes sur l'utilisation optimale de Tompro</li> </ul>

## 2 – Le Fonds Routier et la dimension humaine

**Au plan de l'organisation**, un certain nombre d'actions ont été initiées avec des objectifs variés. Le tableau ci-après donne un aperçu de la dynamique de l'organisation.

**Tab 2** : Dynamique organisationnelle

ACTIONS ENTREPRISES	OBJECTIFS VISES	NIVEAU DE REALISATION
1 – Révision de l'organigramme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir les fonctions ;</li> <li>- Mettre à jour les fiches de description des postes</li> <li>- Eliminer les cas de redondance</li> </ul>	Le nouvel organigramme annoté est préparé
2 – Intégration des sous-systèmes d'informations	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maîtriser les flux d'informations ;</li> <li>- Mettre en place une base de données fiable ;</li> <li>- Renforcer la cohérence dans la chaîne de traitement des opérations financières ;</li> <li>- Réduire les délais de traitement des opérations ;</li> <li>- Optimiser la productivité et le rendement du personnel</li> </ul>	Le système TOMPRO est opérationnel en temps réel depuis juillet 2010. Le lancement définitif est programmé pour janvier 2011
3 – Archivage et Gestion électronique des documents	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rationnaliser le traitement des archives ;</li> <li>- Mettre en place un système de gestion électronique des documents.</li> </ul>	Le traitement des archives physiques est terminé. La base de données est prête à recevoir les documents numérisés

**Au plan du renforcement des capacités**, le passage d'une logique de poste à une logique de compétences se poursuit. Le tableau 3 ci-après donne un aperçu des actions engagées dans le cadre de la formation.

**Tab 3** : Renforcement des capacités

Thèmes	Durée	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Utilisation optimale de TOMPRO	14 jours	4	TOMATE (Paris)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'approprier les développements spécifiques sur le Fonds Routier</li> <li>- Contribuer à la finalisation des développements restants sur la première phase</li> <li>- Elaborer le cahier de charges de la phase 2.</li> </ul>
Management des partenariats Public - Privé	14 jours	2	SETYM International (Montreal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer une perspective opérationnelle</li> <li>- Maîtriser les outils permettant de faire des choix</li> <li>- Se familiariser avec l'environnement contractuel encadrant les ententes PPP</li> </ul>
Utilisation optimale de TOMPRO	14 jours	12	TOMATE (Yaoundé Fonds Routier)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprendre les règles à la base de la conception de TOMPRO</li> <li>- Maîtriser le fonctionnement de la version standard</li> <li>- S'approprier les développements spécifiques sur le Fonds Routier</li> </ul>

### **3 – Quelques difficultés dans le fonctionnement**

Les difficultés relevées dans le rapport 2009 seront pour la plupart résolues avec l'aboutissement de certains projets initiés et cités plus haut. Parmi ces difficultés, il conviendrait de citer :

- la faible culture d'entreprise ;
- le manque de synergie entre les intervenants à tous les niveaux (ordonnateurs, MINFI, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier) ;
- la lenteur dans le cadre de la collecte et du reversement des ressources hors RUR ;
- l'incivisme de certains marketers ;
- le peu de professionnalisme des entreprises.

## **G – Maîtrise des risques**

En raison des flux financiers importants, facteurs de risques inhérents à l'activité de financement des programmes et de paiement des prestations, le Fonds Routier s'est doté de moyens organisationnels, humains et physiques permettant de garantir la saine gestion des ressources mises à sa disposition pour exercer ses missions.

### **1 – Le contrôle interne**

Suivant les dispositions du Décret 2005/239 du 24 juin 2005, la responsabilité du contrôle interne incombe à un cabinet comptable recruté sur appel d'offres. Cette mission a été redéfinie à la suite de l'internalisation de la fonction comptable. Un appel d'offres a été lancé pour remplacer le cabinet dont le mandat est arrivé à terme en octobre 2009.

Sur le plan opérationnel, le souci de se couvrir contre le risque systémique lié à l'activité des banques a amené le Fonds à adopter une approche plus prudente, en ce qui concerne l'immobilisation des dépôts auprès des banques commerciales. D'où le système de gestion de trésorerie à flux tendus, en vigueur depuis plusieurs mois.

### **2 – Les Audits techniques, financiers et comptables**

Constituant le dispositif institutionnel de contrôle et de surveillance, les audits au Fonds Routier qui comprennent des audits techniques et des audits comptables et financiers, se sont déroulés au cours de l'exercice 2010 au rythme d'une intervention par semestre pour les audits comptables et financiers, avec la certification des comptes de l'exercice 2009. S'agissant de l'audit technique, le Groupement en charge de cette activité a effectué diverses visites sur le terrain.

## **H – Le Fonds Routier et son Environnement**

Le Fonds Routier est un acteur de premier plan dans le sous-secteur routier. A ce titre, il entretient des relations étroites et multiformes avec les autres acteurs du secteur et même au-delà.

## 1 – Le Fonds Routier et les acteurs de l'Administration

**Tab 4 :** Le Fonds et les acteurs du secteur public

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
a) Tutelle – Fonds Routier	- Saisine du Directeur Général des Impôts à l'effet d'obtenir le reversement de la RUR collectée par certains marketers du réseau hors DGE ;	Se conformer aux textes en vigueur
	- Transmission des rapports d'audits financiers et comptables comprenant les comptes arrêtés par le Comité de Gestion, des rapports d'audit techniques et des rapports d'activités ;	
	- Participation aux travaux sur la gestion rationnelle de la trésorerie de l'Etat	
b) Ordonnateurs / Fonds Routier	- Tenue des réunions d'échanges sur l'exécution des projets domiciliés auprès des deux guichets	- Partager les informations ; - Rendre compte de l'état d'exécution des projets - Trouver des solutions aux difficultés qui se présentent
	- Travaux préparatoires à la célébration de la journée de la protection du patrimoine routier national	Faire prendre conscience des attitudes citoyennes à adopter pour préserver l'intégrité de la route
c) CONAROUTE / Fonds Routier	- Participation aux sessions du Conseil	- Communiquer sur les activités du Fonds - Mettre en cohérence les programmes d'entretien et d'investissement routiers
d) PSRR / Fonds Routier	- Participation aux sessions du groupe de travail chargé de valider les statistiques sur la mobilisation des ressources	Sécuriser les ressources

## 3 – Le Fonds Routier et la coopération internationale

**Tab 5 :** Le FR et la coopération internationale

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
Partenaires au développement / FR	- Participation aux travaux du Comité de suivi sur la mise en œuvre du Mémorandum of Understanding (MoU)	- Contribuer activement à la réforme du sous-secteur routier

## 4 – Le Fonds Routier et ses Homologues

Tab 6 : Le FR et ses Homologues

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
AFERA / FR du Cameroun	Participation à la 9 <sup>ème</sup> réunion annuelle de l'Association des Fonds Routiers Africains, tenue du 29 octobre au 06 novembre 2010 à Addis Abeba en Ethiopie.	- Partager avec les membres de l'AFERA les expériences ; - Promouvoir les valeurs, les meilleurs pratiques et les standards de l'AFERA
AFERA Afrique Centrale / FR du Cameroun	Participation d'une délégation du Fonds Routier du Cameroun à la réunion du Groupe focal AFERA Afrique Centrale	- Partager l'expérience entre les membres ; - Communiquer sur les activités des FER ; - Faire des propositions d'activités novatrices pour l'AFERA. - Adopter les nouveaux textes de base (statuts).

### I – Communication

La communication est un adjuvant à la mise en œuvre des activités du Fonds Routier. Elle vise à consolider la réputation du Fonds en externe et une mobilisation optimale du personnel en interne, en vue de l'atteinte de ses objectifs. Elle joue un rôle d'appui et n'a de valeur que si les opérations qu'elle est censée faciliter ont elles-mêmes une valeur intrinsèque : le paiement effectif, rapide et en toute transparence des travaux ordonnés et exécutés, la qualité des ouvrages et un climat social sain. La communication globale du Fonds Routier est bâtie autour de deux grands axes :

- le renforcement de la motivation en interne ;
- la maîtrise du dialogue avec les partenaires.

#### 1 – Communication interne

La communication interne est une déclinaison de la communication d'entreprise du Fonds Routier, dont la particularité réside dans la cible visée, en l'occurrence l'ensemble du personnel. Il s'agit pour le Fonds Routier de :

- Renforcer l'esprit d'équipe ;
- Développer la fierté d'appartenance à l'organisme ;
- Susciter la collaboration ;
- Fédérer les énergies autour d'un objectif commun et des valeurs partagées.

#### 2 – Communication externe

Les dirigeants du Fonds Routier manifestent une volonté certaine de s'appuyer sur cet instrument qu'est la communication pour valoriser ses activités et promouvoir ses services. Cette volonté est perceptible à travers la mise en œuvre de la stratégie de communication. Les actions menées dans ce cadre en 2010 sont les suivantes :

- La communication des informations financières aux ordonnateurs ;
- La confection des supports de communications (rapport d'activités, page à thème...) ;
- Le passage dans les émissions radio et TV ;
- La publication des informations ciblées dans la presse écrite ;
- La communication événementielle.

## II FINANCEMENT DES PROGRAMMES

### A – Financement des programmes d’entretien routier (Guichet Entretien)

Le réseau routier s’étend sur près de 50 000 km. Un réseau dit prioritaire, représentant un peu plus de la moitié du réseau global et canalisant près de 80% du trafic, a été défini. Ce réseau qui correspond à environ 5 000 km de routes bitumées, 11 600 km de routes en terre classées et 12 338 km de routes rurales est régulièrement actualisé. Le financement du Fonds Routier ne couvre toutefois qu’une partie de ce réseau prioritaire. L’objectif affiché à terme est d’accroître le niveau de service sur ce réseau au fil des années. Pour atteindre cet objectif, les pouvoirs publics se sont engagés à :

- augmenter le niveau de ressources affectées au Fonds Routier afin de disposer d’un volume annuel avoisinant les 80 milliards de Francs CFA, nécessaire pour financer l’essentiel des opérations d’entretien courant et périodique ;
- élaborer et mettre en œuvre un programme pour renforcer les capacités de l’administration et du secteur privé ;
- accroître les efforts de réhabilitation entrepris en accordant la priorité au réseau dit « classé structurant ».

#### 1 – Programme d’entretien routier 2010

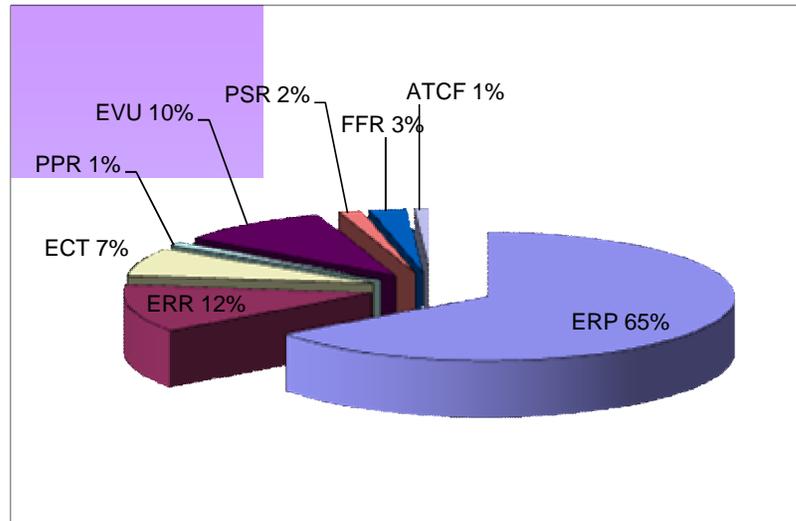
Suivant les dispositions du texte organique, les ressources du Fonds sont réparties par type de prestation éligible par application d’une clé de répartition définie par ce même texte. La procédure prévoit qu’après répartition des ressources, le Fonds Routier notifie le montant des crédits disponibles aux ordonnateurs afin pour ceux-ci d’établir une programmation à soumettre à la validation du Comité de Gestion.

- **Clé de répartition des ressources**

La clé de répartition des ressources par type de prestation éligible est rappelée dans le tableau 10 ci-après.

**Tab 7 :** Prestations éligibles et clé de répartition

Des travaux d’entretien du réseau prioritaire inter urbain classé	ERP	Mini 65%
Des travaux d’entretien des voiries urbaines prioritaires	EVU	Maxi 10%
Des travaux et équipements d’entretien des routes rurales prioritaires	ERR	Maxi 12%
Des études routières ou géotechnique et contrôle des travaux	ECT	Maxi 7%
De la prévention et sécurité routières	PSR	Maxi 1.5%
De l’entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public	PPR	Maxi 1%
Des dépenses de fonctionnement du Fonds Routier	FFR	Maxi 2.5%
Des prestations d’audits financiers et comptables ainsi que techniques	AFCT	Maxi 1%



**Fig 1 : Clé de répartition des ressources**

La clé de répartition accorde la priorité au réseau prioritaire interurbain.

Il est important de relever que le Premier Ministre peut apporter des modifications à cette clé de répartition.

- **Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2010**

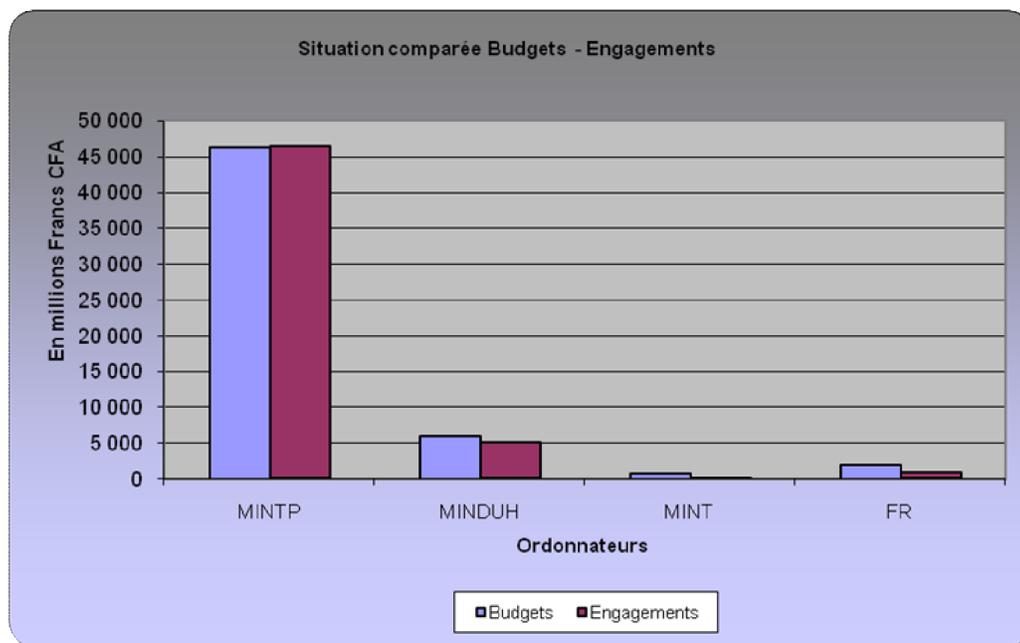
Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et adopté le budget de fonctionnement sur une base globale de 55 milliards, correspondant au montant plafond à percevoir au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR).

Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget se présentent comme suit au 31 décembre 2010 :

**Tab 8:** Tableau comparé Budgets-Engagements 2010

(en millions de francs CFA)

Prestations	Budgets (a)	Engagements (b)	Ecart (b-a)	%
ERP	35 750	38 153	2 404	107
ERR	6 600	3 909	-2 691	59
ECT	3 407	3 798	391	111
PPR	550	570	20	104
<b>MINTP</b>	<b>46 307</b>	<b>46 431</b>	<b>124</b>	<b>100</b>
EVU	5 500	4 885	- 615	89
ECT	443	223	-220	50
<b>MINDUH</b>	<b>5 943</b>	<b>5 108</b>	<b>- 835</b>	<b>86</b>
PSR	825	44	- 781	5
<b>MINT</b>	<b>825</b>	<b>44</b>	<b>- 781</b>	<b>5</b>
Audits Comptable et Technique	550	9	-541	2
Fonctionnement FR	1 375	872	-503	63
<b>FONDS ROUTIER</b>	<b>1 925</b>	<b>881</b>	<b>-1 044</b>	<b>46</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>55 000</b>	<b>52 464</b>	<b>-2 536</b>	<b>95</b>



**Fig 2 :** Diagramme comparé Budgets – Engagements par ordonnateur

Au 31 décembre 2010, le taux d'engagement global est de 95%, en baisse d'un point par rapport à l'exercice précédent.

**Le MINTP** affiche un taux d'engagement de 100%, soit une amélioration par rapport à l'exercice précédent qui présentait un dépassement de 5%. La maîtrise des engagements ainsi observée est le fruit de la concertation entre le Fonds Routier et cet ordonnateur. La conciliation aura ainsi permis de reporter 107 contrats sur l'exercice 2011 pour un montant de plus de 9 milliards, initialement engagés sur le budget 2010. Il est à noter que toutes les catégories de prestations sont en dépassement de valeurs comprises entre 4 et 11%, à l'exception de l'entretien des routes rurales qui affiche un taux d'engagement de 60%, en baisse de 10 points par rapport à l'exercice précédent.

**Le MINDUH** a effectué des engagements au 31 décembre 2010 à concurrence de 5 108 millions contre 2 968 millions de francs CFA à la même date en 2009, soit une progression de 41%. Sur un programme à financer de 5 943 millions de francs CFA, le taux d'engagement de 86% contre 50% à la même date l'exercice précédent. Ce score traduit une amélioration dans la gestion globale du programme. Des mesures semblent avoir été prises pour lever les principaux obstacles à la consommation des crédits.

**Le MINT** a effectué des engagements à concurrence de 5% des crédits alloués au titre de l'exercice 2010. Le recul observé depuis 2008 semble s'être accentué en 2010. En effet, le taux d'engagement n'a pas cessé de décroître depuis 2008, avec 58% en 2008, 17% en 2009 et 5% en 2010.

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

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

**Tab 9** : Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2010

(en millions de francs CFA)

<b>Ordonnateurs</b>	<b>Nbre de contrats</b>	<b>Taux en %</b>	<b>Montant des contrats</b>
MINTP	397	86	46 431
MINDUH	66	14	5 108
MINT	1	0	44
<b>Total</b>	<b>464</b>	<b>100</b>	<b>51 583</b>

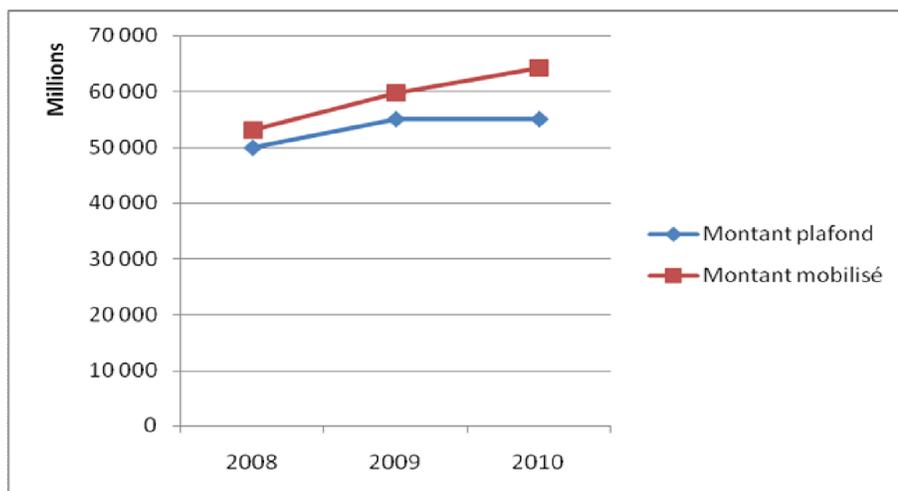
La charge de travail en 2010 représente 464 contrats, en augmentation de 12% par rapport à 2009. Comme par le passé, le MINTP affiche le poids le plus important avec 397 contrats, soit 86%. Ces contrats représentent pour certains des ordres de service de mobilisation des tranches conditionnelles. C'est le cas des marchés pluriannuels.

## **2 – Mobilisation des ressources 2010**

Les ressources affectées au Fonds Routier sont composées des ressources à perception directe (la Redevance d'Usage de la Route et les produits financiers) et celles dont la collecte et le reversement sont placés sous la responsabilité du Programme de Sécurisation des Recettes

Routières (PSRR), à savoir le péage, les amendes et la taxe à l'essieu. Le mécanisme de perception de la taxe de transit reste à définir.

Le rendement de la RUR est remarquable ces trois dernières années comme le montre la figure ci-après.



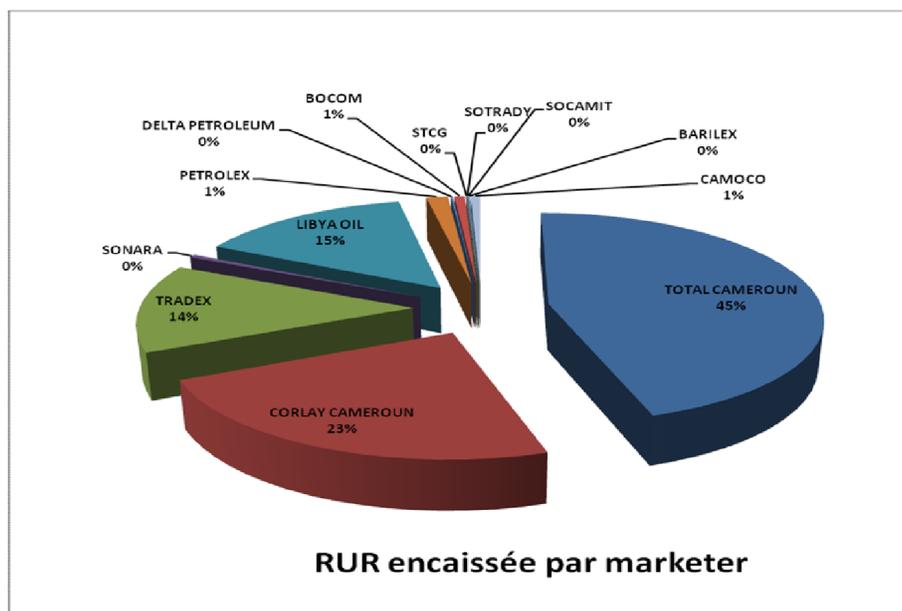
**Fig 3 :** Evolution du rendement de la RUR au cours des trois derniers exercices

Au titre de l'exercice 2010, 64 134 millions ont été mobilisés, ce qui représente une augmentation de plus de 3 milliards par rapport à 2009 (60 987 millions en 2009). A première vue, cette augmentation peut paraître satisfaisante. C'est justement le cas, mais il faut signaler, pour le déplorer, l'important manque à percevoir causé par des comportements inciviques de certains marketers. La déperdition pourrait se situer dans l'ordre de 3 milliards francs CFA en 2010. Le niveau de collecte de chaque marketer se présente comme suit :

**Tab 10 :** Contribution par compagnie à la mobilisation de la RUR

(en millions de francs CFA)

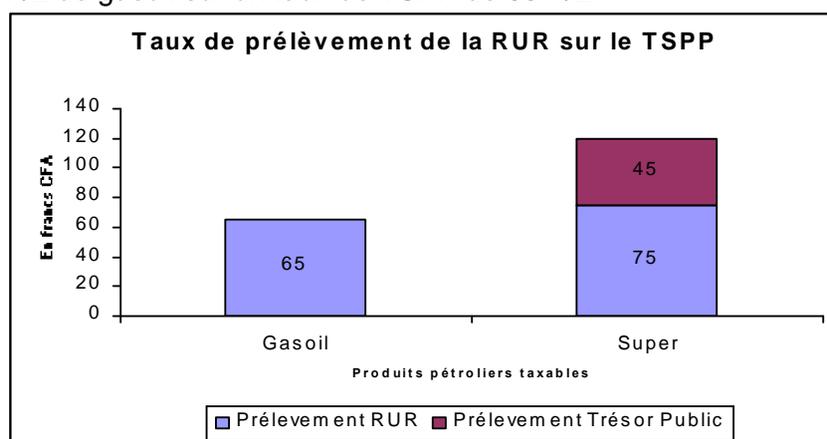
N°	Marketers	Montant encaissé
1	TOTAL CAMEROUN	28 869
2	CORLAY CAMEROUN	14 938
3	TRADEX	8 702
4	SONARA	308
5	LIBYA OIL	9 318
6	PETROLEX	934
7	DELTA PETROLEUM	84
8	BOCOM	454
9	STCG	9
10	SOTRADY	58
11	SOCAMIT	57
12	BARILEX	1
13	CAMOCO	402
<b>TOTAL</b>		<b>64 134</b>



**Fig 4 :** Poids des compagnies dans la RUR mobilisée

A titre de rappel, les taux de prélèvement de la RUR sur la TSPP sont restés constants en 2010. Il s'agit de 45 Francs/Litre pour le super et 75 Francs/Litre pour le gasoil. L'affectation du produit de la TSPP à la RUR se présente comme suit en 2010.

- 75F/L de super sur un taux de TSPP de 120 F/L
- 65 F/L de gasoil sur un taux de TSPP de 65 F/L



**Fig 5 :** Niveau de prélèvement de la RUR sur la TSPP

Le graphique ci-dessus montre que le produit de la TSPP sur le Gasoil est totalement affecté à la RUR, ce qui n'est pas le cas pour le Super dont le prélèvement en faveur de la route représente 62% du taux de la TSPP pour ce produit.

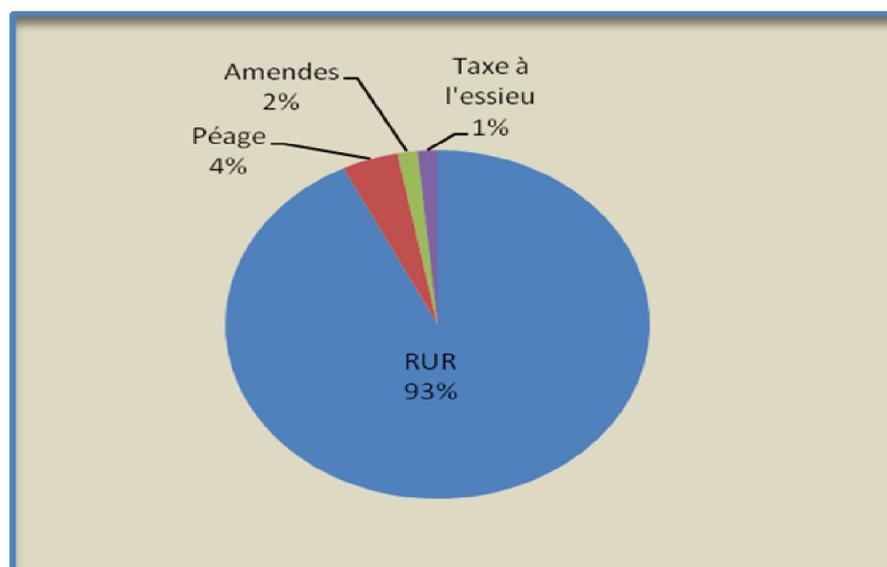
La RUR étant plafonnée au montant retenu comme prévision (55 milliards francs CFA en 2010), la séance de travail tenue le 04 février 2011 à l'initiative du Fonds Routier a permis de s'accorder avec le Ministère de Finances sur le principe d'une compensation des excédents de RUR avec le manque à percevoir sur les autres ressources au titre de la période avril 2009 – juillet 2010. Cet accord a été confirmé par la correspondance n° 00103/N/M INFI/SG/DGTCFM/... du 15 mars 2011. Ainsi, la situation ajustée de la mobilisation des ressources s'établit comme ci-après.

**Tab 11 : Mobilisation des ressources**

(en millions de francs CFA)

Ressources	Exercice 2010	
	Prévisions	Réalisations
RUR	55 000	55 000
Péage*	5 365	2 536
Amendes*	1 812	903
Taxe à l'essieu*	1 802	897
Produit financiers	-	-
Ressources diverses.	-	-
<b>Total</b>	<b>63 979</b>	<b>59 336</b>

\* les prévisions sont tirées du PSRR 2010



**Fig 6 : Structure des ressources mobilisées**

La RUR reste la principale ressource avec 93%. Le rendement des autres ressources devra s'améliorer avec l'intégration du complément qui porte sur la période non comptabilisée allant d'août à décembre 2010. Il apparaît néanmoins nécessaire de revoir le mode de collecte et de liquidation des autres ressources à l'effet d'optimiser leur rendement. C'est le sens à donner aux directives du Chef du Gouvernement concernant l'automatisation du péage routier au Cameroun. La réflexion devrait s'étendre à la taxe à l'essieu et aux autres ressources liées à l'accès ou à l'usage de la route et qui ne sont pas encore affectées au Fonds Routier.

### 3 - Opérations de paiements

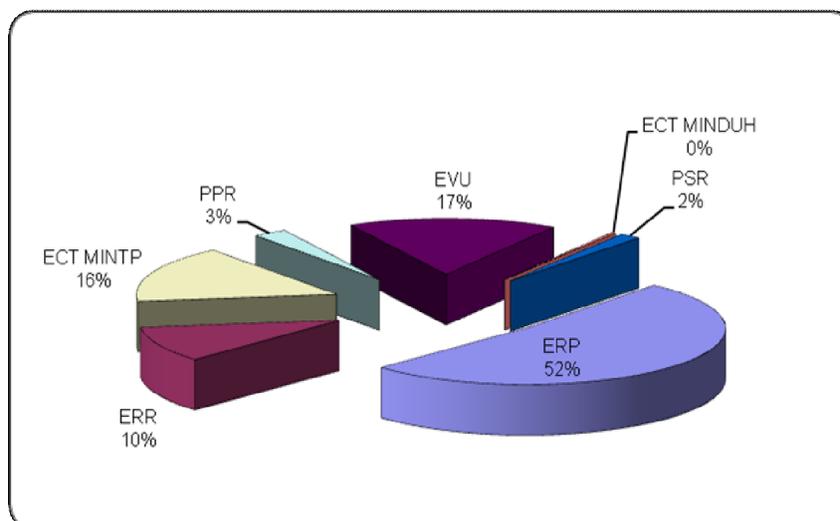
Le Fonds Routier a pour vocation d'assurer le paiement en toute diligence des prestations réalisées par les entreprises et qui sont éligibles au guichet « Entretien ». Pour l'exercice 2010, l'analyse des statistiques sur les paiements se présente comme suit en deux axes.

- Répartition des paiements
  - Par type de prestations

**Tab 12** : Répartition des paiements par type de prestations

(en millions de francs CFA)

Ordonnateurs	Prestations	Paiements de l'exercice 2010	
		Total	%
MINTP	ERP	14 740	52
	ERR	2 920	10
	ECT	4 674	16
	PPR	776	3
	<b>sous-total</b>	<b>23 110</b>	<b>81</b>
MINDUH	EVU	4 835	17
	ECT	102	0
	<b>sous-total</b>	<b>4 937</b>	<b>17</b>
MINT	PSR	487	2
	<b>sous-total</b>	<b>487</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>		<b>28 534</b>	<b>100</b>



**Fig 7** : Situation des paiements par type de travaux

Le montant des paiements effectués au cours de l'exercice se chiffre à 28 534 millions de francs CFA, en baisse de 15%. Le MINTP, principal ordonnateur du Fonds Routier, se taille la plus grosse part avec 81% des paiements effectués, ce qui apparaît en adéquation avec sa quote-

part globale qui est de 84% des ressources du Fonds Routier . Le MINDUH se situe à 17%, en baisse de quatre points par rapport à l'exercice précédent. Le Ministère des Transports améliore son niveau de paiement en passant de 1% l'année dernière à 2%.

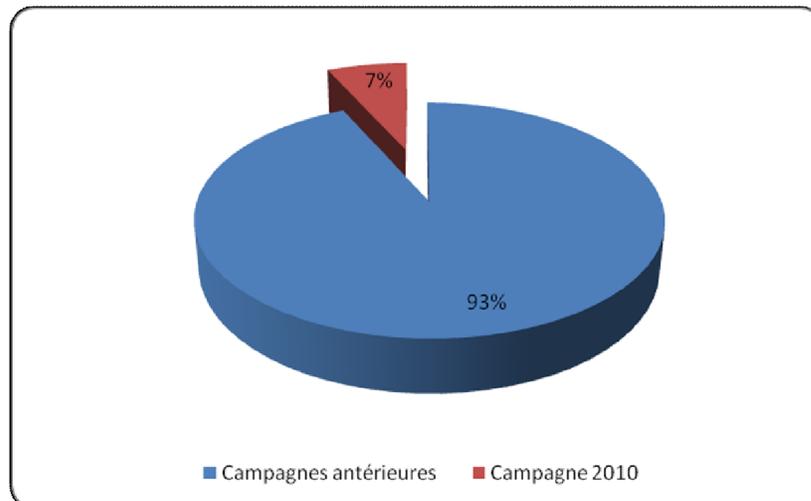
En outre, le MINTP a obtenu l'autorisation des autorités compétentes pour utiliser une partie des ressources affectées à la catégorie ERP pour couvrir les besoins en financement de certains projets domiciliés auprès du guichet « Investissement », à concurrence de 15 milliards au titre de la programmation 2009 et 10 milliards au titre du programme 2010 . Le Fonds Routier a ainsi transféré 9,2 milliards de Francs CFA du guichet « Entretien » vers le guichet « Investissement » pour le paiement des prestations réalisées dans le cadre des projets visés par cette dérogation. Ceci conduit à un montant global des ressources consommées de 37,7 milliards sur le guichet « Entretien ».

### - Par campagne

**Tab 13** : Ventilation des paiements par campagne

(en millions de francs CFA)

Campagnes	Paiements de l'exercice 2010	
	Total	%
Antérieures	26 583	93
2010	1 951	7
<b>Total</b>	<b>28 534</b>	<b>100</b>



**Fig 8** : Situation des paiements par campagne

Le décalage observé plus haut dans les engagements se répercute sur les paiements avec une part importante des paiements se rapportant aux engagements imputés sur les budgets des exercices précédents (93%). Cette situation tend à se dégrader dans le temps en passant de 85% en 2009 à 93% en 2010. Ce tableau entretient une forme de surliquidité qui contraste fortement avec l'insuffisance des moyens pour le financement des besoins en e ntretien routier.

La solution pourrait résider dans la maîtrise des délais de passation des marchés, la sélection des entreprises ayant des capacités suffisantes pour exécuter le marché, le renforcement de l'offre en matériel de génie civil, la qualité des études préalables et le renforcement du suivi/contrôle des travaux.

- **Autres indicateurs de l'activité de paiement**

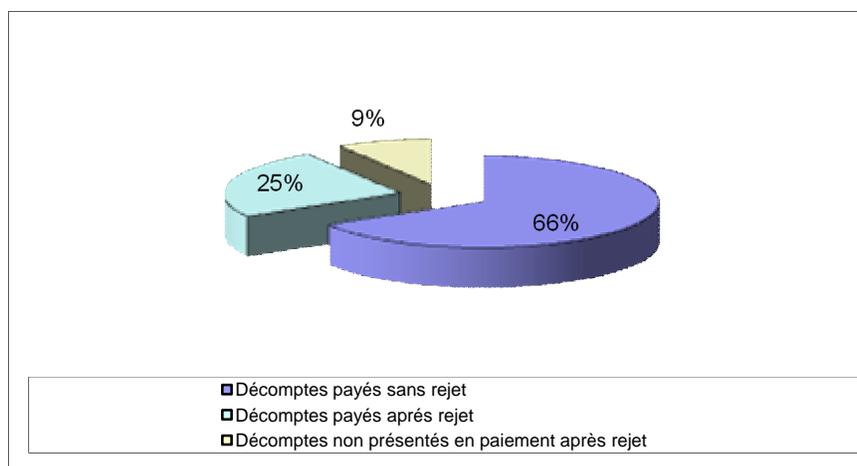
Les autres indicateurs de l'activité de paiement concernent le volume des opérations traitées en nombre et les délais de traitement.

- **Statistiques sur le nombre d'opérations traitées**

Les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 20 10 sont présentées dans le tableau 14 ci-après :

**Tab 14 :** Statistiques sur le nombre d'opérations traitées

	Nombre de décomptes payés			Nombre de décomptes non présentés en paiement après rejet	Nombre de décomptes reçus
	sans rejet	après rejet	Total		
<b>Données</b>	1 115	414	1 529	147	1 676
<b>% par rapport au nombre de décomptes reçus</b>	66	25	91	09	100



**Fig 9 :** Structure des décomptes traités en nombre

Sur les 1676 décomptes présentés pour paiement au Fonds Routier, 1 529 ont été payés, ce qui représente un taux de paiement de 91%. Ce taux se décompose comme ci-après :

- 66 % des décomptes ont été payés en première entrée ;
- 25 % l'ont été après un rejet.

Au cours de l'exercice 20 10, les rejets ont été justifiés par des motifs divers regroupés dans les catégories suivantes :

- absence ou non-conformité des pièces administratives ;
- erreurs de calcul sur le décompte ;
- non-conformité des signatures apparaissant sur le décompte ;
- non disponibilité des ressources pour le cas particulier des décomptes d'actualisation des prix.

Bien que les motifs de rejet soient restés les mêmes dans le temps, la situation semble s'être légèrement améliorée avec une baisse d'un point par rapport au taux de rejet affiché en 2009.

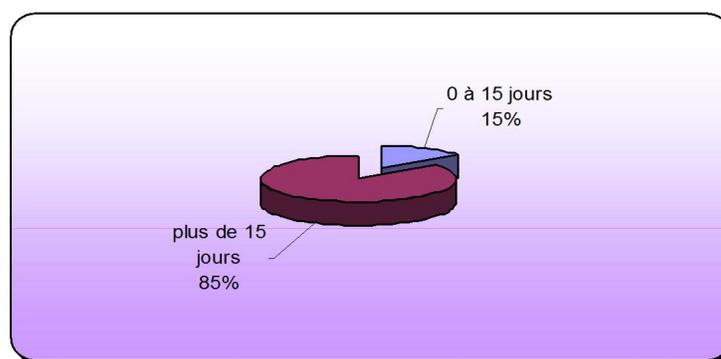
Le volume d'activités a globalement baissé d'environ 4%. Le taux de paiement est passé de 86% à 91%, ce qui pourrait traduire une certaine prise de conscience des acteurs (BET et Entreprises) qui font plus attention dans la préparation des demandes de paiement.

### - Statistiques sur les délais de paiement

Les statistiques sur les délais de paiement au 31 décembre 2010 sont présentées dans les tableaux 15 et 16 ci-après :

**Tab 15 : Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai**

Délais de paiement par tranche	Nombre de décomptes	Taux en %
0 à 15 jours	164	15
plus de 15 jours	951	85
<b>Total payé sans rejet</b>	<b>1 115</b>	<b>100</b>

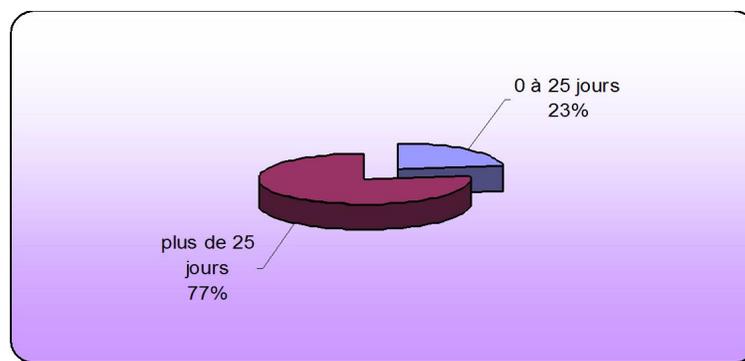


**Fig 10** : Structure des décomptes payés sans rejet par tranche de délai

Sur 1 529 décomptes payés en 2010, 1 115 ont été mis en paiement sans rejet, dont 164 ont été traités dans l'intervalle de 0 à 15 jours, soit 15% des décomptes payés.

**Tab 16 : Répartition des décomptes payés après rejet par tranche de délai**

Délais de paiement par tranche	Nombre de décomptes	Taux en %
0 à 25 jours	94	23
plus de 25 jours	320	77
<b>Total payé après rejet</b>	<b>414</b>	<b>100</b>



**Fig 11** : Structure des décomptes payés après rejet par tranche de délai

Les représentations ci-dessus montrent que les délais de traitement des décomptes demeurent assez long et particulièrement pour ce qui est des paiements après rejet . Cette situation dépend de la diligence avec laquelle les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les entreprises s'acquittent de leurs obligations respectives pour satisfaire à la mise en conformité des dossiers mis en rejet.

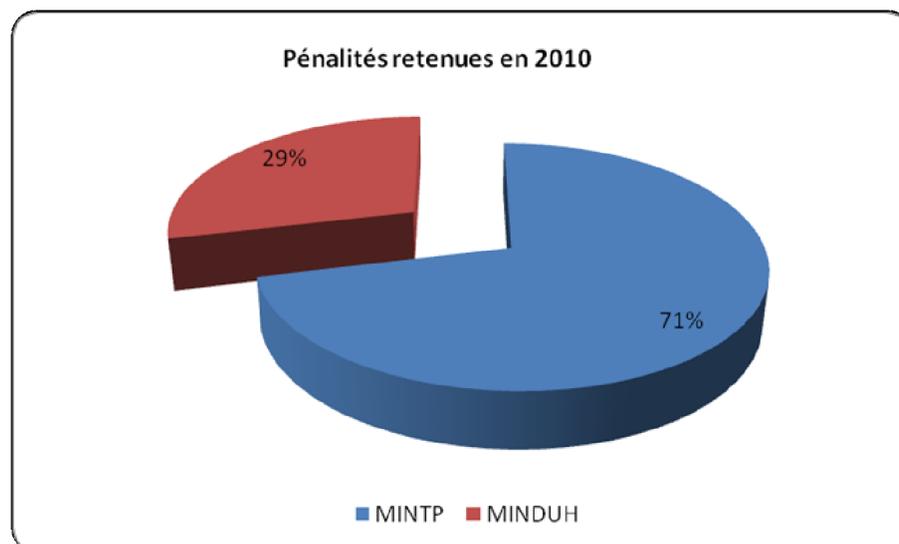
#### 4 - Situation des Pénalités

Le Fonds Routier est tenu, en tant qu'organisme payeur, de retenir et de reverser dans le Compte d'Affectation Spéciale (CAS) pour les marchés publics , le produit des amendes et pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés. La situation des pénalités constatées et des remises au titre de l'exercice 2010 se présente comme suit par ordonnateur :

**Tab 17 :** Tableau des pénalités en 2010

En millions de francs CFA

Ordonnateurs	Pénalités retenues en 2010	
	Total	%
MINTP	347	71
MINDUH	140	29
<b>Total</b>	<b>487</b>	<b>100</b>



**Fig 12 :** pénalités retenues en 2010

**Tab 18** : Tableau des remises de pénalités en 2010

En millions de francs CFA

Ordonnateurs	Remises des pénalités	
	Total	%
MINTP	8	73
MINDUH	3	27
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>100</b>

La note de service conjointe n°020/FR/ARMP/2008 signée le 26 novembre 2008 par l'Administrateur du Fonds Routier et le Directeur Général de l'ARMP définit la procédure de constatation, de validation et de reversement des pénalités issues de l'exécution des marchés publics. En application de cette note, le Fonds Routier a reversé dans le CAS la somme de 274,7 millions de francs CFA.

### 5 - Situation des garanties par signature

Les marchés sous financement du Fonds Routier sont exécutés sous garantie bancaire constituée des cautionnements de diverses natures et de diverses formes .

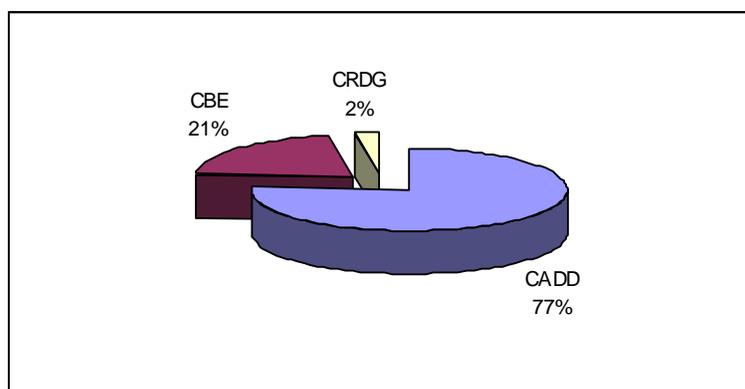
- **Cautions reçues**

Le tableau 19 ci-après présente en nombre et en valeur les cautions d'avance de démarrage (CADD), de Bonne Exécution (CBE) et de retenues de garantie (CRDG) reçues au cours de l'exercice 2010 (en millions de francs CFA).

**Tab 19** : situation des cautions reçues

(en millions de francs CFA)

Type de cautions	Exercice 2010	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	110	6 685
CBE	236	1 884
CRDG	21	218
<b>Total</b>	<b>367</b>	<b>8 787</b>

**Fig 13** : Structure des cautions reçues par type

Le Fonds a reçu 367 cautions pour une valeur de 8 787 millions francs CFA environ. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante avec une valeur de 6 685 millions, soit environ 77%. Les cautions de bonne exécution sont les plus importantes en nombre (236 sur 367) mais ne représentent que 21% de la valeur des cautions déposées en garantie. Les cautions de retenue de garantie sont celles qui ont la plus longue durée de conservation. Leur libération intervient en effet après la réception définitive des travaux. Elles représentent 2% de la valeur des cautions reçues.

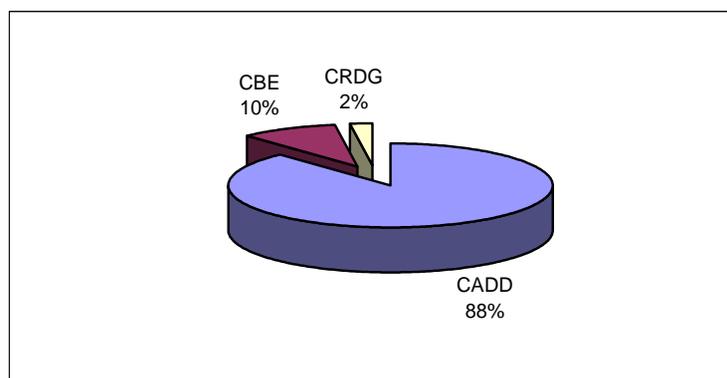
- **Cautions restituées**

Le tableau ci-après présente les flux des cautions restituées au cours de l'exercice 2010. Ces restitutions intègrent les cautions reçues au cours des exercices antérieurs.

**Tab 20** : Situation des cautions restituées

(en millions de francs CFA)

Types de cautions	Exercice 2010	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	68	12 756
CBE	98	1 406
CRDG	08	311
<b>Total</b>	<b>174</b>	<b>14 473</b>



**Fig 14** : Structure des cautions restituées par type

Le Fonds a ainsi restitué 174 cautions, sur la base des mains levées partielles et/ou totales délivrées par les maîtres d'ouvrages, pour une valeur de 14 473 millions. Les cautions d'avance de démarrage constituent la part la plus importante en valeur, avec un montant de 12 756 millions, soit environ 88% de la valeur totale des cautions restituées. Les cautions de bonne exécution représentent 10% et les cautions de retenue de garantie 2%.

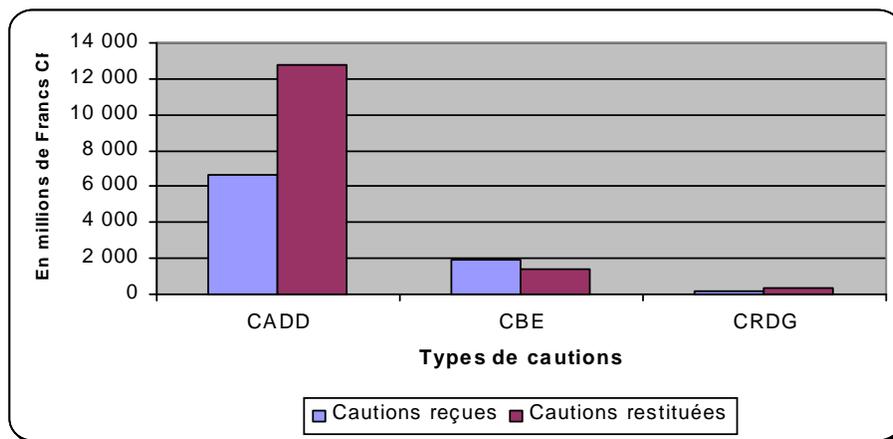
- **Synthèse des mouvements de cautions**

Le tableau de synthèse met en évidence les flux enregistrés au cours de l'exercice 2010.

**Tab 21 : Synthèse des mouvements de cautions**

(en millions de francs CFA)

Type de cautions	Reçues		Restituées	
	Nombre	Valeur	Nombre	Valeur
CADD	110	6 684	68	12 756
CBE	236	1 884	98	1 406
CRDG	21	218	08	311
<b>Total</b>	<b>367</b>	<b>8 787</b>	<b>174</b>	<b>14 473</b>

**Fig 15 : Synthèse des mouvements de cautionnement**

Les cautions restituées en 2010 correspondent pour la plupart à des marchés passés au titre des campagnes antérieures. Le décalage observé au niveau des paiements a des répercussions sur les cautionnements. Il y a lieu de relever que les marchés arrivés à terme ne font pas systématiquement l'objet de réception provisoire dans les meilleurs délais, soit une accumulation des valeurs sans véritable rapport avec le fait générateur de la production de ces cautions.

## **B – Financement des programmes d'investissement routier (Guichet Investissement)**

L'activité du Fonds Routier pour ce guichet, s'inscrit dans le processus de financement des projets de réhabilitation du réseau routier.

Les projets financés par le Guichet Investissement font l'objet, soit de conventions d'affectation (cas du C2D Routier et Urbain), soit de conventions spécifiques conformément à l'article 26 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005.

### **1 – Conventions d'affectation (C2D Routier et Urbain)**

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

Ce contrat a été suivi d'un accord cadre et de diverses conventions, avec le choix du Fonds Routier comme intermédiaire dans le processus de paiement.

- **Convention C2D Routier**

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

- **Convention C2D urbain**

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

- **Ressources encaissées**

- **Ressources encaissées du C2D**

- **Programme C2D routier - MINTP**

- Des approvisionnements d'un montant cumulé de 21 217 millions ont été effectués au courant de l'exercice 2009. Le montant des virements reçus depuis le démarrage se chiffre à 35 976 millions de Francs CFA.

- **Programme C2D urbain /CUY-MINDUH**

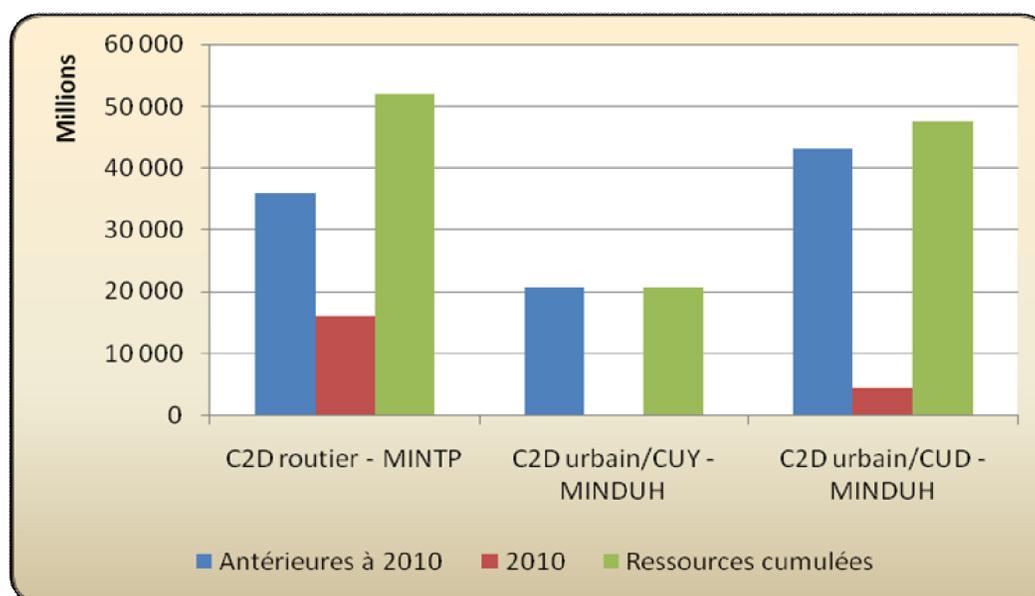
- Un virement de 500 millions a été effectué au courant de l'exercice 2009. Le montant des virements reçus depuis le démarrage se chiffre à 20 602 millions de Francs CFA.

### Programme C2D urbain /CUD - MINDUH

Le Fonds Routier a été approvisionné à concurrence de 19 712 millions au courant de l'exercice 2009. Le montant des approvisionnements reçus depuis le démarrage s'élève en cumul à 43 115 millions de Francs CFA.

**Tab 22** : Ressources encaissées dans le cadre du C2D

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2010	2010		
C2D routier - MINTP	35 976	16 000	51 976	43
C2D urbain/CUY - MINDUH	20 602	-	20 602	17
C2D urbain/CUD - MINDUH	43 115	4 500	47 615	40
<b>Total</b>	<b>99 693</b>	<b>20 500</b>	<b>120 193</b>	<b>100</b>



**Fig. 16** : Ressources encaissées au 31 décembre 2010

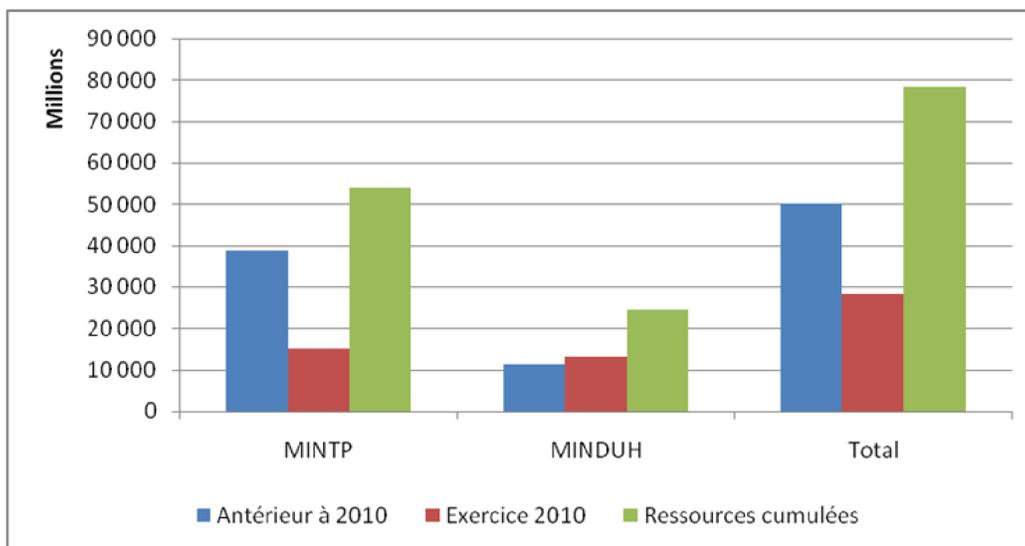
Au 31/12/2010, les ressources virées au Fonds Routier dans le cadre des conventions C2D routier et C2D urbain se chiffrent à 120 193 millions de F CFA dont 51 976 millions de F CFA pour les projets routiers et 68 217 millions au titre de l'aménagement des voiries urbaines. Au courant de l'exercice 2010, le Fonds a reçu dans ce même cadre 20 500 millions F CFA, soit 16 000 millions F CFA pour le réseau routier et 4 500 millions F CFA pour les voiries de Douala.

## ✚ Ressources encaissées au titre des ressources BIP et PPTE

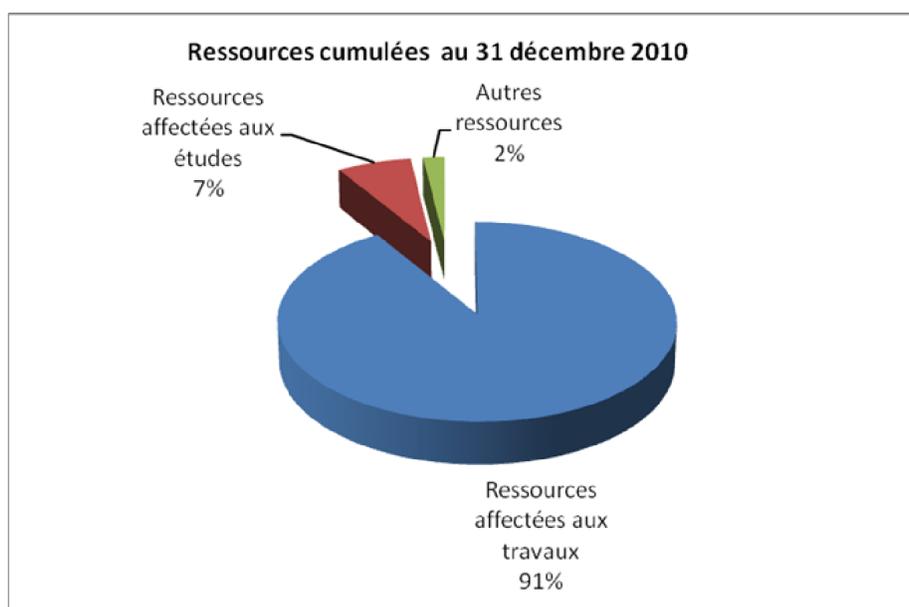
**Tab 23** : Ressources encaissées des autres projets

(En millions de CFA)

	Ressources des travaux			Ressources des Etudes			Autres ressources			Total cumulé
	Ant à 2010	2010	Cumul	Ant à 2010	2010	Cumul	Ant à 2010	2010	Cumul	
MINTP	36 040	10 992	47 032	2 751	2 541	5 292	25	1 504	1 529	53 853
MINDUH	11 265	13 178	24 443	30	25	55			0	24 498
<b>Total</b>	<b>47 305</b>	<b>24 170</b>	<b>71 475</b>	<b>2 781</b>	<b>2 566</b>	<b>5 347</b>	<b>25</b>	<b>1 504</b>	<b>1 529</b>	<b>78 351</b>



**Fig. 17** : Ressources encaissées au 31 décembre 2009 par ordonnateur



**Fig. 18** : Structure des ressources encaissées au 31 décembre 2010 par type d'opération

## ✚ Synthèse des ressources encaissées au 31/12/20 10

**Tab 24** : Synthèse des ressources encaissées

(En millions de CFA)

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieures à 2010	2010		
C2D routier	35 976	16 000	51 976	24
C2D urbain	63 717	4 500	68 217	32
Ressources BIP et PPTE	50 111	28 240	78 351	37
Transfert du guichet Entretien*	6 576	9 223	15 799	7
<b>Total</b>	<b>156 379</b>	<b>57 963</b>	<b>214 342</b>	<b>100</b>

(\*) Le MINTP a obtenu l'autorisation des autorités compétentes de transférer, à titre exceptionnel, une partie de ses ressources du Guichet Entretien au Guichet Investissement . En exécution de cette autorisation, des transferts ont été effectués par le Fonds Routier pour un montant global de l'ordre de 15,8 milliards F CFA.

### - Paiements effectués

#### ✚ Paiements effectués dans le cadre du C2D

**Tab 25** : Paiements effectués dans le cadre du C2D

(En millions de CFA)

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2010	2010		
C2D routier - MINTP	23 124	17 941	41 065	39
C2D urbain/CUY - MINDUH	18 033	755	18 788	18
C2D urbain/CUD – MINDUH	35 152	10 143	45 295	43
<b>Total</b>	<b>76 309</b>	<b>28 839</b>	<b>105 148</b>	<b>100</b>

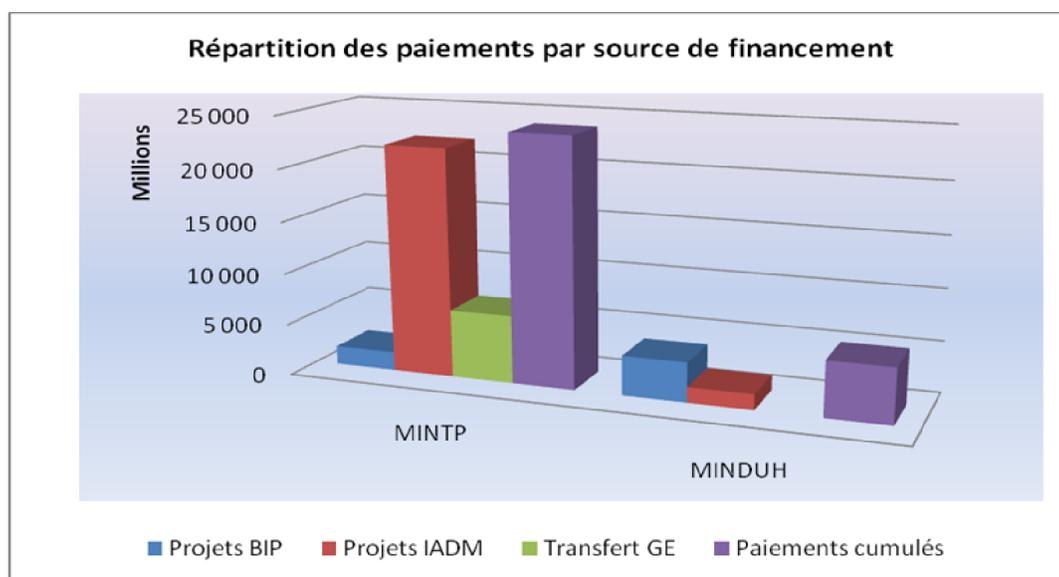
Au 31 décembre 2010, le Fonds Routier a payé aux entreprises et aux bureaux d'études 105 148 millions dont 41 065 millions de F CFA pour les projets routiers et 64 083 millions au titre de l'aménagement des voiries urbaines, soit respectivement 39% et 61%. La part des paiements de l'exercice 2010 représente globalement 27%, en baisse de 20 points par rapport à l'exercice précédent. Le C2D routier est en nette progression, ce qui traduit l'arrivée à terme du processus de passation de certains marchés dotés d'importantes enveloppes budgétaires.

## ✚ Paiements effectués dans le cadre des autres projets

**Tab 26 :** Paiements effectués pour les autres projets

(En millions de CFA)

	Projets inscrits au BIP et PPTE			Transfert Guichet Entretien			Total cumulé
	Ant à 2010	2010	Cumul	Ant à 2010	2010	Cumul	
MINTP	28 454	20 325	48 779	6 576	9 223	15 799	64 578
MINDUH	6 741	16 172	22 913			-	22 913
<b>Total</b>	<b>35 195</b>	<b>36 497</b>	<b>71 692</b>	<b>6 576</b>	<b>9 223</b>	<b>15 799</b>	<b>87 491</b>



**Fig. 19 :** Situation des paiements des autres projets

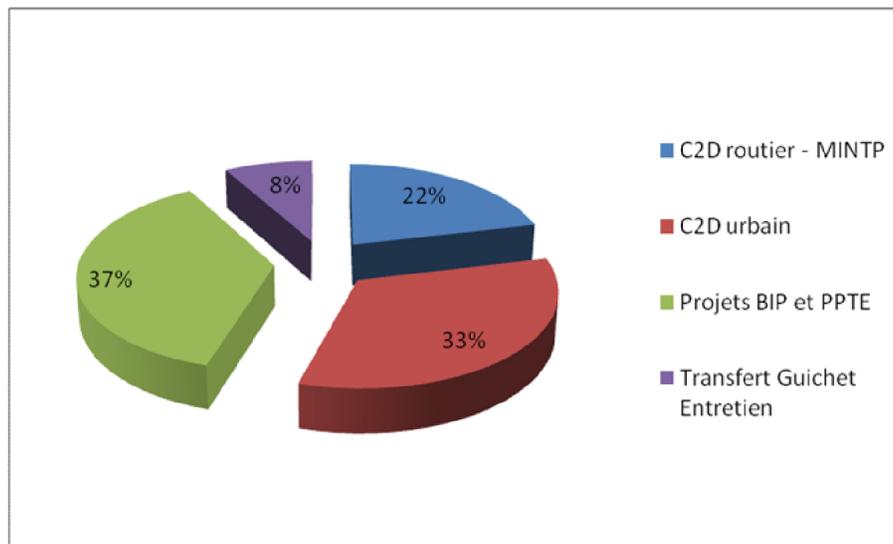
La relative timidité observée les exercices précédents a cédé le pas à une importante activité dans ce Guichet qui enregistre une entrée en force du MINDUH à travers ses projets sur l'élargissement des pénétrantes à Yaoundé et à Douala. La part du MINTP est en nette croissance depuis 2008, avec un taux de progression de 26%.

## ✚ Synthèse des paiements au 31/12/2010

**Tab 27 :** Synthèse des paiements effectués

(En millions de CFA)

Programmes	Paiements effectués		Total paiements	Taux en %
	Antérieurs à 2010	2010		
C2D routier - MINTP	23 124	17 941	41 065	22
C2D urbain	53 185	10 898	64 083	33
Projets BIP et PPTE	35 195	36 497	71 692	37
Transfert Guichet Entretien	6 576	9 223	15 799	8
<b>Total</b>	<b>112 107</b>	<b>76 569</b>	<b>192 639</b>	<b>100</b>



**Fig. 20** : Synthèse des paiements effectués

Le Guichet Investissement affiche un niveau de paiements de près de 200 milliards, dont plus de la moitié réalisés entre 2009 et 2010. Ceci conduit à une moyenne de 50 milliards francs CFA par an, soit 16 milliards de plus que le Guichet Entretien. Les ressources internes (BIP et PPTE) s'affirment de plus en plus avec une part en nette progression passant de 24% du total à 37%, ce qui représente la part la plus importante. Bien que rentré dans sa phase terminale, le C2D représente plus de la moitié des paiements faits à partir du Guichet Investissement.

#### ✚ Situation comparée Ressources encaissées / Paiements effectués

**Tab 28** : Situation comparée Ressources / Paiements

(En millions de Francs CFA)

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier - MINTP	51 976	41 065	79
C2D urbain	68 217	64 083	94
Projets BIP et PPTE	78 351	71 692	92
Transfert Guichet Entretien	15 799	15 799	100
<b>Total</b>	<b>214 342</b>	<b>192 639</b>	<b>90</b>

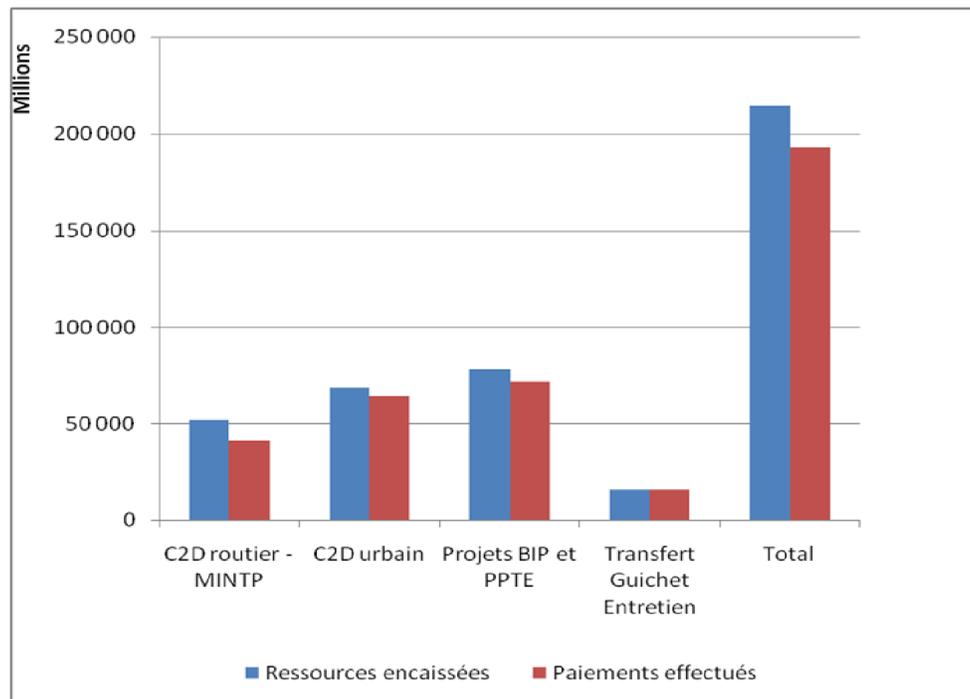


Fig. 21 : Situation comparée ressources /paiements

Avec un taux de consommation global des ressources de 90%, le Guichet Investissement affiche une allure rassurante à la fois pour les ordonnateurs, qui y domicilient les ressources, et pour les prestataires qui attendent d'être payés dans les meilleurs délais. Cette situation cache cependant une autre réalité. En effet, les ressources de certains projets ont été virées au Fonds Routier alors que les travaux n'ont pas démarré pour diverses raisons. Paradoxalement, le Fonds a des décomptes en instance de paiement pour lesquels les ressources ne sont pas virées.

## C – Fonctionnement du Fonds Routier et prestations d'audits

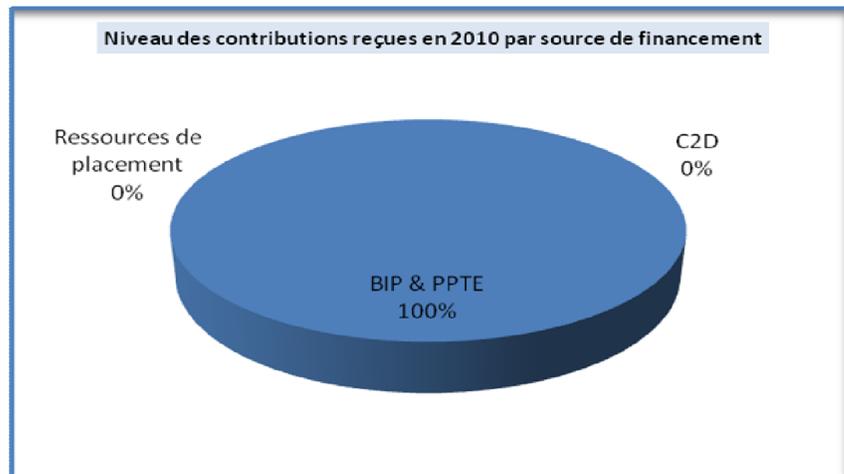
### 📊 Tableau des ressources de fonctionnement au 31/12/20 10

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

Tab 29 : Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement

En millions de FCFA

Sources de financement	Part Fonds Routier		
	Antérieur à 2010	Exercice 2010	Cumul au 31/12/2010
BIP & PPTE	139	223	362
C2D	569	0	569
Ressources de placement	201		201
<b>Total</b>	<b>909</b>	<b>223</b>	<b>1 132</b>



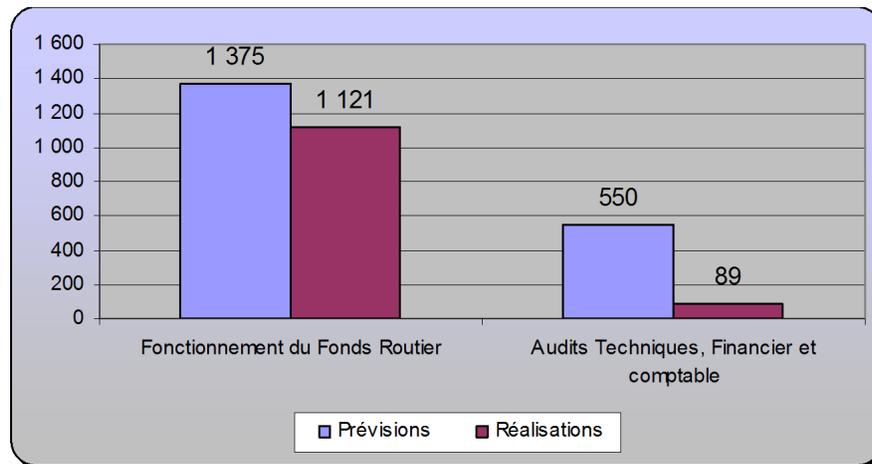
**Fig. 22 :** Contribution pour le fonctionnement

Le BIP et les fonds PPTE affichent 100 % de contribution au titre de la quote-part des ressources affectées au fonctionnement du Fonds Routier reçues en 2010. La quote-part à reverser au titre des frais de gestion dans le cadre du C2D est toujours attendue.

**✚ Exécution du budget de fonctionnement au 31/12/2010**

**Tab 30 :** Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du Guichet Entretien  
(en millions de francs CFA)

Eléments	Exercice 2010		
	Prévisions	Réalisations	% réal.
<b>Fonctionnement du Fonds Routier</b>	1 375	1 121	82
<b>Audits technique, financier et comptable</b>	550	89	16
<b>Total</b>	<b>1 925</b>	<b>1 210</b>	<b>63</b>



**Fig 23:** Situation de l'exécution des budgets de fonctionnement et des audits

Le budget de fonctionnement a été réalisé à 82 % de l'enveloppe, alors que les audits affichent un taux de réalisation de 16%. Le budget a permis de financer, outre les dépenses courantes, la concertation sur l'automatisation du péage routier et le renforcement du parc de matériel roulant. Le faible taux de réalisation des audits se justifie par le décalage intervenu dans l'exécution du contrat d'audit technique et le retard observé dans le recrutement du cabinet en charge de l'audit comptable et financier.

Pour ce qui est des dépenses supportées par le Guichet Investissement, la situation se présente comme dans le tableau ci-après.

**Tab 31** : Synthèse de l'exécution des budgets fonctionnement et audits du G. Investissement

Désignation	Réalisations au 31/12/2010
Charges de fonctionnement	3 486 821
Audit comptable et financier	0
<b>Total</b>	<b>3 486 821</b>

Les dépenses comprennent essentiellement les frais bancaires. Le retard observé dans le recrutement du cabinet chargé de l'audit technique des opérations domiciliées auprès de ce guichet justifie l'absence de réalisations sur cette rubrique.

## D – Evolution des principaux indicateurs d'activités de financement de l'entretien routier (Guichet Entretien)

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

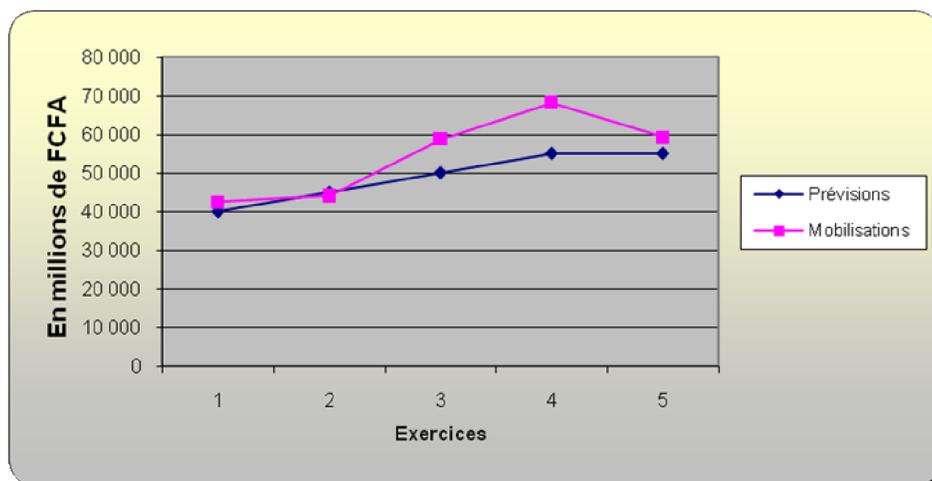
### 1 – Evolution de la mobilisation des ressources

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

**Tab 32** : Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années

(en millions de francs CFA)

N° d'ordre	Exercices	Ressources (en millions F CFA)		Excédent / Insuffisance (b - a)	Taux de mobilisation
		Prévisions (a)	Mobilisations (b)		
1	2006	40 000	42 567	2 567	106
2	2007	45 000	44 178	-822	98
3	2008	50 000	58 953	8 953	118
4	2009	55 000	68 190	13 190	124
5	2010	55 000	59 335	4 335	108
<b>CUMUL</b>		<b>245 000</b>	<b>273 223</b>	<b>28 223</b>	<b>112</b>



**Fig 24** : Evolution comparée de la mobilisation des ressources

Dans l'ensemble, les ressources allouées au financement de l'entretien routier ont évolué de manière croissante ces dernières années avec un tassement relevé en 2009 et 2010. En effet, depuis l'exercice 2008, le reversement de la RUR par les marketers permet, eu égard aux actions de sensibilisation initiées, d'atteindre, voire de dépasser le plafond fixé par la loi de finances. Comme signalé dans la précédente édition, les ressources restent insuffisantes pour couvrir les besoins de l'entretien routier estimés selon l'une des hypothèses du Plan Directeur Routier à 80 milliards Francs CFA par an.

## 2 – Evolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées

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

**Tab 33** : Situation comparée (Mobilisation des ressources – Engagements) au 31 Décembre 2010  
(en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Engagements des Ordonnateurs	Taux Engagements / Mobilisations
2006	42 567	46 963	110
2007	44 178	49 008	111
2008	58 953	47 978	81
2009	68 190	52 995	78
<b>2010</b>	<b>59 335</b>	<b>52 464</b>	<b>88</b>
<b>Total</b>	<b>273 223</b>	<b>249 408</b>	<b>91</b>

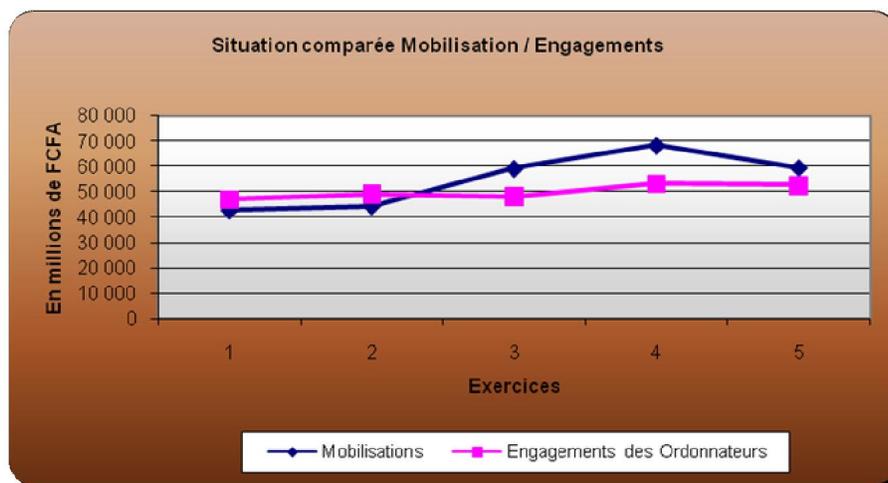


Fig 25 : Situation comparée (Mobilisation des ressources – Engagements)

Les représentations ci-dessus indiquent que le niveau des engagements a presque souvent été supérieur à celui de la mobilisation des ressources. Cette situation était caractéristique des sur-engagements qui seraient justifiés par l'inadéquation entre le niveau de ressources mobilisées et les besoins réels de l'entretien du réseau prioritaire d'une part, et par le souci de consommer les crédits, étant donné la difficulté des entreprises à mener les projets à terme d'autre part. La situation semble cependant s'être renversée depuis 2008 du fait de la conjugaison de deux facteurs : (i) l'accroissement du rendement des ressources ; (ii) la discipline observée dans la prise des engagements. L'idéal serait que les ordonnateurs épuisent totalement leurs possibilités de financement, au regard de la pression des besoins. Les reliquats de 3 milliards observés en 2009 et 2010, soit 6 milliards en cumul, servent à alimenter la surliquidité. La communication en temps réel et la sensibilisation des ordonnateurs sur les possibilités d'amélioration du niveau de consommation des crédits alloués constituent des issues en vue de retrouver une situation d'équilibre.

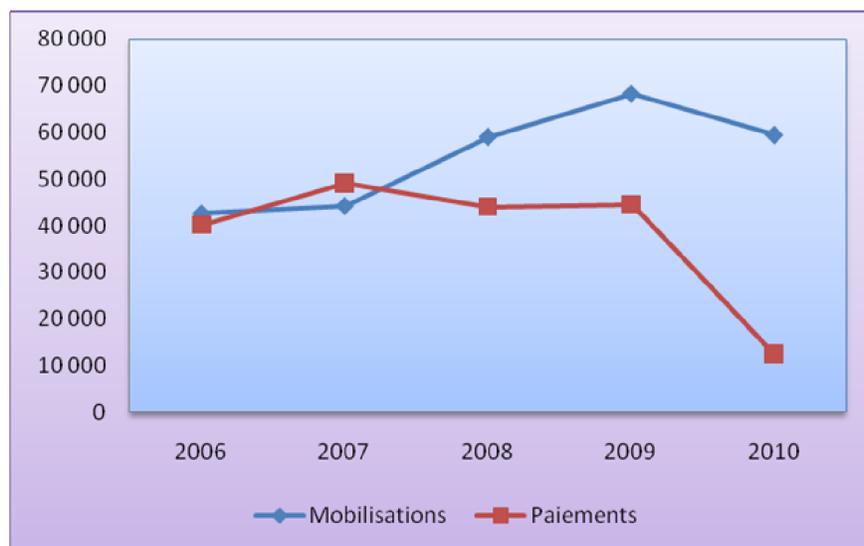
### 3 – Evolution comparée de la couverture des paiements par les ressources mobilisées

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

Tab 34 : Couverture des paiements au 31 décembre 2010 par les ressources mobilisées

(en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Paiements	Excédent/Insuffisance	Taux Paiements/Mobilisations
1   2006	42 567	40 212	2 355	94
2   2007	44 178	49 247	-5 069	111
3   2008	58 953	44 169	14 784	75
4   2009	68 190	44 642	23 548	65
<b>5   2010</b>	<b>59 335</b>	<b>12 384</b>	<b>46 951</b>	<b>21</b>
<b>Total</b>	<b>273 223</b>	<b>190 654</b>	<b>82 569</b>	<b>70</b>



**Fig 26** : Situation comparée (Mobilisation des ressources – paiements)

Le graphique ci-dessus ressort le fossé qui s'entretient et se creuse davantage entre la mobilisation de la ressource et son utilisation au titre des paiements. Il se dégage qu'en 2010, ce sont les ressources de 2008 et 2009 qui sont véritablement utilisées. En fin 2010, il reste 41% des ressources 2009 à consommer et 97% pour 2010.

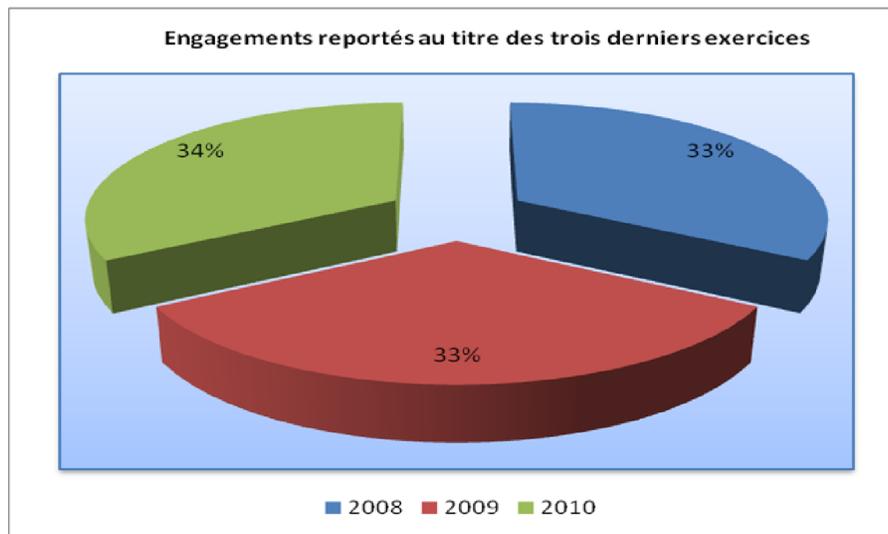
#### **4 – Evolution comparée de l'apurement des engagements par les paiements**

Les représentations ci-après donnent une lecture sous l'angle budgétaire, en s'intéressant davantage à l'exercice budgétaire de rattachement de l'engagement. L'accent est mis sur les conséquences de l'application de l'article 37 du Décret 2005/239 du 24 juin 2005 régissant le fonctionnement du Fonds Routier. Cette disposition prévoit sur l'exercice suivant à la fois de l'excédent de ressources sur les engagements et des engagements non honorés. La comptabilisation des engagements et le suivi de leur apurement dans le temps constituent de ce fait un indicateur central de mesure du risque d'insolvabilité.

**Tab 35** : Situation du reste à payer sur les engagements au 31 Décembre 20 10

(en millions de francs CFA)

<b>Exercices</b>	<b>Engagements des Ordonnateurs</b>	<b>Paiements</b>	<b>Reste à payer sur Engagements</b>
2008	47 978	43 224	4 754
2009	52 995	36 893	16 102
<b>2010</b>	<b>52 464</b>	<b>11 174</b>	<b>41 290</b>
<b>Total</b>	<b>153 437</b>	<b>91 291</b>	<b>62 146</b>



**Fig 27** : Structure du reste à payer sur les engagements par campagne depuis 200 8

L'aperçu des engagements reportés au titre des trois (3) derniers exercices montre que le Fonds Routier traîne des engagements non apurés de 71 369 milliards Francs CFA. La prudence recommande que ces engagements soient couverts par une provision de ressources à due concurrence. La traduction de ces engagements en dépenses dépend cependant d'un certain nombre d'aléas dont le plus significatif reste la capacité des entreprises à mener à bien les projets concernés. Il semble que sur certains projets les entreprises soient déjà démobilisées, même si le contrat n'est pas formellement clôturé. D'où la nécessité de poursuivre le travail de désengagement entrepris par le MINTP et dont les premiers résultats devraient être visibles en 2011.

### **III – SECURITE ROUTIERE AU CAMEROUN**

En prélude au lancement des activités prévues dans le cadre de la décennie de la sécurité routière déclarée par l'Organisation des Nations Unies, le Fonds Routier a jugé opportun de présenter un extrait du document d'analyse intitulé « La sécurité routière au Cameroun, l'Accidentalité interurbaine 2010 », produit par l'Association Recherche-Santé & Développement (RSD). Les développements qui suivent sont des extraits de cette production qui a le mérite d'interpeller et d'imposer un temps de réflexion sur le sujet.

#### **A- Les dominantes de l'année 2010**

En 2010, 3 269 accidents corporels ont été constatés par les éléments de la Gendarmerie Nationale sur le réseau interurbain. Ces accidents ont faits 8 057 victimes parmi lesquelles 1 897 personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident et 6 160 blessés.

22% des accidents correspondent à un choc entre un véhicule et un piéton, 21% concernent un véhicule seul (sortie de route) et 19% sont des collisions frontales entre véhicules.

Avec 29% d'accidents corporels et 40 % de personnes tuées entre 19 heures et 05 heures, la nuit ne cause pas plus d'accidents mais la gravité de ceux-ci lorsqu'ils surviennent la nuit est de loin plus importante.

Les piétons et les usagers de deux roues représentent respectivement 27% et 35% des personnes tuées sur les routes en 2010.

Plus de 83% d'accidents mortels comptent un seul mort et 2% au moins 5 morts.

Le taux de gravité des accidents s'élève à 58 tués pour 100 accidents corporels, ce taux est au moins 10 fois supérieur à celui observé dans la plupart des pays européens.

## B- Evolution du nombre d'accidents corporels : 2007-2010

L'étude de l'accidentalité sur les quatre dernières années révèle une évolution en dents de scie du nombre des accidents et des personnes tuées sur la route.

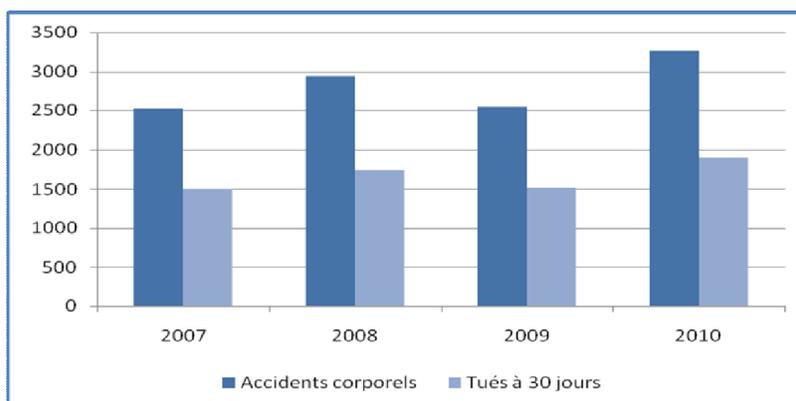
Ainsi, en 2007 et 2008, l'augmentation du nombre de tués et de blessés était de 15% et 20% respectivement. Le bilan de l'année 2009 a par contre mis en évidence une diminution de 13% et 17% de ces chiffres respectifs. Cette tendance baissière n'a malheureusement pas été confirmée en 2010. Le nombre d'accidents corporels a augmenté de 29%, celui des personnes tuées de 25% et les blessés de 26 % par rapport à 2009.

**Tab 36** : Evolution des nombres d'accidents corporels et de tués entre 2007 et 2010

	Accidents corporels		*Evolution	Blessés		Evolution	Tués à 30 jours		**Gravité
	Nombre			Nombre			Nombre		
	Brut	Corrigé	Brut	Corrigé	Brut	Corrigé	Evolution		
2007	2074	2520		4064	4938		1274	1508	60
2008	2420	2940	17%	4890	5942	20%	1465	1734	15%
2009	2091	2541	-14%	4035	4903	-17%	1278	1512	-13%
2010	2690	3269	29%	5070	6160	26%	1603	1897	25%

\* Par rapport à l'année précédente

\*\* Nombre de tués pour 100 accidents corporels



**Fig 28** : Evolution des nombres d'accidents corporels et de tués entre 2007 et 2010 au Cameroun

## C- Où ont lieu les accidents ?

### Les régions

Les régions du Littoral, du Centre et de l'Ouest concentrent 66% du trafic et 60% d'accidents corporels et de tués en 2010.

Les régions du Nord, de l'Adamaoua, de l'Extrême-Nord présentent les taux de personnes tuées pour 100 accidents corporels les plus élevés (80%, 66% et 65% respectivement), soit une moyenne nationale de 58%. Ceci serait le reflet de la dangerosité de la circulation sur la nationale 1 (tronçons Bertoua – Ngaoundéré - Garoua – Maroua – Kousséri) où ont été enregistrés 47% de l'ensemble des accidents corporels constatés dans les trois régions septentrionales et sur laquelle 193 personnes ont été tuées en 2010. Cet axe qui dessert la République Centrafricaine et le Tchad concentre un important trafic de poids lourds.

### Les catégories de route

Les routes nationales concentrent 64% des accidents corporels et 66% des personnes tuées, ce qui est proportionnel à l'importance du trafic sur ce type de réseau.

Les routes départementales et les routes rurales présentent les taux de personnes tuées pour 100 accidents corporels les plus élevés (70 et 67 respectivement). L'état des routes et des véhicules qui y circulent pourraient au moins partiellement expliquer ces résultats.

14% des accidents constatés par les gendarmes en 2010 l'ont été sur une voie urbaine et principalement dans les villes de Yaoundé et Douala (60%). Les accidents survenus sur le réseau urbain sont les moins graves avec 40 tués pour 100 accidents corporels. Ce constat peut s'expliquer par les vitesses réduites généralement pratiquées en milieu urbain.

Le triangle Douala – Yaoundé – Bafoussam - Douala concentre à lui seul plus de 50% de la mortalité survenue sur les routes nationales et le tiers (33,7%) de la mortalité sur l'ensemble du territoire.

**Tab 37** : Nombre d'accidents corporels, de tués et taux de tués sur le triangle Douala – Yaoundé – Bafoussam en 2010

	Longueur	TMJA*	2010			Taux de tués par Km parcourus(a)
			Accidents corporels	Dont mortels	Tués	
<b>Yaoundé - Douala</b>	224	848 983	395	110	<b>224</b>	72.3
<b>Yaoundé - Bafoussam</b>	303	456 182	198	71	<b>195</b>	117.1
<b>Douala - Bafoussam</b>	249	749 014	336	95	<b>221</b>	80.3

\* Trafic Moyen Journalier Annuel (année 2010)

(a) Le taux de tués par Km parcouru représente la probabilité pour un usager d'être tué sur un axe routier ou sur l'ensemble du réseau par unité de distance parcourue.

Bien que le nombre absolu de personnes tuées soit plus élevé sur l'axe Douala – Yaoundé, le risque d'être tué sur cet axe est moins important que sur Douala – Bafoussam et Yaoundé – Bafoussam. En d'autres termes, à égalité de trafic et de distance parcourue, l'axe Yaoundé – Bafoussam serait plus meurtrier que Douala – Bafoussam ou Douala – Yaoundé.

Le taux de tués par kilomètre parcouru prend en compte la distance et le trafic ; son évaluation est une approximation sachant que les données sur les volumes de trafic annuel sont imparfaitement connues.

Ces statistiques sont préoccupantes. Elles sont pourtant largement sous-estimées. Les données disponibles ne concernent en effet que les accidents constatés par la Gendarmerie. Les statistiques de la police ne sont pas connues.

Cette situation n'est heureusement pas une fatalité car dans ce domaine de l'accidentologie, les effets de mesures éclairées et bien ciblées peuvent à court terme inverser la tendance ; c'est le cas de la campagne de répression des comportements dangereux initiée par la Gendarmerie Nationale ces derniers temps.

## **IV - PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER**

### **A- Amélioration du rendement des recettes routières**

En application des hautes directives de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement au terme des travaux de la 7<sup>ième</sup> session du Conseil National de la Route, le Fonds Routier a conduit des concertations avec les administrations impliquées pour la mise en œuvre du projet d'automatisation des postes de péage du triangle Yaoundé-Douala-Bafoussam-Yaoundé.

Pour ne pas se limiter aux études et aux concertations, le Gouvernement s'est engagé pour 2011/2012 à passer à la concrétisation progressive de cette ambition à travers, dans un premier temps, la construction d'un poste de péage pilote automatisé.

L'amélioration du rendement des ressources affectées au Fonds Routier ne se limite pas qu'au péage. L'élargissement de l'assiette devrait se traduire dans la réalité avec l'intégration des autres recettes générées par l'accès et/ou l'usage de la route. Il s'agit tout principalement du produit de la répression engagée dans le cadre de la sécurité routière. L'intégration de ces recettes dans le « panier » du Fonds Routier permettrait de renforcer le potentiel contributif du Fonds dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière.

### **B - Evolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération**

En exécution d'une instruction de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, le Ministre des Finances a lancé la procédure de recrutement d'un consultant chargé de mener l'étude sur l'évolution du Fonds Routier vers un Fonds de deuxième génération. Cette évolution vers une relative autonomie devrait principalement permettre au Fonds Routier :

- de maîtriser et de sécuriser davantage ses ressources à travers la perception directe de celles-ci et,
- de participer à la fixation des tarifs routiers en fonction des besoins de l'entretien routier.

## C – Les défis de la décentralisation

Avec l'opérationnalisation du guichet Investissement en 2007, le Fonds Routier a vu l'arrivée d'un nouveau type de partenaires ayant la qualité « d'ordonnateurs délégués », en application des dispositions de l'article 7 du décret 20 05/239 du 24 juin 2005 sus visé. L'expérience et l'expertise acquises après trois (3) années de partenariat avec les collectivités désignées à ce titre permettent au Fonds de nourrir une ambition plus grande dans l'accomplissement des nouvelles missions qui lui seraient assignées avec la mise en œuvre de la Loi d'orientation sur la décentralisation.

Il est cependant recommandé, par souci d'efficacité, d'asseoir une organisation qui soit compatible avec les spécificités du Fonds. Les leçons tirées de trois (3) années de collaboration avec les Communautés Urbaines de Douala et Yaoundé dans l'exécution du C2D routier sont là pour éclairer les réflexions sur cet important sujet.

## CONCLUSION

Les développements contenus dans le présent rapport montrent que l'année 2010 n'aura pas été très différente de la précédente. Le niveau des ressources affectées, principalement la RUR, est resté le même et les ressources hors RUR sont reversées avec beaucoup de difficultés. Il aura fallu procéder à une compensation pour récupérer une partie de celles-ci. S'agissant de l'utilisation des ressources, le rythme ne s'est pas amélioré et le décalage entre la perception des ressources et leur utilisation tend plutôt à s'accroître davantage. A contrario, le tableau des engagements fait généralement son plein, même si l'exécution certains d'entre eux est reportée sur plusieurs années ou lorsque lesdits engagements ne sont pas tout simplement résiliés du fait de la faiblesse des entreprises. Cette situation débouche sur une impression de surliquidité qui pourrait véhiculer un message contraire à la dynamique des réformes entreprises depuis plus de 10 ans. Le signe visible est la stagnation observée dans l'affectation des ressources, alors que des engagements ont été pris pour satisfaire les besoins en financement de l'entretien routier, estimés à près de 80 milliards de francs CFA par an, selon une des hypothèses du Plan Directeur Routier.

Des efforts sont nécessaires sur les deux axes que sont la mobilisation optimale des ressources et l'exécution des dépenses en termes de qualité et de respect des délais. Dans le même sillage, l'attention est focalisée sur les travaux des Comités d'apurement des contrats mis en place par le MINTP et le MINDUH. Les résultats de ces travaux devront permettre de dégager des ressources substantielles mobilisables pour l'entretien routier d'une part, et de clôturer des dossiers qui datent pour certains de 1998, avec toutes les conséquences imaginables d'autre part.

Au-delà de ces questions opérationnelles, il semble nécessaire à tous les niveaux d'œuvrer à donner un coup d'accélérateur aux réformes initiées pour consolider les acquis et permettre ainsi au Fonds de promouvoir son plein épanouissement. Par conséquent, il y a lieu de convenir d'un chronogramme clair et précis en vue de passer à un Fonds de 2<sup>ième</sup> génération. L'aboutissement de ce processus devrait garantir une meilleure sécurité des ressources, tout en améliorant leur rendement, ce qui pourrait assurer aux ordonnateurs des moyens additionnels nécessaires pour faire face à des besoins en entretien routier sans cesse croissants.

# ANNEXES

1 – Organigramme du Fonds Routier

2 - Quelques extraits des comptes du Fonds Routier

3 – Feuille de route 2010

## Liste des abréviations & Acronymes

AFCT	: Audit financier, comptable et technique
AFERA	: Association des Fonds d'Entretien Routier Africains
BET	: Bureau d'Etude Technique
BTP	: Bâtiment et Travaux Publics
CADD	: Cautionnement d'Avance de Démarrage
CBE	: Cautionnement de Bonne Exécution
CFA	: Communauté Financière Africaine
CRDG	: Cautionnement de Retenue de Garantie
CUD	: Communauté Urbaine de Douala
CUY	: Communauté Urbaine de Yaoundé
C2D	: Contrat de Désendettement et de Développement
ECT	: Etudes et Contrôles Techniques
ERP	: Entretien du réseau prioritaire
ERR	: Entretien des Routes Rurales
EVU	: Entretien des Voiries Urbaines
FER	: Fonds d'Entretien Routier
FFR	: Fonctionnement du Fonds Routier
FR	: Fonds Routier
HIMO	: Travaux à haute intensité de main d'œuvre
IADM	: Initiative d'allègement de la dette multilatérale
Kfw	: KreditAnstalt Für Wiederaufbau
MINDUH	: Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat
MINEFI	: Ministère de l'Economie et des Finances
MINFI	: Ministère des Finances
MINT	: Ministère des Transports

MINTP	: Ministère des Travaux Publics
MoU	: Memorandum of Understanding
PERFED	: Programme d'Entretien Routier du Fonds Européen de Développement
PME	: Petites et Moyennes Entreprises
PPR	: Protection du Patrimoine Routier
PPTTE	: Initiative en faveur des pays pauvres très endettés
PSR	: Prévention et Sécurité Routières
PDR	: Plan Directeur Routier
PSRR	: Programme de Sécurisation des Recettes Routières
RN	: Route Nationale
RUR	: Redevance d'Usage de la Route
SCDP	: Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers
SIG	: Système Intégré de Gestion
SONARA	: Société Nationale de Raffinage
STADE-C2D	: Secrétariat Technique d'Appui Dédié à l'Exécution du C2D
NTIC	: Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
TSP	: Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers
Tab	: Tableau
Fig	: Figure

## Liste des tableaux

TAB 1 : ETAT DE MISE EN ŒUVRE DE LA FEUILLE DE ROUTE 2010 .....	10
TAB 2 : DYNAMIQUE ORGANISATIONNELLE .....	11
TAB 3 : RENFORCEMENT DES CAPACITES .....	11
TAB 4 : LE FONDS ET LES ACTEURS DU SECTEUR PUBLIC .....	13
TAB 5 : LE FR ET LA COOPERATION INTERNATIONALE .....	13
TAB 6 : LE FR ET SES HOMOLOGUES.....	14
TAB 7 : PRESTATIONS ELIGIBLES ET CLE DE REPARTITION .....	15
TAB 8: TABLEAU COMPARE BUDGETS-ENGAGEMENTS 2010 .....	17
TAB 9 : REPARTITION DES CONTRATS PAR ORDONNATEURS AU 31 DECEMBRE 2010 .....	18
TAB 10 : CONTRIBUTION PAR COMPAGNIE A LA MOBILISATION DE LA RUR.....	19
TAB 11 : MOBILISATION DES RESSOURCES.....	21
TAB 12 : REPARTITION DES PAIEMENTS PAR TYPE DE PRESTATIONS .....	22
TAB 13 : VENTILATION DES PAIEMENTS PAR CAMPAGNE .....	23
TAB 14 : STATISTIQUES SUR LE NOMBRE D'OPERATIONS TRAITEES .....	24
TAB 15 : REPARTITION DES DECOMPTES PAYES SANS REJET PAR TRANCHE DE DELAI .....	25
TAB 16 : REPARTITION DES DECOMPTES PAYES APRES REJET PAR TRANCHE DE DELAI .....	25
TAB 17 : TABLEAU DES PENALITES EN 2010 .....	26
TAB 18 : TABLEAU DES REMISES DE PENALITES EN 2010 .....	27
TAB 19 : SITUATION DES CAUTIONS REÇUES .....	27
TAB 20 : SITUATION DES CAUTIONS RESTITUEES .....	28
TAB 21 : SYNTHESE DES MOUVEMENTS DE CAUTIONS.....	29
TAB 22 : RESSOURCES ENCAISSEES DANS LE CADRE DU C2D .....	31
TAB 23 : RESSOURCES ENCAISSEES DES AUTRES PROJETS .....	32
TAB 24 : SYNTHESE DES RESSOURCES ENCAISSEES.....	33
TAB 25 : PAIEMENTS EFFECTUES DANS LE CADRE DU C2D .....	33
TAB 26 : PAIEMENTS EFFECTUES POUR LES AUTRES PROJETS .....	34
TAB 27 : SYNTHESE DES PAIEMENTS EFFECTUES .....	34
TAB 28 : SITUATION COMPAREE RESSOURCES / PAIEMENTS.....	35
TAB 29 : CONTRIBUTIONS A LA COUVERTURE DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT.....	36
TAB 30 : SYNTHESE DE L'EXECUTION DES BUDGETS FONCTIONNEMENT ET AUDITS DU GUICHET ENTRETIEN .....	37
TAB 31 : SYNTHESE DE L'EXECUTION DES BUDGETS FONCTIONNEMENT ET AUDITS DU G. INVESTISSEMENT .....	38
TAB 32 : SITUATION DE LA MOBILISATION DES RESSOURCES DURANT LES CINQ DERNIERES ANNEES .....	38
TAB 33 : SITUATION COMPAREE (MOBILISATION DES RESSOURCES – ENGAGEMENTS) AU 31 DECEMBRE 2010 .	39
TAB 34 : COUVERTURE DES PAIEMENTS AU 31 DECEMBRE 2010 PAR LES RESSOURCES MOBILISEES .....	40
TAB 35 : SITUATION DU RESTE A PAYER SUR LES ENGAGEMENTS AU 31 DECEMBRE 2010 .....	41
TAB 36 : EVOLUTION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUES ENTRE 2007 ET 2010 .....	44
TAB 37 : NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS, DE TUES ET TAUX DE TUES SUR LE TRIANGLE DOUALA – YAOUNDE – BAFOUSSAM EN 2010 .....	45

## Liste des figures

FIG 1 : CLE DE REPARTITION DES RESSOURCES .....	16
FIG 2 : DIAGRAMME COMPARE BUDGETS – ENGAGEMENTS PAR ORDONNATEUR.....	17
FIG 3 : EVOLUTION DU RENDEMENT DE LA RUR AU COURS DES TROIS DERNIERS EXERCICES.....	19
FIG 4 : POIDS DES COMPAGNIES DANS LA RUR MOBILISEE.....	20
FIG 5 : NIVEAU DE PRELEVEMENT DE LA RUR SUR LA TSPP.....	20
FIG 6 : STRUCTURE DES RESSOURCES MOBILISEES .....	21
FIG 7 : SITUATION DES PAIEMENTS PAR TYPE DE TRAVAUX.....	22
FIG 8 : SITUATION DES PAIEMENTS PAR CAMPAGNE .....	23
FIG 9 : STRUCTURE DES DECOMPTES TRAITES EN NOMBRE .....	24
FIG 10 : STRUCTURE DES DECOMPTES PAYES SANS REJET PAR TRANCHE DE DELAI.....	25
FIG 11 : STRUCTURE DES DECOMPTES PAYES APRES REJET PAR TRANCHE DE DELAI.....	25
FIG 13 : STRUCTURE DES CAUTIONS REÇUES PAR TYPE.....	27
FIG 14 : STRUCTURE DES CAUTIONS RESTITUEES PAR TYPE.....	28
FIG 15 : SYNTHESE DES MOUVEMENTS DE CAUTIONNEMENT .....	29
FIG. 16 : RESSOURCES ENCAISSEES AU 31 DECEMBRE 2010.....	31
FIG. 17 : RESSOURCES ENCAISSEES AU 31 DECEMBRE 2009 PAR ORDONNATEUR .....	32
FIG. 18 : STRUCTURE DES RESSOURCES ENCAISSEES AU 31 DECEMBRE 2010 PAR TYPE D'OPERATION .....	32
FIG. 19 : SITUATION DES PAIEMENTS DES AUTRES PROJETS.....	34
FIG. 20 : SYNTHESE DES PAIEMENTS EFFECTUES .....	35
FIG. 21 : SITUATION COMPAREE RESSOURCES /PAIEMENTS.....	36
FIG. 22 : CONTRIBUTION POUR LE FONCTIONNEMENT .....	37
FIG 23: SITUATION DE L'EXECUTION DES BUDGETS DE FONCTIONNEMENT ET DES AUDITS .....	37
FIG 24 : EVOLUTION COMPAREE DE LA MOBILISATION DES RESSOURCES.....	39
FIG 25 : SITUATION COMPAREE (MOBILISATION DES RESSOURCES – ENGAGEMENTS).....	40
FIG 26 : SITUATION COMPAREE (MOBILISATION DES RESSOURCES – PAIEMENTS) .....	41
FIG 27 : STRUCTURE DU RESTE A PAYER SUR LES ENGAGEMENTS PAR CAMPAGNE DEPUIS 2008 .....	42
FIG 28 : EVOLUTION DES NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUES ENTE 2007 ET 2010 AU CAMEROUN	43