



RAPPORT ANNUEL

2016

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



AVANT-PROPOS



Paul Elung CHE

Président du Comité de Gestion du Fonds Routier

Soucieux de répondre aux attentes de plus en plus grandissantes des usagers de la route, les pouvoirs publics ont mis en place, au cours de l'année 2016, une approche d'entretien routier à forte valeur ajoutée, dont les résultats sont d'ores et déjà visibles sur nombre d'axes routiers. Il s'agit de l'entretien confortatif. En effet, ces travaux de maintenance du réseau routier permettront à terme d'améliorer significativement le niveau de service de l'infrastructure et d'assurer par le fait même la sécurité et le confort des usagers. Sont concernés par ces travaux, les tronçons Ngaoundéré - Garoua et Yaoundé-Douala-Limbé-Idenau. Pour ces travaux d'entretien périodique lourd, des marchés d'un montant total d'un peu plus de 18 milliards de FCFA ont reçu le visa du Fonds Routier et les paiements sont en cours.

Au-delà des approches novatrices mises en œuvre, le Fonds Routier continue de faire face à des problèmes de trésorerie majeurs, dans un contexte marqué par des enjeux sécuritaires importants. Au cours de l'année écoulée, des seuils de 10 milliards de FCFA de décomptes en instance pour absence de trésorerie ont été atteints. Une situation qui érode inéluctablement la confiance et la crédibilité autour de la signature du Fonds Routier, sans oublier l'impact sur la performance de l'entretien routier et sur les petites et moyennes entreprises locales. Le passage à un Fonds de deuxième génération, dont le très haut accord formel du Chef de l'État a été obtenu en avril 2016 et pour lequel des discussions se poursuivent au sommet de l'État, constitue sans aucun doute, une solution pérenne au financement de l'entretien routier au Cameroun.

La stratégie de la réhabilitation et de l'entretien routier, élaborée par les ordonnateurs pour l'année 2017, met en relief un nombre de défis qu'il convient de relever avec efficacité. Au cœur de ces défis figurent en bonne place, la régie axée sur les résultats (RAR) et la gestion de l'entretien routier par niveau de service (GENIS), qui concerne les tronçons nouvellement construits ou réhabilités tels que : Garoua-Figuil-limite extrême Nord ; Bamenda-Bachuo-Akagbé ; Yaoundé-Obala-Batchenga et Yaoundé-Pont d'Olama. Des dispositions sont d'ores et déjà prises à cet effet.

Le présent rapport annuel rend compte des activités menées en 2016. Il met également en relief le financement des programmes, les défis et les perspectives.

LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

AFCT	: Audit financier, comptable et technique
AFERA	: Association des Fonds d'Entretien Routier Africains
BET	: Bureau d'Étude 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
DSCE	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
ECT	: Études et Contrôles Techniques
ERP	: Entretien du réseau prioritaire
ERR	: Entretien des Routes Rurales
EVU	: Entretien des Voiries Urbaines
FER	: Fonds d'Entretien Routier
FFR	: Fonctionnement du Fonds Routier
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'Économie 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
PSTE	: Initiative en faveur des pays pauvres très endettés
PSR	: Prévention et Sécurité Routières
PDR	: Plan Directeur Routier
PSRR	: Programme de Sécurisation des Recettes Routières
RN	: Route Nationale
RUR	: Redevance d'Usage de la Route
SCDP	: Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers
SIG	: Système Intégré de Gestion
SONARA	: Société Nationale de Raffinage
STADE-C2D	: Secrétariat Technique d'Appui Dédié à l'Exécution du C2D
NTIC	: Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
TSPP	: Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers

SOMMAIRE

Avant-propos

Liste des abréviations & acronymes

Sommaire

I - contexte général

a- conjoncture internationale et nationale

b- quelques repères

c- cadre légal et réglementaire

d- rappel des missions

e- organes de gestion

f- management du fonds

g- maîtrise des risques

h- le fonds routier et son environnement

i- communication

II - financement des programmes

a- financement des programmes d'entretien routier (guichet entretien)

b- financement des programmes d'investissement routier (guichet investissement)

c- fonctionnement du fonds routier et prestations d'audits

d- évolution des principaux indicateurs d'activités de financement de l'entretien routier (guichet entretien)

III - défis et perspectives du fonds routier

a- amélioration du rendement des recettes routières

b- évolution du fonds vers un fonds de deuxième génération

c- défis

Conclusion

Liste des tableaux

Liste des figures

Annexes

1

2

3





MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CARTE GÉNÉRALE DES ROUTES DU CAMEROUN

www.lesautoroutes.gouv.cm

Le réseau routier camerounais

Le réseau routier camerounais est constitué de routes nationales, provinciales, départementales et communales.

Le réseau routier camerounais est en constante évolution.

Le réseau routier camerounais est un élément essentiel de l'économie nationale.

Le réseau routier camerounais est un élément essentiel de l'économie nationale.

Le réseau routier camerounais est en constante évolution.

Le réseau routier camerounais est un élément essentiel de l'économie nationale.

Le réseau routier camerounais est en constante évolution.

N°	Nom	Longueur (km)	Statut	État	Coordonnées
1	N1	1200	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
2	N2	800	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
3	N3	600	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
4	N4	500	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
5	N5	400	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
6	N6	300	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
7	N7	200	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
8	N8	150	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
9	N9	100	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E
10	N10	50	Nationale	Centre	12° 30' N, 10° 00' E

Les routes nationales au Cameroun

Le réseau routier camerounais est en constante évolution.

Distances (en kilomètres) capitales régionales

	Yaoundé	Ndjaména	Libreville	Brazzaville	Pointe-Noire	Conakry	Accra	Lomé	Abidjan	Accra	Abidjan	Accra
Yaoundé	0	1200	1500	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400
Ndjaména	1200	0	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200
Libreville	1500	300	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
Brazzaville	1800	400	100	0	100	200	300	400	500	600	700	800
Pointe-Noire	2000	500	200	100	0	100	200	300	400	500	600	700
Conakry	2200	600	300	200	100	0	100	200	300	400	500	600
Accra	2400	700	400	300	200	100	0	100	200	300	400	500
Lomé	2600	800	500	400	300	200	100	0	100	200	300	400
Abidjan	2800	900	600	500	400	300	200	100	0	100	200	300
Accra	3000	1000	700	600	500	400	300	200	100	0	100	200
Abidjan	3200	1100	800	700	600	500	400	300	200	100	0	100
Accra	3400	1200	900	800	700	600	500	400	300	200	100	0

Classement des routes

Nationales

Provinciales

Départementales

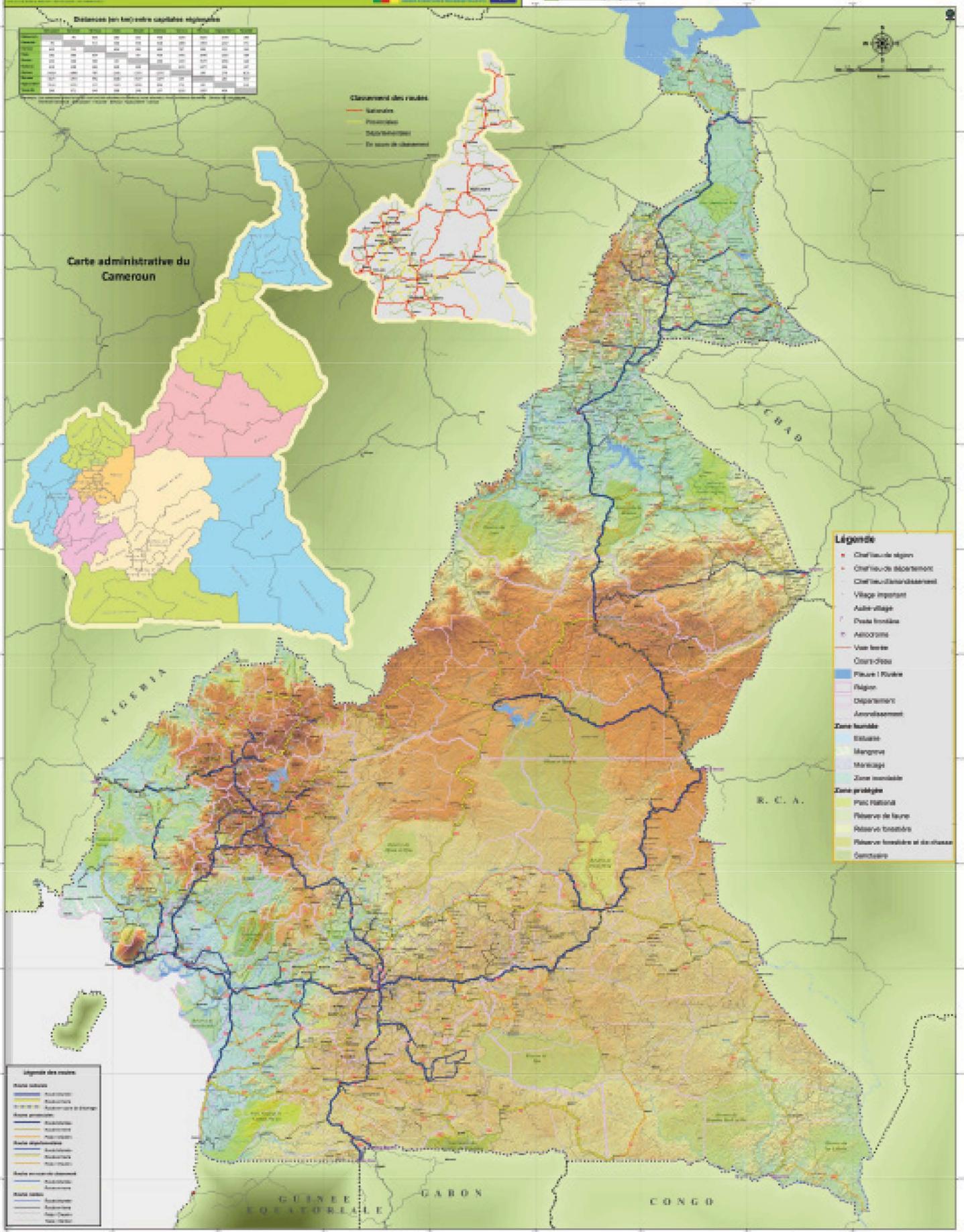
En cours de classement

Carte administrative du Cameroun



- Légende**
- Chef-lieu de région
 - Chef-lieu de département
 - Chef-lieu d'arrondissement
 - Village important
 - Autre village
 - Pointe frontière
 - Relierons
 - Vue terre
 - Clair-voie
 - Fluvie / Rivière
 - Région
 - Département
 - Arrondissement
- Zone humide**
- Estuaire
 - Mangrove
 - Marécage
 - Zone inondable
- Zone protégée**
- Parc National
 - Réserve de faune
 - Réserve forestière
 - Réserve forestière et de faune
 - Sanctuaire

- Légende des routes**
- Nationales
 - Provinciales
 - Départementales
 - Communes
 - En cours de classement
 - Autres
 - Routes nationales
 - Routes provinciales
 - Routes départementales
 - Routes communales
 - Routes en cours de classement
 - Routes nationales
 - Routes provinciales
 - Routes départementales
 - Routes communales
 - Routes en cours de classement



1

Contexte général

A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE

Le Fonds Routier se déploie dans un environnement national et international qui oriente son action et façonne ses rapports avec les autres parties prenantes. Les grands chantiers du Gouvernement, la situation économique nationale, la coopération avec les partenaires au développement et les partenariats avec les autres Fonds d'Entretien Routier, sont autant d'éléments qui ont animé la vie du Fonds au cours de l'année 2016.

La fin de l'année 2016 a été marquée par la décision du Royaume-Uni de quitter l'Union Européenne, suivant les résultats du vote du 23 juin 2016. Le Brexit a ainsi pris le devant de l'actualité et des agendas politiques, diplomatiques et économiques. En effet, du fait de la mondialisation et de l'intégration des économies, une telle attention relève les conséquences au plan économique de ce désengagement pour les pays comme le Cameroun.

Dans son rapport sur la situation et les perspectives économiques, sociales et financières de la nation, suite à la présentation au Parlement du projet de Loi de finances pour l'exercice 2017, le Gouvernement considère le Brexit comme un ralentisseur de croissance. Cette position s'inspire des perspectives présentées par le FMI en octobre 2016, qui évoquent la détérioration de la croissance, en faisant passer les prévisions de croissance mondiale de 3,4% à 3,1% pour la dite année. D'autres facteurs sont évoqués pour justifier cette détérioration. Il s'agit notamment d'une croissance plus faible que prévu aux États-Unis d'Amérique et à une politique monétaire accommodante plus longtemps que prévu.



Dans les pays émergents, la croissance continue de s'accroître. Si elle demeure robuste dans ceux d'Asie, la situation s'est quelque peu améliorée au Brésil et en Russie. En Chine, la croissance est estimée à 6,6% en 2016 et maintenue à 6,2% en 2017. La vigueur de la consommation liée à la diminution des taux d'intérêts mondiaux, et une nouvelle orientation de l'activité de l'industrie vers les services indiquent que le rééquilibrage progresse sur le plan de la structure de la demande intérieure et de l'offre. En Inde, la croissance devrait se maintenir à 7,6% en 2016 et 2017, grâce à la nette amélioration des termes de l'échange, aux réformes structurelles ainsi qu'à un regain de confiance des agents économiques, qui soutient la demande des consommateurs et l'investissement.

En Afrique subsaharienne, l'année 2016 est marquée par la baisse continue des cours mondiaux de pétrole et des autres produits de base dont dépendent les économies. Ce choc que la plupart des pays exportateurs subissent depuis 2014 s'est traduit par la diminution des ressources budgétaires et des réserves en devises. Ajouté aux effets de la sécheresse, des inondations, des attaques terroristes et de la crise des réfugiés, il a globalement contribué au repli de la croissance dans ce périmètre. La croissance est estimée à 1,4% en 2016 contre 3,4% en 2015 ; elle est projetée à 2,9% en 2017.

Dans la zone CEMAC, le choc pétrolier a considérablement réduit la croissance économique des pays de la zone. De 4,9% en 2014, la croissance s'est établie à 1,6% en 2015 et est estimée à 1,9% en 2016 selon la BEAC. À partir de 2017, elle atteindrait en moyenne 3,5% par an, à la faveur d'un redressement progressif des prix du pétrole, contre une moyenne de 4,5% pour la décennie écoulée, marquée par les cours élevés de pétrole. La persistance des prix de pétrole bas et des dépenses publiques élevées maintiennent les déficits aux alentours de 6% et 8% du PIB respectivement. C'est pour redresser cette tendance que les Chefs d'États de la zone se sont réunis en sommet à Yaoundé le 23 décembre 2016, en présence de la Directrice Générale du FMI et du Ministre français de l'Économie et des Finances. Cette rencontre a débouché sur un train de 21 mesures, axées sur la stabilité monétaire, pour sortir la zone CEMAC de cette conjoncture économique difficile.

Sur le plan national, malgré les difficultés inhérentes aux performances économiques mondiales, le Cameroun a maintenu son taux de croissance du PIB autour de 5%. L'économie fait ainsi preuve d'une grande résilience eu égard à sa diversification, malgré des chocs exogènes et un environnement économique mondial peu favorable, consécutivement à la chute des cours des produits de base exportés, et l'insécurité transfrontalière à l'Extrême Nord et à l'Est du pays. D'un point de vue sectoriel, il ressort, selon le Gouvernement, dans le secteur primaire, la bonne tenue des produits de rente (cacao, coton, banane, café robusta), dont l'accroissement de la production s'est répercutée sur les exportations. Les quantités de cacao exportées sont en hausse de 38%, celles de coton de 31% et celles de la banane d'exportation de 7%. L'entrée en production de nouvelles plantations et le traitement phytosanitaire des anciens vergers expliquent l'accroissement de la production de cacao. Les investissements réalisés par la SODECOTON et l'accroissement des

surfaces cultivées permettent de booster celle de coton. La croissance dans la branche « agriculture des produits vivriers » (+4,6%) est soutenue par la demande locale et celle des pays voisins.

Le secteur secondaire connaît l'évolution la plus dynamique, avec une croissance qui se consolide autour de 8,2% en 2015, après un taux de 6,8% observé en 2014. Depuis 2012, la contribution du secteur pétrolier est redevenue positive, en liaison avec l'entrée en production de nouveaux champs. La valeur ajoutée du secteur pétrolier est en hausse de 27,1%, après 13,9% en 2014. Les autres branches, notamment les « autres industries manufacturières » (+4,3% contre +3,6% en 2014) et les « bâtiments et travaux publics » (+10,4% contre +10,8% en 2014), soutiennent également le dynamisme de ce secteur.

Le secteur tertiaire s'accroît de 4,5% en 2015 contre 5,3% en 2014. Cette décélération est imputable aux branches « commerce, restaurants et hôtels », « transports, entrepôts, communications », « banques et organismes financiers ». L'insécurité transfrontalière, entre autres, a contribué au ralentissement de l'activité dans les transports et le tourisme. Du côté de la demande, la croissance demeure soutenue par la demande intérieure dont la contribution a été en moyenne de 6,5 points depuis 2011. En 2015, sa contribution s'est établie à 6,1 points après 8,1 points en 2014.

La consommation finale continue de soutenir la croissance économique avec une progression de 5,5% et une contribution de 5,1 points. La hausse est essentiellement tirée par la consommation privée qui augmente de 5,9%, grâce à la demande accrue en produits agricoles, agroalimentaires et des services de restauration et de transport.

L'investissement participe pour 1 point à la croissance réelle après une contribution de 2,6 points en 2014. La décélération observée résulte d'une baisse de l'investissement public (-1,2% après +7,5% en 2015) et d'un ralentissement de l'investissement privé (+6,8% après +13,6% en 2015). Le recul de l'investissement public s'explique, entre autres, par l'achèvement de plusieurs projets structurants (barrage réservoir de Lom Pangar, barrages hydroélectriques de Memve'ele et de Mekin, etc.). Le ralentissement de l'investissement privé est lié notamment à la sous-utilisation des capacités de production installées et au bouclage des travaux d'implantation des cimenteries et de la téléphonie mobile.

S'agissant du climat des affaires, le Cameroun gagne une place dans le classement de Doing Business 2017, passant à la 166^{ème} sur 190 économies notées. Eu égard à l'objectif tel que formulé dans le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) à savoir maintenir une croissance de 5,5% sur la période 2010-2020, les performances jusqu'ici enregistrées ne traduisent pas suffisamment les efforts consentis. L'organisation de la CAN féminine 2016 et la préparation de la CAN 2019 couplés au PLANUT constituent des leviers d'investissement publics, supports de croissance et véhicules d'externalités, positives susceptibles de concourir à une meilleure offre en infrastructures de base pour attirer beaucoup plus d'investisseurs privés et satisfaire les attentes.

Sur le plan des infrastructures routières, le secteur reste en amont marqué par l'insuffisance des financements et la rareté des ressources, malgré l'appui substantiel des partenaires publics au développement. Du fait du rôle que jouent les infrastructures routières dans la consolidation de la croissance, la montée en puissance des grands chantiers routiers aura été d'un apport significatif. Ces grands chantiers concernent la construction des autoroutes Yaoundé-Douala et Yaoundé-Nsimalen, l'aménagement des pénétrantes Est et Ouest de la ville de Douala, la construction du deuxième pont sur le Wouri ainsi que la poursuite du bitumage des axes intégrateurs sous régionaux qui permettent à la fois de désenclaver les bassins de production et les frontières avec les pays voisins (corridors Douala – Bangui, Douala – Ndjamena, Bamenda – Enugu et Sangmélima- Djoum -frontière Congo). D'autres projets sont sur le point de démarrer. Il s'agit des travaux de réhabilitation des routes Babadjou-Bamenda, Maroua-Mora, Mora-Dabanga-Kousseri, Yaoundé-Bafoussam et la construction de la route Batchenga-Ntui-Yoko-Lena-Tibati.

Cependant, des défis importants restent à relever dans le but d'améliorer les performances jusqu'ici observées dans le secteur. Certains de ces défis relèvent de l'opérationnalisation d'un véritable système solide au plan institutionnel et porté vers la performance.

B- QUELQUES REPÈRES

1. Du 20 au 27 août 2016

Réception d'une délégation du Fonds National d'Entretien Routier de la République Démocratique du Congo. Cette mission avait pour objectif de s'inspirer de l'expérience camerounaise en matière de protection du patrimoine routier. Outre les travaux en salle avec les différentes parties prenantes intervenant dans le processus de protection du patrimoine routier, la mission a effectué des visites dans quelques stations de pesage, notamment celles de Meyos, d'Akonolinga et de Nomayos.

2. Du 2 au 12 novembre 2016

Participation du Fonds Routier à la réunion du bureau exécutif et à la 14ème réunion annuelle de l'AFERA tenues à Abidjan en Côte d'Ivoire, sous le thème « Défis et opportunités des Infrastructures Routières Africaines : quels enjeux pour les Fonds d'Entretien Routier Africains ».

3. Le 16 novembre 2016

les Cabinets AXYS et KPMG ont été désignés respectivement commissaire aux comptes titulaire et commissaire aux comptes suppléant auprès du Fonds Routier par le Ministre des Finances.

4. Du 17 au 18 novembre 2016

Réception d'une délégation du Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire. Composée des responsables du FER et des membres des structures partenaires ; cette mission avait pour objectif d'échanger avec le Fonds Routier du Cameroun autour des approches comptables et financières, dans la perspective de l'amélioration de la méthode de comptabilisation du FER.

5. Le 20 décembre 2016

Organisation d'un atelier autour de la vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants à Yaoundé. Présidé par le Secrétaire d'État en charge des Routes auprès du Ministre des Travaux Publics, cet atelier a regroupé les différentes parties prenantes du secteur de l'entretien routier.

6. Du 12 au 28 décembre 2016

Tenue des sessions du Comité de Gestion en vue de l'approbation des programmes des ordonnateurs et de l'adoption du budget de fonctionnement et d'investissement du Fonds Routier pour l'exercice 2017.



C-CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE



Visite de terrain effectuée par le Ministre des Travaux Publics, (à gauche), accompagné du Secrétaire d'État auprès du MINTP chargé des Routes (au milieu) et de l'Administrateur du Fonds Routier (à droite)

Le Fonds Routier est créé par la loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national. Cette loi est modifiée et complétée par la loi n° 98/011 du 14 juillet 1998, elle-même modifiée et complétée par la loi n° 2004/021 du 22 juillet 2004 qui consacre le Fonds Routier comme un mécanisme destiné à assurer le financement des programmes de protection du patrimoine routier national d'une part, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier et des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes d'autre part, dans le cadre de deux guichets.

Le Fonds Routier est, au sens de l'article 1er de la loi n°99/016 du 22 décembre 1999 portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic, un établissement public administratif (EPA) de type particulier par rapport à ses organes de gestion, à la rémunération et aux avantages de son personnel, ainsi qu'aux règles de tenue de sa comptabilité.

Il est placé sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances et sous la tutelle technique du Ministre chargé des routes. Son organisation et son fonctionnement sont définis par le décret 2005/239 du 24 juin 2005 modifié et complété par le décret 2012/173 du 29 mars 2012.

D- RAPPEL DES MISSIONS

Le Fonds Routier exerce son activité au moyen de deux guichets distincts et indépendants, à savoir le guichet « Entretien » destiné à l'entretien routier et le guichet « Investissement » destiné à la réhabilitation et à l'aménagement des routes et voiries urbaines. La mise en place du Fonds Routier vise trois buts essentiels :

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

Avec la mise en application de la loi n°2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'État, la redevance d'usage de la route ainsi que les autres ressources du Fonds Routier sont désormais reversées auprès du Trésor Public. Les mécanismes de mobilisation des ressources impliquent plusieurs acteurs distincts. Pour la Redevance d'Usage de la Route qui est la principale source de financement du guichet Entretien, elle est collectée par la SCDP et la SONARA auprès des marketers, puis déposée auprès du Trésor Public, et par la suite dans le compte du Fonds ouvert à la BEAC. Les autres ressources quant à elles font intervenir le Programme de Sécurisation des Recettes Routières, les postes de collecte (poste de péage pour le droit de péage, station de pesage pour les amendes du pesage et centres des impôts pour la taxe à l'essieu).

Les ressources affectées à l'entretien routier font l'objet d'une sécurisation consacrée par l'article 37 du décret 2005/239 du 24 juin 2005. En effet, le décret énonce que « lorsqu'au terme d'un exercice budgétaire, les ressources du Fonds sont supérieures aux engagements, l'excédent est reversé au budget du Fonds de l'exercice suivant ». En outre, « les engagements non honorés à la fin d'un exercice budgétaire sont reportés sur l'exercice suivant »

Le dispositif mis en place pour le paiement des prestataires est le suivant :

- Le Fonds dispose d'un budget pour les quatre ordonnateurs qui sont : le Ministère des Travaux Publics, le Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat, le Ministère des Transports et l'Administration du Fonds Routier ;
- Ce budget est reparti suivant une clé de répartition par ordonnateur et par type de travaux comme le stipule le décret n°2013/7696 du 27 août 2013, modifiant l'affectation des ressources du Fonds Routier ;
- Les ordonnateurs préparent leurs programmes en fonction de leurs budgets. Ces programmes sont soumis à l'approbation du Comité de Gestion ;
- Une fois les programmes des ordonnateurs validés par le Comité de Gestion, les marchés dont le Fonds est payeur sont passés par des ordonnateurs pour apurer cette programmation ;
- Lorsque les marchés s'exécutent, les décomptes y afférents sont reçus au Fonds pour apurer les marchés (on distingue les décomptes d'avance de démarrage, les décomptes des travaux, les décomptes de remboursement de retenue de garantie et les décomptes de remboursement des pénalités, etc.) ;
- Les ordres de virements sont enfin émis pour payer les décomptes des prestataires ;
- Les dépenses de fonctionnement sont payées par virement, par chèque ou en espèces.



E- ORGANES DE GESTION



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

Le Fonds Routier est géré par deux organes à savoir :

un Comité de Gestion et une Administration.

1- Le Comité de Gestion

Le Comité de Gestion examine toutes les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du Fonds. Ses missions sont décrites à l'article 13 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 modifié et complété par le décret 2012/173 du 29 mars 2012. Il se réunit en session ordinaire une fois par trimestre sur convocation de son Président, et en session extraordinaire aussi souvent que l'exige le fonctionnement harmonieux du Fonds. Il est composé de onze (11) membres, dont cinq (5) représentants de l'État, un représentant des collectivités territoriales décentralisées et cinq (5) représentants des usagers de la route. Les membres du Comité de Gestion sont répartis ainsi qu'il suit :

Représentants du secteur public :

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

Représentant des collectivités territoriales décentralisées :

- un représentant des collectivités territoriales décentralisées.

Représentants des usagers de la route :

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

Le Comité de Gestion a connu un réaménagement avec l'arrivée de MM. MBAMOME NKENDONG Divine et ADJAH Emmanuel, qui représentent respectivement le ministère chargé des Transports et le Syndicat des Transporteurs des Voyageurs Urbains et Interurbains (SETRACAUCAM).

Au rang des actions menées par le Comité de Gestion au cours de l'exercice 2016, on note :

- L'adoption le 28 décembre 2016 du budget de fonctionnement au titre de l'exercice 2017 ;
Le budget du Fonds soumis à l'examen du Comité de Gestion en vue de son adoption est un budget conçu selon un cadre logique reliant ses objectifs stratégiques avec des programmes définis sur une base triennale, des plans d'actions annuels dont la mise en œuvre incombe à des centres de responsabilité.
- L'adoption le 14 décembre 2016 du plan stratégique de développement du Fonds Routier à l'horizon 2017-2019. Le plan stratégique de développement (PSD) est élaboré pour accompagner la mise en œuvre des politiques gouvernementales définies dans la loi n° 2007/006 du 26 décembre 2006 portant régime financier de l'État. Le plan stratégique de développement (PSD) ayant soutenu l'action du Fonds Routier pour la période 2014-2016 étant arrivé à son terme, il est apparu opportun d'élaborer un nouveau plan stratégique pour la période 2017-2019.
- L'adoption le 23 mars 2016 du manuel de procédures administratives, financières et comptables. L'élaboration d'un manuel de procédures et sa mise en application au Fonds Routier vise à formaliser et à garantir un cadre de gestion adéquat au sujet de ses relations avec les ordonnateurs ainsi que les prestataires.
- La révision de l'organigramme du Fonds Routier le 08 février 2016.
- L'approbation le 13 décembre 2016 de la programmation au titre de l'exercice 2017 du Ministère des Travaux Publics et le 15 décembre 2017, de celle du ministère de l'Habitat et du Développement Urbain pour le Guichet « Investissement».
- Les programmes à financer par le Fonds Routier font l'objet d'une approbation par le Comité de Gestion, suivant la clé de répartition des ressources entre les différents ordonnateurs à la limite de leur budget.
- L'adoption le 28 juin 2016 du rapport annuel sur le contrôle interne pour l'exercice 2015 réalisé par le cabinet KPMG.
- L'adoption le 14 décembre 2016 du rapport annuel des activités de l'exercice 2015;
- L'approbation des comptes au titre des exercices 2014 et 2015 ;

2- L'Administration

Sous l'autorité et le contrôle du Comité de Gestion devant lequel il est responsable, l'Administrateur assure la gestion quotidienne. Il est recruté par appel public à candidatures pour un mandat de trois ans, éventuellement renouvelable deux fois. Ses missions sont déclinées au terme des dispositions du décret n° 2005 /239 du 24 juin 2005 en son article 18.

Dans l'exercice de ses missions, le Fonds Routier s'appuie sur une organisation limitée à vingt-cinq (25) personnes. Son activité est exercée au quotidien par trois (03) divisions opérationnelles et une Administration Générale à savoir :

- o La Division Expertise Technique qui est chargée du suivi des contrats, du traitement des décomptes, des visites de chantier, du suivi des cautionnements et des audits techniques ;
- o La Division Administration et Finances qui a des attributions en matière de gestion comptable, fiscale et des ressources humaines ainsi que de la tenue de la trésorerie ;
- o La Division Contrôle des Opérations qui détient des prérogatives en ce qui concerne la mobilisation des ressources, la répartition des ressources entre les ordonnateurs, le contrôle des engagements des ordonnateurs, le suivi de l'élaboration de la programmation, l'élaboration du budget de fonctionnement et des études préalables au visa des contrats par l'Administrateur.
- o Une Administration générale chargée de la coordination des services est constituée des services rattachés à l'Administrateur (communication et relations publiques, informatique,) et d'autres ayant une relation fonctionnelle avec le Comité de Gestion (audit interne).

F-MANAGEMENT DU FONDS



Le Ministre des Travaux Publics en visite de chantier, accompagné du Secrétaire d'Etat en charge des routes et de l'Administrateur du Fonds Routier

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

1- Le programme d'activités 2016.

Le programme d'activités 2016, issu du plan stratégique triennal 2014 - 2016 en cours d'achèvement, comprend trois objectifs principaux auxquels sont attachés des programmes. La revue de ce programme d'activités révèle les résultats ci-après :

N°	Articulation Objectifs/ programmes.	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
1	O1 : Consolider l'autonomie financière du Fonds, diversifier les ressources affectées au Fonds et accroître leur rendement.	Poser les bases des réformes relatives au passage à un Fonds de deuxième génération.	L'accent a été mis sur le processus de passage du Fonds vers un Fonds de deuxième génération sur la base de l'accord des pouvoirs publics et sous la coordination des Services du Premier Ministère.
1.1	P1 : Consolider l'autonomie financière du Fonds Routier.	Sécuriser les ressources du Fonds Routier.	98% des ressources collectées ont été comptabilisées dans les livres du Trésor Public
1.2	P2 : Diversifier les ressources affectées au Fonds Routier et accroître leur rendement.	Obtenir l'affectation de nouvelles ressources ainsi que l'augmentation du péage et de la Taxe à l'essieu (TAE).	L'exécution de la convention avec l'INS sur l'étude de la performance du système de collecte et de reversement est en phase terminale. Le rapport final est en cours de finalisation à l'Institut National de la Statistique (INS). Cette étude permettra d'apprécier le niveau et les causes éventuelles de déperdition à l'effet de trouver des stratégies d'atténuation pour ce qui est de la déperdition des recettes de péage, de la TAE et des amendes de Pesage. Concernant l'affectation de nouvelles ressources, la démarche engagée n'a pas prospéré.
2	O2 : Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	Obtenir que tous les marchés programmés soient passés au cours de la période.	48% des marchés programmés ont été passés.
2.1	P1 : Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées à l'entretien routier.	Obtenir la validation des programmes dans les délais et avancer vers la passation des marchés par anticipation.	1/3 des programmes a été validé avant la fin de l'exercice et 80% des marchés programmés en état de maturité.
2.2	P2 : Assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	Faire réaliser les audits (interne, technique, comptable et financier).	Audits techniques en cours d'exécution, audit comptable et financier en cours de passation, processus de désignation du Commissaire aux comptes en phase terminale.
3	O3 : Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.		
3.1	Redevabilité de l'information à l'égard des parties prenantes.	Plan de communication mis à jour et site web opérationnel.	Site web nouvelle version en ligne et diffusion effective de l'information via le site web principalement.
3.2	Développement de nouvelles fonctionnalités dans TOMFR.	Finalisation de la phase 3.	La phase O3 est en cours de recette technique.
3.3	Promouvoir la performance dans le fonctionnement des services.	Validation du nouveau manuel des procédures par le COGE.	Manuel validé, cependant prise en compte des observations du COGE et des nouveaux acteurs en cours.



Séance de travail entre l'équipe du Fonds national d'entretien routier de RDC et les responsables d'une station de pesage.

2- Le Fonds Routier et sa ressource humaine.

Au cours de l'année 2016, le Fonds Routier a connu un départ, notamment celui de Monsieur Lin Jean RHYM à SEYI, Chef de la Division Administration et Finances, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Par la suite, le Fonds a procédé au recrutement de Monsieur Hippolyte MINKENG MBOUA au poste de Chef de la Division Administration et Finances tandis que Madame Line Marion DJADJO NONO a été recrutée au poste d'Attachée du Président du Comité de Gestion (PCG) et Monsieur NDODE Cletus NTOKO comme chauffeur du PCG.

Dans le cadre de la promotion du dialogue entre le personnel et l'employeur, le Fonds Routier a assuré l'organisation des élections des délégués du personnel conformément aux nouvelles orientations contenues dans l'arrêté n°004/MINTSS du 13 janvier 2016 fixant les modalités des élections et les conditions d'exercice des fonctions de délégué du personnel.

Par ailleurs, soucieux de l'amélioration constante de la qualité de sa ressource humaine, le Fonds Routier a poursuivi la mise en œuvre de son programme de renforcement des capacités. Ainsi plusieurs cadres, agents de maîtrise, secrétaires et délégués du personnel ont été outillés sur des thèmes tels que : utilisation optimale du logiciel TOM2PRO, planification des contrats et des décaissements, optimisation et perfectionnement du support administratif, gestion des conflits et négociations sociales (Voir annexe 1).

3- Contraintes liées à la mise en œuvre des actions

En tant qu'organisme payeur, le Fonds Routier entretient des rapports étroits avec des parties prenantes externes. De ces interactions peuvent émerger des contraintes capables d'entraver la mise en œuvre harmonieuse de ses activités. Au rang de ces contraintes figurent :

- Les tensions de trésorerie, sujet d'inquiétude des usagers et partenaires, en raison du transit des ressources par le Trésor public. À cet égard, la transformation du Fonds Routier en un Fonds de deuxième génération pourrait inverser la tendance, car il garantirait une plus grande autonomie financière ;
- Une synergie à améliorer entre les différents intervenants (ordonnateurs, MINFI, MINMAP, entreprises, BET, Banques et Fonds Routier), donnant l'impression d'un télescopage à certains niveaux de responsabilité ;
- L'obsolescence de certaines dispositions du Code des Marchés Publics, particulièrement inadaptées aux marchés de travaux routiers ;
- Les retards dans la passation des marchés, le faible taux d'engagement et d'exécution des projets, avec pour principale conséquence, la sous-consommation des ressources affectées au Fonds Routier. La progression vers la passation des marchés par anticipation devrait constituer un début de solution à ce problème ;
- Les insuffisances professionnelles dont font preuve certaines entreprises du secteur BTP. La catégorisation des entreprises permettrait d'attribuer les marchés en fonction de la capacité technico-financière des entreprises.

G- MAÎTRISE DES RISQUES



Travaux d'entretien d'une route en terre

A

cteur majeur dans le financement de l'entretien et de la réhabilitation routiers au Cameroun, le Fonds Routier mobilise des ressources et effectue ses paiements à travers deux guichets : le guichet « entretien » et le guichet « investissement ». Pour le compte de l'exercice 2016, il a bénéficié suivant les dispositions de la loi n°2015/019 du 21 décembre 2015 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2016 d'une affectation de ressources d'un montant de FCFA 60 milliards sur son guichet « entretien ». Sur la même période, le Fonds Routier a reçu et mis en paiement 1128 décomptes pour un montant d'environ 29,3 milliards contre 48 milliards en 2015 au profit de divers prestataires.

En tant qu'organisme payeur, les métiers du Fonds Routier s'organisent autour des processus (1) de mobilisation des ressources, (2) de gestion des programmes, des contrats et des décomptes et enfin (3) de paiement des prestations à l'entreprise. Ces activités génèrent des risques qui font en permanence l'objet d'identification, d'évaluation et de contrôle dans le but de les réduire ou de les gérer. Le processus de maîtrise des risques décrit ci-dessus est régulièrement évalué par l'audit interne et piloté par l'Administrateur et le Comité de Gestion représenté par le Sous-comité d'Audit.

1- Identification et évaluation des risques majeurs.

L'élaboration de la cartographie des risques conduite en janvier 2016 par l'audit interne sous la supervision de l'Administrateur et du Sous-comité d'audit a permis de mettre en lumière des risques de conformité aux décrets organiques encadrant l'activité du Fonds Routier dans un environnement marqué par la rareté de la liquidité. Afin d'assurer le bon fonctionnement et l'efficacité de l'établissement dans le respect de la nouvelle gestion publique, un dispositif de contrôle interne a été mis en place par le management du Fonds Routier et dont les principales articulations sont décrites ci-dessous.

2- Le système de contrôle interne.

En raison des flux financiers importants et du souci de sécurisation, de traçabilité et de conduite efficace des opérations de financement et de paiement, le Fonds Routier a mis en place un dispositif de contrôle interne à deux niveaux afin de prévenir et de maîtriser les facteurs de risques inhérents à son activité d'une part, et d'implémenter une séparation claire entre le contrôle permanent et le contrôle périodique d'autre part.

a- Le contrôle permanent.

Le contrôle permanent au Fonds Routier s'appuie sur des procédures administratives, comptables et financières formalisées et un système intégré de gestion (TOM²PRO-TOM²FR) qui permet de sécuriser davantage les opérations de paiement, en facilitant l'intégration des processus métiers du Fonds Routier (gestion de la programmation, des marchés, des cautionnements, des décomptes et des paiements).

Par arrêté n°003/MINFI du Ministre des Finances en date du 09 mars 2016, le Fonds Routier a été doté d'un Contrôleur Financier Spécialisé (CFS) à l'effet de renforcer les contrôles en particulier des dépenses et des recettes de fonctionnement de l'établissement.

En conformité avec la circulaire n°0909/C/MINFI du 31 décembre 2015 portant instructions relatives à l'exécution des lois des finances, au suivi et au contrôle de l'exécution du budget de l'État, des établissements publics administratifs, des collectivités territoriales décentralisées et des autres organismes subventionnés, pour l'exercice 2016, le contrôleur financier spécialisé auprès du Fonds Routier est chargé :

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

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

b- Le Contrôle périodique.

Le contrôle périodique est le dispositif d'ensemble par lequel est assurée la vérification a posteriori du bon fonctionnement de l'entité, au moyen d'enquêtes conduites par l'Audit Interne qui exerce ses fonctions de manière indépendante.

Au Fonds Routier, le contrôle périodique est exercé par la fonction Audit interne. Ladite fonction s'appuie sur (i) une cartographie des risques résiduels, mise à jour annuellement et à partir de laquelle un plan d'audit est élaboré et mis en œuvre et (2) un manuel de procédures d'audit qui sert de boussole dans la conduite de ses missions de l'audit interne.

Au cours de l'exercice 2016, cette fonction a examiné neuf processus de gestion sanctionnés par la production d'un rapport trimestriel sur l'état du contrôle interne. Ledit rapport fait l'objet d'un examen



par le Sous-comité d'Audit et le Comité de Gestion. Il s'agit, entre autres, des processus de gestion des marchés, des décomptes, de la trésorerie, des achats et des cautions.

3-Le pilotage du dispositif de contrôle interne.

Le dispositif de contrôle interne a été renforcé par la mise en place du Sous-comité d'audit du Fonds Routier créé par Décision n° 0003/PCG/CG/ADM/FR/14 du 15 janvier 2014. Il est chargé : (i) d'exercer l'autorité fonctionnelle sur l'organisation, les activités et le fonctionnement de l'audit interne ; (ii) de donner son avis préalable sur toutes questions relevant du Comité de Gestion et relatives aux audits techniques, comptables et financiers ; (iii) d'initier des investigations sur toute question se rapportant au fonctionnement du Fonds ; (vi) de se prononcer sur tout autre dossier à lui confié par le Comité de Gestion, en relation avec son objet.

Dans le cadre du Sous-comité d'audit, les organes de gestion sont informés (i) des activités de contrôle interne et des mesures de préventions des risques à travers le rapport trimestriel sur le contrôle interne, mais aussi (ii) du suivi des recommandations des audits interne et externe. Ils peuvent donner des orientations qu'ils jugent nécessaires sur la mise en œuvre du dispositif de contrôle interne. Quatre (04) sessions ordinaires ont été tenues au cours de l'exercice 2016, à l'effet d'examiner le rapport trimestriel sur le contrôle interne soumis par l'Administrateur.

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

Générée à partir du système d'information intégré TOMPORTAIL, la qualité de l'information financière est de la responsabilité de deux acteurs principaux avec une séparation des tâches et des fonctions ainsi qu'il suit :

- l'information comptable et financière relève de la Division Administration et Finances qui applique les normes et principes comptables OHADA. Toutefois, pour ce qui relève de la gestion spécifique des immobilisations, le Fonds Routier a opté pour une comptabilité de type projets et programmes. Par conséquent, les amortissements des immobilisations ne sont pas comptabilisés ;
- l'information budgétaire est produite sous la supervision de la Division du Contrôle des Opérations qui met en œuvre les dispositions légales en matière de publication relativement à l'exécution budgétaire.

Au-delà des contrôles de premier niveau effectués au sein de chaque division, des réconciliations mensuelles sont faites entre les données comptables et les données budgétaires, ainsi que des réconciliations bancaires et de caisses, tandis qu'un inventaire des stocks et des immobilisations est conduit annuellement.



Travaux d'entretien d'une voirie urbaine



Travaux de réhabilitation d'une voirie urbaine

5- Les audits techniques, comptables et financiers.

Les textes organiques du Fonds Routier prévoient au moins deux fois par an, la conduite des audits techniques, comptables et financiers par des cabinets indépendants, recrutés par appel à concurrence par l'Administrateur, sur avis conforme du Comité de Gestion. L'article 31 alinéa 2 desdits textes dispose également que les comptes du Fonds Routier sont vérifiés annuellement par un commissaire aux comptes nommé par le Ministre chargé des Finances conformément aux textes en vigueur.

Ainsi, jusqu'au 31 décembre 2015, au titre des audits comptables et financiers, le Cabinet KPMG avait été retenu pour la revue des états financiers des guichets « Entretien » et « Investissement » des exercices 2014 et 2015. À compter de l'exercice 2016, et pour une durée de deux (02) ans, les Cabinets AXYS et KPMG ont été désignés respectivement Commissaires aux comptes titulaire et Commissaires aux comptes suppléants par décision n°000740/MINFI du 16 novembre 2016. S'agissant de l'audit technique du guichet « Entretien », le marché y relatif a été organisé en trois lots distincts pour faciliter la conduite de l'audit selon l'approche « au fil des travaux ». Les lots 1 et 3, pour les réseaux Sud et Ouest, ont été attribués respectivement aux prestataires SAFEGE et groupement COMETE International/C&A Associés.

Le lot 2, pour le réseau Nord, déclaré infructueux en 2015, a fait l'objet d'un nouvel appel d'offres international restreint en date du 21 avril 2016. Deux soumissionnaires ont été retenus. Il s'agit du groupement SAFEGE International/ SAFEGE Afrique Centrale et du groupement COMETE International/C&A Associés. Leurs offres techniques sont en cours d'examen auprès de la Commission Centrale de Passation des Marchés pour les Services et Prestations Intellectuelles (CCPM-SPI). La note d'attribution est attendue.

Enfin, en ce qui concerne l'audit technique du guichet « Investissement », le marché correspondant a été divisé en deux lots à savoir : le lot 1 portant sur l'audit des travaux sur financement du « Contrat Désendettement Développement » (C2D) et le lot 2 portant sur l'audit des travaux sur les autres financements (PPT, BIP, etc.). Les deux lots ont été attribués au Groupement COMETE International/C&A Associés. Les rapports provisoires sont disponibles.

H-LE FONDS ROUTIER ET SON ENVIRONNEMENT



Le Fonds Routier, acteur essentiel du secteur de l'entretien routier, entretient des rapports étroits avec les parties prenantes de son environnement national, sous-régional et régional. Ainsi, au cours de l'année 2016, le Fonds a reçu, en visite de travail, le Fonds d'Entretien Routier de RDC et de Côte d'Ivoire. Il a également participé aux assises de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains.

1. Le Fonds national d'entretien routier de RDC à l'école du Cameroun.

Dans le cadre de la coopération entre les organisations membres de l'Association des Fonds d'entretien routier africains (AFERA), une mission du Fonds national d'entretien routier (FONER) de la République Démocratique du Congo a séjourné au Cameroun du 20 au 27 août 2016. Cette mission avait pour objectif de s'inspirer de l'expérience camerounaise en matière de protection du patrimoine routier. Outre les travaux en salle avec les différentes parties prenantes intervenant dans le processus de protection du patrimoine routier, la mission a effectué des visites dans quelques stations de pesage, notamment Meyos, Akonlinga et Nomayos.

La mission conjointe FONER-Fonds Routier a tout d'abord visité les stations de Meyos, par Nkometou et d'Akonlinga dont le prestataire A2I assure l'entretien et la maintenance. Accueillie sur les lieux par le Directeur général de l'entreprise et les Chefs de station, la mission a eu droit à des exposés et démonstrations sur le mode opératoire du pesage routier : notamment la pesée, la génération du listing, l'établissement et le paiement des amendes, le délestage des camions en surcharge, etc. Des sessions de questions-réponses ont permis à la mission de mieux s'approprier le processus de pesage routier au Cameroun.

Par la suite, la mission s'est rendue à la station de Nomayos, dont la maintenance est assurée par l'entreprise FOTI Sarl. Le Directeur général de l'entreprise, assisté du Chef de station, a expliqué le fonctionnement du mécanisme, en insistant sur le dispositif physique, les applications utilisées ainsi que leurs particularités. Des conseils pratiques ont également été prodigués à l'équipe du FONER, afin d'éviter les pièges et obstacles rencontrés par la partie camerounaise dans la mise en place et la gestion des stations de pesage routier.

Enfin, le programme de travail du FONER en terre camerounaise s'est achevé par une visite de courtoisie au Secrétaire d'État auprès du Ministre des Travaux publics, en charge des routes.

2. La visite du Fonds d'entretien routier de Côte d'Ivoire au Cameroun.

Une mission du Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire (FER) a séjourné au Cameroun du 17 au 18 novembre 2016. Composée des responsables du FER et des membres des structures partenaires, cette mission avait pour objectif d'échanger avec le Fonds Routier du Cameroun autour des approches comptables et financières, dans la perspective de l'amélioration de la méthode de comptabilisation du FER.

Au cours de la mission, l'équipe du FER de Côte d'Ivoire a passé en revue les textes organiques, les approches comptables, les aspects liés à la gouvernance ainsi que le système de gestion intégré du Fonds Routier, de façon générale. Ce tour d'horizon leur a permis de tirer des leçons de l'expérience camerounaise, qu'il conviendra d'adapter au contexte ivoirien.

3. Le Fonds Routier à la 15ème réunion annuelle de l'AFERA.

Le Fonds Routier a pris part à la 15ème réunion annuelle de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains (AFERA), tenue à Abidjan, du 07 au 12 novembre 2016. Construites autour de la thématique principale « Défis et opportunités des Infrastructures routières Africaines : quels enjeux pour les Fonds d'Entretien Routier Africains ? », ces assises ont connu la participation de vingt-neuf (29) délégations sur les trente-quatre (34) que compte l'association.

Outre les contributions aux échanges pendant les ateliers techniques, le Fonds Routier a participé, dans le cadre du Groupe focal Afrique centrale et sous la conduite du Fonds d'Entretien Routier du Tchad, à l'élaboration d'une communication sous le thème : « Défis et opportunités de l'entretien routier en Afrique en général et au Tchad en particulier ».

Cette communication s'est appesantie sur les relations institutionnelles entre le FER et les autres acteurs du secteur de l'entretien routier, la rareté des matériaux de bonne qualité et l'inexpérience des PME au niveau local, ainsi que l'insuffisance des ressources financières. En guise d'opportunités, les Fonds d'Entretien Routier ont été encouragés à mettre à profit les partenariats publics-privés.

4. Un guide pour améliorer les opérations financées par le Fonds Routier.

Dans l'accomplissement de ses missions, le Fonds Routier collabore avec plusieurs intervenants (MINMAP, Autorité contractante, Commissions de passation des marchés, ARMP, Maître d'ouvrage, Maître d'œuvre, Prestataire, MINFI) qui opèrent au sein d'une chaîne de traitement des opérations. Ces interactions restent confrontées à plusieurs défis.

En effet, la synchronisation des interventions des différents acteurs constitue une condition nécessaire à la célérité du traitement des opérations, concourant ainsi à la performance du système et tout particulièrement du Fonds Routier. De plus, de nouveaux prestataires entrent progressivement dans le domaine de l'entretien routier avec une connaissance approximative des marchés publics et des procédures du Fonds Routier.

Par ailleurs, le délai de traitement des décomptes reste jusqu'ici non optimal, en raison, entre autres, d'un taux de rejet de décompte encore susceptible d'être amélioré (de 34% en 2010 à 3% en 2015). Il convient d'indiquer que son incidence sur le rallongement du délai de traitement des décomptes reste cependant indiscutable.

Enfin, il apparaît que le besoin d'harmonisation de la codification de certains outils de travail tels que les Devis Quantitatifs et Estimatifs en vue de leur importation dans le Système Intégré de Gestion participe avec d'autres facteurs, de cette dynamique constructive.

C'est dans ce contexte que l'administration du Fonds Routier a jugé opportun d'élaborer un guide technique, au terme d'une large consultation des parties prenantes à la chaîne de traitement des opérations dont elle assure le financement. Cet important document a fait l'objet de diffusion au cours d'un atelier de vulgarisation, organisé le 20 décembre 2016, à l'hôtel Mansel, à Yaoundé.

Cet atelier, présidé par le Secrétaire d'État auprès du Ministre des Travaux Publics en charge des Routes, membre du Comité de Gestion du Fonds Routier, a connu la participation de plusieurs acteurs, notamment les ordonnateurs, les administrations intervenant dans la commande publique, les prestataires, les banques et associations des banques. Des ateliers de vulgarisation sont prévus dans les régions au cours de l'année 2017.

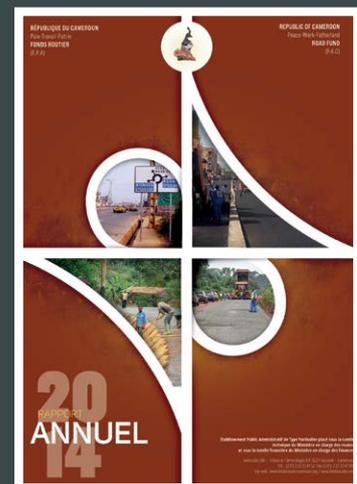
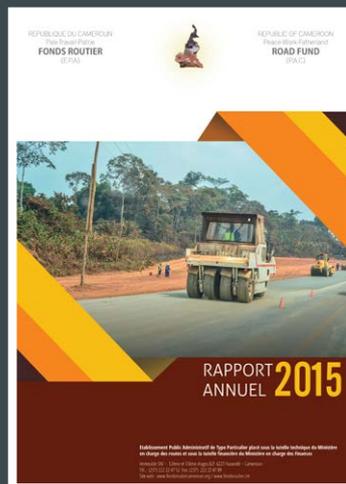
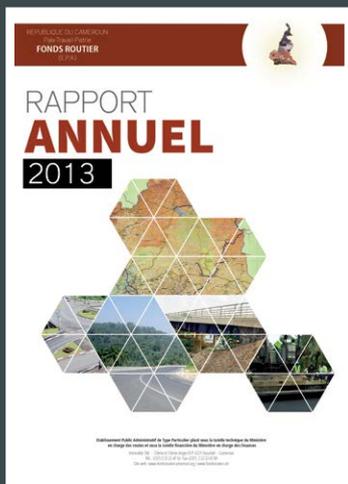


I-COMMUNICATION

Les actions du Fonds Routier en matière de communication se sont construites autour de sa visibilité et de sa notoriété. En effet, le Fonds Routier a procédé à l'édition et à la distribution du rapport annuel 2015. De plus, il a assuré sa visibilité à travers son site internet et sa présence dans plusieurs supports de communication.

Par ailleurs, l'organisation de l'atelier de vulgarisation et de diffusion du guide technique à l'usage des intervenants a permis au Fonds Routier de bénéficier des retombées médiatiques positives.

La mobilisation du personnel autour des valeurs et des objectifs de l'organisation a également été au centre des préoccupations en 2016. C'est ainsi que des activités de mobilisation sociale ont été menées à travers la célébration de la Journée internationale de la Femme et la Fête internationale du Travail.



2

Financement

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



des programmes

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

Le réseau routier national, à la charge de l'État du Cameroun, compte environ 121 424 km dont 21 973 km en réseau prioritaire (6 110 km de routes bitumées et 15 863 km de routes en terre) et près de 100 241 km en réseau rural (12 055 km sont prioritaires et 88 183 km non prioritaires).

Ce réseau dit prioritaire, représente une part non négligeable du réseau global et véhicule près de 80% du trafic. Il convient cependant de relever que le financement du Fonds Routier ne couvre qu'une partie de l'entretien du réseau prioritaire et des routes rurales prioritaires.

• Programme d'entretien routier 2016.

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

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

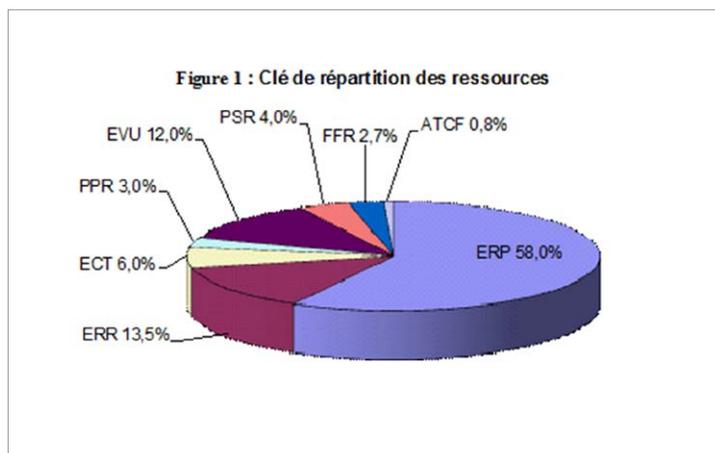
• Clé de répartition des ressources.

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

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition

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

Figure 1 : Clé de répartition des ressources



Le réseau prioritaire interurbain l'emporte sur la clé de répartition avec au moins 58% des ressources mobilisées par le Fonds Routier. L'entretien des routes rurales est financé à hauteur de 13,5%, ce qui reste relativement insuffisant au regard de l'importance et de la taille sans cesse croissante de ce réseau. Par ailleurs, avec la croissance des agglomérations urbaines, l'entretien des voiries urbaines reste une préoccupation majeure car, elle nécessite plus de ressources pour soutenir l'extension du réseau urbain.

• Engagements du Fonds Routier au titre de la campagne 2016.

Le Comité de Gestion du Fonds Routier a approuvé les programmes des ordonnateurs et a adopté le budget de fonctionnement par la résolution n°0001/ FR/PCG/CG/ADM/DCO/2016 du 08 février 2016 sur la base d'une enveloppe plafonnée à 60 milliards de FCFA, à percevoir au titre de la Redevance d'Usage de la Route (RUR).

Les engagements souscrits par les ordonnateurs et validés par le Fonds Routier en exécution de ce budget se présentent au 31 décembre 2016 comme indiqué ci-après, y compris les ressources antérieures, reportées au présent exercice :

Protection des routes rurales







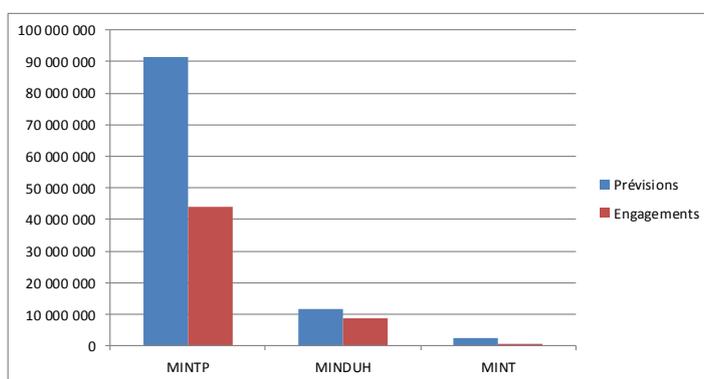
Embourbé? Vous n'avez pas respecté la barrière de pluie.



Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2016 par Ordonnateur en FCFA.

Ordonnateurs	Programmation de base 2016	Reports des exercices antérieurs	Total Programmation	Engagements	Taux en %
MINTP	47 782 634 731	43 668 927 614	91 451 561 466	59 087 159 736	65
MINDUH	7 922 365 269	1 956 892 016	10 693 325 007	8 692 801 049	81
MINT	2 400 000 000		2 400 000 000	742 035 650	31
TOTAL	58 105 000000	45 625 819 630	104 544 886 473	68 521 996 435	66

Figure 2: Diagramme comparé Prévision-Engagements par ordonnateurs.



Le taux d'engagement global est de 66% contre les 55% de l'exercice précédent, soit une hausse de 11 points. Ce taux aurait pu se situer autour de 85% si le projet de marché du MINTP relatif à l'entretien confortatif de la Route nationale n°2 (Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa) d'un montant de 20 milliards avait été engagé.

Le MINTP affiche un taux d'engagement de 65%, en hausse par rapport à celui de l'exercice précédent qui se situait à 56%.

Le MINHDI a engagé 81 % de son budget, en hausse significative de 17 points par rapport à l'exercice précédent qui présentait un taux de 64%.

Le MINT a engagé 31%, en hausse de 10 points par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux de 21%.

• Représentation des engagements en nombre de contrats.

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

Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2016.

Ordonnateurs	Nombre de contrats	Taux en %	Montant des contrats (en millions de francs CFA)
MINTP	175	61,4%	59 087
MINHDI	101	35,4%	8 692
MINT	09	3,2%	742
Total	285	100%	68 521

Le Fonds Routier a enregistré en engagement 285 contrats (marchés, ordre de service de démarrage des tranches conditionnelles et avenants) pour l'exercice 2016. Ce nombre est sensiblement resté stable comparativement à 2015 où 287 contrats ont été dénombrés.

Les cadres de concertation mis en place par le Fonds Routier dans les soucis d'accompagner les ordonnateurs dans la mise en œuvre des programmes ont permis de réitérer la nécessité de mettre en application la procédure de passation des marchés par anticipation autorisée par le MINMAP. Cette procédure a pour but d'aligner l'exécution des marchés à la campagne annuelle d'entretien routier. L'objectif pour le Fonds Routier, est de passer les marchés pour l'ensemble au plus tard le 30 juin de l'année n. Par ailleurs, la mise en branle du processus de décentralisation de certains marchés est également un élément important pour booster les performances de la passation des marchés en général.

Il convient également d'évoquer le cas du MINTP qui s'est engagé dans une campagne de désengagement de certains contrats antérieurs non achevés qui continuent d'occuper les itinéraires sans pour autant y assurer un entretien convenable. Cette libération des itinéraires facilite l'optimisation des allotissements afin de sortir du phénomène de saupoudrage des ressources.

1- Mobilisation des ressources 2016.

Au titre des ressources affectées au Fonds Routier, on note la Redevance d'Usage de la Route (RUR), le péage, les amendes et la taxe à l'essieu. La mobilisation de ces ressources se fait dans le compte Fonds Routier ouvert à la Paierie Générale du Trésor suivant les termes de l'instruction n° 00073/MINFI/SG/DGT/CFM/DT du 06 juin 2011, relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds Routier – Guichet Entretien.

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

La comptabilisation des ressources dans le compte du Fonds Routier à la Paierie Générale du Trésor au titre d'un mois s'effectue sur la base d'un procès-verbal conjoint MINFI, Fonds Routier et redevables légaux. Ce suivi permet d'avoir une meilleure traçabilité des ressources collectées des marketers jusqu'à l'enregistrement dans les livres comptables du Fonds Routier.

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

Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2016.

Ressources	Mobilisation (a)		Versements dans le compte Fonds Routier au Trésor (b)		Reversement à la BEAC (c)		% Reversement des ressources dans le compte BEAC	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Redevance d'Usage de la Route	60 000	60 000	60 000	60 000	51 000	30 000	72,95%	43%
Amendes de Pesage	5 707	1 919	5 707	1 636				
Péage Routier	1 993	5 870	1 993	5 870				
Taxe à l'Essieu	2 208	2 265	2 208	2 265				
Total	69 908	70 055	69 908	70 055	51 000	30 000		

Pour l'exercice 2016, le montant des ressources reversées dans le compte du Fonds Routier ouvert à la BEAC est de 30 milliards de FCFA, soit 43% des 69,5 milliards de FCFA représentant le montant global mobilisé au titre du même exercice. Ainsi, il se dégage une baisse significative de l'ordre de 41% dans le reversement des ressources à la BEAC, qui s'élevait en 2015 à 51 milliards de FCFA. Cette situation a eu un impact négatif sur l'entretien routier au courant de l'exercice 2016, avec un solde important de décomptes en instance avoisinant les 10 milliards au 31 décembre 2016. Cette absence de trésorerie au cours des deux derniers mois de l'année, pourtant propice à l'exécution des travaux ; a entraîné une inactivité remarquable des entreprises sur le terrain.

2- Opérations de paiements.

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

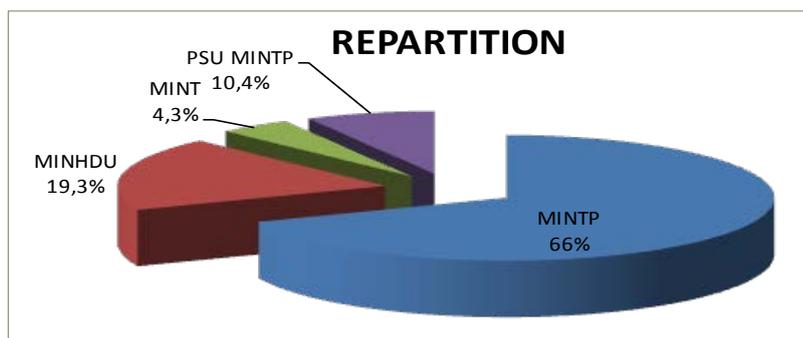
▪ **Évolution des paiements entre 2015 et 2016.**

La présente section analyse les paiements effectués au cours des exercices 2015 et 2016 et révèle leur niveau de progression selon les ordonnateurs.

Tableau 5: Évolution comparée des paiements par ordonnateurs entre 2015 et 2016

Ordonnateurs	PAIEMENTS 2015 (a) (en millions de francs CFA)	PAIEMENTS 2016 (b) (en millions de francs CFA)	Pourcentage	ÉCART (c=b-a)	PROGRESSION EN % (d=c/a)
MINTP(y compris PSU)	42 900	22 444	76,4%	20 456	47,6%
MINHDU	4 800	5 672	19,3%	-872	18,1%
MINT	500	1 267	4,3%	-767	153%
TOTAL	48 200	29 383	100%	18 817	39%

Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateurs



Le montant des paiements effectués au cours de l'exercice 2016 se chiffre à 29,3 milliards de francs CFA, contre 48,2 milliards en 2015, soit une baisse de 18,9 milliards.

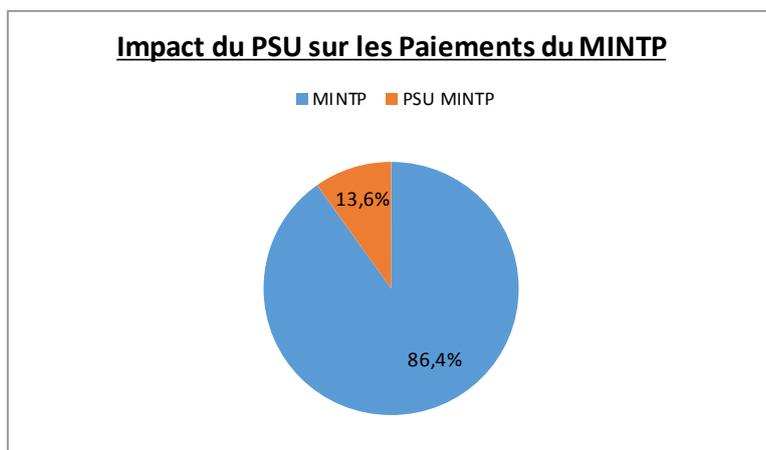
- Le MINH DU se situe à 5,7 milliards FCFA des paiements de l'exercice ; soit un taux de progression de 18,16%. En sus des travaux d'entretien courant, cette performance s'explique par la réalisation des travaux d'aménagement des voies d'accès des stades de Limbe et Yaoundé qui ont abrité la CAN féminine 2016.
- Le Ministère des Transports, quant à lui, affiche 1,27 milliards de F CFA, soit une augmentation de 153,60%. Cette progression se justifie par la livraison totale en 2016 du matériel d'enlèvement des obstacles programmés en 2015 et payé à hauteur de 518 millions de FCFA, montant qui représente 40,7% du total des paiements de cet ordonnateur.
- Le MINTP a effectué les paiements de 22,44 milliards de FCFA, soit une baisse significative de 47,68%. Cette régression s'explique par l'arrivée à terme du Programme Spécial d'Urgence qui représentait en 2015 une part importante des paiements du MINTP soit 20,3 milliards sur le total de 42,9 milliards. Les paiements des travaux d'entretien du MINTP sont restés constants autour de 22 milliards entre 2015 et 2016.

Le Guichet «entretien» a opéré des paiements pour les travaux relatifs au Guichet investissement à travers le Programme Spécial d'Urgence (PSU) à hauteur de 3,051 milliards FCFA représentant 13,6% des paiements du MINTP et 10% du total des paiements. Cette situation est illustrée dans le tableau et le graphique ci-dessous :

Tableau 6: Participation du PSU aux paiements du MINTP (en millions de FCFA)

MINTP		%
Travaux du Guichet Entretien	19392	86,4%
Travaux du Programme Spécial d'Urgence	3 052	13,6%
TOTAL GÉNÉRAL	22 444	100

Figure 4: Impact du PSU sur les travaux du MINTP



Le faible niveau de paiement comparativement à l'exercice 2015 s'explique aussi par la conjoncture de fin d'exercice qui a quelque peu altéré la capacité du Fonds à faire face aux flux de décomptes de travaux soumis à son paiement. C'est ainsi que la transition de l'exercice 2016 à 2017 a été caractérisée par un volume de décomptes en instance de paiement avoisinant le montant de 10 milliards de FCFA.

En termes de capitalisation des ateliers techniques de concertation sur la programmation annuelle des ordonnateurs, on relève une nette amélioration du niveau d'engagement pour l'exercice 2016. Cette performance émane d'une meilleure préparation des projets (maturité), ce qui induit des délais moins longs dans le processus de passation des marchés.

3- Autres indicateurs de l'activité de paiement.

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

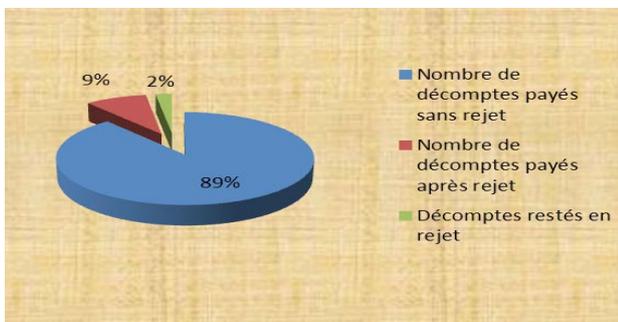
- Statistiques portant sur le volume des opérations traitées.

Les statistiques sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2016 sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 7: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées

Nombre de décomptes reçus	Nombre moyen de décomptes traités par jour	Nombre de décomptes payés sans rejet	Nombre de décomptes payés après rejet	Décomptes restés en rejet	Taux de rejet
1128	4	1004	98	26	2,3%

Figure 5: Structure des décomptes traités en nombre.



Il ressort de la figure ci-dessus et de la situation des paiements de l'exercice 2016 que l'activité est légèrement en hausse. En effet, 1128 décomptes ont été reçus en 2016 contre 1052 en 2015, soit une progression de 7 points. On note également que 1102 décomptes ont été payés contre 954 en 2015. Ainsi, le taux de rejet suit la même tendance avec 2,3% en 2016 contre 9,3% en 2015. Ce résultat est l'effet immédiat de la sensibilisation continue des acteurs du processus de paiement sur les procédures en vigueur au Fonds Routier. La vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants de la chaîne de dépenses sur financement du Fonds Routier, rédigé en 2015, devrait induire des résultats encore meilleurs.

Statistiques portant sur les délais de paiement.

Les statistiques portant sur les délais de paiement au 31 décembre 2016 sont présentées dans le tableau 8 ci-après :

Tableau 8: Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai

Rubriques	Moyenne annuelle
Nombre moyen de décomptes traités	1004
Délai moyen de traitement (en jours)	15
Délai moyen de paiement (en jours)	16
Délai moyen de traitement et de paiement (en jours)	31

La centralisation de la trésorerie de l'État et des Établissements publics administratifs induit un temps d'attente pour l'approvisionnement des comptes du Fonds. Dans le souci d'apprécier l'incidence de cette centralisation sur les délais de paiement, il s'avère opportun de décomposer ces délais de paiement en tenant compte de la part du délai relatif aux diligences des services du Fonds Routier et l'incidence de la centralisation sur le délai global de paiement. À cet égard, le délai moyen de traitement est passé de 13 à 15 jours ; soit une dégradation de 2 jours ; alors que l'incidence sur la centralisation est passée de 13 à 16 jours (+3 jours) en 2016. Ainsi, cette centralisation a pénalisé davantage l'activité du Fonds.

4- Situation des pénalités.

Dans l'exécution des marchés publics au Cameroun, en cas de dépassement des délais contractuels fixés par le marché, le titulaire dudit marché est passible de pénalités après mise en demeure préalable. Il est prévu dans le code des marchés publics camerounais qu'en tout état de cause, le montant cumulé des pénalités ne saurait excéder dix pour cent (10%) du montant TTC du marché de base, avec ses avenants, le cas échéant, sous peine de résiliation.

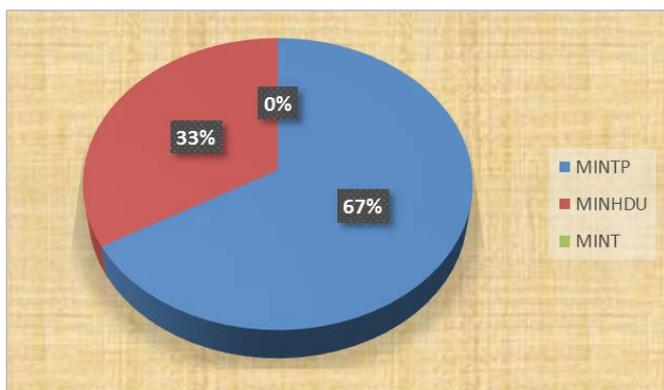
Le Fonds Routier est tenu, en tant qu'organisme payeur, de retenir et de reverser dans le Compte d'Affectation Spéciale (CAS) pour les marchés publics, le produit des amendes et pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés publics. Ledit compte est géré par l'organisme chargé de la régulation des marchés publics (ARMP).

Le montant des pénalités reversées par le Fonds Routier au titre de l'exercice 2016 se présente comme suit par ordonnateur.

Tableau 9: Tableau des pénalités en 2016

Ordonnateurs	Pénalités reversées en 2016	
	Montant (en millions FCFA)	%
MINTP	96,6	66,8
MINHDU	48,1	33,2
MINT	0	0
Total	144,7	100,0

Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2016



Le montant des pénalités reversées est passé de 144,7 millions FCFA en 2015 à 244,5 millions FCFA en 2016, en augmentation de 100 millions de FCFA, soit une hausse de 68,9% en valeur relative. Cette envolée s'explique pour l'essentiel par la volonté du MINTP à résilier ou clôturer certains marchés d'entretien routier attribués depuis plusieurs années et non encore achevés pour lesquels le retard accumulé par les prestataires dans leur exécution était devenu critique.

5- Situation des garanties par signature.

Les marchés sous financement du Fonds Routier sont exécutés sous garantie bancaire, laquelle est constituée des cautionnements de diverses natures (avance de démarrage, retenue de garantie, bonne exécution) présentés sous diverses formes (lettre de banque, chèque certifié, espèces).

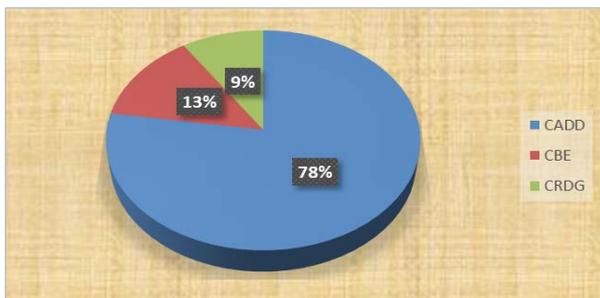
▪ Cautions reçues.

Le tableau ci-après présente en valeur absolue et en pourcentage les cautions d'avance de démarrage (CADD), de bonne exécution (CBE) et de retenues de garantie (CRDG) reçues au cours de l'exercice 2016. Les cautions reçues sont passées de 11,363 milliards FCFA en 2015 à milliards FCFA 25,225 en 2016, soit une variation à la hausse de 13,862 milliards FCFA en valeur absolue et 122 % en valeur relative. Cette hausse peut s'expliquer par la reprise des activités du MINTP en 2016 après la pause observée en 2015.

Tableau 10: situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2016		%
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	
CADD	77	19 534	77,44
CBE	217	3 356	13,30
CRDG	45	2 335	9,26
Total	339	25 225	100

Figure 7: Structure des cautions reçues par type



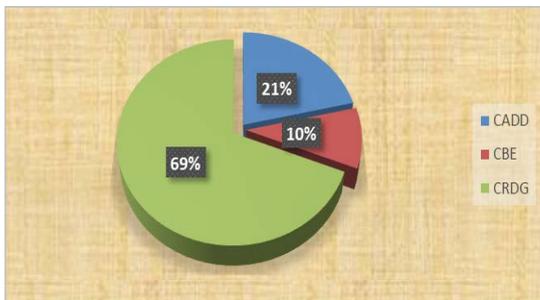
▪ Cautions restituées.

Le tableau ci-après présente l'état des cautions restituées au cours de l'exercice 2016. Ces restitutions comprennent également les cautions reçues au cours des exercices antérieurs.

Tableau 11: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Restitutions Exercice 2016	
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)
CADD	30	2 010
CBE	97	895
CRDG	12	6 475
Total	139	9 380

Figure 8: Structure des cautions restituées par type



Le Fonds a restitué 139 cautions en 2016 contre 89 en 2015 soit une hausse de 55%. La valeur des mains levées totales délivrées par les maîtres d'ouvrage est de 9,380 milliards FCFA contre 2,650 milliards FCFA en 2015, soit une hausse en valeur relative de 254%. Les cautions de retenue de garantie constituent la part la plus importante, avec un montant de 6,475 milliards FCFA, soit environ 69% de la valeur totale des cautions restituées.



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



Les missions du Fonds ont été étendues à la réhabilitation et l'aménagement du réseau routier à travers le guichet investissement à la faveur du décret n°2005/239 du 24 juin 2005, modifié et complété par le Décret n° 2012/173 du 29 mars 2012.

Suivant l'article 26 alinéa 3 du susdit décret, les projets éligibles au Guichet « Investissement » font l'objet de conventions spécifiques indiquant clairement entre autres, le mode de transfert des fonds, le maître d'ouvrage et la nature exacte des travaux.

Actuellement, le Fonds routier gère trois types de programme à travers son guichet « Investissement ». Il s'agit :

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

Lesdits programmes se déclinent ainsi qu'il suit :

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

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

C'est ainsi que par résolution n° C 20060248 du 15 novembre 2006, le Conseil de Surveillance de l'Agence Française de Développement a consenti deux subventions à la République du Cameroun pour la mise en œuvre des volets :

- « Amélioration du réseau routier camerounais » (C2D routier) ;
- « Développement urbain » (C2D urbain).

Ces conventions ont été suivies d'un accord cadre et de divers avenants, avec le choix du Fonds Routier comme intermédiaire dans le processus de paiement. Le montant global de la convention se chiffre à 150,870 milliards F CFA, dont 147,337 milliards mis à la disposition du Fonds Routier ; soit 97,66% du montant total de la convention.

Des 147,337 milliards FCFA reçus au 31 décembre 2016, 142,919 milliards F CFA ont servi au paiement des travaux, soit 97 % du montant global des fonds reçus.

De manière précise, les financements se déclinent ainsi qu'il suit par convention :

• 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. L'avenant n° 1 du 1er mars 2011 avait prorogé la date limite d'utilisation des fonds au 30 juin 2014.

Le reliquat de ladite convention s'élève au 31 décembre 2016 à 344 millions de FCFA pour lesquels des décomptes sont attendus.

• 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.

L'avenant n°1 daté du 1er mars 2011 avait prorogé la date limite d'utilisation des fonds au 30 juin 2014 et l'avenant n° 2 du 30 juin 2014 fixait cette date limite au 30 mai 2015.

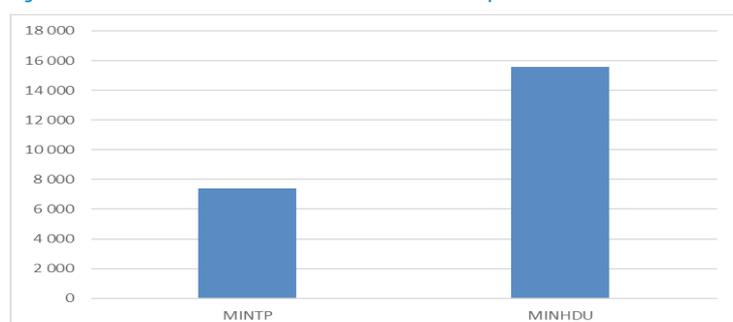
Le reliquat de ladite convention s'élève au 31 décembre 2016 à 510 millions FCFA pour lesquels des décomptes sont attendus.

2- Ressources encaissées au titre des ressources BIP et PPTE

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

	Ressources des exercices Ant. à 2016	Ressources de l'exercice 2016	Ressources Cumulées
MINTP	235 283	7 376	242 659
MINHDU	127 554	15 592	143 146
Total	362 837	22 968	385 805

Figure 9: Ressources encaissées au cours de l'exercice 2016 par ordonnateur



La figure ci-dessus montre que les ressources encaissées pour le financement des projets à partir du BIP s'élèvent à 22,968 milliards FCFA contre 40,924 milliards FCFA en 2015, soit un cumul de 385,805 milliards au 31 décembre 2016. La part du MINTP représentant à peu près 63% des ressources virées contre 37% pour le MINHDU. Bien qu'en net recul par rapport à l'année dernière, les ressources reçues en 2016 sont pour l'essentiel portées par le projet d'autoroute Yaoundé-Nsimalen, dont le MINHDU est le maître d'ouvrage et pour lequel les financements sont domiciliés au Fonds Routier avec 10,700 milliards FCFA inscrit cet exercice 2016 pour un transfert cumulé (2014-2016) sur ledit projet, s'établissant à 22,280 milliards FCFA.

Projets majeurs financés par le guichet investissement (BIP-PPTE).

Depuis son opérationnalisation en 2007, le guichet investissement a financé près de 250 projets du BIP-PPTE, dont les plus importants figurent dans le tableau ci-dessous :

ORDONNATEURS	INTITULÉ DU PROJET	RESSOURCES MOBILISÉES AU COURS DE L'EXERCICE 2016 (millions de FCFA)	RESSOURCES CUMULÉES AU 31 DÉCEMBRE 2016 (millions de FCFA)
MINTP	PROJET DE BITUMAGE NDOP-KUMBO	-	13 383
	MENGONG - SANGMELIMA	-	16 976
	TRAVAUX CONSTRUCTION VOIE D'ACCÈS BAMENDA TOWN	1 640	5 795
	ROUTE OBALA-BATCHENGA-NKOLESSON	-	35 936
	ROUTE ZOETELE-NKOLYOP	-	13 711
	PONT DE L'ENFANCE SUR LA SANAGA	-	4 573
MINHDU	AUTOROUTE YAOUNDE - NSIMALEN	10 700	22 280
	PÉNÉTRANTE NORD - YAOUNDE	-	8 404
	PÉNÉTRANTE EST - YAOUNDE	2 461	10 654
	PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TRONÇON SHELL NSIMEYONG - TAM TAM WEEK-END	2 189	10 433
Total		16 990	142 145

Les projets présentés ci-dessus font l'objet d'une mobilisation régulière des ressources en vue de leur financement dans la durée d'exécution prévue. Pour l'exercice 2016, la mobilisation de ressources pour ces projets s'est élevée à 16,99 milliards FCFA portant ainsi le total cumulé des investissements consentis par l'État sur lesdits projets à 142,145 milliards de FCFA contre 125,155 milliards FCFA à la même période l'année dernière. Le rythme soutenu de mobilisation des ressources en dépit des difficultés de trésorerie auxquelles fait face l'État du Cameroun, traduit sa volonté d'améliorer ses infrastructures routières. Il est opportun de souligner que les lenteurs quelques fois observées dans la construction desdites infrastructures proviennent des processus généralement longs d'indemnisations des populations riveraines et à la libération des emprises. Toute chose qui participe de la dilution des efforts du Gouvernement.

Ressources dédiées au programme spécial d'urgence.

Le Chef de l'État a autorisé la mise en œuvre du Programme Spécial d'Urgence (PSU) pour la réhabilitation de certaines routes et ouvrages du réseau national. Le financement de ce programme est assuré par le prélèvement de 100 milliards FCFA sur les ressources logées au « Guichet Entretien », pour le compte du MINTP. Les neuf projets structurants éligibles à ce financement se déclinent comme suit :

- (1) La réhabilitation de la route bitumée Yaoundé-Bafoussam-Bamenda (FCFA 30 milliards) ;
- (2) La réhabilitation de la route bitumée Yaoundé-Mbalmayo-Ebolowa (FCFA 15 milliards) ;
- (3) La réhabilitation de la route bitumée Ngaoundéré-Garoua (FCFA 20 milliards) ;
- (4) Les travaux de réhabilitation de la route en terre Mandjou-Batouri-Kenzou-Yokadouma (FCFA 4,5 milliards) ;
- (5) Les travaux de réhabilitation de la route en terre Tibati-Banyo (FCFA 5 milliards) ;
- (6) Les travaux de réhabilitation de la route en terre Kumba-Mudemba (FCFA 4 milliards) ;
- (7) La réhabilitation du pont sur la dibamba sur la route Yaoundé-Douala (FCFA 1 milliard) ;
- (8) La réhabilitation du pont sur le Nyong sur la route Edéa-Kribi (FCFA 500 millions) ;
- (9) La réhabilitation de la route Obala-Bouam-Lot 3 Nding-Mbgaba-Bouam (FCFA 20 milliards)

Pour la période sous revue, le Guichet Entretien (GE) a financé lesdits travaux pour un montant global de FCFA 3 milliards, portant ainsi le total des paiements à FCFA 95 milliards au 31 décembre 2016, soit 95% du montant de l'enveloppe allouée à ce financement.

Téléphone au volant






**Un appel manqué au volant est un
accident évité.
Garez toujours avant de téléphoner.**



Synthèse des ressources encaissées au 31 décembre 2016

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

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieurs à 2016	2016		
C2D routier	78 615	-	78 615	12,00
C2D urbain	72 491	-	72 491	11,06
Ressources BIP et PPTE	362 837	22 968	385 805	58,87
Transfert du guichet Entretien	22 830	-	22 830	3,48
Programme spécial d'urgence	92 543	3 052*	95 594	14,59
Total	629 316	26 020	655 336	100

(*) Cette ressource correspond à la fraction de la RUR ayant servi aux prestations du Programme spéciale d'urgence logé au guichet investissement.

Les ressources encaissées sur le guichet « Investissement » au cours de l'année 2016 s'élèvent à 26,020 milliards FCFA contre 61,320 milliards FCFA en 2015, soit une variation à la baisse de 35,300 milliards FCFA en valeur absolue et -57,56 % en valeur relative. Cette baisse s'explique d'une part par la contraction des financements destinés au Programme Spécial d'Urgence qui est passé de 20,396 FCFA milliards en 2015 à 3,052 milliards FCFA cet exercice, mais aussi par la pause observée par le MINTP dans le financement de ses projets de réhabilitation et d'aménagement logés au Guichet « Investissement ».

Au 31 décembre 2016, le montant cumulé des ressources encaissées depuis l'ouverture du Guichet « Investissement » en 2007 est de 655,336 milliards FCFA.

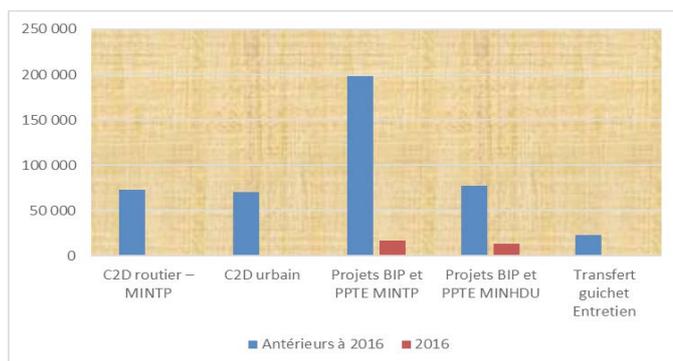
3- Paiements effectués

Synthèse des paiements au 31 décembre 2016

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

Programmes	Ressources encaissées		Ressources cumulées	Taux en %
	Antérieurs à 2016	2016		
C2D routier – MINTP	72 737	18	72 755	15,41
C2D urbain	70 164	0	70 164	14,86
Projets BIP et PPTE MINTP	198 364	17 004	215 368	45,61
Projets BIP et PPTE MINH DU	77 377	13 659	91 036	19,28
Transfert guichet Entretien	22 830	0	22 830	4,84
Total	441 472	30 681	472 153	100

Figure 10: Synthèse des paiements effectués



Le Guichet Investissement affiche, au niveau des paiements, un montant cumulé de 472,153 milliards FCFA au 31 décembre 2016. Les paiements de la période s'élèvent à 30,681 milliards FCFA.

Les paiements sur les ressources internes (BIP et PPTE) passent de 36,266 milliards FCFA en 2015 à 30,663 milliards FCFA en 2016, soit une diminution de 5,603 milliards FCFA en valeur absolue et 15,44% en valeur relative.

Paiements en instance à la Paierie Générale du Trésor (PGT) au 31 décembre 2016.

S'agissant des paiements en instance à la Paierie Générale du Trésor jusqu'à fin 2016, ils se chiffrent à 4,484 milliards de FCFA dont FCFA 2,538 milliards pour le MINTP et 1,946 milliards de FCFA pour le MINH DU. En effet, tandis que les paiements effectifs desdits décomptes s'effectuent à la PGT, le Fonds Routier, pour sa part, s'occupe particulièrement du traitement des décomptes et de l'émission de l'ordre de virement. Il convient également de noter que des prestations du Guichet investissement ont été payées par les ressources du Guichet Entretien dans le cadre du Programme spécial d'Urgence à hauteur de 3,052 milliards de FCFA.

Décomptes en instance au Fonds Routier pour insuffisance de trésorerie au 31 décembre 2016.

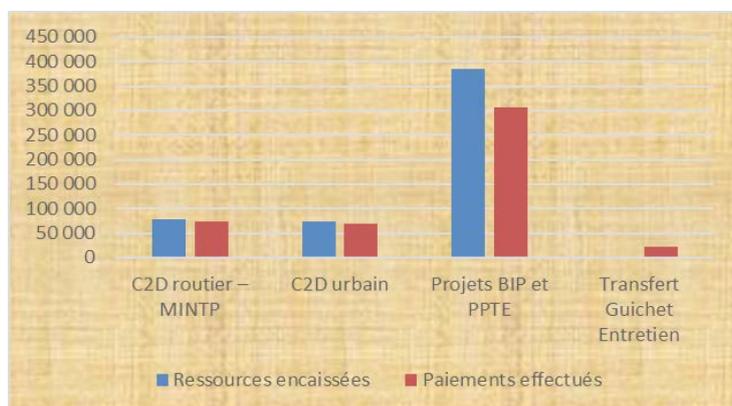
Les décomptes en instance au Fonds Routier pour insuffisance de ressources s'élèvent à FCFA 4,686 milliards au 31 décembre 2016 dont FCFA 4,674 milliards pour le MINTP et 12 millions FCFA pour le MINH DU.

Situation comparée ressources encaissées / paiements effectués.

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

Programmes	Ressources encaissées	Paiements effectués	Taux de consommation en %
C2D routier - MINTP	78 615	72 755	92,54
C2D urbain	72 491	70 164	96,79
Projets BIP et PPTE	385 805	306 404	79,42
Transfert Guichet Entretien	22 830	22 830	100
Total	559 741	472 153	84,35

Figure 11: Situation comparée ressources /paiements



Le taux de consommation global des ressources du « Guichet Investissement » est passé de 82% en 2015 à 84% en 2016 en amélioration de 2 points.

A- FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D'AUDITS

1- Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2016.

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

Le programme d'activités du Fonds Routier pour l'exercice 2016 est dérivé du plan stratégique (2014-2016) adopté en février 2014 par le Comité de Gestion. Il s'inscrit en droite ligne des dispositions de la loi n°2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'État, et est bâti suivant le concept de gestion axée sur les résultats. Les principaux objectifs dudit programme s'articulent ainsi qu'il suit :

- Consolider l'autonomie financière du Fonds, diversifier les ressources affectées au Fonds et accroître leur rendement ;
- Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier ;
- Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.

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

Afin de financer ses programmes (stratégique et support), le Fonds Routier est habilité à percevoir au titre de la couverture de ses dépenses de fonctionnement et des audits respectivement :

- 2,7% et 0,8% des ressources du Guichet « Entretien » qui s'établissent pour l'exercice 2016 à 60 milliards FCFA ;
- 1% des paiements sur les projets logés au guichet « Investissement ».

Les ressources pour l'exercice 2016 s'établissent ainsi qu'il suit :

Ressources de fonctionnement issues du Guichet « Entretien ».

Tableau 17: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement Guichet « Entretien » (en millions de FCFA).

Rubrique	Type	Ressources reçues	Taux d'allocation	Quote part du FR
Guichet Entretien	Fonctionnement	60 000	2,7%	1 620
	Audit		Max 0,8%	480
Total Ressources GE				2 100

La quote-part du Guichet « Entretien » dans le financement du budget de fonctionnement et des audits du Fonds Routier s'élève à 2 100 millions FCFA pour le compte de l'exercice 2016.

Ressources de fonctionnement issues du Guichet « Investissement »

Tableau 18: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement Guichet « Investissement » (en millions de FCFA).

Rubrique	Part Fonds Routier		
	Antérieur à 2016	Exercice 2016	Cumul au 31/12/2016
BIP & PPTE	2 472	205	2 677
C2D	620	0	620
Ressources de placement	201	0	201
Total Ressources GE	3 293	205	3 498

La quote-part du BIP des ordonnateurs au titre des ressources affectées au fonctionnement du Fonds Routier en 2016 s'établit à 205 millions FCFA. Il s'agit ici d'une partie des frais de fonctionnement issus des projets dont le paiement est assuré par la Paierie Générale du Trésor.

2- Exécution du budget de fonctionnement au 31 décembre 2016.

Le budget de fonctionnement du Fonds Routier se présente ainsi qu'il suit au 31 décembre 2016 :

Programme	Objectif	Budget 2016 (en milliers FCFA)	Exécution 2016	Taux de réalisation
P1	Consolider l'autonomie financière du Fonds, diversifier les ressources affectées au Fonds et accroître leur rendement.	52 904	51 752	98%
P2	Contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier.	76 048	52 101	68,5%
P3	Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.	548 285	414 224	75,5%
P « Support »	Fonctionnement courant.	1 017 339	914 266	89,9%
Total		1 694 576	1 432 343	84,5%

Le budget de fonctionnement courant est globalement exécuté à 89,9 % des prévisions. Les programmes (P1, P2, P3) et le budget de fonctionnement courant 2016 dont le taux d'exécution global est de 84,5% connaît dans l'ensemble une hausse de 8,5 points dans son exécution, comparativement au même budget 2015 dont le taux d'exécution était de 76% avec une augmentation de 22 points par rapport au budget 2014 qui présentait un taux d'exécution de 62,2% pour son budget de fonctionnement, hormis les audits.

Les charges de fonctionnement de l'exercice 2016 comprennent essentiellement les charges liées au personnel (50%), ainsi que les frais bancaires, les frais des diverses polices d'assurance et les charges relatives aux activités du Comité de Gestion (indemnités de sessions, personnel d'appui et secrétariat des sessions).

3- Exécution du budget des audits au 31 décembre 2016.

Le budget des audits pour l'exercice 2016 a évolué comme suit :

Rubriques	Budget 2016 (en milliers FCFA)	Réalisations	Pourcentage
Réalisation des Audits techniques GI	101 904		0%
Réunion d'information sur les recommandations de l'Auditeur GI	7 700	1 950	25,3%
Total Guichet Investissement	1 950	1 950	1,78%
Réalisation des Audits techniques GE	184 530	1 950	25%
Réunion d'information sur les recommandations de l'Auditeur GE	23 100	46 074	13,8%
Total Guichet Entretien	207 630	49 274	23.73%
Audit Comptable et Financier	66 489	23 800	35,8%
TOTAL GENERAL	383 723	75 024	19,5%

Le taux de réalisation du budget des audits pour l'exercice 2016 s'établit à 19,5% contre 83,2% l'exercice dernier. Cette contre-performance s'explique pour l'essentiel par le retard dans la passation du marché des audits techniques du Guichet Entretien pour le lot n°2 représentant le réseau Nord. Ledit marché a reçu deux (02) cabinets pré-qualifiés en date du 04 juillet 2016. Il s'agit du Groupement (SAFEGE Afrique Centrale/SAFEGE International) et du Groupement (COMETE INTERNATIONAL/C&A Associés). Au 31 décembre 2016, le marché n'avait toujours pas été attribué par la Commission centrale de passation des marchés des prestations et services intellectuels.

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

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

1- Évolution de la mobilisation des ressources.

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

Tableau 19 : Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA).

N° d'ordre	Exercices	RUR (en millions F CFA)		Excédent / Insuffisance (b - a)	Taux de mobilisation
		Prévisions (a)	Mobilisations (b)		
1	2012	55 000	55 000	0	100
2	2013	55 000	55 000	0	100
3	2014	55 000	55 000	0	100
4	2015	60 000	60 000	0	100
5	2016	60 000	60 000	0	100
CUMUL		285 000	285 000	0	100

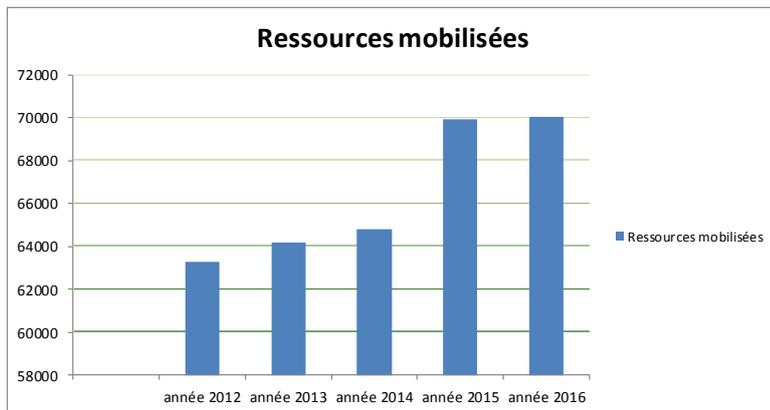
L'affectation partielle de la TSPP à la Redevance d'Usage de la Route, dédiée à l'entretien de la route, par la loi N°2015/019 du 21 décembre 2015 portant loi des Finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2016 au titre de la RUR est restée constante à 60 milliards. Le plafond de 60 milliards a été intégralement mobilisé dès le mois d'août 2016.

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

Tableau 20 : Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA).

N°	Exercices	RUR (en millions F CFA)	AUTRES RESSOURCES			TOTAL	Progression en (%)
			PÉAGE	AMENDES DE PESAGE	TAXE À L'ESSIEU		
1	2012	55 000	4 662	2 046	1 575	63 283	
2	2013	55 000	5 195	2 369	1 609	64 173	1,4
3	2014	55 000	5 770	2 073	1 959	64 802	1,0
4	2015	60 000	5 707	1 993	2 208	69 908	7,3
5	2016	60 000	5 870	1 919	2 265	70 056	0,6%
CUMUL		280 000	27 762	11 720	9 929	332 222	10,7% (entre 2012 et 2016)

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



De manière générale, les ressources allouées au financement de l'entretien routier ont connu une progression soutenue sur les quatre dernières années (voir graphique ci-dessus). Elles sont passées de 64, 802 milliards en 2014, à 69, 908 milliards de FCFA en 2015. Cet indice de confiance est principalement dû à une augmentation de la RUR à 60 milliards de FCFA. Il convient également de noter une progression timide des ressources relatives à la taxe à l'essieu de près de 249 millions de FCFA, malgré la réduction de 50% de cette taxe suivant l'ordonnance présidentielle n° 2014/001 du 07 juillet 2014.

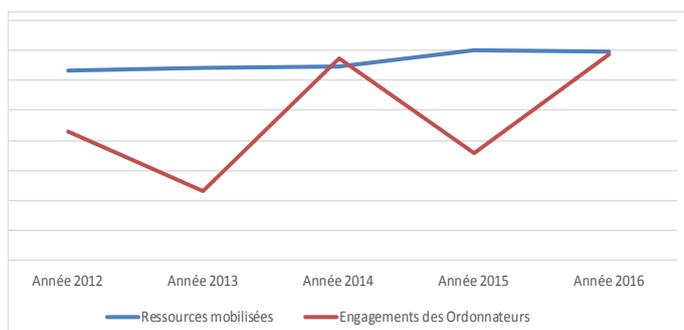
2- Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources mobilisées

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

Tableau 21: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2016 (en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées	Engagements des Ordonnateurs	Taux d'engagement/ Mobilisations
Année 2012	63 283	42 917	67,8
Année 2013	64 173	23 026	35,9
Année 2014	64 802	67 245	103,8
Année 2015	69 908	35 637	55
Année 2016	70 056	68 521	97,8
Total	332 222	237 346	71,4%

Figure 13: Situation comparée (ressources – engagements)



La pause observée par l'ordonnateur principal (MINTP), pour ce qui est du suivi étroit des projets en cours dans l'optique de libérer le réseau routier et (ii) le démarrage timide de la passation des marchés par anticipation a contribué à relever le niveau des engagements du MINTP pour l'exercice 2016. En effet, le ratio « engagements /ressources mobilisées » se situe à 98,6% au titre de l'exercice 2016.

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

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

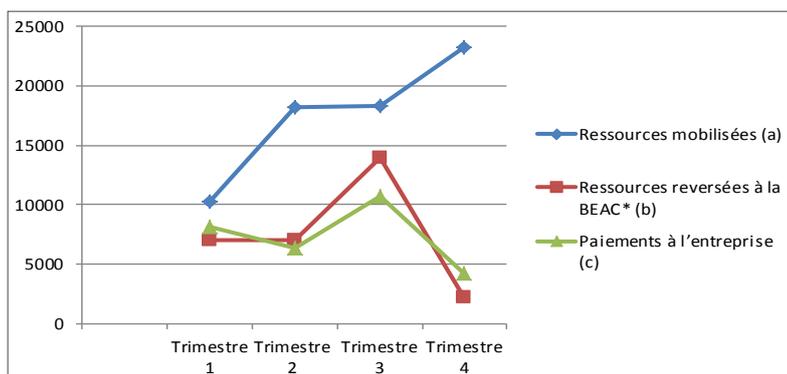
Tableau 22: Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2016 (en millions de francs CFA)

Exercices	Ressources mobilisées (a)	Ressources reversées à la BEAC* (b)	Paiements à l'entreprise (c)	Excédent/ Insuffisance par rapport aux ressources mobilisées (a-c)	Paiement en % des ressources mobilisées (c/a)	Excédent/ Insuffisance par rapport aux ressources encaissées (**) (b-c)	Paiement en % des ressources reversées (c/b)
Trimestre 1	10 277	7 000	8 142	-3 277	79.2	-1 142	163.1
Trimestre 2	18 256	7 000	6 328	-11 256	34.7	672	160.8
Trimestre 3	18 324	14 000	10 719	-4 324	58.5	3 281	76.5
Trimestre 4	23 199	2 218	4 194	-20 981	18	-1 916	18.9
Total	70 056	30 218	29 383	-39 838		835	97.2

(*) Il s'agit ici des ressources reversées par la PGT au cours de l'exercice 2015 dans le Compte du Fonds Routier à la BEAC, cumulées au solde de ce compte au 31/12/2016

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

Figure 14: Situation comparée (ressources – paiements)



Le graphique ci-dessus montre que sur les quatre trimestres de l'exercice 2016, les paiements effectués à l'entreprise sont restés inférieurs aux ressources mobilisées (RUR et autres ressources). Cet écart entre paiements et ressources est moins marqué lorsque l'on fait référence aux ressources rendues disponibles dans le compte logé à la Banque Centrale au cours de la même période. Cette situation s'explique par le fait que la procédure de passation des marchés prend plus de temps que prévu et les engagements se réalisent en majorité dans la seconde moitié de l'année avec le début effectif de la campagne en fin d'année. La différence entre les ressources reversées et les paiements aux entreprises résulte de l'affectation d'une partie desdites ressources à la couverture des charges de fonctionnement du Fonds et au paiement des audits techniques, comptables et financiers.

3

DÉFIS ET PERSPECTIVES





DU FONDS ROUTIER

Le passage à un Fonds de deuxième génération constitue la solution la plus appropriée à la problématique du financement pérenne de l'entretien routier.

La réflexion sur cette transition est plus que jamais d'actualité.

La nécessité de passer à un Fonds routier de deuxième génération, qui permettra d'accéder à une plus grande autonomie financière, se fait de plus en plus ressentir. Plusieurs cadres de concertation ont planché sur cette question et au titre de l'exercice 2016, la liste non exhaustive des difficultés à surmonter se décline ainsi qu'il suit :

- (1) l'unicité des caisses qui fait que les fonds destinés à l'entretien routier transitent par le trésor public ;*
- (2) la difficulté que constitue la gestion du Guichet investissement dont le fonctionnement ne cadre pas avec celui d'un fonds d'entretien routier ;*
- (3) la volonté des pouvoirs publics d'ajouter un troisième guichet consacré aux indemnités ;*
- (4) le plafonnement de la Redevance d'Usage de Route actuellement fixée à FCFA 60 milliards.*

A-AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

1- L'automatisation du péage.

Le 18 mai 2016, lors d'une rencontre internationale consacrée aux investissements dans plusieurs secteurs dont ceux du transport, du Bâtiment et Travaux publics et à l'aménagement urbain, le Ministre des Travaux publics a présenté aux investisseurs, le projet de construction et d'exploitation de quatorze postes de péage au Cameroun. Une opportunité d'investissement qui permettra au gouvernement d'optimiser les recettes routières.

Le projet consiste à construire et à exploiter 14 postes de péage automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais. Les postes concernés sont les suivants : Nsimalen sur l'itinéraire Yaoundé-Mbalmayo de la Route nationale N°2 ; Mbankomo sur la section Yaoundé-Mbankomo située sur la Route nationale N°3 ; Tiko sur l'itinéraire Douala Mutenguéné, Edéa sur l'itinéraire Douala-Edéa, Boumnyebel sur l'itinéraire Edéa-Boumnyebel sur la Route nationale N°3 ; Nkometou sur la Route nationale N°1, Bayangam sur l'itinéraire Bagangté-Bafoussam et Bafia, sur l'itinéraire Obala-Bafia de la Route nationale N°4. Les postes de Mbang, Manjo et Bandja seront quant à eux construits sur les itinéraires Douala-Mbanga, Mbang-Manjo et Bafang-Bafoussam de la Route nationale N°5.

Le projet constitue le premier programme d'automatisation de postes de péage dont l'exploitation est envisagée en partenariat public privé (PPP). Ainsi, en 2016, le ministère des Travaux publics a lancé un avis d'appel public international à manifestation d'intérêt (APMI), en vue de la sélection des entreprises ou des groupements d'entreprises devant accompagner le Gouvernement pour le financement, la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation et la maintenance de quatorze postes de péage automatique sur certaines routes bitumées de son réseau routier.



Travaux d'entretien périodique d'une route en terre

2- L'optimisation des ressources

En 2015 le Fonds Routier a signé avec l'Institut National de la Statistique (INS) une convention de collaboration en vue d'effectuer une étude relative à l'évaluation de la performance du système de collecte et de reversement des ressources affectées à son guichet « Entretien ». Les travaux de l'INS exécutés en 2016 ont permis de relever des points forts et des points faibles dans le dispositif institutionnel, réglementaire et fonctionnel mis en place.

Au titre des constats relevés par l'étude, nous pouvons évoquer :

I) Pour la RUR (85% du guichet « Entretien » des ressources du GE).

- L'évaluation du système de collecte et de reversement de cette ressource a relevé une bonne organisation de ce système ainsi que des structures impliquées ;
- La méthodologie d'estimation du plafond de la RUR se présente comme l'une des faiblesses du système, en effet, les exonérations non réglementaires (cas de la CAMRAIL) et les prises en charges sur le budget de l'état non budgétisées (les services de souveraineté nationale).

II) Pour le droit de péage routier (représente près de 8% des ressources du GE)

- Malgré le bon maillage territorial des structures impliquées dans le processus de collecte et de recouvrement de cette ressource, le système est essentiellement manuel, vétuste et présente d'importantes limites, sources de déperditions ;

III) Pour le produit des amendes liées au dépassement de la charge à l'essieu (représentent près de 3,5% des ressources du GE)

- La vétusté des ponts bascules constitue un important frein dans le fonctionnement des stations de pesage ;
- L'absence au sein des stations de pesage des lieux de stockage des biens délestés apparaît comme l'une des causes de la difficile applicabilité des mesures de protection du patrimoine routier ;
- Des altercations sont souvent constatées dans le processus de délestage des véhicules en surcharge, cette situation est source d'insécurité pour les agents qui exercent dans les stations de pesage.

IV) Pour la taxe à l'essieu (représentent 2,5% des ressources du GE)

- la faible exigibilité de la quittance de paiement constitue la principale défaillance du dispositif de collecte de la taxe à l'essieu ;
- le paiement trimestriel de cette taxe n'est pas à faciliter la collecte de cette ressource ;
- la corruption des unités de contrôle est un frein important à la collecte intégrale.

Au titre des recommandations faites par l'étude, nous pouvons citer de manière non exhaustive :

Surcharge des passagers






Dans un véhicule, la place de trop
est la place du mort.



a) La RUR

Au MINFI :

- veiller à l'application stricte de l'article 230 bis du CGI sur les exonérations de la TSPP, et prendre des mesures pour les prises en charges des administrations de souveraineté (PR, DGSN, GP, etc.) ;
- réviser le CGI pour supprimer la valeur plafond de la RUR et fixer un pourcentage de la TSPP à allouer à la RUR.

Au MINTP : Proposer au Gouvernement la révision de la loi portant sur la protection du patrimoine routier pour y introduire des dispositions permettant un versement direct des ressources du Fonds Routier dans le compte ouvert à la BEAC, exception au principe du compte unique.

Au MINMAP : Prendre des mesures qui permettent d'améliorer de manière significative, le niveau de consommation de la RUR ; ces mesures consisteront à l'accélération du processus de passation des marchés et à la réduction des délais d'exécution des travaux d'entretien routier.

b) Le droit de péage routier

Au MINFI :

- réviser les procédures de collecte de cette ressource et de recouvrement en vue de les rendre automatiques ;
- définir en début d'exercice, pour chaque poste de péage des objectifs en termes de niveau minimum de recette annuelle à atteindre ;
- procéder à une automatisation progressive de tous les postes de péage, en commençant par les postes au rendement élevé.

Au MINTP : Veillez à l'entretien permanent du réseau routier interurbain, afin non seulement d'éviter les déperditions par les voies de contournement, mais aussi d'améliorer le niveau de satisfaction des usagers payeurs.

c) Le produit des amendes de pesage

Au MINT :

- renforcer les mesures sécuritaires dans les stations de pesage ;
- mener les campagnes de sensibilisation à l'endroit des transporteurs et même du personnel des stations sur les conséquences d'un dépassement du poids total autorisé et ou de la charge à l'essieu ;
- préciser les modalités de délestage des véhicules en surcharge.

Au MINTP :

- réaliser régulièrement des audits de contrôle des recettes générées au sein des stations de pesage ;
- réhabiliter les infrastructures de pesée, afin de limiter la fréquence des pannes et ainsi éviter les contestations des transporteurs.

d) Le produit de la taxe à l'essieu

Au MINFI :

- réviser le CGI pour annualiser le paiement de la taxe à l'essieu en l'associant à la vignette dans l'optique d'en faciliter le règlement ;
- instaurer le mode de paiement mobile comme mode alternatif de règlement.

Au MINT :

- intensifier les campagnes de sensibilisation des contribuables au paiement de cette taxe ;
- intensifier les campagnes de contrôle de la taxe à l'essieu, surtout dans les centres urbains où plusieurs échappent encore au paiement.

B-ÉVOLUTION DU FONDS VERS UN FONDS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

L'avènement d'un Fonds de deuxième génération constitue sans doute la meilleure solution au problème persistant du financement pérenne de l'entretien routier.

Suite à la volonté affichée du sommet de l'État de doter le Cameroun d'un fonds de deuxième génération, un cadre pluripartite de concertation a été mis en place au niveau de la primature. La réflexion sur la mise en place d'un tel fonds se poursuit sereinement au sein de ce cadre. Les travaux dudit comité ont tourné autour de plusieurs axes dont les plus importants sont :

- l'alimentation du Fonds Routier au moyen des véritables redevances d'usage dépendantes de l'activité économique, mettant ainsi les usagers devant leurs responsabilités à l'égard de l'entretien de la route ;
- la perception directe des ressources du Fonds (versement des ressources dans le compte ouvert à la BEAC) ;
- l'ouverture d'un troisième guichet pour les indemnités des projets routiers, principalement, et l'élargissement du guichet « Investissement » pour consacrer son utilisation au financement des études et des travaux neufs ;
- la révision de la clé de répartition pour accroître la part de ressources allouées aux CTD à l'effet d'une meilleure couverture des besoins d'entretien des voiries urbaines et des routes rurales.

Le Fonds Routier en tant qu'acteur de premier plan de l'entretien routier participe activement à la réflexion et n'a de cesse de présenter ses doléances et aspirations afin que cette transition se fasse dans les meilleures conditions possibles.

C-DEFIS

1- Apurement des travaux des campagnes antérieures par le Ministère des Travaux Publics

L'action initiée en fin 2015 par le Ministre des Travaux publics visant à clôturer les marchés inactifs qui encombrant le réseau prioritaire et bloquent les ressources, a connu une évolution notable en 2016. L'opération de suivi de l'exécution des contrats d'entretien routier s'est ainsi concrétisée, et a conduit à la résiliation, à la clôture, au réexamen de certains contrats et à l'élaboration de nouveaux chronogrammes de travaux. Un comité d'apurement des contrats d'entretien routier a été mis sur pied dans le but de suivre de plus près les entreprises, de les accompagner et de résilier les contrats défaillants. Le processus d'identification des marchés à clôturer par le MINTP et le MINHDU a également connu de grandes avancées au sein du Comité de Suivi de l'Exécution des Programmes tout au long de l'année 2016. Son aboutissement devrait permettre en 2017 de mener de nouvelles actions afin de procéder à la clôture des marchés inactifs et à la réallocation des ressources afin de financer des projets permettant de proposer aux populations un niveau de service satisfaisant.

2- Les travaux en régie

Dans le but de relever le niveau de service de nos routes et de les rendre praticables en toute saison, le gouvernement envisage depuis quelques années le retour des interventions en régie. Il s'agit pour les administrations de réaliser et/ou de contrôler des travaux par elles-mêmes, avec des matériels propres ou de location, du personnel propre à titre permanent ou temporaire, des matériaux et fournitures acquis dans ce cadre. Cette volonté a été concrétisée par la signature par le Premier Ministre, Chef du gouvernement, du décret n°2016/0886/PM du 25 avril 2016 portant cadre général de la réalisation des projets d'infrastructures en régie.

Concrètement, vingt-trois (23) projets de travaux en régie du MINTP ont été engagés au Fonds Routier en 2016. Parmi ces projets on distingue :

- deux (02) marchés pour les routes rurales ;
- vingt-et-un (21) marchés pour les routes principales.

Situation des marchés engagés en régie en 2016.

Éléments	Exercice 2016			
	Nombre	%	Engagements	Mises à disposition
Routes rurales	2	8,70	3 709 638 593	657 325 124
Routes principales	21	91,30	377 237 082	
Total	23	100	3 332 401 511	657 325 124

3- Catégorisation des prestataires dans le secteur du BTP.

Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, a signé le 1er février 2016, un arrêté fixant les modalités de catégorisation des prestataires dans le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics et ses activités connexes, dans le cadre de la passation des Marchés Publics et des conventions de délégation de services publics. Les règles énoncées dans cet arrêté visent à améliorer la qualité des prestations réalisées dans le secteur du BTP au Cameroun, par l'institution d'un mécanisme fiable et simplifié de présélection des prestataires performants dans les différents métiers de ce secteur, dans le cadre de la commande publique.

Sur le plan opérationnel, la Commission Nationale de Catégorisation des prestataires du secteur des BTP a été mise en place. Des cadres de réflexion composés d'experts-métiers ont été créés au sein de cette dernière afin de rédiger des termes de références qui permettront d'établir les critères et sous-critères d'évaluation pour la présélection des entreprises. En effet, des catégories seront prédéfinies et des Appels à Manifestation d'Intérêt seront lancés prochainement dans le but de classer les entreprises en fonction de leurs capacités technico-financières et de leurs secteurs d'activités. Les entreprises concernées sont celles ayant déjà exercé dans les domaines suivants :

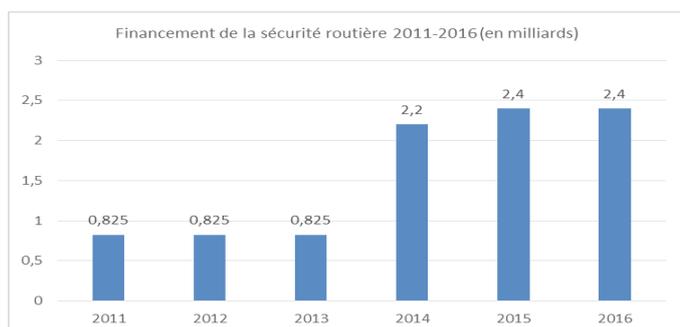
- bâtiments et équipements collectifs ;
- aménagements urbains ;
- routes ;
- autres infrastructures ;
- hydraulique et assainissement ;
- énergie ;
- toutes autres activités liées au secteur du Bâtiment et Travaux Publics, et ses activités connexes.

L'aboutissement de ce processus permettra de constituer la première Base des données d'entreprises catégorisées du secteur des BTP.

4- Bilan à mi-parcours de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011–2020.

Les organisations internationales et les États accordent une place importante au financement de la sécurité routière. C'est ainsi que les Nations Unies ont adopté en 2010 une résolution consistant en un ensemble d'actions à mettre en œuvre afin d'éviter et de réduire au maximum les drames causés par les accidents de la route. Cette résolution s'intitule « Décennie d'actions pour la sécurité routière » et s'étale jusqu'en 2020. Pour ce qui est du Cameroun, le Gouvernement ne ménage pas les efforts de financement de la sécurité routière. Ainsi, le taux de la redevance d'usage de la route (RUR) réservé au Ministère des Transport est passé de 1,5% jusqu'en 2013 à 4% depuis 2014. Ces efforts de l'État ont permis au MINT d'avoir entre 2014 et 2016 des moyens plus importants afin mettre en œuvre des programmes efficaces pour la réduction du nombre de tués, de blessés et d'accidents sur nos routes.

Figure 15: Évolution du financement de la prévention et sécurité routières (en milliards de FCFA)



CONCLUSION

Au cours de l'année 2016, le Fonds Routier a accompagné les pouvoirs publics dans des approches novatrices de réhabilitation et d'entretien routier. Au rang de ces approches figure l'entretien confortatif, qui a permis de relever de façon significative, le niveau de service de certains axes routiers tels que celui de Yaoundé-Douala-Limbé-Idenau. Cette dynamique se poursuivra en 2017 avec d'autres tronçons tout aussi importants. Ces approches novatrices dont la mise en œuvre a été amorcée en 2016 se poursuivront au cours des années à venir, notamment avec la régie axée sur les résultats et la gestion de l'entretien routier par niveau de service.

Cependant, il convient de souligner les problèmes de trésorerie qui continuent d'affecter négativement la signature du Fonds Routier ainsi que la performance des entreprises adjudicataires des marchés d'entretien routier, très souvent obligées d'arrêter les travaux et d'abandonner les chantiers. C'est l'occasion de réitérer l'intérêt et la nécessité de passer à un Fonds Routier de deuxième génération, suivant les standards internationalement admis, afin d'assurer la pérennité des financements de l'entretien routier au Cameroun. Le Fonds Routier reste attentif aux discussions de très haut niveau actuellement menées sur cette étape cruciale de son évolution.



Travaux d'entretien d'une route bitumée

Liste des tableaux

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition.	28
Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2016 par Ordonnateur en FCFA.	30
Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateurs au 31 décembre 2016	30
Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2016	31
Tableau 5: Évolution comparée des paiements par ordonnateurs entre 2015 et 2016	32
Tableau 6: Participation du PSU aux paiements du MINTP (en millions de FCFA)	33
Tableau 7: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées	34
Tableau 8: Répartition des décomptes payés sans rejet par tranche de délai	35
Tableau 9: Tableau des pénalités en 2016	35
Tableau 10: situation des cautions reçues	36
Tableau 11: Situation des cautions restituées	37
Tableau 12: Ressources encaissées des autres projets (en millions de CFA)	40
Tableau 13: Synthèse des ressources encaissées (en millions de CFA)	40
Tableau 14: Synthèse des paiements effectués (en millions de CFA)	42
Tableau 15: Situation comparée ressources / paiements (en millions de Francs CFA)	43
Tableau 16: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement Guichet « Entretien » (en millions de FCFA)	44
Tableau 17: Contributions à la couverture des dépenses de fonctionnement Guichet « Investissement » (en millions de FCFA)	45
Tableau 18: Situation de la mobilisation des ressources durant les cinq dernières années	47
Tableau 19: Situation de la mobilisation de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)	47
Tableau 20: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2016 (en millions de francs CFA)	48
Tableau 21: Situation comparée (ressources - ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2016 (en millions de francs CFA)	49

Liste des figures

Figure 1: Clé de répartition des ressources	29
Figure 2: Diagramme comparé Prévision-Engagements par ordonnateurs	30
Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateurs	31
Figure 4: Impact du PSU sur les travaux du MINTP	32
Figure 5: Structure des décomptes traités en nombre	34
Figure 6: pénalités retenues au titre de l'exercice 2016	35
Figure 7: Structure des cautions reçues par type	36
Figure 8: Structure des cautions restituées par type	37
Figure 9: Ressources encaissées au cours de l'exercice 2016 par ordonnateur	40
Figure 10: Synthèse des paiements effectués	42
Figure 11: Situation comparée ressources / paiements	43
Figure 12: Évolution des ressources mobilisées et affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années	48
Figure 13: Situation comparée (ressources - engagements)	48
Figure 14: Situation comparée (ressources - paiements)	49
Figure 15: Évolution du financement de l'entretien routier (en milliards de FCFA)	56

ANNEXES

Annexe 1

Tableau 1 : Le Fonds Routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Gestion des contrats et décaissements	14	3	SETYM International	<ul style="list-style-type: none"> ● Comprendre le contexte de la gestion de projets dans un contexte multi-baillleur en utilisant les outils et méthodes prônés par le PMI (Project Management Institute) ; ● Être en mesure d'utiliser des logiciels de planification tels que WBS chartpro et MSPProject ; ● Produire une planification dynamique intégrée du projet incluant les aspects techniques, financiers et de passation de marché ; ● Comprendre les différentes étapes et aspects de la gestion d'un contrat depuis sa préparation jusqu'à sa clôture ; ● Être en mesure de préparer un tableau de bord de gestion de contrat ; ● Comprendre les méthodes de résolution de différends contractuels de la négociation jusqu'à l'arbitrage ou le procès
Optimisation et le perfectionnement du support administratif	14	02	SETYM International	<ul style="list-style-type: none"> ● Présenter l'importance du rôle du support administratif ; les moyens d'influencer et de supporter ; ● présenter l'interaction avec l'équipe de direction et l'environnement ; ● la gestion des attentes de la direction ; ● la mise en œuvre de la procédure d'organisation du travail avec la gestion du temps et la définition des priorités, l'organisation efficace des réunions, la rédaction des PV, du CR et du Rapport ; ● un aperçu sur les Tic et la Bureautique
Gestion des conflits et négociations sociales »	05	03	AGORA CONSULTING	<ul style="list-style-type: none"> ● Identifier les prémices des conflits ; ● Diagnostiquer et analyser les différents types et niveaux de conflits ; ● Reconnaître sa sphère d'influence pour traiter le conflit ; ● Mobiliser ses ressources internes en situations conflictuelles ; ● Réguler et sortir des conflits.
«Secrétariat et Gestion moderne du courrier »	03	02	COLLEGE DE PARIS	<ul style="list-style-type: none"> ● Renforcer les capacités en matière de traitement efficace de l'information ; ● Optimiser la collaboration avec les dirigeants ; ● Permettre à l'entreprise d'assurer une gestion judicieuse de leurs activités conformément aux orientations stratégiques ; ● Parvenir à une bonne intelligence de la fonction de secrétaire de direction et ses enjeux ; ● Savoir comment définir les perspectives globales de gestion du courrier en mettant l'accent sur l'optimisation de la collaboration avec les dirigeants.

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
MTCNA (Mikrotik Certified Network Associate) / - MTCWE (Mikrotik Certified Wireless Engineer)	09	01	INFO GENIE	<ul style="list-style-type: none"> ● Comprendre les fonctions courantes du RouterOS ; ● Se familiariser avec WinBox logiciel utilitaire ; ● Maitriser la planification, la conception, la configuration des périphériques MikroTik.
« Formation aux concepts de Génie civil et visite des chantiers avec la mission de contrôle l'entreprise INTEGC »	14	01	INTEGC	<ul style="list-style-type: none"> ● la terminologie routière ; ● la classification des routes, leurs catégorisations ainsi que leurs caractéristiques ; ● Les facteurs de dégradation des routes et leur mode d'entretien
« Senior Road Executive Programme 2016 »	14	01	l'Université de Birmingham UK	<ul style="list-style-type: none"> - Créant des responsabilités à travers le règlement et la réforme des institutions routières ; - Promouvant de façon adéquate, stable et continue les modes de financements à travers des mécanismes innovants ; - Introduisant des concepts modernes d'approvisionnement, couplé aux mesures anti-corruption ; - Appliquant les principes fondamentaux de la gestion des actifs financiers et du portefeuille immobilier, - Facilitant l'appropriation des technologies de l'entretien routier ; - Identifiant les politiques appropriées, les stratégies, les plans et les contremesures pour améliorer la sécurité routière.

Tableau 2 : Le Fonds et les acteurs du secteur public

Nature de la relation	Actions	Objectifs visés
a) Ordonnateurs / Fonds Routier	- Tenue des réunions d'échanges sur l'exécution des projets domiciliés auprès des deux guichets.	<ul style="list-style-type: none"> - Partager les informations ; - Rendre compte de l'état d'exécution des projets ; - Trouver des solutions aux difficultés qui se présentent.
b) CONAROUTE / Fonds Routier	- Participation aux sessions du Conseil.	<ul style="list-style-type: none"> - Communiquer sur les activités du Fonds ; - Mettre en cohérence les programmes d'entretien et d'investissement routiers.
c) Groupe de travail sur l'optimisation du reversement des ressources	- Tenue des sessions mensuelles.	Valider le montant de la RUR du mois.
d) PSRR / Fonds Routier	- Participation aux sessions du groupe de travail chargé de valider les statistiques sur la mobilisation des ressources.	Sécuriser les ressources.





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

Immeuble SNI - 12ème et 13ème étages B.P. 6221 Yaoundé – Cameroun
Tél.: [237] 2 22 22 47 52 Fax: [237] 2 22 22 47 89
Site web : www.fondsroutiercameroun.org / www.fondsroutier.cm