

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix-Travail-Patrie

FONDS ROUTIER

(E.P.A)



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace-Work-Fatherland

ROAD FUND

(P.A.C)



FONDS ROUTIER

RAPPORT ANNUEL

2018

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

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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS PUBLICS
MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DE L'EAU

CARTE GÉNÉRALE DES ROUTES DU CAMEROUN

www.mtrp.gouv.cm

À l'attention des usagers :

NOTES DE CONSULTATION, DES RECOMMANDATIONS :

NOTES DE CONSULTATION :



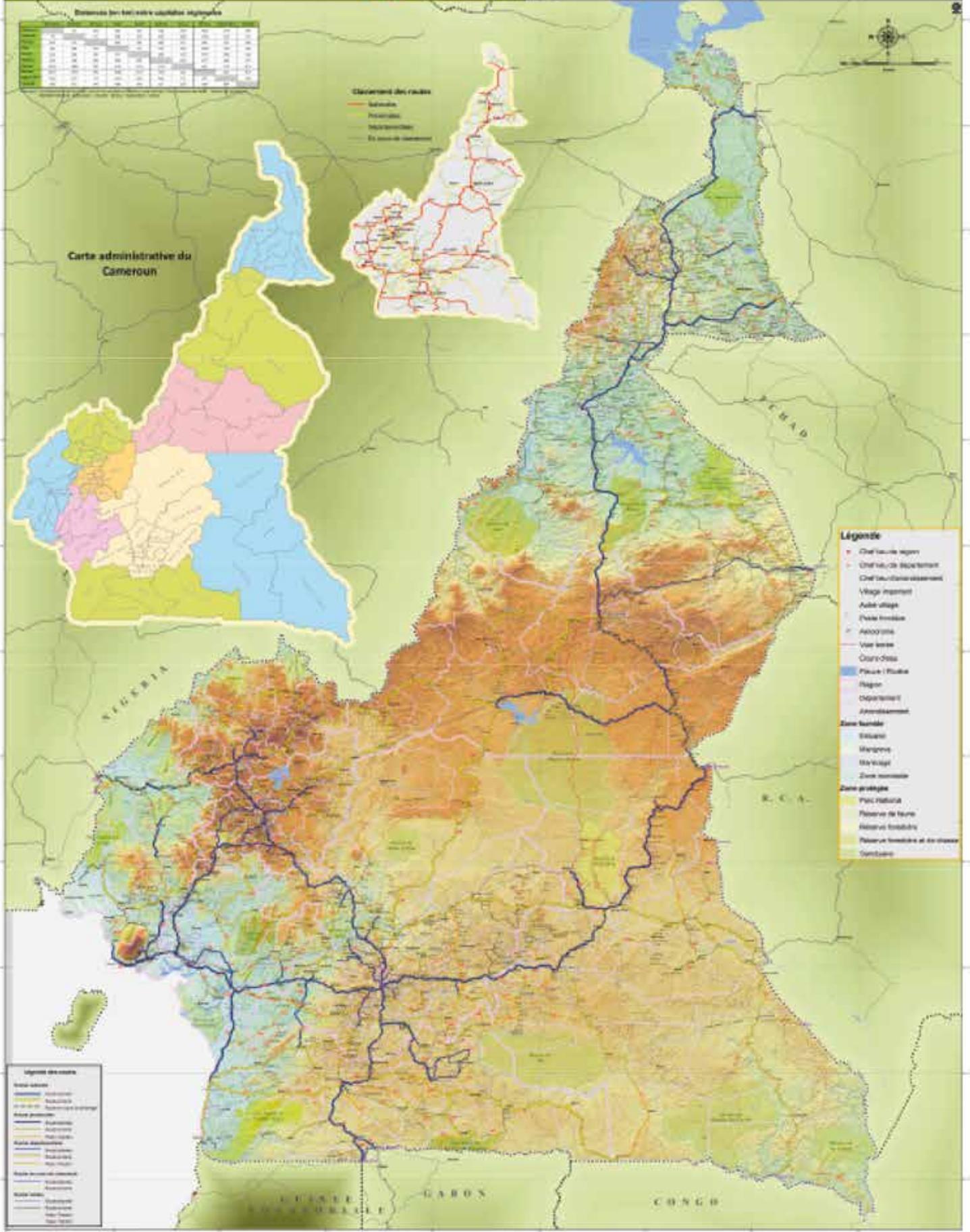




PROVINCE	ROUTE	TYPE	ÉTAT	LONGUEUR (km)	DATE DE MISE EN SERVICE
ADAMAOUA	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000
CENTRE	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000
NORD	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000
NORD-OUEST	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000
OUEST	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000
SUD	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000
SUD-OUEST	1	N	1	100	2000
	2	N	1	100	2000
	3	N	1	100	2000
	4	N	1	100	2000
	5	N	1	100	2000
	6	N	1	100	2000
	7	N	1	100	2000
	8	N	1	100	2000
	9	N	1	100	2000
	10	N	1	100	2000

LES ROUTES NATIONALES EN CAMEROUN

Les routes nationales sont classées en 10 catégories selon leur état de conservation et leur importance.



AVANT-PROPOS



Dans la perspective de l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers de la route, les pouvoirs publics consentent des efforts soutenus en vue de trouver des solutions aux

problèmes que pose l'entretien routier au Cameroun, nonobstant un contexte économique et sécuritaire difficile. Au 31 décembre 2018, le taux d'engagement des marchés a atteint, comme en 2017, un niveau de 95%. Cependant, le niveau d'exécution des travaux demeure faible en raison, entre autres, du défaut d'actualisation des études avant le lancement de certains projets d'entretien routier, des lenteurs administratives, de la contre-performance des entreprises sous contrat ainsi que des tensions de trésorerie que connaît le Fonds routier.

Comme palliatif aux problèmes de trésorerie du Fonds, le ministère des Finances (MINFI) et la Banque des États de l'Afrique centrale (BEAC) ont signé une convention, le 13 août 2018, sur un mécanisme de débit automatique du compte unique du Trésor public au profit du compte du Fonds routier ouvert à la BEAC. Cette mesure constitue une avancée significative et permet à l'administration du Fonds d'assurer non seulement une meilleure constance mais aussi une fluidité des opérations de paiement des décomptes.

De plus, à la faveur de la publication des textes réorganisant le réseau routier et autoroutier, le Fonds routier a assuré l'accompagnement des exécutifs communaux dans l'exercice de leurs prérogatives

de maîtres d'ouvrage des projets portant sur les routes communales, financés par ses guichets. C'est ainsi que 19 contrats relatifs aux projets communaux d'entretien routier ont été signés au cours de l'année 2018, pour un montant total d'environ 8 milliards de FCFA. Cet accompagnement devra s'intensifier en 2019, avec le transfert des compétences acté par le ministère des Travaux publics en ce qui concerne les opérations de cantonnement sur les routes revêtues.

Quelques défis interpellent cependant le Fonds au cours de l'année 2019 à savoir la soutenabilité de ses engagements et l'apurement des arriérés. Dans cette perspective, quelques actions devront être menées. Tout d'abord, un plaidoyer conséquent à l'endroit des ordonnateurs en vue de la clôture des marchés à forte antériorité, qui continuent d'accroître le niveau d'engagement du Fonds, le rendant ainsi insoutenable au regard des ressources potentiellement disponibles. Ensuite, susciter de concert avec les ordonnateurs et le ministère des Finances, la mise en œuvre d'un plan d'apurement des arriérés dus aux entreprises, en vue de parvenir à l'équilibre financier du Fonds routier. Enfin, poursuivre les discussions avec les acteurs clés en vue de la pérennisation des ressources du Fonds, en conformité avec les normes consacrées sur le plan international.

Le présent rapport retrace les activités menées en 2018. Il déroule, tour à tour, les aspects liés au financement des programmes, à la gouvernance et renseigne sur les défis et perspectives de l'organisation.

YAOUBA ABDOULAYE

Président du Comité de Gestion
du Fonds Routier

LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES

ATCF : Audit technique, comptable et financier
AFERA : Association des Fonds d'Entretien Routier Africains
ARMP : Agence de Régularisation des Marchés Publics
BET : Bureau d'Étude Technique
BTP : Bâtiment et Travaux Publics
CADD : Cautionnement d'Avance de Démarrage
CAN : Coupe d'Afrique des Nations
CAS : Caisse d'Affectation Spéciale
CBE : Cautionnement de Bonne Exécution
CFA : Communauté Financière Africaine
CFS : Contrôleur Financier Spécialisé
CGI : Code Général des Impôts
CRDG : Cautionnement de Retenue de Garantie
CTD : Collectivités Territoriales Décentralisées
CUD : Communauté Urbaine de Douala
CUI : Communauté Urbaine de Yaoundé
C2D : Contrat de Désendettement et de Développement
DSCE : Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
ECT : 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 : Haute intensité de main d'œuvre
IADM : Initiative d'allègement de la dette multilatérale
Kfw : KreditAnstalt Für Wiederaufbau
MINHDU : Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
MINFI : Ministère des Finances
MINT : Ministère des Transports
MINTP : Ministère des Travaux Publics
MoU : Memorandum of Understanding
PERFED : Programme d'Entretien Routier du Fonds Européen de Développement
PME : Petites et Moyennes Entreprises
PPR : Protection du Patrimoine Routier
PPT : 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	3
LISTE DES ABRÉVIATIONS & ACRONYMES	4

SOMMAIRE	5
-----------------	----------

1

CONTEXTE GÉNÉRAL.	6
a- conjoncture internationale et nationale	6
b- quelques repères.	8
c- cadre légal et réglementaire.	9
d- rappel des missions et des ressources.	11
e- organes de gestion.	12
f- management du fonds.	14
g- gestion des risques et contrôle interne	17
h- le fonds routier et son environnement.	23
i- communication.	28

2

FINANCEMENT DES PROGRAMMES.	30
a- financement des programmes d'entretien routier (guichet entretien).	31
b- financement des programmes d'investissement routier (guichet investissement).	41
c- fonctionnement du fonds routier et prestations d'audits.	43
d- évolution des principaux indicateurs d'activités de financement de l'entretien routier (guichet entretien).	45

3

DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER.	48
a- Défis.	49
b- Perspectives	51

CONCLUSION	52
liste des tableaux	53
liste des figures	53
annexes	54

CONTEXTE GÉNÉRAL

1

Le Fonds routier se déploie dans un environnement national et international qui oriente son action et façonne ses rapports avec les autres partenaires. Les grands chantiers du Gouvernement, la situation économique nationale, la coopération avec les partenaires au développement et les partenariats avec les Fonds d'Entretien Routier étrangers, sont autant d'éléments qui ont animé la vie du Fonds au cours de l'année 2018.

A- CONJONCTURE INTERNATIONALE ET NATIONALE

La quasi-totalité des pays d'Afrique centrale ont engagé des réformes visant à stabiliser et à stimuler leurs économies. En 2017, les pays de la CEMAC ont lancé une stratégie régionale pour remédier aux déséquilibres budgétaires et extérieurs qu'ils ont enregistré, à la suite de la chute des prix du pétrole. Il s'agit notamment du Programme de réformes économiques et financières de la CEMAC. Avec le soutien du Fonds monétaire international, de la Banque africaine de développement et d'autres partenaires au développement, le programme a commencé à produire des résultats encourageants. Tous les pays, à l'exception de la Guinée Équatoriale, ont renoué avec la croissance, stabilisé leurs réserves et achevé leur consolidation budgétaire. Il n'en demeure pas moins que des efforts coordonnés supplémentaires restent toujours nécessaires. Mais il existe toujours des risques majeurs. Tout d'abord, le ralentissement de la croissance en Chine - de 6,9 % en 2017 à 6,2 % en 2019 selon les prévisions - pourrait réduire les exportations de l'Afrique centrale vers ce pays et faire baisser ses engagements financiers dans le soutien des investissements en infrastructures. Une nouvelle chute des prix du pétrole pourrait menacer les résultats fragiles enregistrés à ce jour par les économies d'Afrique centrale, comme ce fut déjà le cas après 2014. L'insécurité, frein majeur au développement, reste le principal défi à relever, pour maintenir une croissance forte et soutenue.

Sur le plan national, le contexte économique est marqué par une légère reprise de l'activité économique avec un taux de croissance, pour les neuf premiers mois de l'année, selon les comptes publiés par l'INS, qui atteint les 3,9% contre 3,5% à la même période en 2017. Du côté de l'offre, toutes les branches d'activité du secteur primaire se sont bien comportées, à l'exception de l'agriculture industrielle et d'exportation. Le fait marquant est la poursuite de la croissance dans le secteur secondaire, qui rompt avec la baisse observée au quatrième trimestre 2017. Certaines branches d'activité ont porté la croissance dans ce secteur. C'est le cas des activités de construction (BTP) et des autres industries manufacturières, en particulier la transformation du bois, la fabrication de boissons, le raffinage du pétrole brut et la production de caoutchouc. Par contre, le repli des activités « d'extraction de pétrole brut » et « agroalimentaires » a freiné la croissance dans ce secteur. Enfin, toutes les branches d'activité du secteur tertiaire enregistrent des contributions positives à la croissance ; ce secteur a été impulsé par les activités de commerce et réparation, les services professionnels aux entreprises et le transport. Du côté de la demande, l'amélioration de la croissance économique est essentiellement soutenue par la consommation finale et l'investissement privé. Cette tendance est ralentie par un repli en volume des exportations et une hausse en volume des importations.



Pour ce qui est des finances publiques, le budget de l'exercice 2018 s'exécute dans un contexte marqué par : (i) la conclusion satisfaisante de la deuxième revue du programme économique et financier, avec l'approbation du dossier du Cameroun par le conseil d'administration du FMI ; (ii) l'adoption d'une loi de finances rectificative ; (iii) l'évolution favorable des cours mondiaux du pétrole, avec une augmentation de 35,6% au premier semestre et en glissement annuel ; (iv) l'amélioration de la capacité d'absorption des financements extérieurs. Afin de prendre en compte les ressources supplémentaires engrangées grâce notamment à la hausse du prix du baril de pétrole, une ordonnance portant loi de finances rectificative a été adoptée. Au terme de l'exercice 2018, les ressources budgétaires sont estimées à 4 708,8 milliards FCFA, en hausse de 19,3 milliards FCFA par rapport à l'ordonnance tirée par l'augmentation des recettes pétrolières qui devraient se chiffrer à 463,3 milliards FCFA. Les recettes non pétrolières se situeraient à 2 880 milliards FCFA, dont 1912 milliards FCFA d'impôts et taxes, 800 milliards FCFA de recettes douanières, 168 milliards FCFA de recettes non fiscales et 1 365,5 milliards FCFA d'emprunts et dons. Dans le cadre du processus d'amélioration et d'accélération de l'investissement public, le Premier Ministre a fixé les règles régissant le processus de maturation des projets d'investissement public à travers le décret 2018/4950/PM du 21 juin 2018.

Au plan des infrastructures routières, les réalisations en matière de construction des routes et autres infrastructures ont porté, entre autres, sur : (i) le développement du réseau autoroutier ; (ii) le bitumage du réseau structurant ; (iii) le désenclavement des bassins de production agricoles ; (iv) la construction des ouvrages d'art ; l'entretien des routes bitumées et la réhabilitation des routes bitumées et en terre. Dans cette dynamique, les grands projets se poursuivent avec l'état d'exécution ci-

après :

- l'autoroute Yaoundé - Douala, phase 1, (60 km), exécutée à 86% ;
- l'autoroute Edéa - Kribi - Lolabe, phase 1, (38,5 km + 4km), exécutée à 70% ;
- l'autoroute Yaoundé - Nsimalen (section rase campagne), exécutée à 80% ;
- les aménagements complémentaires au projet de construction du second pont sur le Wouri, réalisés à 71% (accès au pont).

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

D'autres projets ont démarré. Il s'agit de la construction des routes Batchenga-Ntui-Yoko-Lena-Tibati, Olama - Kribi, Douala - Bonépoupa-Yabassi, Ekondo Titi - Kumba, Maroua - Bogo, Awae-Esse-Soa, Mandjou-Ekokan-Batouri et des travaux de réhabilitation des routes Babadjou-Bamenda, Maroua-Mora, Mora-Dabanga-Kousseri, Yaoundé-Bafoussam.

Malgré un contexte globalement instable et incertain, le Cameroun sait s'appuyer sur la diversification de son économie pour résister aux chocs externes et aux menaces internes. Cependant, cette position est vulnérable du fait de la faiblesse de sa base de croissance et de sa forte exposition aux variations des cours mondiaux des matières premières.

B- QUELQUES REPÈRES

Le 19 janvier 2018 :

Au cours d'une cérémonie officielle à l'hôtel Mont Fébé à Yaoundé, le ministre du Travail a procédé à la remise des médailles d'honneur du travail au personnel du Fonds routier.

Le 24 janvier 2018 :

Le ministre des Finances signe avec la BEAC représentée par son Directeur national, une convention régissant le compte spécial du Fonds routier à la BEAC.

Du 19 au 23 février 2018 :

Une délégation du Fonds prend part à l'Assemblée générale annuelle de l'AFERA à Addis-Abeba en Éthiopie. Au cours de cette cérémonie, l'Administrateur du Fonds est élu auditeur pour une durée de deux ans.

Du 30 avril au 03 mai 2018 :

Une délégation du Fonds participe aux travaux ci-après de l'AFERA :

- le 30 avril 2018, à Addis-Abeba en Éthiopie, réunion conjointe entre l'AFERA et la Commission économique de l'Union africaine. À cette occasion, cette dernière a donné son avis favorable pour que l'AFERA devienne l'organe spécialisé au sein de l'Union africaine en matière de financement de l'entretien routier.
- du 02 au 03 mai 2018 : réunion du Comité exécutif de l'AFERA à Toliara à Madagascar.

Le 19 juillet 2018 :

Au cours d'une session extraordinaire du Comité de gestion du Fonds routier, Monsieur Abdoulaye YAOUBA, ministre délégué auprès du ministre des Finances, est élu Président du Comité de gestion en remplacement de Monsieur Paul ELUNG CHE.

Le 13 août 2018 :

Le ministre des Finances signe avec la BEAC l'avenant n°1 à la convention du 24 janvier 2018 régissant le compte spécial du Fonds routier à la BEAC. Ledit avenant consacre un débit automatique qui permet de créditer le compte du Fonds à la BEAC tous les mois à hauteur de 5 milliards de FCFA, pour ses besoins de paiement.

Du 5 au 9 septembre 2018 :

Participation à Mombassa au Kenya, à une réunion du Comité exécutif de l'AFERA, dans la perspective de la clôture des activités de l'exercice 2018.

Du 08 au 11 novembre 2018 :

Participation à Maputo au Mozambique, d'une délégation du Fonds à la troisième réunion du Bureau exécutif de l'Association des Fonds d'entretien routier africains.

Le 19 novembre 2018 :

Le Président du Comité de gestion procède au renouvellement du contrat de l'Administrateur du Fonds en la personne de Monsieur Jean Claude ATANGA BIKOE.



C- CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE

La création d'un Fonds routier en 1996 par la loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national modifiée et complétée par la loi n°2004/021 du 22 juillet 2004 a permis, à travers l'élargissement de ses missions, d'améliorer considérablement le cadre de l'entretien du réseau routier du Cameroun.

Le cadre institutionnel du Fonds a connu des améliorations considérables avec la promulgation d'importants textes liés à la mouvance de la réforme des politiques de développement engagées par le Gouvernement. Ces textes nouveaux ont eu un impact significatif sur le plan fonctionnel du Fonds.

Ainsi, la volonté accrue de mise en œuvre de la politique de décentralisation par les pouvoirs publics, a permis à travers le décret n°2012/173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds, d'intégrer le processus de décentralisation dans le cadre institutionnel du Fonds avec la consécration des délégués du gouvernement, des présidents de régions et des maires comme ordonnateurs à part entière. Par la suite, le décret n°2017/144 du 20 avril 2017 portant nomenclature routière a classé les voies de circulation routière du réseau national en quatre (4)

catégories : (A) autoroutes dont la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage relève de l'État ou du concessionnaire, (N) routes nationales qui sont sous la responsabilité de l'État, (R) routes régionales qui sont gérées par les régions et (C) routes communales dont la responsabilité incombe aux communes.

Le Fonds routier, en tant qu'établissement public administratif, est régi par la loi n°2018/012 du 11 juillet 2018 portant régime financier de l'État et des autres entités publiques qui, en son article 2, stipule que la présente loi s'applique à l'État, mais également aux autres personnes morales de droit public, sous réserve de leurs spécificités à l'instar des établissements publics et des collectivités territoriales décentralisées. La promulgation de cette loi a pour objectif d'adapter la législation financière interne au cadre harmonisé de gestion des finances publiques de la zone CEMAC. En effet, son esprit novateur s'articule autour des thématiques engageantes de la part du Gouvernement, telles que la consoli-



Travaux d'entretien d'une route bitumée

dation de la politique budgétaire, la facilitation de la compréhension du budget, l'association des citoyens au processus budgétaire, le pilotage des politiques publiques, le contrôle des finances publiques et l'accroissement du rôle des acteurs de l'exécution du budget. Autant de mesures qui garantiraient un contrôle efficace de la dépense publique dans nos différentes administrations et une sécurisation efficace des recettes de l'État.

Par ailleurs, le Fonds est également soumis aux dispositions de la loi n° 2018/011 du 11 juillet 2018 portant code de transparence et de bonne gouvernance dans la gestion des finances publiques au Cameroun qui a pour objectif de définir les principes et les règles que l'État doit respecter dans sa législation et ses pratiques, en matière de gestion des fonds publics. C'est dans cet esprit que les articles 47 et 48 préconisent la publication de l'information régulière au public sur les grandes étapes de la procédure budgétaire, leurs enjeux économiques, sociaux et financiers; cette publication de l'information est organisée dans un souci de transparence et d'objectivité.

À côté de tout cet ensemble de lois intervenues au cours de l'exercice 2018, il convient de souligner que la loi de finances de l'exercice 2018 en son article 38 a apporté des aménagements nouveaux quant aux modalités de perception des ressources. En effet, cette loi a consacré l'affectation des ressources du Fonds en une dotation globale d'un montant de 60 milliards prélevée sur la taxe spéciale sur

les produits pétroliers. Par conséquent, elle n'a pas fait cas de la mise à disposition des ressources hors RUR, ce qui, du point de vue du Fonds, pose le double problème de la diminution et de la lisibilité de ces autres ressources qui lui sont affectées.

Le secteur des marchés publics n'est pas en reste dans la mouvance des réformes intervenues au cours de l'année 2018 avec l'entrée en vigueur du décret n° 2018/366 du 18 juin 2018 portant code des marchés publics. Ce nouveau texte vient faciliter l'environnement réglementaire de la commande publique à l'effet d'améliorer la performance du système et faciliter l'accès à la commande publique à tous les acteurs. Aussi, pour se conformer aux dispositions du nouveau code, le Fonds routier a, par décision n° 000064 FR/ADM/DAF/2018, mis en place une structure de gestion administrative des marchés publics (SIGAMP) qui a pour mission la maturation des projets, le suivi de la phase de passation pré et post Commission interne de passation des marchés publics.

Dans le souci de redéfinir et de recadrer les opérations de reversement des ressources destinées au financement de l'entretien routier, il est intervenu le 24 janvier 2018, la signature entre l'État du Cameroun et la Banque centrale d'une convention régissant le compte spécial du Fonds à l'effet de définir les termes de la collaboration et les modalités de tenue du compte du Fonds ouvert à la BEAC. Le 13 août 2018, un avenant à ladite convention a été signé en vue de mettre en place un débit d'office de 5 milliards FCFA chaque mois.

D- RAPPEL DES MISSIONS ET DES RESSOURCES

1-Les missions

Suivant la loi n° 2004/024 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier, la mise en place du Fonds routier vise trois objectifs :

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

Le Fonds exerce son activité au moyen de deux guichets distincts à savoir : le guichet « Entretien » destiné à l'entretien routier et le guichet « Investissement » réservé à la réhabilitation et à l'aménagement des routes et des voiries urbaines.

Les guichets ont pour objectifs :

pour le guichet Entretien, il s'agit d'assurer le financement et le paiement des prestations relatives à

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

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

2- Les ressources

Dans le décret n°2012/ 173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du décret 2005/ 239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds routier, l'article 25 précise les modalités de mobilisation des ressources. De plus, avec la mise en application de la loi n° 2018/012 du 15 juillet 2018 portant régime financier de l'État et des autres entités, les ressources du Fonds routier sont désormais reversées au trésor public.

Cette disposition, qui avait déjà été reprise dans le code général des impôts 2017 dans son article 236, précise que « la quote-part du produit de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers affectée au Fonds routier est reversée par le Trésor public dans le compte spécial intitulé «Fonds routier», ouvert à la Banque des États de l'Afrique Centrale (BEAC) ».

En outre, l'article 234 stipule que « le produit de la Taxe Spéciale est partiellement affecté au Fonds routier conformément au plafond annuel arrêté par la loi des

Finances ». La loi n° 2014/02 du 20 décembre 2017 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2019, dispose que le montant à prélever sur la TSSP au titre de la redevance d'usage de la route, la taxe à l'essieu, les recettes du péage et de péage reversé au Fonds routier, est fixé à soixante milliards (60.000.000.000) FCFA pour l'exercice 2018.

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

Les mécanismes de mobilisation des ressources impliquent plusieurs acteurs dont la SONARA et la SCDP pour ce qui est de la redevance d'usage de la route, principale source de financement du guichet Entretien. Ces ressources sont collectées auprès des marketeurs, transférées dans le compte unique du Trésor, puis reversées dans le compte spécial du Fonds routier ouvert à la BEAC. (Confère code général des impôts 2015 article 236 alinéa 2).

Les ressources hors RUR (péages, amendes de pesage, taxe à l'essieu) quant à elles, font intervenir le Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR) qui les collectent afin qu'elles soient comptabilisées par la Paierie Générale du Trésor. Cette démarche est consacrée dans le décret 2005/0669/PM du 14 mars 2005 instituant le Programme de Sécurisation des recettes routières. Le PSRR a pour objet le suivi fiscal et la sécurisation des recettes générées par l'usage de la route. À cet effet, il collabore avec plusieurs adminis-

trations dont le Fonds. Ses recettes sont constituées : des recettes de péages, des amendes routières et de la taxe à l'essieu.

Le pesage à travers l'arrêté n° 048/ CAB/ PM du 03 décembre 1998, est, en ce qui le concerne, géré par le Comité Interministériel de suivi des opérations de pesage routier (CISOP). Son rôle est de suivre et de coordonner le déroulement des opérations de pesage routier sur le territoire national. À ce titre, il est chargé, entre autres, de contrôler et de superviser la gestion des postes de pesage.

E- ORGANES DE GESTION



Une station de fabrication de béton bitumineux

Le Fonds routier est administré par deux organes. Il s'agit du Comité de Gestion et de l'Administrateur.

1- Le Comité de Gestion

Le Comité de Gestion examine toutes les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement du Fonds. Ses attributions sont définies à l'article 13, alinéa 1 du décret n° 2005/239 du 24 juin 2005 complété et modifié par le décret n° 2012/173 du 29 mars 2012.

Le Comité de Gestion est composé de 11 membres répartis ainsi:

les représentants de l'État :

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

- un représentant du Ministère des Transports ;
- un représentant des collectivités territoriales décentralisées

les représentants des usagers de la route :

- un représentant du Groupement Interpatronal du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Industriels du Cameroun ;
- un représentant du Syndicat des Transitaires du Cameroun ;
- un représentant des Syndicats des Transporteurs de voyageurs urbains et interurbains ;
- un représentant des Syndicats des Transporteurs de marchandises par route ;
- L'Administrateur du Fonds routier, quant à lui, officie comme rapporteur dudit Comité.

Focus sur les activités du Comité de gestion

Au cours de l'année 2018, le Fonds routier a connu un changement à la tête de son Comité de gestion. En effet, suite au remaniement ministériel du 2 mars 2018, et à la nomination de Monsieur YAOUBA Abdoulaye comme ministre délégué auprès du ministre des Finances, le 19 juillet 2018, une session extraordinaire du Comité de gestion s'est tenue en vue de l'élection et de l'installation de son nouveau président du Comité de gestion en la personne de Monsieur YAOUBA Abdoulaye en remplacement de Monsieur Paul ELUNG CHE.

- En plus de cette élection qui a fait l'objet d'une résolution, le Comité de gestion a mené plusieurs autres activités à savoir:
- la prise de deux résolutions relatives au renouvellement des membres du sous-Comité audit le 9 août 2018;
- l'adoption le 23 août 2018 du rapport annuel du Fonds routier pour l'exercice 2017;
- l'adoption le 30 août 2018 de la résolution portant arrêté des comptes du Fonds routier pour l'exercice 2017;
- l'adoption le 31 août 2018 de la résolution relative à l'adoption du budget de fonctionnement révisé du Fonds routier pour l'exercice 2018 ;
- l'approbation de la programmation additionnelle du ministère des Travaux publics révisée au titre de l'exercice 2018, le 15 novembre 2018 ;
- l'approbation de la programmation additionnelle révisée du ministère du Développement urbain et de l'Habitat au titre de l'exercice 2018, le 15 novembre 2018 ;
- l'adoption du budget de fonctionnement et d'investissement ainsi que le budget des audits du Fonds routier au titre de l'exercice 2019, le 27 décembre 2018.

2- L'Administration

Sous l'autorité et le contrôle de Comité de gestion devant lequel il est responsable, l'Administrateur conduit la gestion quotidienne du Fonds routier.

Les missions de l'Administrateur sont précisées dans les termes du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 en son article 18 qui stipule qu'il assure la gestion quotidienne du Fonds.

Vingt-cinq personnes (25) constituent le personnel du Fonds routier, et ses activités sont réparties au sein de trois divisions et de l'administration générale ainsi qu'il suit :

- l'administration générale chargée de la coordination des services rattachés à l'administration (attaché du président du Comité de gestion, l'audit interne, la communication et les relations publiques, et enfin l'informatique) ;

- la Division Expertise Technique qui est chargée du suivi des contrats, du traitement des décomptes, des visites de chantier, des cautionnements et des audits techniques ;
- la Division Administration et Finances qui a des attributions en matière de gestion comptable, fiscale et des ressources humaines ainsi que de la trésorerie ;
- la Division Contrôle des Opérations dont les prérogatives sont 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.

F- MANAGEMENT DU FONDS

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



Travaux d'entretien d'une voirie urbaine

1- La feuille de route 2018

La feuille de route 2018 du Fonds routier est une déclinaison du plan stratégique 2017-2019, actuellement à mi-parcours.

Elle est constituée de trois objectifs principaux auxquels sont attachés des programmes d'activités. De la revue de ces programmes, il ressort le niveau de mise en œuvre ci-après :

N°	Articulation programmes/Objectifs	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
1	P1 : Mobilisation des ressources/ Mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement »	Poser les bases des réformes relatives au passage à un Fonds de deuxième génération	Dans le cadre des réformes liées aux appuis budgétaires des bailleurs de fonds, la mise à disposition intégrale des ressources dédiées à l'entretien routier est apparue comme indicateur au courant de l'exercice 2018. C'est ainsi que dans le renforcement du processus du passage du Fonds vers un Fonds de deuxième génération, il a été mis en place en 2018 un mécanisme permettant au Fonds routier de disposer de manière régulière de la trésorerie nécessaire pour la prise en charge de ses activités de paiement (approvisionnement mensuel par débit automatique du compte unique du Trésor vers le compte spécial du Fonds routier logé à la banque centrale).

N°	Articulation programmes/Objectifs	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
1.1	O1 : Accroître les ressources collectées et inciter la PGT à les reverser à la BEAC.	Sécuriser les ressources du Fonds routier.	Tout comme en 2017, 0% des ressources collectées ont été comptabilisées dans les livres du Fonds routier au Trésor public. Le nouveau schéma de mobilisation des ressources mis en place par la loi de finances pour l'exercice 2018 n'a pas permis d'inscrire les ressources mobilisées en 2018 dans le compte Fonds routier à la paierie générale du Trésor en raison de l'absence d'un dispositif réglementaire précisant les modalités de cette comptabilisation. Par ailleurs, le Fonds a entrepris de proposer à l'attention du Ministère des Finances un projet d'instruction permettant de remédier à cette situation.
1.2	O2 : Identifier de nouvelles ressources en vue du FR de deuxième génération.	Obtenir l'affectation de nouvelles ressources ainsi que l'augmentation du péage et de la Taxe à l'essieu (TAE).	Le processus d'automatisation des postes de péage routier a connu une avancée au cours de l'exercice 2018 avec la mise en place d'une commission <i>ad hoc</i> en vue de la finalisation du processus d'attribution du contrat en Partenariat Public Privé (PPP) de 14 postes pilotes de Péage routier. L'aboutissement de ce projet permettra à terme de relever le niveau des recettes issues des péages.
2	P2 : Financement des programmes des ordonnateurs/ Contribuer à l'amélioration du taux de consommation des ressources.	Obtenir que tous les marchés programmés soient passés dans les délais prescrits.	95,6% des marchés programmés par les ordonnateurs ont été passés au 31 décembre 2018.
2.1	O1 : Contribuer à l'amélioration de la qualité de la programmation des ordonnateurs en vue d'obtenir leur approbation par le COGE dans les délais légaux.	Obtenir la validation des programmes dans les délais et avancer vers la passation des marchés par anticipation.	Les programmes d'entretien 2019 des ordonnateurs ont été préparés et soumis à la validation du Comité de Gestion en décembre 2018.
2.2	O2 : Contribuer à l'accroissement du niveau d'engagement de la programmation des ordonnateurs.	Faire réaliser les audits (interne, technique, comptable et financier).	Les contrats relatifs aux audits techniques du Guichet entretien des réseaux Ouest et Sud ont été achevés et réceptionnés en 2018. Le contrat du réseau Nord reste en cours d'exécution pour la tranche ferme. Le commissaire aux comptes a certifié les comptes de l'exercice 2017, et lesdits comptes ont été adoptés par le Comité de gestion. Il en est de même pour le rapport sur le contrôle interne.

N°	Articulation programmes/Objectifs	Ce qui était prévu	Ce qui a été fait
2.3	O3 : Améliorer les délais de traitement des décomptes.	Maintenir le délai moyen de traitement à 15 jours.	Les délais moyens de 15 jours restent maintenus.
3	P3 : Promotion de la gouvernance/ Assurer un pilotage efficace et efficient en vue de l'atteinte des objectifs des programmes opérationnels du FR.		
3.1	Amélioration des outils de gestion (système intégré d'information (SII)).	Mettre en œuvre les conclusions du schéma directeur informatique. Finalisation de la phase 3.	La phase 3 de TOMPRO a été réceptionnée. Les nouvelles fonctionnalités sont en cours d'appropriation par le personnel du Fonds.
3.2	Amélioration de la gestion des archives.	Optimiser la gestion électronique des documents.	Le marché pour la mise en place d'une nouvelle application de gestion électronique de documents a été attribué.
3.3	Amélioration des conditions de travail et de la communication.	Renforcer les capacités du personnel.	Certains personnels ont bénéficié d'un renforcement de capacités en 2018 dans les domaines de la passation des marchés, de la gestion du contentieux des contrats, de l'exécution des projets PPP, du suivi évaluation des activités et de la gestion fiduciaire des projets et programmes.

2- Le Fonds routier et sa ressource humaine

Au plan de l'amélioration des conditions de travail et de la reconnaissance des efforts consentis par le personnel du Fonds, l'État du Cameroun, à travers le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale, a décerné le 20 janvier 2018, des médailles d'honneur et du travail au personnel méritant. Concernant l'effectif du Fonds, il est resté stable à 25 personnels tout au long de l'exercice 2018.

Par ailleurs, le Fonds a entrepris de renforcer les capacités de certains de ses personnels dans les domaines de la passation des marchés, la gestion des projets en mode partenariats publics privés (PPP), le suivi évaluation des projets et programmes, la gestion du contentieux, etc.

3- Contraintes liées à la mise en œuvre des actions

En tant qu'acteur clé du système d'entretien routier national, le Fonds collabore avec divers intervenants du système. Il inter-échange avec ces derniers dans l'atteinte des objectifs liés notamment à sa mission de payeur. Parmi les dysfonctionnements qui pourraient intervenir au niveau des interactions avec les parties prenantes, et pouvant s'ériger en contraintes susceptibles de limiter la portée de son action, on peut citer :

- les tensions de trésorerie liées au volume élevé des demandes de paiements des travaux largement supérieurs à la trésorerie mobilisée au courant de l'exercice 2018. À cet égard, le déplafonnement des ressources dédiées au Fonds routier s'avère indispensable et urgent en vue d'une adéquation entre les besoins réels en entretien routier et les ressources y relatives ;
- la mise en paiement des décomptes liés à

des marchés très anciens porte un sérieux coup à la trésorerie de l'exercice courant. En effet, cette trésorerie est destinée à la prise en charge des dépenses de l'exercice concerné, avec une possibilité d'extension d'un maximum de deux exercices antérieurs ;

- les insuffisances professionnelles de certaines entreprises du secteur du BTP et la lenteur dans le processus de catégorisa-

tion des entreprises ne permettent toujours pas d'attribuer les marchés en fonction de la capacité technico-financière des entreprises ;

- la convocation du Fonds routier, représenté par son administrateur, comme témoin et de manière collatérale devant les instances judiciaires, relativement aux paiements des décomptes.

G- ANALYSE ET GESTION DES RISQUES

Au cours des exercices 2017 et 2018, l'environnement légal et réglementaire du Fonds a connu des évolutions notoires avec la promulgation de textes nouveaux dont certains ont pour objet la route et d'autres un impact sur le statut général des établissements publics.

À l'analyse, ces textes de portée générale et spécifiques sont aujourd'hui générateurs de risques significatifs relativement

à l'efficacité à moyen et à long terme des actions du Fonds routier dans le cadre de ses missions dévolues par la loi 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier. Ainsi, allons-nous tour à tour évoquer quelques risques (i) institutionnels, (ii) stratégiques, (iii) opérationnels et (iv) organisationnels qui en découlent.



Travaux d'entretien d'une voirie urbaine

i) Sur le plan institutionnel

Il convient de relever que :

- le Fonds routier en tant qu'Établissement public administratif de type particulier est soumis aux dispositions de la loi n° 2017/010 du 12 juillet 2017 portant statut général des établissements publics. Ladite loi dispose en son article 17 alinéa 1 que le conseil d'administration comprend obligatoirement des représentants de la Présidence de la république, des services du Premier Ministre, de la tutelle technique, de la tutelle financière et un représentant du personnel élu. Elle fixe obligation à tous les établissements publics, en son article 66, de s'y conformer au plus tard au 12 juillet 2018. À date, le Fonds n'est pas en conformité avec la loi. Cependant, les textes sont encore en cours de révision et les aménagements nécessaires sont en examen dans les services du Premier Ministre ;

■ **la transformation du Fonds routier en organisme de deuxième génération reste un processus inachevé en dépit de l'accord du Chef de l'État. À la lecture des six (06) critères requis, contenus dans la déclaration d'Accra à savoir :**

- base juridique solide - administration séparée du fonds routier, règles et règlements clairs ;
- solide supervision – éventail varié des membres du conseil issus des secteurs privé/public ;
- une agence, acquéreur et non pas fournisseur des services d'entretien routier ;
- accroître les revenus par l'institution de redevances d'usage routier dont les produits seront directement versés sur les comptes bancaires du Fonds routier sans transition par le Trésor Public ;
- adopter des systèmes de gestion financière sains, transparents, appuyés par une structure administrative légère et efficace ;
- assurer des audits techniques et financiers indépendants et réguliers.

Il ressort à ce jour que les critères n°3 et 4 cités ci-dessus ne sont pas satisfaits et le critère n°1 est à parfaire. Le risque lié à l'autonomie financière (critère n°4) est

renforcé par la loi n° 2017/021 du 20 décembre 2017 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2018 qui dispose en son huitième chapitre, article trente (30), que le montant à prélever sur le produit de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) au titre de la Redevance d'usage de la route, la taxe à l'essieu, les recettes de péage et de passage est fixé à soixante milliards (60 milliards). Or, lors des exercices antérieurs, la loi de finances fixait la redevance d'usage de la route, à elle seule, à 60 milliards sans empiéter sur les recettes de péage, de passage et de taxe à l'essieu ;

■ Le plafonnement à 60 milliards dans la loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2018 de l'ensemble des ressources destinées à l'entretien routier et reversées au Fonds routier s'est fait en dépit des prescriptions de la Banque mondiale dans le cadre des opérations d'appui aux politiques de développement et qui fixait à plus de 100 milliards de FCFA la capacité autonome de mobilisation des fonds ou à un minimum de 70 milliards de FCFA les ressources à transférer au Fonds



Passage supérieur – Entrée Est de Douala

routier pour couvrir au moins 95% des besoins d'entretien des routes prioritaires définies par le MINTP. Par conséquent, le Fonds routier n'est pas en mesure de répondre aux besoins en entretien routier, estimés en 2018 à près de 120 milliards, par les services du MINTP ;

■ le Code Général des Impôts du Cameroun a consacré en son article 234 nouveau, la suppression de la notion de redevance d'usage de la route comme ressource autonome du Fonds routier. En effet, l'article nouveau dispose que : « Le produit de la taxe spéciale sur les produits pétroliers est partiellement affecté au Fonds routier conformément au plafond annuel arrêté par la loi des finances » ; cet article reste muet sur les taux de la redevance d'usage de la route par litre et par type de produit (gasoil ou super). Par conséquent, une confusion naît sur la définition de la redevance d'usage de la route qui est la principale ressource du Fonds de par ses textes ;

- enfin, les concertations tenues au mi-

nistère des Finances dans le cadre des travaux d'arrimage des comptes d'affectation spéciale aux exigences de la loi n° 2018/012 du 11 juillet 2018 portant régime financier de l'État et des autres entités publiques a permis de conclure que le Fonds routier n'est pas un compte d'affectation spéciale (CAS) mais un établissement public. Par conséquent, le Fonds routier risque de ne plus bénéficier, à compter de l'exercice 2020, d'une « Affectation de recettes », mais, devra désormais soumettre lors des conférences budgétaires les éléments objectifs nécessaires qui guideront à la fixation conséquente du montant de ressources à plafonner par la loi de finances dudit exercice.

ii) Sur le plan stratégique

Il est à noter que :

- Le décret n° 2017/144 du 20 avril 2017 portant nomenclature routière consacre la classification du réseau routier national en quatre (04) catégories à savoir : (i) les autoroutes, (ii) les routes nationales, (iii) les routes régionales et (iv) les routes communales. Or, les textes organiques du Fonds routier précise en son article cinq (5) que le guichet « entretien » vise exclusivement l'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire urbain, interurbain classé et communal. Aussi, face à ce changement de dénomination et, pour un réseau routier long de plus de 121 000 km, l'absence d'une délimitation du nouveau réseau prioritaire, met-il en relief un risque de dilution de l'action du Fonds. La problématique du champ des missions du Fonds routier est ainsi posée. En effet, le Fonds risque de s'embourber dans des interventions tous azimuts allant de l'entretien lourd à la quasi réhabilitation sur des financements du guichet « entretien », au détriment de la programmation de l'entretien courant qui devrait couvrir annuellement au moins le réseau routier bitumé qui s'étend sur 6110 km ;
- Par correspondance n° 17/B-d/SG/PM du 25 septembre 2017, le Premier Ministre Chef du Gouvernement, accordait au MINTP la possibilité de financer à hauteur de 31 milliards TTC des travaux de réhabilitation et d'entretien confortatif sur la

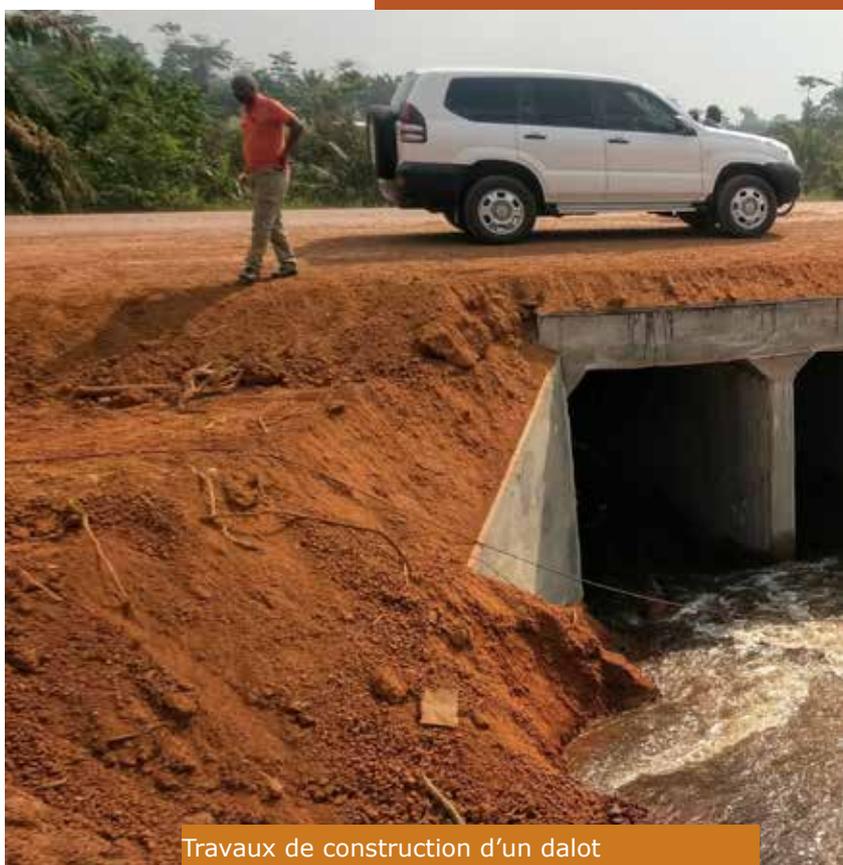


base des ressources issues du guichet « entretien ». Cette pratique constitue un précédent à la fongibilité des guichets « entretien » et « investissement » du Fonds routier remettant ainsi en cause le caractère distinct et indépendant des deux guichets. De ce fait, on relève de plus en plus une éviction des ressources dédiées à l'entretien au bénéfice de la réhabilitation. Ce qui questionne la conformité des programmes du MINTP aux dispositions des textes réglementaires du Fonds.

iii). Sur le plan opérationnel

Il est indiqué que :

- la convention régissant le fonctionnement du compte spécial du Fonds routier ouvert à la BEAC a été signé le 24 août 2018 et son avenant n°1 matérialisant un débit automatique le 13 août 2019. Cependant, ladite convention a exclu de son champ les mises à disposition de trésorerie au bénéfice du Fonds routier, rendant ainsi inopérant le financement par le Fonds routier des travaux en régie conduits par le MINTP conformément aux dispositions de l'article 6 du décret n°2014/0004/PM du 16 janvier 2014 ;
- la loi n° 2018/012 du 11 juillet 2018 portant régime financier de l'État et des autres entités publiques prescrit la régulation budgétaire comme moyen de préserver le caractère soutenable et sincère des plans d'engagement des dépenses. Cependant, les marchés à forte antériorité demeurent une préoccupation constante au Fonds routier. Au 31 décembre 2018, le niveau d'engagement du Fonds routier est chiffré à environ 150 de milliards F CFA pour une affectation annuelle de trésorerie chiffrée à 60 milliards par la loi de finances. Cette situation compromet significativement les dispositions de l'article 35 du décret 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds selon lesquels les engagements ne peuvent excéder le montant de ses recettes. Aussi le risque de sur-engagement du Fonds routier peut être valablement posé ;
- les décomptes en instance et des ordres



Travaux de construction d'un dalot

de virement non dénoués auprès du Trésor public sur les guichets entretien et investissement au 31 décembre 2018 représentent 45 milliards. Un plan d'apurement devrait être élaboré par les pouvoirs publics au risque de constater la non liquidité du Fonds routier face à sa mission de payeur ;

- afin de fluidifier et de sécuriser ses activités de paiement, le Fonds a acquis auprès de la BEAC un logiciel de génération automatique d'ordre de virement dénommé GENDATA. À la pratique, il est apparu un risque majeur dans la ressaisie des données de paiement entre TOMPORTAIL et la nouvelle application GENDATA. Il s'avère opportun de développer une interface automatique entre les deux applications de paiement à l'effet de réduire ou maîtriser le risque de mauvais paiement au regard du volume de transaction de paiement traité par le Fonds routier ;
- l'Acte uniforme relatif au droit comptable et à l'information financière (AUD-CIF) a fixé au 01 janvier 2018 l'obligation pour toutes les entités de l'espace OHADA de se conformer aux normes OHADA révisées. L'AUDCIF a établi de nouvelles dispositions relativement aux normes comptables, au plan des comptes, aux règles de



tenue des comptes, de présentation des états financiers et de l'information financière. Or, au 31 décembre 2018, le Consultant en charge d'accompagner le Fonds dans le processus de migration n'a pas été contractualisé. Par conséquent, il existe un risque de non disponibilité des comptes conformes aux nouvelles exigences de l'AUDCIF et un rejet desdits comptes par les commissaires aux comptes ;

- l'avènement du contrôle financier spécialisé au Fonds routier a nécessité notamment une réorganisation des processus et circuit de traitement et de paiement des dépenses de fonctionnement. Ainsi, conformément aux dispositions du décret n°2013/159 du 15 mai 2013 portant régime particulier du contrôle administratif des finances publiques, le contrôle financier spécialisé auprès du Fonds routier examine particulièrement la régularité formelle de tous les projets d'actes de dépense initiés par l'Administrateur du Fonds. Ce contrôle préalable de régularité porte sur l'engagement, la liquidation, l'ordonnancement et le paiement. Aussi, ce contrôle doit-il être formalisé dans les soixante-douze (72) heures par l'une des sanctions ci-après:

- le visa;
- le visa avec observation, lorsque

l'objet du contrôle comporte des irrégularités non substantielles et susceptibles d'être remédiées ;

- le visa avec réserve, lorsqu'il subsiste des doutes sur la véracité ou l'effectivité de l'objet du contrôle ou ;
- le refus du visa lorsque les éléments fondamentaux de l'objet du contrôle sont manifestement irréguliers et contraires aux lois et règlements.

Cependant, à la pratique, il persiste un problème d'appropriation des procédures de contrôle de la dépense publique par les services du Fonds qu'il s'agisse aussi bien de la phase d'engagement juridique et comptable de la dépense que des phases de liquidation ou d'ordonnancement. À l'analyse, cette incompréhension prend naissance dans la clarification nécessaire du statut juridique du Fonds routier. En effet, la gestion du Fonds oscille entre l'obligation du respect des règles de l'exécution du budget de l'État auxquelles sont soumis les établissements publics administratifs et la prescription du décret organique qui enjoint le Fonds en son article 28, au respect des règles de tenue d'une comptabilité commerciale.

Par ailleurs, le décret n° 77/41 du 3 février 1977 fixant les attributions et l'organisation des contrôles financiers stipule en son article 1er que les contrôles financiers peuvent être créés par arrêté présidentiel, notamment auprès des établissements publics appliquant la comptabilité administrative. Cette disposition exclut de fait du champ du contrôle financier ceux des établissements publics tenant une comptabilité commerciale à l'instar du Fonds routier. À l'exercice, cette spécificité du Fonds entraîne pour son contrôle financier, des difficultés dans l'appropriation et l'exécution de son budget qui tire ses règles de gestion du référentiel normatif OHADA.

Cette superposition de règles parfois contradictoires entre celles applicables à l'exécution du budget de l'État et celles relevant des obligations du décret organique du Fonds, ouvre la porte à des risques de non-conformité du Fonds aux

procédures d'exécution de ses dépenses de fonctionnement.

Enfin, un retard dans la formalisation des procédures de gestion du contentieux accroît le risque en matière civile et pénale au Fonds routier.

iv) Sur le plan organisationnel

Il est à souligner que :

- le transfert des compétences aux municipalités relativement au cantonnement sur les routes nationales et régionales à la faveur des directives du Conseil national de la route et la consécration des maires et des présidents de régions comme maîtres d'ouvrage des marchés d'entretien ou de cantonnement sur les routes communales et régionales à la suite du décret n° 2017/144 du 20 avril 2017 portant nomenclature routière ont entraîné pour le Fonds routier un surcroît de travail ; cela nécessite une réorganisation de ses effectifs. En effet, en plus des traditionnels ordonnateurs que sont le

MINTP, le MINH DU, le MINT et l'Administrateur du Fonds routier (pour les opérations en relation avec le fonctionnement), les services du Fonds devront être les interlocuteurs de 384 nouveaux ordonnateurs (maires, délégués du gouvernement et présidents de région) pour un nombre de personnel resté identique, ouvrant ainsi un risque de surcharge de travail, mais aussi de disponibilité de matériels adéquats;

- enfin, du point de vue de son organisation, le Fonds routier est un organisme centralisé dont la localisation se trouve à Yaoundé, alors qu'une partie de ses ordonnateurs se trouve au niveau régional, départemental et communal. Ce qui pose un risque d'inefficacité et de dégradation de la qualité de service.

Les risques ci-dessus évoqués font l'objet d'un suivi et d'un plaidoyer permanents par les organes de gestion du Fonds auprès des administrations compétentes, à l'effet de les maîtriser ou de les atténuer.



Travaux de réhabilitation d'une route interurbaine

H- LE FONDS ROUTIER ET SES PARTENAIRES

Le Fonds, acteur majeur du secteur de l'entretien routier, travaille en étroite collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, œuvrant dans ce secteur tout en y intégrant son environnement national, sous-régional et régional. Ces échanges permanents favorisent le partage d'informations nécessaires à la prise de décision, notamment en ce qui concerne la mobilisation des ressources et la programmation des projets bénéficiant du financement du Fonds routier.



1- la mobilisation des ressources

Le Fonds interagit étroitement avec les administrations en charge des finances et les redevables légaux à savoir la société camerounaise des dépôts pétroliers (SCDP) et la société nationale de raffinage (SONARA). Ces structures sont chargées de la collecte et du reversement intégral de la taxe spéciale sur les produits pétroliers (TSPP), dont une fraction constitue la redevance d'usage de la route (RUR).

En plus de la RUR et conformément à l'application des dispositions de la loi n°2004/021 du 22 juillet 2004 portant protection du patrimoine routier national, les autres ressources du Fonds proviennent :

- du droit de péage routier ou, en cas de concession du péage, de la redevance de concession ;

- du produit de la taxe à l'essieu ;
- du produit de la taxe de transit ;
- des produits des amendes définies par la loi ;
- des dotations budgétaires des ministères ;
- des dons, legs, subventions et aides diverses apportées par les partenaires financiers du Cameroun ;
- des produits financiers générés par le placement des excédents de trésorerie éventuels ;
- de tous autres produits ayant un rapport direct avec l'accès à la route et/ou l'usage de celle-ci et qui lui sont alloués par la loi des finances.

Dans le cadre des opérations du suivi de la collecte et du reversement, un groupe de travail dénommé « Comité de suivi de la mobilisation des ressources affectées au Fonds routier » siège de manière bi-

mestrielle et constate l'ensemble des ressources mobilisées pour la période sous revue.

En outre, dans le cadre du suivi de la réconciliation des données présentées lors des sessions dudit Comité, des missions conjointes semestrielles sont effectuées à la SCDP, afin de s'assurer de la cohérence entre la collecte et le reversement de la TSPP.

2-Les activités de programmation

En ce qui concerne la programmation et l'exécution des projets financés par les guichets Entretien et Investissement, le Fonds s'est inscrit dans une politique d'accompagnement des ordonnateurs. Cet accompagnement commence dès l'élaboration des programmes avec une concertation dans le cadre de l'atelier technique de programmation qui regroupe toutes les parties prenantes. L'objectif demeure l'assurance de l'éligibilité et de la conformité des programmes à soumettre à l'approbation du Comité de gestion. L'appui du Fonds routier se poursuit à travers un mécanisme de suivi et évaluation périodique dénommé Comité technique de suivi des programmes des ordonnateurs (CSEPO).

En effet, le Comité de suivi de l'exécution des programmes constitue un cadre permanent de concertation entre les administrations impliquées dans la chaîne de dépenses inscrites aux guichets du Fonds routier. Il s'agit des administrations ci-après : le ministère des Travaux publics, le ministère de l'Habitat et du Développement urbain, le ministère des Transports, le ministère des Finances et le Fonds routier dans toutes ses composantes. Ce cadre de concertation vise à favoriser la consommation des ressources affectées au Fonds dans les meilleures conditions d'efficacité et de régularité.

C'est dans ce cadre que le Fonds routier a admis dans son programme d'activités 2018, une visite de terrain du Comité de suivi des programmes pour permettre un échange riche, impliquant des acteurs de diverses administrations.

La mission s'est déroulée sur quelques projets financés par le Fonds dans les régions du Centre et du Sud. Il s'agit des projets : Mbalmayo - Ebolowa / Voirie d'Ebolowa / Mbalmayo -Akono / Pont sur la rivière Akono construit en régie / Emana - Monatéle / station de pesage mobile d'Obala / Nding - Mbgaba.

Au terme de la mission, des observations ont été relevées par le Comité de suivi des programmes :

- l'entretien routier est confronté aux problèmes dus aux difficultés dans le paie-



ment des décomptes, ce qui fragilise davantage les PME, plus exposées et négativement affectées par les effets des retards de paiement comparées aux grandes entreprises;

- le retard dans la finalisation d'avenants relatifs à certains projets;
- le retard du transfert des responsabilités aux communes par le MINTP, en ce qui concerne le cantonnement;
- la maîtrise d'œuvre publique sans moyens logistiques suffisants pour une mobilisation efficace est une source de fragilité de l'administration et comporte des risques de collusion (problèmes d'intégrité, d'éthique, d'inadéquation avec le cadre d'intervention par rapport au maître d'ouvrage);

- le non-respect du chronogramme dans l'exécution des travaux;
- l'insuffisance dans le suivi des travaux par l'administration;
- le non règlement diligent des indemnités qui cause des perturbations dans l'exécution des projets et rallonge les délais;
- les tensions de trésorerie du Fonds routier entraînent une incapacité à satisfaire les entreprises qui exécutent les travaux. En effet, le niveau de sollicitation est tel que les capacités du Fonds ne peuvent



plus supporter un rythme normal de paiement, d'où la montée en chiffre des arriérés ;

- la nécessité de trouver une modalité d'ajustement en vue d'un équilibre entre les engagements et les paiements. En effet, la plupart des projets se chiffrent en milliards de FCFA, en dehors du projet d'Akono et celui du MINHDU (voirie d'Ebolowa).

À la suite de ces observations, il a été programmé l'atelier d'appui à la programmation pour le compte de l'exercice 2019 qui s'est tenu du 16 au 18 octobre 2018 à Bertoua. Cette activité a vu la participation des représentants des ordonnateurs d'une part et du FEICOM, du MINDDEVEL

et CVUC, d'autre part, en raison des enjeux liés à la décentralisation dans le secteur de l'entretien routier.

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

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

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

C'est ainsi qu'au cours de l'année 2018, une réunion du Comité exécutif de l'UATP s'est tenue le 5 avril 2018 à Abidjan sous le thème : « planification de la mobilité durable ». Les débats ont porté sur les questions de mobilité et de gestion des systèmes de transports.

Cette rencontre a permis d'examiner et d'adopter le procès-verbal de la réunion du Comité exécutif du 15 mai 2017. À cette occasion, une évaluation de l'exécution des résolutions a été faite et un chronogramme d'activités élaboré et adopté.

En marge de ce Comité, plusieurs autres activités ont été menées :

- le séminaire international et la réunion de la plateforme africaine des autorités organisatrices de transports à Casablanca, tenu au Maroc du 31 janvier au 1er février 2018, sur la promotion des transports publics à travers des politiques et des innovations efficaces ;
- l'Assemblée générale annuelle du programme de politiques de transport en Afrique SSATP s'est tenue à Abuja au Nigeria du 02 au 06 juillet 2018 ;
- la tenue d'un atelier d'experts du 19 au 24 novembre 2018 à Addis-Abeba en Éthiopie, pour examiner et valider un document d'orientation des transports à l'échelle du continent sur les principaux problèmes stratégiques du secteur des transports en Afrique.

4-L'AFERA

Au cours de l'année 2018, le Fonds routier a pris part à la 16ème assemblée générale annuelle de l'AFERA tenue à Addis-Abeba en Éthiopie le 16 février 2018, sous le thème « préserver notre atout routier pour la réalisation de notre agenda 2063 ».

Cette rencontre a été l'occasion de procéder au changement du bureau exécutif. Ainsi, l'Administrateur du Fonds routier a été élu au poste d'auditeur pour une période de deux ans. À cette même occasion, le groupe focal de l'Afrique australe s'est porté volontaire pour accueillir la prochaine assemblée générale annuelle, prévue pour mars 2019. Aussi, le budget 2018/19 de l'AFERA a été adopté ainsi que le rapport financier et d'audit. Par ailleurs, il a été décidé du recrutement urgent d'un Secrétaire exécutif de l'AFERA d'une part et le développement d'un site web complet de pointe intégrant la langue portugaise d'autre part.

Par la suite, conformément aux résolutions de la réunion du Comité exécutif tenue à Addis-Abeba en prélude à l'Assemblée générale, il avait été arrêté que la première réunion du nouveau bureau se tiendrait à Madagascar au mois de mai 2018. Pour capitaliser cet agenda, il a été programmé pour la journée du 30 avril 2018, une rencontre à Addis-Abeba en vue de procéder à la passation de service entre les bureaux entrant et sortant et une autre avec la Direction des infrastructures et énergie de l'Union africaine (UA) pour poursuivre les échanges relatifs à l'institution de l'AFERA comme organe technique spécialisé de l'UA en matière de financement de l'entretien routier. Dans le cadre de la réunion du bureau exécutif tenu à Madagascar du 28 avril au 07 mai 2018, des échanges ont permis l'examen du rapport d'audit financier externe, en plus des discussions sur le règlement intérieur révisé de l'AFERA.

Enfin pour clôturer les activités de l'AFERA pour le compte de l'exercice 2018, une réunion du Comité exécutif s'est tenue du 5 au 9 septembre 2018 à Mombassa au Kenya.

5-Le passage du Fonds routier à un Fonds de deuxième génération

L'évolution en Afrique subsaharienne des fonds routiers de « deuxième génération » a été plutôt rapide depuis que ce concept a commencé à se concrétiser au début des années 90, et depuis la mise en place en 1993 du tout premier Fonds en Zambie. Il existe aujourd'hui 34 Fonds routiers en Afrique subsaharienne, un chiffre qui devrait croître dans les années à venir compte tenu des réformes en cours en Afrique de l'ouest et en Afrique centrale.

Avec la déclaration d'Accra du 29 septembre 2006, la volonté d'arrimage s'est fait un peu plus ressentir. C'est ainsi que depuis quelques années, le Fonds routier opère sa migration vers un Fonds de deuxième génération. Aussi, les six (6) principes ci-dessous édictés doivent-ils être remplis :

- une base juridique solide - administration séparée du fonds routier, règles et règlements clairs. ;
 - une solide supervision - éventail varié des membres du conseil issus des secteurs privé/public ;
 - une agence, acquéreur et non pas fournisseur des services d'entretien routier ;
 - accroître les revenus par l'institution de redevances d'usage routier dont les produits seront directement versés sur les comptes bancaires du Fonds routier sans transition par le Trésor public ;
 - adopter des systèmes de gestion financière sains, transparents, appuyés par une structure administrative légère et efficace ;
 - assurer des audits techniques et financiers indépendants et réguliers.
- De manière plus précise, il est question pour ces critères de pouvoir clarifier les aspects et points à prendre en compte dans ce changement. De ce fait, le Fonds routier dans son processus de transformation, a déjà mis en œuvre certains de ces critères. Le tableau ci-dessous présente le niveau d'appropriation de ces principes.

Critères	Effectif	Pas encore effectif	Observations
Base juridique solide - administration séparée du fonds routier, règles et règlements clairs.	✓ (plus ou moins)		Un éventail de textes encadrent, réglementent les missions et les activités du Fonds routier mais ces textes ne consacrent pas l'autonomie administrative et financière du Fonds.
Solide supervision - éventail varié des membres du conseil issus des secteurs privé/public.	✓		Le Comité de gestion compte 5 membres issus du secteur privé.
Une agence, acquéreur et non pas fournisseur des services d'entretien routier.		✓	Agence routière inexistante
Accroître les revenus par l'institution de redevances d'usage routier dont les produits seront directement versés sur les comptes bancaires du Fonds routier sans transition par le Trésor Public.		✓	Le plafonnement à 60 milliards dans la loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2018 de l'ensemble des ressources destinées à l'entretien routier et reversé au Fonds routier s'est fait en dépit des prescriptions de la Banque mondiale dans le cadre des opérations d'appui aux politiques de développement et qui fixait à plus de 100 milliards de FCFA la capacité autonome de mobilisation des fonds ou à un minimum de 70 milliards de FCFA les ressources à transférer au Fonds routier.
Adopter des systèmes de gestion financière sains, transparents, appuyés par une structure administrative légère et efficace	✓		
assurer des audits techniques et financiers indépendants et réguliers.	✓		Le Fonds a en son sein un auditeur interne ; de plus la Division d'Expertise Technique supervise des audits techniques semestrielles. Le Commissaire aux comptes est régulièrement désigné et approuve les comptes qui sont ensuite adoptés par le Comité de gestion.

Le processus de migration du Fonds routier en fonds de deuxième génération en cours a déjà suscité plusieurs concertations interministérielles impliquant des acteurs directs et/ou indirects. Ces différentes rencontres avaient pour objectif d'identifier les principales réformes à effectuer au regard du cadre législatif et réglementaire, de l'organisation et du fonctionnement du Fonds.

I- COMMUNICATION

Au cours de l'année 2018, les actions du Fonds routier en matière de communication se sont construites autour du renforcement de sa visibilité et de sa notoriété ainsi que la mobilisation sociale.



S'agissant du renforcement de sa notoriété et de sa visibilité, le Fonds a procédé à l'édition du rapport annuel 2017 et à sa distribution à l'ensemble de ses partenaires. Les divers autres supports produits, les actions cybernétiques menées ainsi que les retombées médiatiques positives issues des événements tels que la cérémonie de remise des médailles d'honneur du travail, ont assuré une forte présence du Fonds dans les médias audiovisuel, scriptovisuel et cybernétique.

Les ateliers de vulgarisation du guide à l'usage des intervenants et les opérations d'assistance des collectivités territoriales décentralisées à la maîtrise d'ouvrage communale ont également contribué au renforcement de la communication du Fonds routier.

En effet, l'atelier de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants, tenu le 27 février 2018 à Garoua, a regroupé de nombreux intervenants de la chaîne des opérations du Fonds routier ainsi que des autorités administratives des régions de l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême-Nord.

Les opérations d'assistance des collectivités territoriales à la maîtrise d'ouvrage communale se sont, quant à elles, déployées dans les villes de Mbalmayo, de Yabassi, de Bangangté et de Guider.

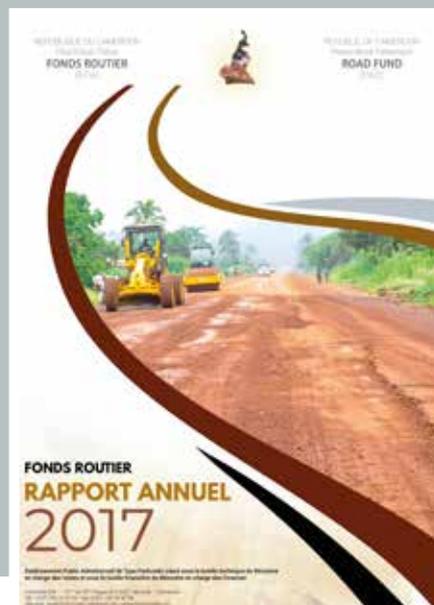
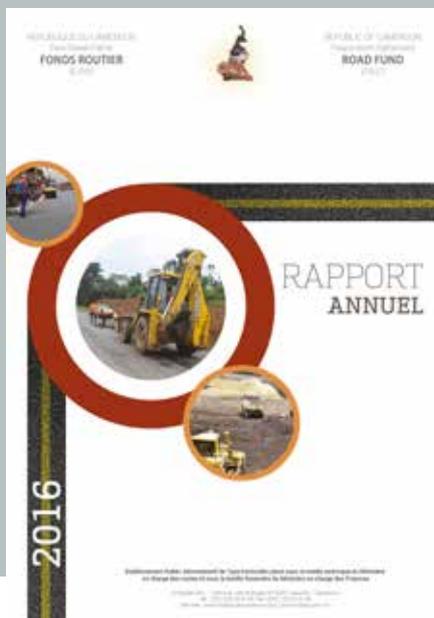
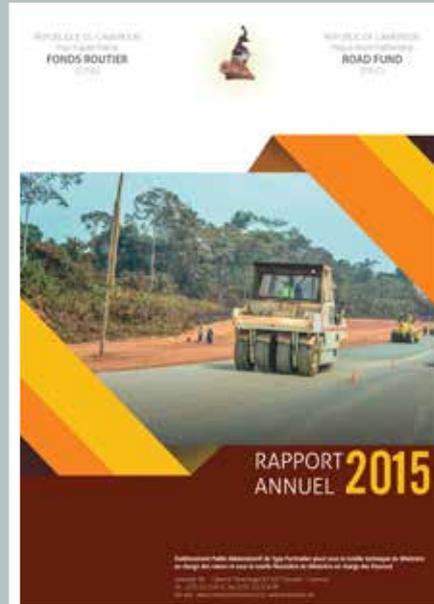
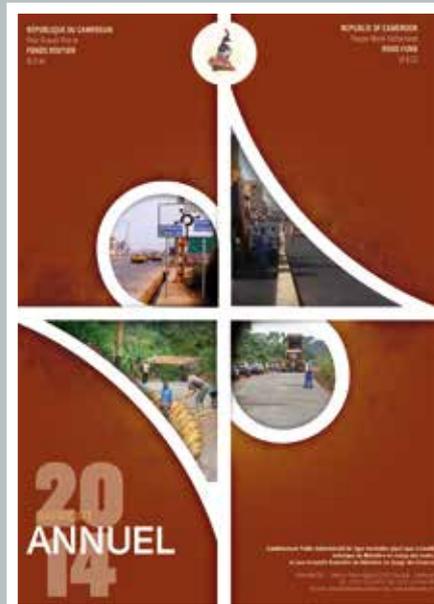
Outre les questions liées au contenu du guide, les participants à ces différentes asises ont été éclairés sur quelques problématiques à savoir :

- l'implication des communes dans la maîtrise d'ouvrage des travaux d'entretien, avec en perspective la mise en application de la nouvelle nomenclature routière qui fait des régions et des communes des maîtres d'ouvrage à part entière de certaines parties du réseau ;
- le montant seuil à allouer au financement Fonds routier des travaux au niveau des communes ;
- la gouvernance territoriale des communes ;
- la communication ciblée des informations sur les paiements à partir des coordonnées fiables collectées par le Fonds routier auprès des entreprises et des prestataires ;
- la maîtrise d'œuvre publique pour la pré-

cision sur les intervenants et le respect des seuils fixés par le code des marchés publics.

Pour ce qui est de la mobilisation sociale

au Fonds routier, elle s'est opérée à travers la célébration de la journée internationale de la femme et la fête internationale du travail.



FINANCEMENT DES PROGRAMMES

2



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

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

Le réseau routier national est classé suivant les catégories ci-après : (i) les autoroutes, (ii) les routes nationales, (iii) les routes régionales et (iv) les routes communales. Il s'étend sur près de 121 424 km dont 21 973 km en réseau prioritaire (6 110 km de routes bitumées et 15 863 km de routes en terre), et près de 100 241 km en réseau communal (12 055 km sont prioritaires et 88 183 km non prioritaires).

De plus, l'inventaire des routes nationales et régionales est bouclé ; celui du réseau communal est en cours, dans le cadre d'une convention entre l'Institut national de la statistique et le ministère des Travaux publics.

• Programme d'entretien routier 2018

Le programme d'entretien routier est préparé par les ordonnateurs sur la base de la

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

• Clé de répartition des ressources

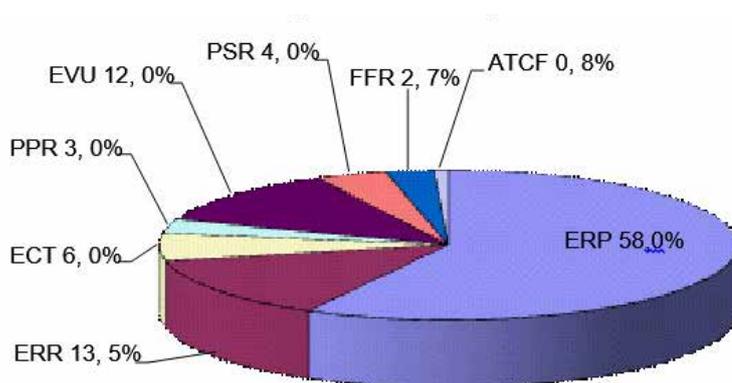
Le tableau 1 ci-après présente la clé de répartition des ressources par type de prestation éligible au financement du guichet entretien du Fonds.

Tableau 1: Prestations éligibles et clé de répartition

Types de prestations	Abréviations	Nouvelle Clé de répartition
Des travaux d'entretien du réseau prioritaire inter urbain classé.	ERP	Mini 58%
Des travaux d'entretien des voiries urbaines prioritaires.	EVU	Maxi 12%
Des travaux et équipements d'entretien des routes rurales prioritaires.	ERR	Maxi 13,5%
Des études routières ou géotechniques et contrôle des travaux.	ECT	Maxi 6%
De la prévention et de la sécurité 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%

¹Rapport d'évaluation de l'état de dégradation du réseau routier camerounais en 2014-MINTP

Figure 1: Clé de répartition des ressources.



Les ressources destinées à l'entretien des routes nationales et régionales constituent la majorité des ressources d'entretien routier, soit 58% du budget global du Fonds routier. Quant aux routes communales qui émanent de la nouvelle nomenclature routière, elles ont fait l'objet de 13,5% de dotation budgétaire au titre de l'exercice 2018. Au vu de la proportion qu'occupe le réseau routier communal par rapport au réseau routier national (82% du linéaire) et compte tenu du faible taux de ressources allouées à son entretien, il est apparu opportun d'envisager l'augmentation du quota des ressources allouées à ces routes à hauteur de 25% du budget du Fonds pour l'exercice 2019.

• Engagements du Fonds routier au titre de la campagne 2018

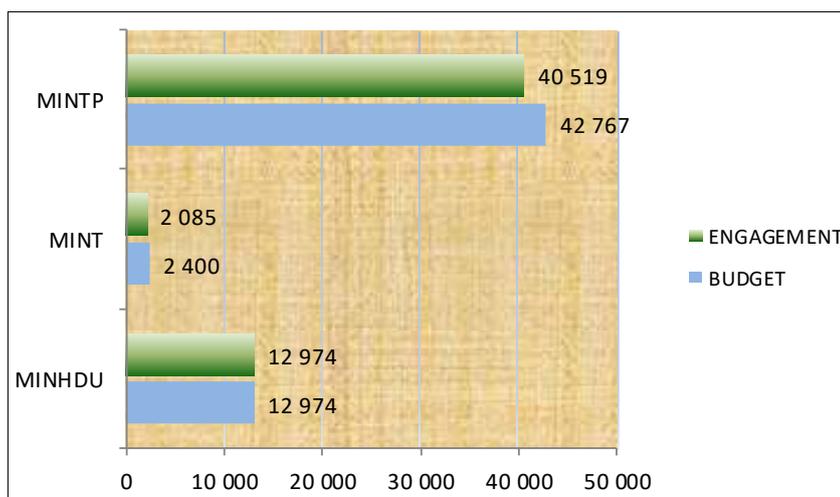
Les programmes des ordonnateurs ont été approuvés par le Comité de Gestion du Fonds routier les 27 et 28 décembre 2017 sur la base d'une enveloppe plafonnée à 60 milliards de FCFA TTC à percevoir au titre de la redevance d'usage de la route (RUR) et des autres ressources.

Les projets engagés par les ordonnateurs au 31 décembre 2018 et validés par le Fonds routier au titre de l'exercice 2018 y compris les ressources antérieures, reportées au présent exercice, se résument dans le tableau ci-après :

Tableau 2: Synthèse des engagements du programme 2018 par ordonnateur (en millions de FCFA)

	Budget	Engagement	Solde	Taux engagement
MINHDU	12 974	12 974	0	100,0%
MINT	2 400	2 085	315	86,9%
MINTP	42 767	40 519	2 248	94,7%
TOTAL	58 141	55 577	2 563	95,6%

Figure 2: Diagramme comparé budget-engagements par ordonnateur



Le taux d'engagement global des contrats s'est significativement amélioré sur les trois (03) dernières années soit 66% en 2016, 87% en 2017 et 96% en 2018. Cette performance est le résultat d'un accompagnement constant des ordonnateurs par le Fonds routier, ainsi qu'une maîtrise du processus de passation des marchés par les ordonnateurs à la faveur du décret n°2018/366 du 20 juin 2018 portant code des marchés publics, leur conférant la gestion intégrale du système de passation des marchés de leur ressort.

Le MINTP affiche un taux d'engagement de 95% en hausse de 10 points par rapport à celui de l'exercice précédent qui se situait à 85%. Cette amélioration est la résultante d'une meilleure maturation des projets. Il convient de préciser que l'effectivité de la maîtrise d'ouvrage communale a permis d'engager des contrats sur les routes communales pour un montant de

4,936 milliards FCFA environ, soit un taux d'engagement de 61,75% sur les 8 milliards FCFA affectés à l'entretien des routes communales.

Le MINHDU garde une constance dans son niveau d'engagement dont les taux oscillent autour de 100% sur les deux derniers exercices.

Le taux d'engagement du MINT est resté presque constant et se situe à 87%, en hausse de 3 points par rapport à l'exercice précédent qui affichait un taux de 84%.

• Présentation des engagements en nombre de contrats

Le tableau ci-après récapitule le niveau des engagements en relation avec le nombre de contrats visés pour le programme d'entretien 2018.

Tableau 3: Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2018.

Ordonnateurs	Nombre de contrats	Taux en %	Montant des contrats (en millions de francs CFA)
MINTP	59	33,1%	12 974
MINHDU	87	48,8%	2 085
MINT	32	18,1%	40 519
Total	178	100%	55 578

Un volume de 178 contrats a été enregistré au titre des engagements opérés pour le compte des ordonnateurs (marchés, ordres de service de démarrage des tranches conditionnelles et avenants) pour l'exercice 2018. Ce nombre est en baisse de 56 points malgré un taux d'en-

gagement nettement supérieur à l'exercice antérieur. Cette baisse du volume des contrats dénote un meilleur allotissement des contrats, mettant en avant la consistance des travaux dans chaque marché au détriment du nombre de contrats ou de marchés signés.

1- Les ressources mobilisées en 2018

La loi de Finances pour l'exercice 2018 a englobé l'ensemble des ressources du Fonds (RUR, amendes de pesages, recettes de péage, et taxe à l'essieu) à un plafond de 60 milliards FCFA contrairement à l'exercice antérieur où seule la RUR était plafonnée à 60 milliards FCFA et le reste des ressources en complément.

Suivant cette nouvelle approche, la mobilisation de la trésorerie pour faire face aux paiements des travaux aux entreprises a atteint un taux de 85%, soit 51 milliards FCFA sur les 60 milliards FCFA attendus. Cette performance en hausse par rapport à l'exercice 2017 (35 milliards FCFA sur 71 milliards FCFA attendus) est le résultat de la mise en place au mois d'août d'un mécanisme mensuel de débit automatique d'un montant de 5 milliards FCFA du compte unique du Trésor vers le compte spécial du Fonds routier ouvert à la Banque centrale.

Avec la mise en commun de l'ensemble des ressources du Fonds routier dans une en-

veloppe plafonnée à 60 milliards FCFA, il a été difficile pour les services de la paierie générale du Trésor en charge de la comptabilisation des ressources de disposer de pièces comptables pouvant identifier distinctement le montant affecté à chacune des ressources du Fonds (RUR, péage, passage et TAE).

Cette situation a perduré tout au long de l'exercice, étant donné que l'instruction n°00073/MINFI/SG/DGTCFM/DT du 06 juin 2011, relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds routier - guichet Entretien, est devenue caduque au sens de la loi de finances pour l'exercice 2018.

Par conséquent, le Fonds a entrepris des démarches au courant de l'exercice 2018 en vue de la signature d'une nouvelle instruction par le ministre des Finances, permettant de préciser le mécanisme de mobilisation des ressources dans son compte de dépôt ouvert à la paierie générale du Trésor ainsi que les règles de comptabilisation desdites ressources.

Tableau 4: Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2018 (en millions de FCFA)

Ressources	Mobilisation (a)	Versements dans le compte Fonds routier au Trésor (b)	Reversement à la BEAC (c)	% Reversement des ressources dans le compte BEAC (d=c/a)
Redevance d'usage de la route	49 509	0		85%
Amendes de pesage	2 134	0	51 000	
Péage routier	6 198	0		
Taxe à l'essieu	2 853	0		
Total	60 000	0	51 000	

À titre de rappel, la situation de 2017 se résume comme suit :

Ressources	Mobilisation (a)	Versements dans le compte Fonds routier au Trésor (b)	Reversement à la BEAC (c)	% Reversement des ressources dans le compte BEAC (d=c/a)
Redevance d'usage de la route	60 000	00		49,7%
Amendes de pesage	1 925	1 925	35 000	
Péage routier	5 925	5 925		
Taxe à l'essieu	2 591	2 591		
Total	71 491	10 441	35 000	

2- Opérations de paiements

La célérité dans le traitement des décomptes soumis au paiement du Fonds est le facteur principal d'appréciation de sa performance. L'évolution de cet indicateur dans le temps apparaît aussi comme un indicateur de performance pertinent.

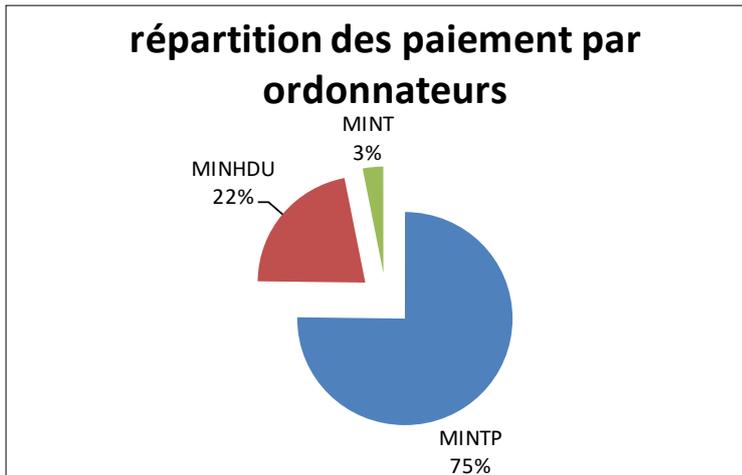
• Évolution des paiements entre 2017 et 2018

Une progression de 29,4% est observée entre les exercices 2017 et 2018 au titre des paiements effectués pour le compte des ordonnateurs.

Tableau 5: Évolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2017 et 2018 (en millions de francs CFA)

Ordonnateurs	Paiements 2018 (a)	Paiements 2017 (b)	Pourcentage	Variation (c=b-a)	Progression en % (d=c/a)
MINTP (y compris PSU)	37 181	29 392	75,2%	7 789	21%
MINHDU	10 743	4 761	21,7%	5 982	55,6%
MINT	1 481	714	3,1%	767	51,7%
TOTAL	49 405	34 868	100%	5 485	29,4%

Figure 3: Répartition des paiements par ordonnateur



Après une dégradation progressive du niveau de paiement sur les 05 dernières années précédant l'exercice 2018, soit 63 milliards FCFA en 2013, 45 milliards FCFA en 2014, 48 milliards FCFA en 2015, 29 milliards FCFA en 2016 et 35 milliards FCFA en 2017, l'année 2018 apparaît comme une année de reprise, avec un montant global de paiement de 49 milliards. Cette situation est la résultante de l'effectivité du mécanisme d'approvisionnement automatique mensuel du Fonds Routier en liquidités. Au-delà de cette évolution positive, le volume de décompte en instance de paie-

ment au 31 décembre 2018 de l'ordre de 22,5 milliards FCFA, reste considérable et susceptible d'atténuer les effets attendus du nouveau dispositif.

La progression observée au niveau des paiements a entraîné un accroissement conséquent de la production des entreprises d'où une plus grande demande en paiement soit 71,9 milliards FCFA comparativement au volume de 54 milliards FCFA observé en 2017. C'est ainsi que le taux de satisfaction des demandes de paiement a régressé de 7,3 points entre 2017 et 2018.



Couverture des demandes de paiement par les ressources reversées

RUBRIQUES	2018 (en milliards)	Rappel 2017 (en milliards)	Évolution (en milliards)
Demandes de paiement	71,9	54	33,1%
Paiements effectués	49,4	34,8	41,9%
Ratio satisfaction des paiements (Paielements/demande de paiement)	68,7. %	76, %	7,3 points

3- Autres indicateurs de l'activité de paiement

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

- Statistiques portant sur le volume des opérations traitées

décomptes reçus pour le paiement et le tableau ci-après récapitule le niveau d'activité autour des décomptes.

Cette partie traite du niveau d'activités du Fonds du point de vue du traitement des

Tableau 6: Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2018

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
958	4	682	241	35	29%

Identification des colis





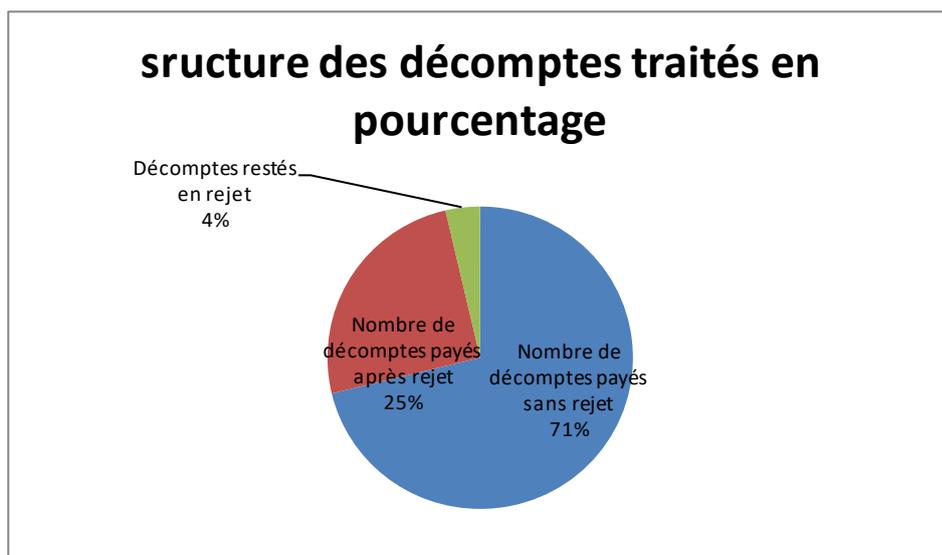


Transporteurs, faites vérifier systématiquement les bagages de vos passagers avant chaque embarquement. Chers passagers, soumettez-vous au contrôle et collaborez avec les agents de sécurité.

Bagages + passagers non identifiés = risques pour le voyage.



Figure 4: Structure des décomptes traités en pourcentage



Au cours de l'exercice 2018, le Fonds a reçu un volume de 958 décomptes. Ce nombre est resté constant par rapport aux 947 décomptes reçus en 2017. Le taux de rejet des décomptes lors des traitements est passé de 5,9% à 29% soit une hausse de 23 points. Cet accroissement du taux de rejet pourrait être la conséquence d'une maîtrise mitigée des procédures du Fonds par les nouveaux acteurs (nouvelles entreprises, etc.) ; ce qui interpelle davantage le Fonds routier à accentuer les opérations de vulgarisation du guide technique à l'usage des intervenants, dans le but d'une meilleure appropriation de ses procédures par les parties prenantes de l'entretien routier.

4- Situation des pénalités

Les pénalités prévues par l'article 168 du code des marchés publics ont pour objet de réparer le préjudice qu'est susceptible de causer au maître d'ouvrage le non-res-

pect, par le titulaire du marché, des délais d'exécution contractuellement prévus ou de toutes autres dispositions techniques ou sécuritaires prévues dans le marché. Cependant, le montant cumulé des pénalités est plafonné à dix pour cent (10%) du montant TTC du marché de base, avec ses avenants, le cas échéant.

Ainsi, le Fonds routier retient et reverse dans le compte d'affectation spéciale (CAS) pour les marchés publics, le produit des pénalités de toutes sortes constatées dans le cadre de l'exécution des marchés pour lesquels il est désigné comme payeur. Ce compte est géré par l'organisme chargé de la régulation des marchés publics (ARMP).

Les pénalités retenues, les pénalités remises et celles reversées à l'ARMP par le Fonds routier au titre de l'exercice 2018 se présentent comme suit :

Tableau 7: Tableau des pénalités et des remises de pénalités en 2018 (en millions de FCFA)

Ordonnateurs	Pénalités et remises de pénalités en 2018			
	Pénalités	Remises	Solde	%
MINTP	73,95	10,27	63,68	70,62
MINHDU	65,11	25,78	39,33	43,61
MINT	4,45	17,29	-12,84	-14,23
Total	143,51	53,34	90,17	100,0

Le solde négatif du MINT de -12,84 millions FCFA s'explique par le fait qu'en 2018 le montant des remises de pénalités de 17,29 millions FCFA est plus élevé que celui des pénalités qui ont été retenues pour le compte de l'exercice 2018 à hauteur de 4,45 millions FCFA. En effet, les remises de pénalités observées dans le tableau ci-dessus concernent les pénalités retenues antérieurement.

Le montant net des pénalités reversées est de 90,17 millions FCFA au 31 décembre 2018 contre 210,77 millions FCFA à la même période en 2017 ; soit une baisse de 120,6 millions FCFA en valeur absolue et de 57,21% en valeur relative. Cette importante baisse observée par rapport à 2017 explique un meilleur suivi de l'exécution de la part des maîtres d'ouvrage.

5- Situation des garanties par signature

Les adjudicataires des marchés logés au Fonds Routier peuvent bénéficier de certaines avances de fonds, notamment l'avance de démarrage. Cette dernière doit être cautionnée à 100% par une banque

commerciale, une compagnie d'assurance ou un organisme financier de la place agréé par le Ministère des Finances. Toutefois, un risque demeure sur la mobilisation de ces cautions en cas de besoin, et relativement à la situation financière de chaque établissement financier.

Lorsqu'ils reçoivent des avances de fonds, les bénéficiaires des marchés financés par le Fonds routier sont par contre astreints à la production de garanties telles que « la caution de bonne exécution » qui assure l'exécution intégrale des prestations et « la caution de retenue de garantie » qui permet la bonne exécution dudit marché. Lesdits cautionnements sont généralement présentés sous diverses formes (lettre de banque, chèque certifié ou espèces).

Cautions reçues

Au cours de l'exercice sous revue, le Fonds routier a reçu des garanties à hauteur de 38, 177 milliards FCFA contre 50,707 milliards FCFA en 2017, soit une variation à la baisse de 12,53 milliards FCFA en valeur absolue et de 24,71 % en valeur relative.

Tableau 8: situation des cautions reçues

Type de cautions	Exercice 2018		
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	%
CADD	154	25 098	65,74
CBE	258	6 454	16,91
CRDG	108	6 625	17,35
Total	520	38 177	100

Figure 5: Structure des cautions reçues par type



Cautions restituées

Les cautions restituées s'élèvent quant à elles à 4,502 milliards FCFA au 31 décembre 2018 contre 3,292 milliards FCFA

à la même période en 2017, soit une variation à la hausse de 1,21 milliards FCFA en valeur absolue et 36,76% en valeur relative.

Tableau 9: Situation des cautions restituées

Type de cautions	Restitutions exercice 2018		
	Nombres	Valeurs (en millions FCFA)	%
CADD	19	1 160	25,77
CBE	50	3 219	71,50
CRDG	9	123	2,73
Total	78	4 502	100

Figure 6: Structure des cautions restituées par type



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

1- Les ressources du programme du guichet « investissement »

Le Fonds routier exerce ses missions de financement de la réhabilitation et de l'aménagement du réseau routier à travers le guichet Investissement. Avec un pic de ressources mis à la disposition du Fonds routier à hauteur de 61 milliards FCFA en 2015, le guichet a vu ses ressources péricliter au fil des années pour atteindre un plancher de 1,1 milliards FCFA en 2018.

En effet, à la faveur de la régulation budgétaire intervenue en 2018, le Gouvernement de la République du Cameroun a opté pour le cantonnement auprès du guichet du Fonds routier des décomptes relatifs à des services faits. Avant 2017, les crédits budgétaires approuvés par la loi de finances étaient immédiatement engagés et sécurisés auprès du Fonds routier alors que les prestations n'étaient pas encore exécutées.

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

Ressources reçues par le Fonds routier par exercice

Programmes (en millions de FCFA)	2014	2015	2016	2017	2018	Total
C2D Routier	-	-	-	-	-	-
C2D Urbain	-	-	-	-	-	-
Ressources BIP	29 416	40 924	22 968	532	485	94 325
Transfert du guichet Entretien	-	-	-	-	-	-
Programme spécial d'urgence	25 041	20 396	3 052	878	653	50 020
Total	54 457	61 320	26 020	1 410	1 138	144 345



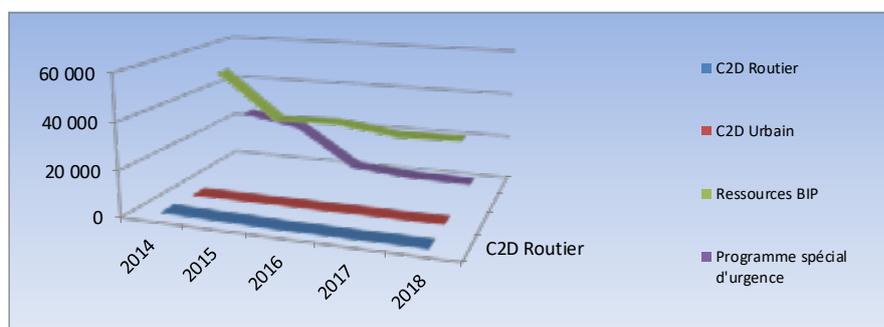
2- Les paiements du programme du guichet « Investissement »

Les paiements représentent la somme totale des ordres de virement émis par

le Fonds routier à destination du Trésor public pour le paiement des prestations des adjudicataires des marchés logés au guichet « Investissement ». Au cours des cinq dernières années, les paiements ont évolué ainsi qu'il suit :

Paiements effectués par le Fonds routier par exercice						
Programmes	2014	2015	2016	2017	2018	Total
C2D Routier	1 050	546	18	-	-	1 614
C2D Urbain	64	86	-	-	-	150
Ressources BIP	50 106	29 789	30 663	27 163	27 661	165 382
Programme spécial d'urgence	25 041	20 396	3 052	878	653	50 020
Total	76 261	50 817	33 733	28 041	28 314	217 166

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



L'évolution des paiements permet de conclure à une contraction significative des paiements opérés sur ce guichet au cours des deux dernières années. Ainsi, les paiements passent de 76,2 milliards FCFA en 2014 pour ne représenter que 28,3 milliards FCFA en 2018, soit un recul de près de 63%. Ce recul peut s'expliquer par le fait que certains paiements sont directement effectués par les paieries spécialisées placées auprès des ordonnateurs. Les paiements opérés en 2018 à hauteur de 28,3 milliards FCFA ont été couverts, d'une part par les transferts reçus à hauteur de 1,1 milliards au cours de l'exercice 2018 et d'autre part par la trésorerie disponible dans le compte 42xxxx du Guichet Investissement ouvert à la Paierie générale du trésor.

3- Décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources au 31 décembre 2018

Au 31 décembre 2018, les décomptes en instance au Fonds routier pour insuffisance de ressources s'élèvent à 8,666 milliards FCFA dont 3,343 milliards FCFA pour le MINTP et FCFA 5,323 milliards pour le MINHDU. Ils ont évolué comme suit au cours des deux dernières années :

Décomptes en instance pour insuffisance de ressources	2017	2018	Var
MINTP	5 798	3 343	(2 455)
MINHDU	112	5 323	5 211
Total	5 910	8 666	2 756

L'absence des ressources a créé une baisse considérable des paiements et par conséquent une hausse vertigineuse du montant des décomptes en instance pour le MINHDU. Ces derniers passent de 112 millions FCFA au 31 décembre 2017 à 5,323 milliards FCFA à la même

période en 2018, soit une augmentation de 5,211 milliards FCFA. Cette variation correspond essentiellement au projet de construction de l'autoroute Yaoundé Nsimalen (études et travaux) pour lequel le Fonds routier n'a pas reçu de financements au cours de l'exercice.

C- FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER ET PRESTATIONS D'AUDITS

1- Ressources de fonctionnement au 31 décembre 2018

Par résolution n°12/FR/PCG/CG/17 du 28 décembre 2017, le Comité de gestion du Fonds routier en tant qu'organe délibérant, a adopté le budget de fonctionnement, d'investissement et d'audits du Fonds routier en ressources et en dépenses pour l'exercice 2018 à 2848 millions FCFA.

Ledit budget a permis de financer les activités du Fonds routier pour la mise en œuvre de son plan stratégique de développement pour le compte de l'exercice

2018. Les principaux objectifs dudit programme s'articulent ainsi qu'il suit : mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement » ;

contribuer à l'amélioration du niveau de consommation des ressources dédiées et assurer l'effectivité et la qualité des interventions sur le réseau routier ; accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.

Aussi, les ressources pour l'exercice 2018 se présentent-elles ainsi qu'il suit :

Intitulé	Dépenses de fonctionnement	Dépenses d'investissement	Total
Fonctionnement FR	1 355	265	1 620
Audits	398		398
Projet de construction	30	800	830
Total	1 783	1 065	2 848

La quote-part du guichet « Entretien », dans le financement du budget de fonctionnement et des audits du Fonds routier, s'élève à 2 018 millions FCFA pour le compte de l'exercice 2018 et celle du

guichet « Investissement » est de 830 millions FCFA, pour le financement du projet de construction de l'immeuble siège du Fonds routier.

2- Exécution du budget de fonctionnement et d'équipement au 31 décembre 2018.

Le budget de fonctionnement et d'équipement du Fonds routier se présente ainsi qu'il suit au 31 décembre 2018 (en millions FCFA) :

Programmes	Objectifs	Budget 2018	Exécution 2018	Taux de réalisation
P1	Mobiliser toutes les ressources destinées au financement des programmes logés aux guichets « Entretien » et « Investissement »	24,5	17,1	69
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.	100	70	70
P3	Accroître la contribution de la gouvernance dans la promotion de la performance.	570,5	348,4	61
P4 « Support »	Fonctionnement courant.	925	681,8	74
Total		1 620	1 117,3	70

Dans l'ensemble, les dépenses de fonctionnement ont connu une baisse de 5% passant ainsi de 75% en 2017 à 70% en 2018. Le budget de fonctionnement courant (P4 « Support » hors audits) est resté stable, soit 74% en 2018 contre 75% en 2017. Les dépenses de fonction-

nement courant comprennent essentiellement les charges liées au personnel (salaires et cotisations sociales), les charges locatives, les frais bancaires, les primes des diverses polices d'assurance et les charges relatives aux activités du Comité de gestion.

3- Exécution du budget des audits au 31 décembre 2018

Le budget des audits pour l'exercice 2018 quant à lui a évolué comme suit (en millions de FCFA) :

Rubriques	Budget 2018	Réalisations	Pourcentage
Réalisation des audits techniques GI	-	-	-
Réunion d'informations sur les recommandations de l'auditeur GI	2	1,7	85
Total guichet Investissement	2	1,7	85
Réalisation des audits techniques GE	109	109	100
Réunion d'information sur les recommandations de l'auditeur GE	7	-	-
Total guichet Entretien	116	109	93,96
Audits comptables et financiers (GE & GI)	30	28	93,33
Audits techniques et institutionnels	250	-	-
Total général	398	138,7	34,85

Le taux de réalisation du budget des audits pour l'exercice 2018 s'élève à 34,85% contre 53,28% pour l'exercice précédent. Cette performance à la baisse s'explique

principalement par la non réalisation de l'audit institutionnel, qui représente à lui seul 62,81% du budget des audits.

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

La mobilisation des ressources, le visa des contrats provenant des programmations annuelles des ordonnateurs ainsi que le paiement des décomptes constituent les principales activités du Fonds. La présente section met en exergue l'évolution de certains indicateurs sur les cinq (05) dernières années.

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

À titre de rappel, la redevance d'usage de la route, les recettes de péage, les amendes de pesage et la taxe à l'essieu constituent l'essentiel des ressources du Fonds routier au sens des textes qui régissent son organisation et son fonctionnement. Le tableau ci-après présente l'ensemble des ressources budgétaires effectivement mobilisées et mise en dépôt dans le compte 42001855 à la paierie générale du Trésor.

Tableau 10: Situation de la mise en dépôt des ressources dans le compte Fonds routier logé à la paierie générale du Trésor durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)

N° d'ordre	Exercices	RUR		Excédent / Insuffisance (b – a)	Taux de mise en dépôt
		Budget (a)	Mise en dépôt à la PGT (b)		
1	2014	55 000	55 000	0	100
2	2015	55 000	55 000	0	100
3	2016	60 000	60 000	0	100
4	2017	60 000	0	-60 000	0
5	2018	60 000	0	-60 000	0
Cumul		290 000	170 000	-120 000	59%

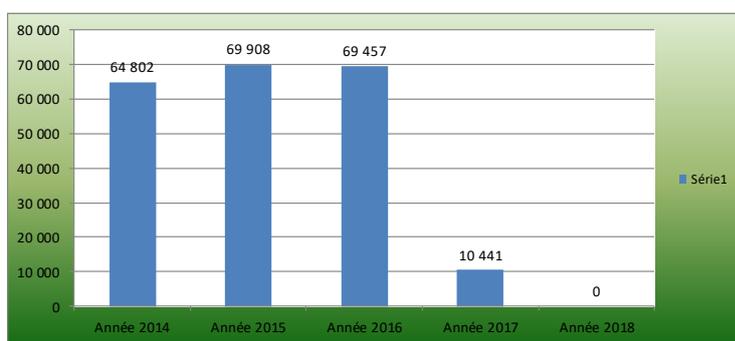
Le montant relatif aux ressources du Fonds routier a été plafonné globalement à 60 milliards FCFA toutes ressources confondues (RUR, péage routier, amendes de pesage, taxe à l'essieu). Suivant les dispositions de la loi n°2017/021 du 20 décembre 2017 portant loi des finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2018, la dotation de 60 milliards FCFA est prélevée sur le produit de la taxe spéciale sur les produits pétroliers (TSPP). En dépit du fait que cette TSPP ait été norma-

lement reversée au Trésor public par les redevables légaux (SONARA et SCDP), le compte du Fonds routier tenu par la paierie générale du Trésor n'a pas été mouvementé en conséquence, d'un point de vue comptable. Pour rendre ces écritures effectives, il semble nécessaire de revisiter au préalable les termes de l'instruction n°11/073/MINFI/SG/DGTFCM/DT du 6 juin 2011 relative à la comptabilisation des recettes et des dépenses du Fonds routier – guichet Entretien.

Tableau 11: Situation de la mise en dépôt de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)

N°	Exercices	RUR	Autres ressources			Total	Progression en (%)
			Péage	Amendes de pesage	Taxe à l'essieu		
1	2014	55 000	5 770	2 073	1 959	64 802	1,0
2	2015	60 000	5 707	1 993	2 208	69 908	7,3
3	2016	60 000	5 243	1 636	2 578	69 457	0,6
4	2017	0	5 925	1 925	2 591	10 441	-85
5	2018	0	0	0	0	0	-100%
Cumul	185 000	34 950	13 524	13 536	289 822		-100% (entre 2014 et 2018)

Figure 8: Évolution des ressources mobilisées et affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années.



Comme en 2017, la mobilisation des ressources destinées au financement de l'entretien a été effective, mais la mise en dépôt dans le compte du Fonds routier ouvert à la paierie générale du Trésor n'a pas suivi. Cette situation est la résultante d'un vide juridique en ce qui concerne le nouveau mécanisme de comptabilisation des ressources du Fonds dans son compte. En effet, l'instruction qui déclinait la procé-

sure de comptabilisation des ressources dans le compte du Fonds routier ouvert à la PGT est devenue caduque en raison des dispositions de la loi des finances de l'exercice 2018 qui prévoit un engagement de la quote-part de la TSPP affectée au Fonds routier au titre de la RUR sans préciser le mécanisme de cette nouvelle approche.

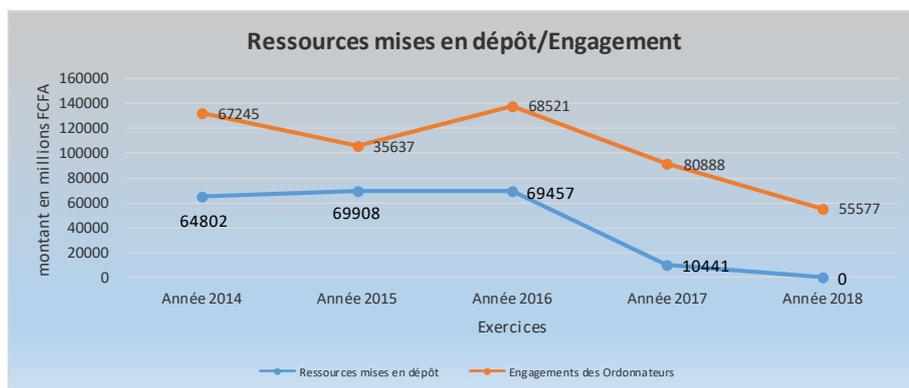
2- Évolution comparée de la couverture des engagements par les ressources reçues dans le compte du Fonds routier à la paierie générale du Trésor

La non couverture des engagements du Fonds routier au courant de l'exercice 2018 par les ressources mises en dépôt dans le compte ouvert à la paierie générale du Trésor laisse présager un risque de non prise en charge ultérieure des engagements pris par le Fonds vis-à-vis des tiers.

Tableau 12: Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2018 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources reçues à la PGT	Engagements des ordonnateurs	Taux d'engagement/ressources reçues
2014	64 802	67 245	103,8
2015	69 908	35 637	55
2016	69 457	68 521	98,6
2017	10 441	80 888	774%
2018	0	55 577	NA
Total	214 508	307 868	143.5%

Figure 9: Situation comparée (ressources – engagements).



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

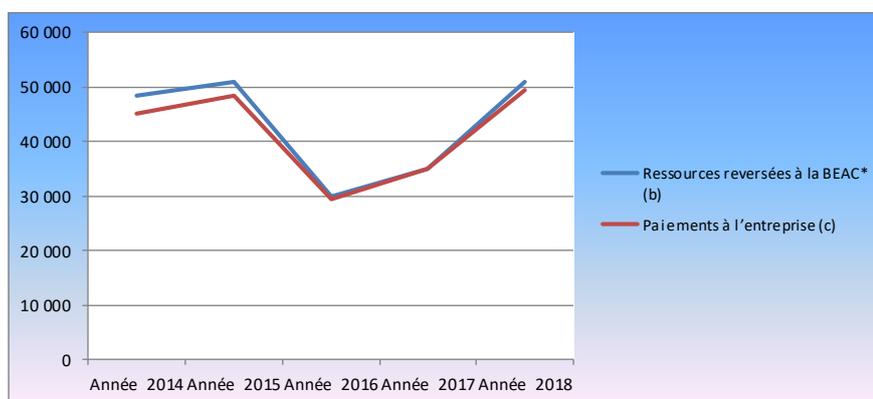
La liquidité du Fonds routier est un facteur clé de sa performance pour ce qui est de

ses missions de paiement des prestations d'entretien routier à l'entreprise. Cette liquidité s'apprécie par sa capacité à couvrir en totalité et dans les meilleurs délais les demandes de paiement soumises à son guichet Entretien.

Tableau 13: Situation comparée ressources encaissées et paiements à l'entreprise au 31 décembre 2018 (en millions de francs CFA).

Exercices	Ressources reversées à la BEAC* (b)	Paiements à l'entreprise (c)	Excédent/ Insuffisance reversement par rapport aux ressources mises en dépôt (c-b)	Taux de paiement des ressources reversées (c/b)
2014	48 500	45 021	3 479	93%
2015	51 000	48 500	2 500	95%
2016	30 000	29 383	617	98%
2017	35 000	34 868	132	100%
2018	51 000	49 405	1 595	97%
Total	215 500	207 177	8 323	96%

Figure 10: Situation comparée (ressources – paiements).



Le tableau et le graphique ci-dessus révèlent que sur les cinq dernières années, le Fonds a reçu de la trésorerie pour 215 milliards FCFA, dans son compte ouvert à la BEAC et a mis en paiement des dé-

comptes à hauteur de 207 milliards FCFA. Le différentiel représente les dépenses liées aux audits techniques, comptables et financiers ainsi qu'aux dépenses de fonctionnement.

DÉFIS ET PERSPECTIVES DU FONDS ROUTIER

3



Le Fonds continue à évoluer dans un contexte économique tendu même si on peut noter une embellie avec la signature entre le ministre des Finances et le Directeur national de la BEAC d'un avenant à la convention régissant le compte spécial du Fonds à la BEAC. Ledit avenant permet chaque mois d'approvisionner à hauteur de 5 milliards ledit compte spécial. Les tensions de trésorerie restent une réalité constante du fait des engagements antérieurs qui pèsent sur la trésorerie de l'exercice en cours.

L'automatisation du péage voulu par le gouvernement demeure l'une des pistes qui permettrait d'améliorer les recettes routières. La réalisation future de cet important projet constitue une opportunité pour le Fonds.

Outre les tensions de trésorerie, le Fonds reste confronté à d'importants défis techniques à savoir : (i) les travaux en régie notamment en ce qui concerne la justification des dépenses et (ii) l'accélération de la décentralisation avec la prise en compte des CTD dans leur rôle de maître d'ouvrage.

A- DÉFIS

1- Les travaux en régie

- **Création au MINTP d'une brigade nationale des travaux en régie**

Conformément au décret n° 2018/461 du 07 août 2018 portant organisation du ministère des Travaux publics, celui-ci est désormais doté d'une brigade nationale des travaux en régie, habilitée à conduire la réalisation des projets d'infrastructures par mode régie. Dans la même optique, le ministère des Travaux publics a acquis du matériel de génie civil dans le cadre de divers contrats et envisage d'en poursuivre l'acquisition pour la réalisation des projets en régie à travers le pays.

- **Transfert des compétences aux communes**

En 2018, le MINTP a procédé au transfert de compétences aux communes en ce qui concerne les travaux d'entretien des routes communales et les prestations de cantonnement. Ainsi, les communes sont désormais aptes à exécuter ces travaux en régie. Une mise à jour du manuel de procédures de la régie du MINTP s'avère nécessaire en 2019

afin de prendre en compte cette évolution. Toutes ces innovations tant sur le plan réglementaire qu'opérationnel laissent entrevoir une meilleure organisation et mise en œuvre de la régie au sein du MINTP.

- **Mise à disposition des fonds pour la régie**

L'avenant n°1 à la convention régissant le fonctionnement du compte spécial du Fonds signé le 13 août 2018 par le ministre des Finances et le Directeur national de la BEAC ne prévoit pas la mise à disposition des fonds pour les travaux en régie. Le Fonds s'est alors trouvé sans trésorerie pour la régie après la date de signature dudit avenant. La signature d'un avenant n°2 devrait permettre de remédier à cette situation en 2019.

Le Fonds a mis à la disposition de la régie MINTP via le compte intitulé « Fonds routier régie MINTP » un montant global de 1 119 107 536 FCFA entre 2016 et 2018 pour l'exécution des travaux en régie suivant le tableau ci-après :

Tableau 14: mises à la disposition de la régie MINTP entre 2016 et 2018.

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

- **Justification des dépenses liées aux travaux en régie**

Conformément aux dispositions du chapitre IV du manuel de procédures des décaissements des ressources mises à disposition de la régie, le Fonds a reçu entre 2016 et 2018, des liasses justificatives d'un

montant total de 826 983 5 99 FCFA sur un cumul de virement de 1 119 107 536 FCFA. Il ressort donc un solde non justifié de 292 123 937 FCFA. Ce solde représente 26,10% des sommes mises à disposition. Des efforts importants restent à faire en 2019 en ce qui concerne les justificatifs des dépenses en régie.

2- Le rôle de maître d'ouvrage des CTD

- **La volonté réelle du gouvernement à accélérer le processus de décentralisation**

Conformément au décret n° 2012/173 du 29 mars 2012 modifiant et complétant le décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds routier, les exécutifs communaux, les délégués du gouvernement et les exécutifs régionaux sont reconnus comme ordonnateurs de plein droit du Fonds.

Dans un contexte de décentralisation voulue par le gouvernement et à la faveur du décret n°2017/144 du 24 avril 2017 portant nomenclature routière, l'implication des CTD dans la chaîne des opérations est de plus en plus importante en 2018. Ainsi, on peut clairement entrevoir plus de sollicitations du Fonds dans les années à venir, étant donné que le réseau routier communal est le plus dense et au vu de la nette tendance à la progression dans l'allocation des financements relatifs à leur entretien.

Compte tenu de la disponibilité du Fonds à garantir un niveau de service de proximité satisfaisant pour toutes ces communes, il s'avère alors opportun de concevoir une nouvelle approche, en misant sur :

- la simplification des procédures;
- l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les échanges ;
- la dématérialisation de certaines procédures et ;
- le renforcement des capacités.

- **L'intercommunalité pour une mise en commun des moyens**

L'intercommunalité est la possibilité pour plusieurs communes, d'exercer en commun, en synergie, certaines de leurs compétences lorsque les enjeux dépassent ceux d'une seule commune.

En 2018, l'intercommunalité a fait l'objet d'une mise en œuvre relativement satisfaisante dans l'entretien routier. En effet, le ministre des Travaux publics a associé les maires à l'élaboration du programme 2018 d'entretien des routes communales financé par le Fonds. C'est ainsi qu'au terme de nombreuses concertations avec lesdits maires, 19 ont été saisis et désignés comme porteurs de projets, pour l'entretien des routes communales, dans le cadre de l'intercommunalité, pour laquelle 68 communes sont effectivement concernées.

La promotion de l'intercommunalité devra donc se poursuivre en 2019 grâce à la sensibilisation accrue des maires. Cette politique aura pour objectif de susciter davantage l'engouement et la synergie d'actions de l'ensemble des exécutifs communaux susceptibles d'être concernés par ce processus.

En 2019, il sera également important de donner un cadre juridique aux projets d'intercommunalité, à travers la mise en place, pour chaque projet, d'une convention d'intercommunalité. Ainsi, plusieurs maires relevant du même département ou proches sur le plan géographique, conviendront-elles de mettre en commun les ressources qui leur sont allouées pour la réalisation des projets d'entretien routier, sous la conduite de l'un d'entre eux, formellement désigné comme étant le maître d'ouvrage. Ladite convention pourra également définir les modalités de passation, d'exécution et de réception/recette des prestations.

B- PERSPECTIVES

1- AMÉLIORATION DU RENDEMENT DES RECETTES ROUTIÈRES

L'automatisation du péage

Le projet d'automatisation du péage routier au Cameroun remonte à 2009. Il s'agit pour le gouvernement, de rentabiliser davantage les 14 postes qui, sur les 45 existants dans le pays, produisent l'essentiel (75%) des recettes du péage routier. Les postes de péage concernés sont : Nsimalen, Mbankomo, Tiko, Edéa, Boumnyebel, Bayangam, Bafia, Mbang, Mandjo, Bandja, Matozem, Nkometou, Bafou et Fombot.

Pour la réalisation du projet, sur les cinq (05) groupements d'entreprises présélectionnés en 2017 par le MINTP, trois (03) ont déposé leurs offres auprès du gouvernement camerounais, en mai 2018. Il s'agit des groupements :

- Razel-Bec-Egis Projects,
- Vinci Highway-Sogea Satom-Vinci Concessions, et
- Group Five-Intertoll Africa Limited.

Cette procédure devrait aboutir en début 2019 à la sélection d'un groupement et la signature d'un « contrat de partenariat pour la conception, le financement, la construction, l'équipement, l'exploitation et la maintenance de 14 postes de péages automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais »

La concrétisation de ce dossier pourrait avoir comme incidences :

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



Pont de l'enfance – route Yaoundé - Ntui

CONCLUSION



Travaux d'entretien d'une route interurbaine

Les faits majeurs ayant marqué la vie du Fonds routier au cours de l'année 2018 se donnent à saisir sur plusieurs plans.

Sur le plan de la gestion des programmes d'entretien routier, il convient de préciser que le Fonds a assuré l'accompagnement des exécutifs communaux dans l'exercice de leurs prérogatives de maîtres d'ouvrages des projets portant sur les routes communales, conformément aux textes réorganisant le réseau routier et autoroutier au Cameroun.

Sur le plan financier, à la faveur de la convention signée entre le ministère des Finances et la Banque des États de l'Afrique centrale le 13 août 2018, le mécanisme

de débit automatique du compte unique du Trésor public au profit du compte du Fonds routier ouvert à la BEAC a été mis en place. Ce mécanisme permet ainsi au Fonds d'assurer, depuis lors, une meilleure constance et fluidité dans les opérations de paiement des décomptes.

Sur le plan des défis à relever, des actions de plaidoyer sont nécessaires en vue de l'apurement des arriérés de paiement dus aux entreprises, dont le volume oscille, assez souvent, autour de 20 milliards FCFA. Des actions de plaidoyer devraient être également menées à l'endroit des ordonnateurs en vue de la clôture des marchés à forte antériorité.

LISTE DES TABLEAUX

- 31 **Tableau 1** : Prestations éligibles et clé de répartition
- 32 **Tableau 2** : Synthèse des engagements du programme 2018 par ordonnateur (en millions de FCFA)
- 33 **Tableau 3** : Répartition des contrats par ordonnateur au 31 décembre 2018.
- 34 **Tableau 4** : Situation des ressources encaissées et reversées au 31 décembre 2018
(en millions de FCFA)
- 35 **Tableau 5** : Évolution comparée des paiements par ordonnateur entre 2017 et 2018
(en millions de francs CFA)
- 37 **Tableau 6** : Statistiques portant sur le nombre d'opérations traitées au 31 décembre 2018
- 39 **Tableau 7** : Tableau des pénalités et des remises de pénalités en 2018
(en millions de FCFA)
- 40 **Tableau 8** : situation des cautions reçues
- 40 **Tableau 9** : Situation des cautions restituées
- 45 **Tableau 10** : Situation de la mise en dépôt des ressources dans le compte Fonds routier logé à la paierie générale du Trésor durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)
- 46 **Tableau 11** : Situation de la mise en dépôt de l'ensemble des ressources affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années (en millions de francs CFA)
- 46 **Tableau 12** : Situation comparée ressources - engagements au 31 décembre 2018
(en millions de francs CFA).
- 47 **Tableau 13** : Situation comparée ressources encaissées et paiements à l'entreprise) au 31 décembre 2018 (en millions de francs CFA).
- 49 **Tableau 14** : mises à la disposition de la régie MINTP entre 2016 et 2018.

LISTE DES FIGURES

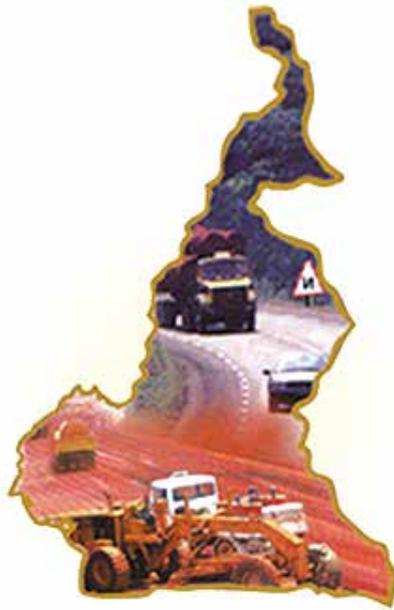
- 32 **Figure 1** : Clé de répartition des ressources.
- 33 **Figure 2** : Diagramme comparé budget-engagements par ordonnateur
- 36 **Figure 3** : Répartition des paiements par ordonnateur
- 38 **Figure 4** : Structure des décomptes traités en pourcentage
- 40 **Figure 5** : Structure des cautions reçues par type
- 40 **Figure 6** : Structure des cautions restituées par type
- 42 **Figure 7** : Répartition des paiements effectués par le Fonds routier par exercice
- 46 **Figure 8** : Évolution des ressources mobilisées et affectées à l'entretien routier durant les cinq dernières années.
- 47 **Figure 9** : Situation comparée (ressources - engagements).
- 47 **Figure 10** : Situation comparée (ressources - paiements).

ANNEXES :

Le Fonds routier et le renforcement des capacités

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Gestion d'un projet de transformation SI.	03	02	DELOITE	renforcer l'approche projet dans la culture d'entreprise ; avoir une gestion efficace des projets de transformation des systèmes d'informations.
Nouveau cadre normatif de passation des marchés	03	15	ARMP	s'approprier les nouvelles dispositions du décret n° 2018/366 du 20 juin 2018 portant code des marchés publics ; connaître la nouvelle architecture du système des marchés publics et rôles des acteurs assujettis au nouveau code ; s'informer sur les sanctions prévues en cas de mauvaises pratiques.
Avantages irréguliers et indus dans les entreprises et établissements publics (EP) au Cameroun	03	01	MAZARS	définir la notion d'avantage dans un EP ; maîtriser les avantages irréguliers et indus dans les entreprises et établissements publics afin de conseiller le management du Fonds routier en vue d'éviter les mauvaises pratiques.
Suivi administrative des contrats et gestion du contentieux	04	11	PROSPECT CONSULTING	maîtriser le cadre juridique et institutionnel relatif à la gestion des contrats financés par le Fonds routier ; maîtriser le régime juridique des contentieux afférents aux contrats relevant des guichets financés et contrats passés en tant que maître d'ouvrage ; optimiser les contours du suivi technique et financier des contrats afférents aux domaines de compétence du Fonds routier ainsi que ceux passés en tant que maître d'ouvrage ; représentation et défense efficace et efficiente des intérêts du Fonds routier en justice ou devant toute autre institution ; identifier les difficultés communément rencontrées dans l'instruction des différents contentieux.

Thèmes	Durée (jours)	Nombre de participants	Institution	Objectifs
Le financement en capital et le mécanisme de projets en PPP.	14	02	C D A CONSULTING	<p>maitriser les outils d'analyse des projets d'investissement, les décisions de financement, les règles et paramètres ;</p> <p>apprendre à gérer l'infrastructure en tant que projets d'immobilisations ;</p> <p>maitriser le contexte, les principes directeurs, la classification et choix stratégiques des partenariats public-privé ;</p> <p>comprendre la mécanique des PPP: conditions préalables, préparation, structuration, passation des marchés, financement, etc.</p>
Suivi évaluation des projets et programmes	21	01	SETYM	<p>maîtriser le processus, les étapes nécessaires à la mise en place et à l'exploitation d'un système de suivi-évaluation axé sur les résultats ;</p> <p>connaître les techniques et outils pour bien planifier, suivre et évaluer la performance des projets au niveau des résultats de court, moyen et long terme ;</p> <p>utiliser les meilleures pratiques de collecte des données et de communication de la performance.</p>
Gestion administrative et fiduciaire des projets et programmes	21	02	SETYM	<p>adopter les meilleures pratiques de gestion administrative et fiduciaire ;</p> <p>connaître les principes de la GAR et les besoins en suivi d'indicateurs de performance tant au niveau des coûts et résultats que de l'efficacité des processus administratifs ;</p> <p>améliorer la compréhension des enjeux humains et développer un comportement de gestionnaire.</p>
Passation des marchés fournitures, consultants et travaux	21	02	SETYM	<p>développer une compréhension détaillée de la passation des marchés selon les directives de la Banque mondiale et autres bailleurs de fonds ;</p> <p>maîtriser le nouveau cadre de la passation des marchés adopté par la Banque mondiale en 2016 et sensibiliser sur les nouvelles orientations ;</p> <p>comprendre les activités, procédures, normes et principes sous-jacents aux marchés de fournitures et de travaux, ainsi qu'à la sélection de consultants ;</p> <p>définir et planifier toutes les activités du processus d'un appel d'offres et d'une demande de proposition.</p>



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

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