

Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun: **Mythe ou réalité**

Introduction

Les premières routes au Cameroun datent de la période coloniale. Depuis les indépendances, les pouvoirs publics ont mis sur pied un réseau routier moderne. Quoique louables, ces initiatives n'ont pas résolu le problème de désenclavement de l'arrière pays et des centres urbains qui sont encore moins desservis. Ainsi, les embouteillages et accidents de circulation font partie du lot quotidien des usagers de la route. L'entretien des routes requiert d'énormes capitaux. Pour que l'investissement s'amortisse au moment opportun, la maintenance d'infrastructures routières et leur préservation par les usagers devraient être respectées. Or, force est de constater qu'au Cameroun ce n'est pas toujours le cas, d'où l'objet de notre thème d'étude «Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : Mythe ou réalité».



Or, force est de constater qu'au Cameroun ce n'est pas toujours le cas, d'où l'objet de notre thème d'étude «Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : Mythe ou réalité».

Au demeurant, la problématique de l'entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun nous renvoie à l'insécurité sur les voies de communication. Autrement dit, qu'est-ce - qui justifie le nombre élevé d'accidents de la circulation routière au Cameroun? Pourquoi autant de morts sur nos routes? Répondre à ces préoccupations nous mènera à étudier tour à tour l'état des lieux du réseau routier, les raisons de leur mauvais état, et quelques perspectives.

I. État des lieux du réseau routier Camerounais

Un rapport de la Direction des Etudes, des Normes et de la Planification (DENP) du Ministère des Travaux

Publics de 2013 fait état d'un réseau routier reparti ainsi qu'il suit:

- routes nationales 70107 kms, dont 4061 kms bitumées et 3045 kms non revêtues ;
- routes provinciales 5695 kms, soit 846 kms bitumées et 4849 kms non revêtues;
- routes Départementales 7861 kms, soit 340 kms bitumées et 7521 kms non revêtues (en terre).

Abstraction faite des grands travaux en cours, et prenant en compte les catégories du réseau routier national, nous avons un total de 112973 kms, dont 10158 kms seulement recouverts de bitume et 102815 kms en terre. Selon les dernières statistiques portant sur le réseau routier prioritaire, il n'y aurait que 42 % d'axes bitumés en bon état ou en état moyen en 2013, contre 36% en 2012. Il en est de même pour les routes en terre avec une partie en bon et moyen état (21%) en 2012, contre 45% en 2013. En tout état de cause, le réseau routier en général souffre d'un déficit de signalisation, de traçage, des fissures, des nids de poule, de la mauvaise évacuation des eaux de pluies, pour ne citer que ceux - là. Qu'est ce qui serait à l'origine de cet état de choses?

II. Causes du mauvais état des routes au Cameroun



Le mauvais état des routes nationales s'explique par des facteurs ci – après : surcharge, corruption, cadre institutionnel, gestion irrationnelle et approximative du réseau, et défaut d'entretien.

La pratique de surcharge est un fléau à combattre. Les véhicules hautement surchargés portent atteinte à l'intégrité physique de la chaussée et réduisent considérablement l'espérance de vie de celle – ci car la route se délabre plus rapidement. En effet, la norme de construction routière au Cameroun est basée sur une charge maxi-

male évaluée à 13 tonnes à l'essieu simple, 21 tonnes à l'essieu tandem et 27 tonnes à l'essieu tridem. De même, la limite maximale totale d'un véhicule est arrêtée à 50 tonnes. Or, nous constatons sur les nationales numéros 1 (Yaoundé – Maltam – Kousséri – Fotokol, d'un linéaire de 1383 kms, la plus longue du Cameroun) et 10 (Yaoundé – Ayos – Bonis, longue de 328, 5 kms), que des grumiers surchargés au - delà de la norme y circulent de manière récurrente, ce qui induit un délabrement prévisible à court terme. Le taux de surcharge les plus élevés y ont été enregistrés en 2013, notamment 15,7% et 16, 7% respectivement. (MINTP/DENP 2013)

Le recours à la corruption dans les postes de péage, de pesage et de contrôle technique est une réalité au Cameroun. Il existe environ quatorze postes de péage sur les routes nationales camerounaises. Il a été constaté

que ces postes font preuve de légèreté dans l'exercice de leur fonction en faisant prévaloir des intérêts égoïstes au détriment de ceux de l'Etat. Dans la pratique, certains usagers versent 50 000 FCFA en journée parce qu'ils sont en surcharge et, une fois la nuit tombée, contournent le pesage sans toutefois avoir été pesés. D'autres prétendent se faire peser et, au moment où ils grimpent sur la bascule, l'ordinateur reste éteint. En outre, comme le démontre une enquête effectuée dans la Région de l'Est, certains usagers peuvent échanger des infractions contre des montants dérisoires remis au chef de poste.¹

Sur le plan organisationnel, l'on note un encombrement du cadre institutionnel. Et pour cause, la multitude d'institutions étatiques en charge des infrastructures routières nationales n'assure pas le bien-être du secteur des transports. En plus du Premier Ministère, neuf structures y interviennent, à des degrés divers, en fonction de leurs domaines de compétences. Nous pouvons citer, entre autres, Ministère de l'Economie et de la Planification de l'Aménagement du Territoire, Ministère des Finances, Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain, Ministère des Travaux Publics, Ministère des Transports, Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural et du Ministère des Marchés Publics, l'Agence de Régularisations des Marchés publics, le Fonds Routier, et les Collectivités Territoriales Décentralisées. Cette démultiplication cause des problèmes de coordination et du suivi susceptibles de conduire à l'inertie dans le traitement des dossiers, le suivi des chantiers et la conduite des travaux de maintenance.

Pour ce qui de la **gestion de l'entretien routier**, elle est assurée au Cameroun par le Ministère des Transports Publics. A la base, l'entretien routier a besoin de l'aide du Fonds Routier chargé du financement et de l'entretien. Cet organe tire ses ressources à la fois de la redevance de concession du péage routier, du produit des amendes, des dons et legs et de tous autres produits ayant un rapport direct avec l'usage de la route. En 2014, il a perçu 6 4802 milliards de FCFA, dont 5 770 milliards provenant des péages, 2 073 milliards d'amendes, 1 959 milliards des taxes essieux et 55 000 des services connexes chargés du financement de l'entretien routier². Quoiqu'élogieux, ces chiffres sont loin de refléter l'état réel des routes camerounaises qui sont dans un état de délabrement avancé. Or, il ne fait aucun doute que l'entretien devrait conduire à une amélioration du service et non le contraire.

S'agissant de la réhabilitation des tronçons, l'on relève que sur les 4061 kms de routes bitumées 23% sont dans un mauvais état. Etant donné que la construction des routes demande un fort investissement, la réhabilitation de celles-ci permet de préserver les investissements opérés au niveau urbain et rural. Or, les services chargés de l'entretien ont prévu une collecte de ressources sur une période dix ans, de 2010 à 2020, en vue de réhabiliter environ 200 kms de routes par an. Ces projections semblent insuffisantes car elles n'accordent pas une place de choix aux routes en terre³.

D'autres facteurs exogènes tels que l'incivisme ne sont pas à négliger. Dans le but de lutter contre la consommation des stupéfiants par les usagers de la route, le nombre d'alcool tests est passé de 125 000 en 2009 à

¹ Rapport de la Réunion tenue au siège de Cameroon Tribune à Bertoua sur le thème « Projet de Conception et d'Insertion de Messages sur la Sécurité Routière dans les Organes de Presse Ecrite », 14 novembre 2016.

² Fonds Routier du Cameroun (www.fondsroutiercameroun.org), accédé le 19 novembre 2016.

³ Ministère des Travaux Publics/Direction des Etudes, des Normes et de la Planification (DENP), 2013.

environ 160 000 en 2010. De même, il a été relevé que plus de 50% de véhicules contrôlés étaient au - dessus des limites réglementaires de vitesse.

III. Conséquences et perspectives de la gestion du secteur routier au Cameroun

Conséquences

Le mauvais entretien des routes camerounaises influence plusieurs secteurs de la vie du pays.

- Il constitue un véritable frein à l'économie dans la mesure où le volume de marchandises transportées est considérablement réduit malgré la surcharge ; ce qui ralentit le développement des échanges au niveau national entre les dix Régions et avec les pays voisins tels que Nigéria, RCA, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, et Tchad.
- Le manque de routes constitue un obstacle incontournable pour les investisseurs qui préfèrent se porter vers des pays offrant des meilleures conditions de développement
- la recrudescence des accidents de la route. La Gendarmerie Nationale/Direction de l'Emploi et des Structures les répartit en trois catégories : corporelles, mortelles et matérielles. D'après cette structure, nous avons enregistré un total de 3862 accidents en 2005, 3 343 en 2008, et 3 503 en 2010. Malgré les dispositions prises par le gouvernement camerounais, force est de constater que ce nombre ne diminue pas considérablement.
- les pertes en vie humaines et les atteintes à l'intégrité corporelle et physique qui laissent les familles dans le désarroi. Toujours d'après les services de gendarmerie nationale, l'on a enregistré en 2005, 6 578 blessés et 1 091 morts, 5 452 blessés et 944 décès. De même, en 2006 et 2008, les données ont subi une hausse, allant de 4 476 blessés à 1 074 morts. Il y'a six ans, les chiffres étaient estimés à 5 292 blessés et 1 258 morts, preuve que le problème demeure d'actualité.

Perspectives et Propositions de Réformes

Pour emboîter le pas à la Banque Africaine de Développement, des solutions pratiques aux problèmes des transports routiers au Cameroun existent. Il s'agit, entres autres, de :

- la construction et la mise en service du réseau autoroutier reliant les principaux pôles économiques Douala – Yaoundé – Bafoussam - Bamenda;
- la construction et la mise en service de plus de 3000 kms de routes bitumées; et
- la réhabilitation de 55% de réseau routier bitumé et en terre. ⁴

Nous pouvons greffer à ces recommandations pratiques les propositions de réformes ci - après :

- la création au Ministère des Transports d'un corps de la sécurité routière pour la prévention des accidents ;

⁴ Banque Africaine de Développement (BAD) / Département des Transports, du Développement Urbain et des TICS : « Cameroun Note sur le Secteur des Transports »

- la réduction des Ministères de tutelle en charge du transport au Cameroun au nombre de deux : Transport et Travaux publics ;
- la mise en place d'un contrôle effectif des travaux d'entretien et de réhabilitation du réseau routier, sous la houlette du ministère des transports;
- l'éveil de conscience doublé d'un élan de patriotisme pour tous les usagers de la route en vue de lutter contre la corruption ;
- l'application par le Ministère des Transports et les services en charge de la sécurité routière des dispositions strictes relatives à l'incivisme sur les voies de communication terrestres, notamment les surcharges;
- la révision du régime financier de l'Etat afin d'affecter directement à l'entretien routier et travaux connexes d'expansion et de développement du réseau les fonds collectés à cet effet sur toute l'étendue du territoire.

Conclusion

La présente étude s'est intéressée aux problèmes auxquels fait face le transport routier au Cameroun. Tableau en majeure partie sombre, le secteur est victime de problèmes de divers ordres allant de l'insuffisance au mauvais état, en passant par le mauvais entretien, le cadre institutionnel inadapté et la corruption qui gangrène le secteur. Loin d'être un mythe, l'entretien et la réhabilitation des infrastructures routières du pays est un défi à relever. Les solutions proposées apporteraient sans nul doute un coup de pouce à ce secteur assez mal en point et devenu un réel frein au développement du Cameroun.



Léonie Djike Dongmo

Westcliff Consulting

Procurement Consultant

Denis & Lenora Foretia Foundation

Email: leonie.dongmo@yahoo.fr

BIBLIOGRAPHIE

(1). Ouvrages

Les Atouts Economiques du Cameroun No 8 – 952 168370 – 3 ; Octobre 2010, pp. 216 – 221

(2). Archives et Rapports

Banque Africaine de Développement (BAD) / Département des Transports, du Développement Urbain et des TICS : « Cameroun Note sur le Secteur des Transports »

Institut National de la Statistiques (INS) : Annuaire du Cameroun 2011

Ministère des Travaux Publics/Direction des Etudes, des Normes et de la Planification (DENP), 2013.

Ministère de la Défense/Gendarmerie Nationale /Direction de l'Emploi et des Structures

Ministère des Transports / Division des Etudes Statistiques

Ministère des Transports: Rapport de la Réunion tenue au siège de Cameroon Tribune à Bertoua sur le thème « Projet de Conception et d'Insertion de Messages sur la Sécurité Routière dans les Organes de Presse Ecrite », 14 novembre 2016.

Ministère des Transports : Rapport de la Réunion tenue à la Délégation Régionale du Centre, « Projet de Conception et d'Insertion des Messages sur la Sécurité Routière dans les Organes de Presse Ecrite, » jeudi 17 novembre 2016.

(3). SITES WEB

BAD: www.afdb.org

Fonds Routier du Cameroun: www.fondsroutiercameroun.org

MINTP: www.mintp.cm