

MODERNISATION DU PEAGE ROUTIER AU CAMEROUN (1993-2020) : QUAND LA « GUERRE DES RESEAUX » BLOQUE LE PROJET

Roméo Aimé KOUANOU

Université de Dschang (Cameroun)

rkouanou@gmail.com / rkouanou@yahoo.com

Résumé

Depuis 2009 année du lancement du projet, la modernisation du péage routier au Cameroun, est restée jusqu'en date de 2020 bloquée par des réseaux mafieux aux intérêts égoïstes. Ainsi, l'objet de cette étude repose sur les enjeux de l'automatisation du péage routier au Cameroun. Cette analyse qui se fonde sur l'exploitation des sources orales et écrites associée à une méthode exégétique appliquée aux dispositions réglementaires en la matière, dans une perspective diachronique aboutit au résultat selon lequel au Cameroun, les recettes issues des péages routiers décroissent du fait de la corruption et détournement des auteurs qui bloquent sa modernisation.

Mots clés : *modernisation, péage routier, enjeux, Cameroun.*

Abstract

Since 2009, the year the project was launched, the modernization of road tolls in Cameroon has remained blocked until 2020 by mafia networks with selfish interests. Thus, the purpose of this study is based on the challenges of automating road tolls in Cameroon. This analysis, which is based on the use of oral and written sources associated with an exegetical method applied to the regulatory provisions in the matter, from a diachronic perspective leads to the result according to which in Cameroon, the revenues from road tolls decrease due to the corruption and embezzlement of authors who block its modernization.

Keywords: *modernization, road toll, stakes, Cameroon.*

Introduction

Dans la civilisation des communications, la route joue un rôle très déterminant dans le développement économique. Là où la route passe, le développement suit. En posant cet aphorisme, les économistes traduisent en théorie de développement, la densité et la qualité de la route qui constituent le support préalable de tout décollage économique (Djike Ndongmo, 2016 : 3). C'est la raison pour laquelle son financement a toujours été l'œuvre des pouvoirs publics car, quel que

soit le projet de développement envisagé, la réalisation de cette infrastructure dite de base est d'abord entreprise, d'où la devise du congrès Mondial de la Route à Durban en 2003 : « La route du développement passe par le développement de la route ».

Ainsi, les pouvoirs publics, aussi bien dans les pays développés que ceux en voie de développement, sont amenés à déployer des investissements considérables pour leur équipement en infrastructures routières. C'est dans cette optique que l'État du Cameroun dispose en 2019 d'un réseau bitumé de 9.558 km sur lequel est construit 45 postes de péage qui fonctionnent jusqu'ici de manière artisanale. Tant au niveau des structures d'accueil qu'au niveau même de leur gestion. Depuis leur ouverture en 1993, rien n'y obéit au standard des temps modernes. La fabrication des billets se fait encore comme à l'époque du père de l'imprimerie. Aucune attention n'est accordée à leur sécurisation d'où, de multiples stocks parallèles en circulation (Ndoumbe, 2018 :1). Cet état de chose pose le problème de l'automatisation du péage routier au Cameroun. Ainsi, quelles sont les causes des blocages du projet de modernisation du péage routier au Cameroun ? La réponse à cette question se trouve en partie dans l'analyse de la politique camerounaise en matière de lutte contre la corruption et le détournement des deniers publics. Les méthodes utilisées dans cet article sont à la fois diachronique et systémique. Pour ce fait, l'utilisation des sources orales et écrites ont été d'une importance capitale pour établir les causes du blocage du projet de modernisation du péage routier camerounais, les conséquences y afférentes et y apporter des solutions.

Les bornes chronologiques retenues dans le cadre de cette étude sont 1993 et 2020. Ces deux repères sont des indicateurs résumant l'année d'institution du péage routier au Cameroun le sept janvier 1993 jusqu'à la relance du projet de modernisation le 10 décembre 2020 par un panel de ministre lors de la pose de la première pierre de construction du péage automatique de Mbankomo après plusieurs tentatives avortées initiées trois ans plus tôt. Cet article est structuré autour de deux grands axes à savoir l'état des lieux du péage routier au Cameroun et les mobiles du blocage de sa modernisation.

1. État des lieux du péage routier au Cameroun de 1993 à 2020 : les problèmes qui minent le secteur

Les premières routes modernes au Cameroun indépendant sont construites grâce aux financements des bailleurs de fonds internationaux à partir de 1961 dans le cadre des plans quinquennaux de développement. Il s'agit en occurrence des routes Tignère-Kontcha, Pitoa-Figuil, Yaoundé-Mbalmayo... réalisées sur fonds du Fonds d'Aide à la Coopération, la Caisse Centrale de Coopération Économique, la Banque Mondiale, le Fonds Européen de Développement, l'Agence Française de Développement et le concours financier des États Unis et du Canada (Mveng, 1979 : 254). Trois décennies plus tard, l'entretien de ses infrastructures est très coûteux pour les pouvoirs publics. C'est ainsi que l'État à travers le décret numéro 93/034 du 07 janvier 1993 met sur pied le péage routier ceci dans l'optique de récolter les fonds qui vont servir à l'entretien et la réhabilitation du réseau routier au Cameroun (Mbog Pibasso, 2019 :5). La méthode diachronique permet ici de situer dans le temps et dans l'espace, l'évolution liée à la problématique du péage routier au Cameroun.

1.1. Présentation du péage routier camerounais et les difficultés auxquelles il fait face

Depuis l'indépendance, les infrastructures routières au Cameroun n'ont cessé de s'accroître malgré leur état de détérioration avancé. Du fait de la rareté de fonds pour la construction et l'entretien du réseau routier, il a été institué au Cameroun le sept janvier 1993 le péage routier. Le non atteinte des objectifs de départ de ce dernier, a conduit à la mise sur pied en Octobre 2005 du PSRR (Programme de Sécurisation des Recettes Routières), avec pour objectif de sécuriser les recettes issues de la route qui sont : la RUR (Redevance à l'Usage de la Route), la taxe à l'essieu, les amendes routières et le péage routier. Le péage se devait de fournir 5.7 milliards de FCFA en 2006 (ce qui n'a pas été le cas) en vue d'atteindre 08 milliards de FCFA en 2012, raison pour laquelle il est urgent de trouver des solutions visant à améliorer son efficacité (Tuenkam et Wandji, 2016 : 1).

La loi des Finances de l'exercice 1992/1993 institue le péage routier qui a pour objectifs :

- d'assurer le recouvrement des charges d'entretien et de renouvellement des infra-structures routières sur les usagers effectifs de la route ;
- d'accroître les ressources budgétaires de l'État ;
- d'égaliser les conditions de concurrence entre les différents modes de transport.

L'État camerounais à travers le décret numéro 93/034 du 07 janvier 1993 fixe les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national :

- le franchissement de tout poste de contrôle de péage est subordonné à la présentation d'un ticket de la valeur de 500 FCFA émis par le Ministère chargé des Finances ;

- les formules d'abonnement à tarif réduit, pour un itinéraire n'allant pas au-delà d'un poste de contrôle de péage, peuvent être consenties à des personnes physiques ou morales ayant leur domicile ou leur lieu de travail au voisinage d'un axe bitumé à péage ;

- Sont exempts du droit de péage : les piétons ; les engins à deux roues ; les ambulances ; et les véhicules concourant au maintien de l'ordre. Le tableau ci-dessous est un récapitulatif des recettes issues des péages routiers entre 1995 et 2008

Table N°1: Récapitulatif des recettes des péages entre 1995 et 2008

Exercice Budgétaire	Montants en Fcfa
1995/1996	2.684.372.000
1996/1997	2.900.863.500
1997/1998	3.289.382.000
1998/1999	3.751.103.000
1999/2000	4.005.671.500
2000/2001	4.235.895.000
2001/2002	4.517.131.000
2002/2003	2.530.090.500
2003/2004	5.129.991.000
2004/2005	5.216.479.000
2005/2006	5.216.834.500
2006/2007	4.670.424.275
2007/2008	2.340.976.500

Source : Ministère des Travaux Publics / Fonds Routiers, 2010

Le tableau ci-dessus est une illustration concrète de la baisse des recettes issues des péages routiers. Dans les exercices budgétaires 2002-2003, 2006-2007 et 2007-2008, on observe une chute de ces recettes. Alors que, le parc automobile de manière logique est sans cesse croissant. Cela se justifie par la dégradation rapide du réseau routier et les embouteillages dans les grandes villes. Cette baisse des recettes s'explique par les actes de corruption et de détournement des deniers publics.

C'est l'un des problèmes majeurs rencontrés au niveau du péage. Il est parfaitement organisé, puisqu'il est impossible de suivre précisément les recettes au jour le jour. Les fraudeurs utilisent trois techniques pour détourner les recettes :

- La première technique consiste à vendre des souches à la place des tickets ;

- La deuxième s'illustre par l'usage, dans la même journée, de plusieurs carnets à souches ;

- Quant à la troisième technique, elle se caractérise de la manière suivante : les agents de contrôle, lorsque l'occasion se présente, laissent passer deux fois le même véhicule sur la base du même ticket payé à l'aller du trajet et remis à ceux-ci au retour. Ce ticket est revendu à un autre usager par la suite. Plus fréquemment, le passage de certains véhicules se fait moyennant un cadeau de 200 à 300 FCFA, certains usagers fréquents payant encore moins (Ndoumbe, 2018 : 2).

Le contrôle réalisé en 1999 dans le cadre de l'étude de simplification et d'harmonisation de la fiscalité routière au Cameroun au voisinage de 4 postes de péage et par interpolation linéaire sur l'ensemble des postes en activité a révélé un taux de fraude de 50%. Parallèlement, une enquête menée par un comité interministériel placé sous la direction du Ministère des Transports a enregistré pour une journée sur l'ensemble des postes : Trafic moyen imposable 31.137 véhicules Recette prévisionnelle 15.568.500 FCFA Recette effective moins de 4.000.000 FCFA Déficit 11 millions FCFA (Ndoumbe, 2018 : 2).

Il y'a donc une gestion irresponsable et détournement des fonds des agents de contrôle au niveau local : l'évaluation des recettes détournées se situait autour de 550,8 millions de FCFA/an et représenterait environ 40% du manque à gagner de l'État.

Par ailleurs, le rapport 2018 de la Commission Nationale Anti-Corruption indique un manque à gagner dans le trésor public de plus de 4 milliards de FCFA issus des recettes détournées dans les postes de péages routiers situées entre les trois grandes villes du pays à savoir Yaoundé-Douala-Bafoussam-Yaoundé.

Dans l'optique de braver les défis que pose les postes de péage Camerounais il se pose une question : Comment sécuriser les recettes routières du péage ? La réponse à cette question nous pousse à aborder la problématique de l'automatisation du péage routier au Cameroun. C'est dans l'optique de pallier à cette régression des recettes des péages que les autorités camerounaises ont émis le projet de modernisation.

1.2. État des lieux de la modernisation du péage routier au Cameroun

Le projet de construction de 14 postes de péages automatiques sur certaines routes bitumées du réseau routier camerounais avait été initié le gouvernement à la décennie 2010-2020. Les postes concernés étaient les suivants: Nsimalen sur l'itinéraire Yaoundé-Mbalmayo de la Route nationale N°2 ; Mbankomo sur la section Yaoundé-Mbankomo située sur la Route nationale N°3 ; Tiko sur l'itinéraire Douala Mutenguéné, Edéa sur l'itinéraire Douala-Edéa, Boumnyebel sur l'itinéraire Edéa-Boumnyebel sur la Route nationale N°3 ; Nkometou sur la Route nationale N°1, Bayangam sur l'itinéraire Bagangté-Bafoussam et Bafia, sur l'itinéraire Obala-Bafia de la Route nationale N°4. Les postes de Mbanga, Manjo et Bandja devaient quant à eux être construits sur les itinéraires Douala-Mbanga, Mbanga-Manjo et Bafang-Bafoussam de la Route nationale N°5.

Tel que présenté par le Ministre des Travaux publics, le projet constitue le premier programme d'automatisation de postes de péage dont l'exploitation est envisagée en partenariat public privé. L'appel public à manifestation d'intérêt y relatif avait été lancé au cours de l'exercice 2016. Le projet avait été divisé en quatre lots et comportait les caractéristiques suivantes : Le profil en travers type de la route hors de la zone d'entonnement comprenant :

- Une chaussée de deux voies chacune (2 x 3,50 m de largeur) ;
- Deux accotements de 2.00 m de largeur chacun ;
- Le profil en travers type de la route au droit de la plateforme du péage comprend :

- Deux chaussées de deux voies chacune (2 x (3.20+5.00) m de largeur) ; (de trois voies (03) pour le poste de Nkometou et Edéa)
- Trois îlots de 2.00 m de largeur chacun ; (cinq (05) îlots pour le poste de Nkometou et Edéa ;
- Deux trottoirs de 1.50 m de largeur chacun

La maquette ci-dessous est une illustration des postes de péage routier qui étaient en projet.

Photo N°1 : Maquette des nouveaux postes de péage routier en projet



Source : Archives du MINTP, 2017

La maquette ci-dessus présente une image des futurs postes de péage routier qui doivent être constitués d'un rez de chaussée et un étage comprenant un espace pour l'accueil, un local repos gendarme, une niche gendarme, des locaux de repos homme et femme, 4 WC, une douche, un local technique énergie, un local technique informatique, un local de surveillance, un local du chef de poste, une salle de réunion, une salle de reddition des comptes, un coffre-fort, l'ensemble des couloirs et escalier nécessaires à la circulation, un parking et une voirie d'accès sécurisée spécifique, une couche de fondation en grave latéritique naturelle de 30 cm, une couche de base en grave concassée 0/31.5 de 20 cm, une revêtement en béton bitumineux de 5 cm, des clôtures, une cuve de récupération des eaux pluviales de l'auvent, un groupe électrogène et sa dalle, une cuve à fioul, l'ensemble des réseaux et équipements, et des équipements d'assainissement (R. Ngueyap, 2020 : 1).

Toutefois, malgré la bonne volonté de l'État de moderniser son péage routier, cette initiative républicaine reste bloquée par une guerre

de réseaux mafieux qui voient en ce projet un stoppage de leur source d'enrichissement illicite.

2. Les raisons du blocage du projet de modernisation du péage routier au Cameroun de 1993 à 2020 et quelques solutions

Pour l'analyse des causes du blocage du projet de modernisation des péages routiers au Cameroun, la méthode systémique a permis d'analyser les contours des raisons du blocage des projets de modernisation des péages routiers au Cameroun. De ce fait, plusieurs raisons expliquent le blocage de ces projets de modernisation du péage routier au Cameroun. Parmi ces mobiles, il y'a l'enrichissement illicite.

2.1. L'enrichissement illicite

La collecte des recettes en espèces sonnantes et trébuchantes s'opère de main en main. Ce qui inévitablement est à l'origine de vastes détournements de fond. Privant ainsi le fond routier de l'une de ses principales sources de revenus et l'éloignant de sa mission première à savoir : l'entretien des infrastructures routières nationales. Tant en terre que revêtues. Pendant que ces dernières se dégradent de façon vertigineuse au fil des ans de nouveaux riches naissent chaque jour, engraisés qu'ils sont, par les retombées du péage routier.

Des villas et de duplex sortent de terre partout comme des champignons, à la gloire des hauts cadres de la République à qui revient la charge de la gestion de ces postes. Il y a environ trois ans, avec l'annonce du projet de modernisation de ces unités où se brassent des liquidités au quotidien, on a cru qu'enfin les autorités publiques en charge du secteur ont eu un petit sursaut de patriotisme. On se trompait sur toute la ligne.

En dépit des divers discours venant des autorités gouvernementales, rien n'a changé. Au contraire, pour le compte du projet annoncé, sur les 45 postes de péage existants, 14 ont été sélectionnés au regard de leur rentabilité. 13 soumissionnaires ont répondu à l'appel d'offres international lancé par l'État du Cameroun pour les besoins de la cause. Au terme du premier dépouillement trois sociétés se retrouvent dans la dernière liste en compétition. On y dénombre deux sociétés françaises et une sud-africaine. Ladite liste est

même rendue publique dans la presse. On croit alors aux règles édictées par les principes de transparence en matière de passation des marchés publics (Tuenkam, 2016 : 19).

Curieusement, il y a plus de deux ans déjà, plus rien ne filtre autour du dossier.

La loi de l'omerta y règne en maître absolu. Mais comme le dit Rabelais, « on ne peut rien cacher dans un monde civilisé ». De ce fait, il nous revient tout de même après nos enquêtes de terrain que la bataille est rude entre les trois dernières sociétés en lice. Plus précisément, que des groupes de pression français et sud-africains s'affrontent et se neutralisent autour du dossier. Outre ces groupes externes, il y'a également des batailles internes entre réseaux interposés. Personne ne veut lâcher le morceau. Les intérêts en jeu sont énormes. Et les réseaux ici se recrutent soit au ministère des Finances, soit au ministère des Travaux publics, soit alors plus haut au sommet de la hiérarchie de l'État.

C'est à dire au secrétariat général de la présidence de la République. Il y a un enchaînement d'intérêts qui se bousculent autour du péage. Au point où, de simples vendeurs de tickets à la plus haute autorité en charge du secteur, chacun tient à se faire du beurre sur le dossier. Au grand détriment même du pays tout entier. Le «Mapartisme», doctrine très chère au philosophe camerounais Hubert Mono Ndzana a été bien assimilé par les uns et les autres. La chasse aux rétro-commissions bat son plein pendant que la liste des victimes sur nos routes du fait de leurs piteux état, s'allonge sans cesse. Même le lugubre record de 200 morts atteint au mois d'août 2017, n'a osé ébranler personne.

Face au « gombo », les Camerounais perdent tout humanisme. La pratique est déjà ancrée dans les habitudes de beaucoup de nos gouvernants : « pas d'intérêt, pas d'action ». Le projet de modernisation du péage routier n'échappe pas à la règle. Les intervenants dans le dossier attendent sûrement de voir clairement ce qu'ils vont en tirer comme bénéfices personnels avant de se prononcer. Sans gêne du tout, question de se montrer très importants. C'est le torse bombé qu'ils le déclarent si souvent dans des salons huppés et surtout dans des espaces de loisirs en bonne compagnie : « mon visa coûte cher... pour l'apposer sur votre dossier, il faut d'abord bien parler... ». Bien parler dans le

langage camerounais, c'est se soumettre à la corruption. Ou ça, ou rien. C'est à prendre ou à laisser. Le couloir est incontournable. De nombreux projets sont ainsi pris en otage par ces « rapaces » de la République.

Celui sur la modernisation du péage routier n'est pas le premier du genre. Les ressources émanant des fonds PPTE ont connu le même sort. Les procédures de leur déblocage et de leur gestion ayant été bien encadrées, ces ressources ont été abandonnées à la BEAC. Comme par enchantement, tous nos gouvernants sont devenus idiots. Ils ne savaient plus comment monter des projets. Démotivés qu'ils étaient de ne pouvoir tirer leur part du gâteau. De manière plus globale, c'est cette façon de faire qui a gangrené tout notre système des marchés publics. Malgré toutes les dispositions jusqu'ici prises, il reste difficile d'extirper le ver du fruit. Dans cette série de malversation financière et de corruption, les pesages routiers ne sont pas en reste. Les rapports de la Commission Nationale Anti-Corruption sont fort révélateurs à ce sujet.

2.2. Les Pots-de vin dans les stations de péage routier

« La corruption au niveau des postes de péages routiers crée un manque à gagner de plusieurs milliards de nos francs dans les caisses de l'État. En effet, d'après nos enquêtes de terrains, réalisées dans les villes de Yaoundé, Douala et Bafoussam, très peu de transporteurs interurbains, notamment ceux qui disposent des *Opep* (voitures non conformes en état de surcharge et n'étant pas en règle) et font les liaisons centre-ville, périphérie (villages situés à quelques encablures des centres urbains) payent les frais de passage (500FCFA) au niveau des stations de péages. Puisque en une journée, ces transporteurs font en moyenne dix voyages en allé et retour. L'argent versé durant ces dix tours voyages va directement dans les poches du contrôleur de péage routier ».

La corruption transporteurs-contrôleurs routiers se passe de plusieurs manières :

- 1^{er} cas : les transporteurs à chaque passage versent 200FCFA qui vont directement dans les poches personnelles du contrôleur routier contre 500FCFA après devance d'un ticket qui devait aller directement dans les caisses du trésor publics pour l'entretien du réseau routier ;
- 2^{ème} cas : les transporteurs paient la somme de 500FCFA le matin au premier passage (sans percevoir le ticket), après le reste de passage jusqu'à la mi-journée à 13h, il passe autant de fois qu'il veut. Après

quand le contrôleur de l'après-midi arrive à son tour, le transporteur routier paie encore 500FCFA à ce dernier toujours sans délivrance de ticket afin de bénéficier des droits de passage gratuit pour le compte de l'après-midi ;

- 3^{ème} cas : les transporteurs versent un montant par semaine ou par mois auprès des contrôleurs routiers (sans délivrance de tickets) et durant cette période, les transporteurs sont exempts du péage routier ;

- 4^{ème} cas : le faux et l'usage du faux. En effet, il a été démantelé par des équipes de contrôleurs financiers d'un réseau de faux reçus de tickets de péage routier ceci en remplacement des authentiques. Ce sont ces faux tickets qui étaient vendus aux transporteurs et l'argent issu de cette vente allait directement dans les poches de ces agents véreux et corrompus. Ce cas d'espèce de corruption routière d'après le rapport du Contrôle Supérieur de l'État, a créé un manque à gagner au trésor public de l'ordre de plusieurs dizaines de milliards de francs par an ;

- 5^{ème} cas : l'esprit de familiarité créé par les transporteurs routiers avec les agents de contrôle de péage. En effet, bon nombre de transporteurs routiers corrompent moralement les agents de contrôle afin d'obtenir les grâces de ces derniers lors de leurs passages. Parfois ces agents de péage reçoivent des pourboires de leurs « amis » et « frères » transporteurs. Il s'agit notamment des régimes de plantain, du gibier, de l'huile de palme (20litres)... etc.

Les stratégies de corruption transporteurs routiers-agent de contrôle de péages routiers sont nombreuses. Dans le cadre de nos enquêtes de terrain, nous nous sommes rapprochés d'un chauffeur de la compagnie de transport « Avenir Voyage » qui fait dans la ligne Bafoussam-Dschang, Dschang-Bafoussam. Ce chauffeur qui a voulu que nous gardions sous anonymat son identité nous a fait des révélations qui confirment nos thèses sur la corruption comme raisons principales de la dépendance financière du Cameroun vis-à-vis des bailleurs de fonds internationaux. Dans cet entretien, il affirme :

« Je travaille à « Avenir Voyage » depuis 19ans et comme chauffeur sur la route Bafoussam-Dschang, Dschang-Bafoussam depuis 15ans. La compagnie de voyage dont je suis au service possède 25 cars de transports de 19 places sur le tronçon routier Dschang-Bafoussam. Sur les 25 cars de transports, il y'a six cars « VIP » et les 19 autres cars sont généralement un peu vieux. Les 19 cars effectuent en moyenne 4 voyages en aller et retour par jour alors que les cars « VIP » quant à eux

effectuent en aller et retour 6 voyages par jours. Pour aller sur Bafoussam, nous franchissons un péage routier au niveau de Baleveng. Au niveau dudit péage, nous payons 200FCFA allé simple aux agents de contrôle de péage. En aller et retour, nous payons 400FCFA. Ce mode de paiement fait à la fois nos affaires et celles des contrôleurs du péage routier. Cette manière avantageuse de payer le péage routier n'est pas valable que pour moi seule, mais aussi pour tous les autres chauffeurs de la compagnie de transport « Avenir Voyage » ainsi que pour les chauffeurs de la compagnie concurrente à savoir : « Général Express Voyage » ainsi que d'autres *clandos* qui font dans la même ligne. Nous sommes bien conscients que ce mode de paiement est la corruption et que cela crée un manque à gagner à l'État notamment le Fonds Routier qui se sert des recettes du péage pour entretenir nos routes. Mais avec les conditions de vie difficile, les bas salaires, les multiples contrôles de la police et de la gendarmerie aux lieux dits carrefour Bamougoum et carrefour Dschang ainsi que nos multiples charges nous contraignent à gérer notre quotidien grâce à cet acte de corruption qui nous permet de faire des économies. »

Ce transporteur qui a souhaité garder l'anonymat explique ici les mécanismes de corruption qui se déroule au niveau des stations de péages. Les informations données par ce chauffeur donnent des « sueurs froides » sur les pertes que subit l'État au niveau des stations de péage. À travers ces informations, nous comprenons que les pertes subies par l'État s'évaluent à plusieurs centaines de milliards de FCFA. Rien qu'avec les recettes issues seules des péages, le Cameroun n'avait nullement besoin de s'endetter auprès des bailleurs de fonds extérieurs au point d'en dépendre financièrement.

D'après nos calculs établis à base de l'entretien obtenu avec ce chauffeur interurbain, sur 1000FCFA à payer au trésor public en aller et retour par voyage complet, les chauffeurs de l'agence « Avenir Voyage » ne paient que 400FCFA qui d'ailleurs ne vont même pas dans les caisses de l'État, mais plutôt dans les poches des agents véreux du poste de péage de Nkong-Gny à Baleveng. Si 19 cars font en moyenne quatre voyages complets par jour et les « VIP » six voyages complets, cela revient à montrer que :

- Par voyage complet, les 19 cars créent un manque à gagner de 19.000FCFA ;

- Les six autres cars « VIP » quant à eux par voyage, créent un trou de 6.000FCFA dans les caisses de l'État.
- En 24h, le manque à gagner est de : $19.000FCFA \times 4 = 76.000FCFA$;
 $6.000FCFA \times 6 = 36.000FCFA$
- Soit un montant de total journalier pour les 25 cars de : $76.000FCFA + 36.000FCFA$
- Puisque ces cars travaillent 7 jours sur 7, les pertes par an pour l'État reviennent à $112.000 FCFA \times 365 = 40.880.000FCFA$
- En une année le trésor public par l'effet de la corruption perd 40.880.000FCFA. Ceci rien que le tronçon Dschang-Bafoussam et uniquement l'agence « Avenir Voyage ». Qu'en est-il des 45 autres stations de péages rependues à travers le territoire ? Ce simple témoignage illustre à dessein combien de milliards l'État du Cameroun perd chaque année suite à la corruption au niveau des stations de péage routier. Si le manque à gagner causé par l'agence « Avenir Voyage » à elle seule s'évalue à 40.880.000 FCFA, à combien peut-on donc évaluer le manque à gagner causé par d'autres agences de voyage et conducteurs personnels éparpillés à travers le pays !!! Par ailleurs, il faut relever que le parc automobile est sans cesse croissant.

C'est pour cette raison qu'il a été recommandé comme mesures : la levée de verrou sur l'application de l'article 66 de la constitution camerounaise au sujet de la déclaration des biens. L'application effective de la peine de mort pour tous les gestionnaires des caisses de l'État coupables d'un acte de détournement. Il faut également mettre sur pied de véritables structures de lutte contre la corruption dont les pouvoirs ne seront plus limités aux dénonciations, mais s'étendront jusqu'aux condamnations et répressions sévères. En outre, il faut instaurer une véritable rigueur et moralisation dans la gestion des affaires publiques et remettre promptement aux mains de la justice les éventuels coupables tout en les excluant de la fonction publique. Que des sanctions allant de l'amputation d'un membre à l'exécution sommaire soit érigées, rendues publiques, et inscrites dans le code pénal afin que tout contrevenant n'en ignore sur le sort qui l'attend en cas de condamnation par les tribunaux compétents. En effet les leviers de développement d'un État comme le Cameroun ne peuvent être véritablement engagés que lorsqu'il y'a une épée de Damoclès qui plane sur la tête des

gestionnaires de la fortune publique, car c'est grâce à cette rigueur taxée de dictatoriale par les Occidentaux que la Chine aujourd'hui occupe le rang de seconde puissance économique mondiale. Face à tous ces maux qui sont à l'origine des multiples retards observés dans la modernisation du paillage routier au Cameroun, l'État doit adopter plusieurs mesures répressives visant à condamner sévèrement les coupables.

Conclusion

Au terme de cette analyse portant sur les enjeux de la modernisation du péage routier au Cameroun, il en ressort que depuis l'indépendance, le Cameroun n'a sans cesse avec le soutien des bailleurs de fonds internationaux développé son secteur routier. Il est parti d'un réseau de 24.000km de route dont 510km bitumés en 1961 à 127.766 km dont 9.558km bitumés en 2019. L'entretien du réseau routier sur l'ensemble du territoire national devenant insupportable et très coûteux. C'est ainsi que l'État a donc initié le péage routier créé en 1993 et avec pour objectif de récolter les fonds nécessaires à l'entretien et la réhabilitation du réseau routier national. Cependant, le projet de modernisation du péage routier au Cameroun reste bloqué par la corruption, la mal gouvernance, le détournement des fonds publics... entretenus par des réseaux mafieux. La portée scientifique et même sociale de cet article est qu'elle permet au gouvernement camerounais et africain à travers la modernisation du péage routier, d'être moins dépendant du financement des bailleurs de fonds étrangers dans la mesure où les recettes issues des stations de péage routier ne seront plus détournées, mais vont permettre à l'État d'engranger les ressources propres pour financer la réhabilitation et l'entretien du réseau routier national.

Bibliographie

Anonyme, 53 ans, Transporteur, Bafoussam le 19 juillet 2018 ;

Anonyme, 52ans, Cadre Contractuel au MINEPAT, Yaoundé le 26 juillet 2018 ;

Anonyme, 43ans, Cadre Contractuel en service à la CONAC, Yaoundé le 22 juillet 2018 ;

Anonyme, 49ans, Ingénieur de Génie Civil, Yaoundé le 21 juillet 2018 ;

Andzongo, S., 2020, « L'opérateur Campost associé au projet d'automatisation des péages routiers du Cameroun », extrait de la plateforme d'information électronique [http : //www Campost News](http://www.CampostNews.com), consulté le 11 mai 2020 à 15h 30min

Dibamou, P., 2017, « Le ministre des travaux publics sur le chantier des travaux », in *Mutation*, p.1.

Djike, Dongmo, L., 2016, « Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : mythe ou réalité », in *Nkafu Policy Institute, Denis et Lenora Foretia*, pp.11-12.

[http : //www](http://www.quotidienEcoMatin.com), 2020, « Péage routier : le gouvernement ressuscite le controversé projet de péage automatique », extrait de la plateforme d'information électronique du quotidien EcoMatin, consulté le 11 mai 2020 à 14h 10min

Mbog Pibasso, A., 2019, « Cameroun : les enjeux de l'automatisation des péages routiers », extrait de la plateforme d'information électronique [http : //www Financial Afrik](http://www.FinancialAfrik.com), consulté le 11 mai 2020 à 11h 33min

Mukayiraza, A., 1982, « La CEA et les problèmes de transport en Afrique : le cas du secteur routier », Thèse de Doctorat de 3^e cycle en relations internationales, Université de Yaoundé, IRIC, 1982, p. 15.

Mveng, E., 1979, *Histoire du Cameroun, Tome 1*, Yaoundé, Edition CEPER.

Ndoumbe, N., 2018, « Cameroun – Transport: Voici les caractéristiques des 14 péages qui seront rénovés sur le réseau routier », extrait de la plateforme d'information électronique [http : //www Actu Cameroun](http://www.ActuCameroun.com), consulté le 11 mai 2020 à 12h 05min

Ndoumbe, N., 2018, « Modernisation du péage routier: Quand la guerre des réseaux bloque le projet », extrait de la plateforme d'information électronique [http : //www Actu Cameroun](http://www.ActuCameroun.com), consulté le 13 mai 2020 à 13h 10min

Ngom, P., 2018, « Le temps des réalisations : gros plan sur les chantiers du Président Paul Biya durant le septennat octobre 2011 à octobre 2018 », in *Le temps des réalisations*, bulletin bilingue d'information du Cabinet Civil de la présidence de la République du Cameroun, p.2.

Ngueyap, R., 2020, « Cameroun : le groupement Razel-Bec/Egis Projects va démarrer la construction de 14 postes de péages automatiques », extrait de la plateforme d'information électronique [http : //www Restez informé de l'actualité du secteur du transport](http://www.Restez_informé_de_l'actualité_du_secteur_du_transport), consulté le 11 mai 2020 à 14h 25min

Rapport annuel 2016 du fond routier

Savoie, B., 2000, « La chaîne des transports au Cameroun : Évolutions récentes et nouvelles problématiques », Rapport du département des politiques et études division de la macroéconomie et des études, p.21.

Tuenkam, S. et Wandji, E., 2016, « Automatisation des péages routiers au Cameroun », extrait de la plateforme d'information électronique [http : //www Treecounter](http://www.Treecounter), consulté le 11 mai 2020 à 15h 03min