



Lors d'une séance des questions orales à l'Assemblée nationale ce mardi, le député Jean Michel Nintcheu a interpellé le ministre des Travaux Publics Emmanuel Nganou Djoumessi sur sa gestion des routes au Cameroun. L'élu de la Nation a exprimé sa préoccupation quant à l'inaptitude du ministre dans la planification et la gestion des routes, laissant un sentiment de chaos dans ce département ministériel.

M. le Ministre,

"Là où la route passe, le développement suit". C'est une maxime universellement connue. Nul ne saurait dire le contraire.

Depuis votre arrivée à la tête du département ministériel en charge des travaux publics, vous brillez par une totale inaptitude dans la gestion des routes de la cité Cameroun. Plus encore vous faites preuve d'une mauvaise planification en mettant la charrue avant les bœufs, Bref on a le sentiment que c'est le chaos dans ce département ministériel, sauf à être frappé de myopie ou de presbytie.

En novembre 2022, lors de la présentation du programme économique, financier, social et culturel pour le compte de l'exercice 2023, le Premier ministre a indiqué que pour le compte de l'exercice 2021, 810 km linéaire de routes ont été entretenues dont 378 km linéaire de routes

bitumées et 432 km linéaire de routes en terre. Et que sur les 121.884 km linéaire de routes, seulement 0,6% ont été entretenus en 2022. Vos services n'ont eu de cesse de dire que l'entretien routier est parmi les parents pauvres des dotations budgétaires. En 2022, vous avez estimé à environ 800 milliards de FCFA les besoins financiers pour assurer un entretien routier optimal. Vous avez néanmoins trouvé 41 milliards de FCFA pour la construction de 14 péages automatiques. Où avez-vous trouvé ces fonds ? Vous avez donc décidé de passer des postes de péage manuel aux postes de péage automatique, dites-vous, pour parer à la fraude très élevée et à la gestion contestable des péages manuels. Vous avez fait part dans cet Hémicycle d'une perte de 50% des recettes prévisionnelles attendues par an. Ces postes de péage automatique sont justement entrain de voir le jour du fait, dit-on, que les fonds ont été rapidement mobilisés pour leur réalisation. Au total, 41 milliards de FCFA pour les 14 postes de péages automatiques. *Au Congo Brazzaville, sur la Nationale N°1, le poste de péage et de pesage de Makana 1 sur le tronçon Brazzaville -Kinkala a été construit en huit (08) mois par l'entreprise Ingénierie service et développement pour un coût total de 951.282.041 FCFA, financé par le budget d'investissement public de l'État. Au Cameroun, un poste de péage automatique coûte trois fois plus cher. En plus, si c'est la qualité des infrastructures que nous observons actuellement sur ces zones où ils se trouvent, c'est fort de café. Les retro-commissions stratosphériques sont manifestement passés par là et on fait le reste.*

M. le ministre,

Au cours de vos multiples sorties médiatiques, vous avez révélé que les travaux de construction de ces péages automatiques sont réparties en deux phases à savoir :

- Phase 1: Mbankomo, Nsimalen, Nkometou, Edea, Tiko, Mbang.

- Phase 2: Bayangam, Bafia, Manjo, Foubot, Dschang, Bandja, Matazem.

Selon le document du programme de sécurisation des recettes routières, le Cameroun compte 58 postes de péage et c'est celui d'Edea qui apporte le plus des recettes (623 millions de FCFA) engrangées en fin 2022 suivi du péage de Nkometou (569 millions de FCFA) puis celui de Mbankolo (426 millions de FCFA). Avec ce projet de péage automatique, vous espérez mieux sécuriser les recettes..

Le moins que l'on puisse dire est que ce projet a été très mal pensé. Vous avez, comme je l'ai dit à l'entame de mes propos, mis la charrue avant les bœufs. Trop de bouchons à l'entrée comme à la sortie des péages existants. Un vrai calvaire pour les usagers. À Mbang le péage automatique est construit avant la route. Cet axe routier, en plus de ne pas être revêtue de bitume, est rempli de crevasses, de nids de poules et même de cratères à ciel ouvert. Une piste poussiéreuse surannée.

Vous parcourez pourtant le monde. Comment peut-on construire un poste de péage automatique sur une Nationale en l'occurrence la Nationale N°5 (Bekoko -Pont du Nkam -Bafang- Bandjoun) sans avoir au préalable élargi ni bitumé la route de part et d'autre de l'infrastructure sur une centaine de kilomètres ? À quoi ont servi les recettes enregistrées sur ce poste de péage classique depuis plusieurs décennies ? La mission essentielle des péages ne réside-t-elle pas dans l'entretien et la maintenance des infrastructures routières ? Faites un tour

au niveau du péage de Banja ... À quelques kilomètres de là ,notamment au niveau de l'arrondissement de Kekem, la Nationale N°5 reliant Douala à Bafoussam (deux chefs-lieux de régions) sera bientôt coupée en deux. Comme si cela ne suffisait pas, du pont du Nkam (qui sépare la région du littoral de celle de l'ouest venant de Douala) à Bandjoun en passant par Bafang, Batiè et Baham, c'est la catastrophe totale. Des lacs de cratères à n'en point finir. C'est tout de même curieux et surtout ahurissant de constater que la seule chose qui vous a toujours intéressé au plus haut point, c'est la collecte de l'argent de péage. Rien de plus.

Que dire de la Nationale N°3 (Yaoundé- Douala - Limbe - Idinau)? Et la Nationale N°1 (Maroua-Mokolo- Rhumsiki- Guider) dont la chaussée est totalement crevassée ? Je ne parlerai pas des 15 autres routes Nationales. qui sont toutes devenues également le lit quotidien des accidents graves ou mortels. Selon la Commission économique des Nations-Unies pour l'Afrique, 16.583 accidents et 1500 décès ont été enregistrés en 2018 sur les routes au Cameroun. Je vous fais grâce des chiffres enregistrés durant ces cinq dernières années. C'est plus la route qui tue dans notre pays. Vous avez vous-même dit dans cet Hémicycle que sur 121.581 km linéaire de routes recensées au 30 septembre 2020, seuls 37% du réseau national et régional était en bon état. On était alors en 2020. La situation s'est considérablement dégradée entre-temps.

M. le Ministre,

Pour relier la capitale politique (Yaoundé) à la capitale économique (Douala), le gouvernement a entrepris de construire *l'autoroute Douala - Yaoundé ou plutôt... Yaoundé - Douala.* Annoncée en grande pompe, cette autoroute, longue de 198 km, avec pour objectif de relier la capitale politique à la capitale économique en passant par Edea a été initiée en 2013. À date, 10 ans après, 60 km linéaire soit moins d'un tiers du tronçon est disponible à savoir l'axe reliant Yaoundé à Bibodi (62 km) qui a été ouvert à la circulation le 31 décembre 2021 après sept (07) ans de travaux. La phase 2 Bibodi -Douala long de 136 km n'est toujours pas accessible. Même la tortue aurait mieux fait en terme de vitesse.Elle est au point mort.

Un rapport de la Banque mondiale fait état de ce que le coût des travaux routiers est 2 à 6 fois plus élevé au Cameroun que dans les pays africains pratiquement de même taille et disposant du même environnement.: Cameroun (11 millions de dollars soit 7 milliards 150 millions de FCFA), Côte d'Ivoire (3,5 millions de dollars soit 2 milliards 275 millions de FCFA), Maroc (3 millions de dollars soit 1 milliard neuf cent cinquante millions de FCFA) ou le Sénégal. Qu'est-ce qui peut justifier cet écart abyssal ? Lors de l'une de vos sorties, vous essayez (sans conviction d'ailleurs) de justifier ces coûts faramineux par la nature des travaux effectués à cause du relief ! Donnez nous le nombre de viaducs et autres tunnels prévus sur le tracé de cette autoroute !

Que dire des autres routes régionales ou départementales ? Pas un seul département où on peut se satisfaire de l'état des routes :

- *La route Edea -Kribi* sur la Nationale N°7 qui porte un trafic important qui dessert le Port en eau profonde de Kribi. Que de lacs de cratère. Le chantier n'a même pas encore été installé, les nids de poule pas encore bouchés pourtant la Banque africaine de développement accompagne l'État dans la réalisation de cette route

- *La route Douala-Bonepoupa* où vous avez signalé la défaillance de l'entreprise ENCOBAT

en charge des travaux. Des équipes du ministère des travaux publics seront mobilisées appuyées par l'entreprise MAG qui intervient pourtant laborieusement sur la phase 2 de la pénétrante Est de la ville de Douala.

- **Les travaux de la pénétrante Est de Douala* où on vous a vu humilier en mondovision un responsable d'entreprise en mettant fin au contrat d'appel d'offres en lui demandant, je cite: " _tu as déjà réalisé un tel exploit comme la pénétrante Est de Douala où avant de venir au Cameroun ?"._*

Savez-vous que celui que vous avez cru humilier est le directeur Cameroun de l'entreprise chinoise qui a construit le Pont de Nanpu à Shanghai en Chine. Savez-vous que la même entreprise chinoise a construit le nouveau Port de Shanghai devenu en trois(03) ans le premier port du monde en volume de marchandises et en valeurs ? Il y a quelle route au Cameroun qu'on n'a pas encore vu ou construit en Chine ?

- **La section urbaine de la de certains campus de l'université de Douala* n'est pas encore entretenue*

- **Le pont sur le fleuve Nyong à Malombo* et ses accès dans l'arrondissement de Makak, département du Nyong et Kelle*

- **La route Mora-Dabanga-Kousseri* : vous avez juste traité un borbier au point kilométrique (PK 30) de cette section.*

- **La route Awae-Esse-Soa* qui conduit au campus universitaire de SOA. Vous avez comme d'habitude fait des recommandations depuis des années aux entreprises en charge des deux sections de ce tronçons savoir Awae-Esse et Esse-Soa (l'entreprise BOFAS). On n'observe rien sur ces tronçons en dehors de fortes dégradations et des borbiers de bout en bout de cette route.*

- **La route Babadjou -Bamenda* : la section Babadjou-Matazem (17 km) et la route connexe Toumaka-Bafengo-Bamekoupara (8,8 km) qui devait permettre de faciliter le déplacement des populations riveraines et booster leurs activités agricoles et économiques ne sont toujours pas entièrement réalisées. Où en êtes-vous avec d'autres routes connexes sur la section Babadjou-Matazem ?*

- **La route Ekong-Bengbis* où on a observé la grève des transporteurs sur la section Ekong-Biyaga*

- **La route Bafang -Nkondjock* qui relie le département du Nkam dans la région du littoral à celui du Haut Nkam dans la région de l'ouest est indescriptible et innommable.*

- **La route Bogo -Pouss* en passant par Guirvidig dans la région de l'extrême-nord.*

- **La route Kumba-Ekondo Titi.**

Serpent de mer

- **L'axe Ebolowa -Akom 2 -Kribi* où vous avez vous-même avoué en mondovision que des élites de la région du Sud vous ont demandé de doubler le prix du kilomètre linéaire de route.*

- **La route Santchou -Dschang* sur laquelle on peut disputer plusieurs matchs à la fois du championnat national de Songo en vue de l'émergence définitive de ce jeu en 2035*

La liste est loin d'être exhaustive. Ne venez surtout pas bassiner les oreilles avec les arguties du genre " _coût élevé des indemnités versées aux populations déplacées" ou encore " _coût élevé des aménagements sociaux". Les dépassements budgétaires observés à chaque fois sont énormes. Ne venez pas également proclamer que c'est à cause " _des changements climatiques", _ comme vous avez prétendu dans l'une de vos sorties médiatiques. En Sibérie, pays neigeux toute l'année, ne construit-on pas des routes? Ne jetez également l'opprobre sur les entreprises de travaux publics que vous dites " _trop peu impliquées dans les chantiers". Pour reprendre vos mots, et je vous cite : " _44% du linéaire du réseau national est couvert par des contrats actifs pour des travaux qui ne s'exécutent pas. Plusieurs entreprises ont abandonné des chantiers, des travaux ou des études. D'autres ne sont même pas mobilisés". Quelle pirouette indigeste ! Point n'est besoin de faire une dérobade inacceptable en indexant ailleurs, plutôt qu'au ministère des travaux publics, des boucs-émissaires de ce fiasco qui n'a que trop duré. Qui doit faire l'évaluation en permanence des différents chantiers engagés par les prestataires avant de payer les décomptes ? Qui doit les y contraindre ? Qui a passé les différents marchés à ces entreprises ?

M. le Ministre,

Rallier un point de ville à un autre, c'est la croix et la bannière. Se déplacer d'une ville à une autre ou d'un département à un autre est un véritable cauchemar. Que dire de ceux de nos compatriotes qui sont dans des bassins de production éloignés des routes nationales ? Ils n'ont presque plus de vie.

*Parlant de vie, j'ai une pensée pieuse et profonde pour dame MOUME Mireille Flore épouse HEALA, enseignante du lycée de PK21 à Douala décédée au niveau de PK18 alors qu'elle rentrait du boulot. Elle a été écrasée par un conteneur que transportait un camion semi-remorque sur cette piste médiévale, cabosseuse et caverneuse. Son seul tort est d'avoir emprunté la moto de son collègue M. FANDJE Divine NFOR surveillant général dans le même lycée, qui s'en est tiré vivant, mais avec les deux pieds broyés. Ce dernier se trouve actuellement en soins intensifs à l'hôpital général de Douala. Vous aurez la mort de cette dame et le supplice de ce surveillant général sur votre conscience. Dois-je également vous rappeler que cette piste offre à longueur de journée le spectacle désolant, détestable et hideux des enseignants et des futurs décideurs de notre pays que sont les élèves et étudiants qui s'y rendent et en ressortent sur des camions benne comme des troupeaux d'animaux? Même les motos taxis refusent de s'y rendre. **La route PK14-Bonepoupa est une honte pour le Cameroun en plein 21 ème siècle !***

Pour terminer, M le Ministre, tous ces dysfonctionnements observés sur les différents chantiers routiers sont imputables uniquement au département ministériel dont vous avez la charge. Sous votre magistère depuis 2015, le ministère des travaux publics est manifestement devenu un cratère béant de corruption (le dernier rapport de la Conac vous place dans le Top 5 des

institutions les plus corrompues au Cameroun), de détournement de deniers publics à très grande échelle. L'inertie a fait son lit dans votre ministère. La preuve est qu'au cours d'une réunion de cabinet tenue le 18 septembre 2023, réunion que vous avez présidée à l'effet d'évaluer le niveau d'engagement du Programme d'entretien routier, il vous a été donné de constater un taux d'engagement (à ne pas confondre avec le taux de réalisation) de 52,12% au 13 septembre 2023 et des marchés d'entretien routiers qui couvrent seulement 24,5 milliards de francs CFA. C'est scandaleux.

Il faut stopper la saignée. Vous avez totalement affaibli ce ministère stratégique pour notre économie et le moins que l'on puisse dire c'est que vous êtes le piètre ministre des travaux publics que le Cameroun ait connu depuis son indépendance