

REPUBLIQUE DU CAMEROUN



Ministère des Travaux Publics

**Atelier de validation et d'appropriation des outils de travail des Comités
d'Entretien des Routes rurales impliqués dans la sous-traitance des
travaux d'entretien des routes rurales**

Rapport de synthèse de l'atelier

Limbé– du 25 au 27 Février 2008



Organisation Internationale du Travail
Bureau Sous Régional pour l'Afrique centrale

L'An deux mil huit s'est tenu à Limbé, du vingt-cinq au vingt-sept février un atelier consacré à la validation et l'appropriation des outils de travail des Comités d'entretien des Routes Rurales (CRR) impliqués dans la sous-traitance des travaux d'entretien des routes rurales. Cet atelier, organisé par le Ministère des Travaux Publics du Cameroun en collaboration avec le Bureau Sous-Régional de l'OIT pour l'Afrique Centrale, dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'Appui à la Promotion de l'Emploi et la Réduction de la Pauvreté (APERP), a connu la participation d'une trentaine de participants dont les représentants des administrations centrales, les Maires, les représentants de travailleurs et d'employeurs, les représentants des BET et les Présidents de Comités de Routes Rurales impliqués dans le PERR/HIMO.

Cet atelier fait suite à une étude commise par le BIT visant à évaluer les performances des CRR existants sur l'ensemble du territoire national. L'étude a mis en relief les divers problèmes auxquels les comités de routes sont confrontés mais aussi a proposé des solutions visant à améliorer la performance des CRR, et surtout de nouveaux outils de travail et contractuels. Les travaux de l'atelier ont donc permis à tous les acteurs nationaux concernés par le dispositif de sous-traitance des travaux d'entretien routier aux CRR, par les échanges en plénières et dans les travaux de groupe, d'approfondir le diagnostic effectué sur le dispositif institutionnel de sous-traitance actuel et d'analyser les outils de travail des CRR.

La cérémonie d'ouverture a été présidée par l'Inspecteur N° 2 à l'Inspection Générale Chargée des Questions Techniques, représentant du MINTP en présence du Directeur des Routes Rurales/MINTP, du Délégué Provincial du MINTP pour le Sud-Ouest et du Représentant du Bureau de l'OIT pour l'Afrique Centrale.

Les principaux constats relevés par l'atelier

- **Un faible ancrage du CRR dans son milieu**

Les travaux de l'atelier ont mis en relief le problème de l'ancrage dans le milieu des comités de routes rurales. Selon la NSERR adoptée en 2000, le comité de route est une association, de ce fait, dotée d'un Bureau exécutif et d'une Assemblée Générale, avec comme membres toute la communauté villageoise et les autres usagers de la route. Dans les faits, les comités de routes sont réduits à quelques membres et n'ont pas de relations avec les autres organisations villageoises ni avec les autres acteurs institutionnels locaux (communes, comités de développement, chefferies). Cette conception met aussi au même niveau les comités de routes et les comités de développement dans les villages où il en existe, faisant apparaître deux structures qui coexistent l'une à côté de l'autre sans chercher à créer des synergies pour le développement du village.

- **Une notion de membres confuse**

Les acteurs n'ont pas la même compréhension de la notion de membre d'un CRR. Pour certains, les populations villageoises dans leur ensemble ainsi que les usagers de la route ne sont pas systématiquement membres du CRR. Pour d'autres, pour être membre, il faut entreprendre une démarche personnelle qui se concrétise par le paiement des droits d'adhésion dans le Comité. On observe aussi sur le terrain une confusion entre travailleurs et membres du Comité due au fait que la motivation première des travailleurs est le salaire et non l'appartenance à un comité dont la préoccupation principale est d'abord le maintien en bon état de la route. Ces divergences donnent ainsi une assise fonctionnelle et sociale peu étendue aux CRR.

- **Une insuffisance de sensibilisation**

Les travaux en atelier ont confirmé une IEC (Information, Echanges, Communication) insuffisante sur la NSERR, avec comme conséquence un certain désintérêt des populations villageoises pour devenir membre des CRR. Les supports pédagogiques utilisés dans la sensibilisation/formation ne sont pas compatibles avec le niveau d'instruction des personnes à former. La sensibilisation des populations est opérée par les BET dont les priorités vont davantage vers les aspects techniques au lieu d'être confiée aux ONG spécialisées en la matière. Les élites locales ne s'impliquent pas pleinement dans l'animation et le soutien des CRR.

- **Des contributions financières imposées mal acceptées par les membres**

La faible rémunération, selon les travailleurs ainsi que les paiements irréguliers ont entraîné une démotivation des travailleurs sur le terrain. Le prélèvement d'une partie du salaire des travailleurs pour faire fonctionner le Comité et la contribution au financement de l'entretien, sont considérés comme des efforts supplémentaires demandés aux membres des CRR

- **Une faiblesse dans l'encadrement des CRR**

Les CRR ne sont pas accompagnés d'un encadrement technique et organisationnel adéquat. Ce qui a une répercussion sur la productivité et la qualité des travaux effectués par les CRR.

- **Une faible prise en compte de l'aspect genre**

Dans le souci de respecter l'approche genre, les participants ont aussi souligné la faible présence des femmes dans les travaux d'entretien routier par les techniques intensives en emploi. Cette faible participation provient probablement des considérations socio-culturelles qu'il faut changer, la nature des tâches à exécuter, ainsi que de la sensibilisation insuffisante des populations.

- **Une insuffisance des ressources**

Globalement, les CRR manquent de ressources financières et matérielles, ainsi que des ressources humaines pouvant donner une orientation stratégique à l'action des CRR. Les CRR ont souligné l'absence de ressources propres, un manque de matériel et outillage pour le travail sur le terrain, et même la mauvaise qualité de celui-ci lorsqu'il est fourni.

Sur ces bases, l'atelier a formulé les recommandations suivantes :

Principales recommandations de l'atelier

L'atelier a reconnu que les CRR constituent des entités techniques ayant un rôle social de premier plan dans la dynamique du développement économique local, de création d'emplois décents et de réduction de la pauvreté à la base. Ils sont appelés à capter par leur travail les ressources mobilisées par les travaux d'entretien des routes et à les capitaliser dans les micro-projets de développement. L'atelier a validé l'étude sur l'évaluation de la performance des CRR au Cameroun, sous réserve des amendements à intégrer.

Dans cette optique, et sur la base des principaux constats relevés et problèmes identifiés, les recommandations ci-après ont été formulées :

- Dans la perspective de revisiter la mise en œuvre de la NSERR, deux axes de travail sont à explorer : (i) l'amélioration de la stratégie actuelle en tenant compte des défaillances et faiblesses relevées dans le passé notamment au niveau de la sensibilisation/communication ; (ii) la poursuite de la réflexion entamée lors de l'atelier sur l'impératif d'insérer la préoccupation route au sein d'une préoccupation « développement global » du village. Les participants proposent la mise en place d'une structure villageoise regroupant l'ensemble des forces vives du village y compris les bénéficiaires de la route, qui définira les orientations, les stratégies et les priorités tout en mettant en place des structures autonomes d'actions multisectorielles, en créant des synergies. Parmi les structures autonomes d'action figure une entité **chargée d'exécuter la stratégie liée à la composante route**, entité équivalente au CRR proposé dans la Nouvelle stratégie et dont l'appellation pourrait être conservée ou revue. L'entité sera dotée d'une autonomie de gestion et d'actions en matière de relations contractuelles avec les entreprises adjudicataires chargées des travaux routiers dans le village, autonomie assortie d'une obligation de rendre compte à l'organisation villageoise suprême dans le cadre des AG ou de tout autre cadre selon une périodicité à déterminer.
- Redéfinir la qualité de membre d'un CRR dans l'optique d'une future actualisation de la NSERR en catégorisant ces membres dans les statuts et règlement intérieur-type. Une distinction nette devra être faite entre les membres et les travailleurs qui effectuent les travaux d'entretien routier.
- Favoriser la mise en réseau des CRR ou les entités qui en tiennent lieu au niveau de chaque Commune.
- Réformer le système contractuel actuel qui lie les CRR aux entreprises d'une part, ainsi que les CRR et les communes d'autre part, à travers une indication claire du volume de travail à réaliser, de l'outillage reçu, la transparence dans la signature des contrats de sous-traitance sous l'intermédiation des BET ou ONG.
- Mettre un accent accru sur la sensibilisation de tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la NSERR, par le biais de méthodes plus appropriées et une durée plus indiquée par rapport à l'objectif poursuivi de parvenir à l'appropriation de la stratégie par les populations bénéficiaires.
- Renforcer les capacités techniques et de gestion des entités CRR à travers des formations sur la gestion, la négociation et la gestion des contrats, la formulation des micro-projets de développement, l'accompagnement dans leur mise en œuvre, et la formation de certains membres des Bureaux à devenir des chefs d'équipes lors des travaux d'entretien courant.
- Renforcer les capacités matérielles et financières des CRR par le biais d'une bonne gestion des recettes ou produits des CRR, la réalisation des micro-projets communautaires générateurs de revenus et une collecte systématique des cotisations auprès des membres. Les participants demandent d'étudier la faisabilité de l'instauration d'une contribution spéciale à payer par les usagers, et la fourniture/acquisition de petit matériel au profit des CRR.

Fait à Limbé, le 27 février 2008
L'atelier