



Ministère des Travaux Publics



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

Atelier de validation et d'appropriation des documents de travail des Comités d'entretien des routes rurales au Cameroun

Limbé, 25 au 27 février 2008



RAPPORT GENERAL

*Atelier organisé dans le cadre du Projet d'Appui
à la Promotion de l'Emploi et Réduction de la
Pauvreté financé par le Gouvernement de la
France.*

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	3
2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ATELIER	3
3. OBJECTIFS DE L'ATELIER	4
4. DEROULEMENT DE L'ATELIER	4
5. SYNTHESE DES DISCUSSIONS ET DES ECHANGES	7
6. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ATELIER	9
6.1 Les principaux constats relevés par l'atelier	9
6.2 Principales recommandations de l'atelier	10
ANNEXES	12
Annexe 1: Modèle des Statuts d'un CRR approuvé par les participants	12
Annexe 2 : Modèle de Règlement Intérieur approuvé par les participants	15
Annexe 3 : Modèle de contrat de sous-traitance entre un CRR et une entreprise approuvé par les participants	18
Annexe 4 : Modèle de contrat entre un CRR et une Commune pour l'entretien courant des pistes réhabilitées approuvé par les participants	21
Annexe 5 : Discours d'ouverture de l'atelier	23
Annexe 6 : Discours de clôture de l'atelier	28
Annexe 7 : Liste des participants	30

1. INTRODUCTION

1. L'An deux mil huit s'est tenu à Limbé, au Cameroun, du 25 au 27 février un atelier consacré à la validation et l'appropriation des documents de travail des Comités d'entretien des Routes Rurales (CRR) impliqués dans la sous-traitance des travaux d'entretien des routes rurales. L'atelier a connu la participation d'une trentaine de participants dont les représentants des administrations centrales, deux représentants des Communes, le représentant de l'Union Générale des Travailleurs du Cameroun, deux représentants de Bureaux d'études techniques, et dix représentants de CRR. La liste des participants figure en annexe 7.

2. Cet atelier s'est tenu dans le cadre du projet d'Appui à la Promotion de l'Emploi et la Réduction de la Pauvreté (APERP). Son organisation était assurée par le Ministère des Travaux Publics (MINTP) du Cameroun, avec la collaboration du Bureau Sous-Régional de l'Organisation Internationale du Travail pour l'Afrique Centrale.

3. Le présent rapport qui tient lieu de compte rendu de l'atelier s'articule autour de cinq sections : Contexte et justification de l'atelier (Titre 2), Objectifs de l'atelier (Titre 3), Déroulement de l'atelier (Titre 4), Synthèse des discussions et des échanges (Titre 5), Conclusions et recommandations (Titre 6). Il s'achève par une série d'annexes.

2. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'ATELIER

4. Le Gouvernement du Cameroun met en œuvre, avec l'assistance technique du Bureau International du Travail (BIT), un projet pilote pour l'entretien des routes rurales par les techniques à haute intensité d'emploi (HIMO). Ce projet pilote fait intervenir les CRR comme sous-traitants des entreprises adjudicataires des travaux. Selon le schéma de ce projet, il est exigé aux entreprises de faire exécuter une partie des travaux par les sous-traitants locaux, à travers les CRR existants dans les villages traversés par le projet. La sous-traitance des travaux aux CRR s'inscrit dans le cadre de la Nouvelle Stratégie d'entretien des routes rurales (NSERR) qui consiste en la prise en charge par les CRR, à terme, des petits travaux courants de la route entretenue, après le départ de l'entreprise. La Stratégie prévoit que 100 pour cent du linéaire des routes rurales réhabilitées seront effectivement entretenues par les populations d'ici 2015.

5. Les CRR, au-delà de leurs activités temporaires, jouer un rôle important dans le développement économique local. Ils offrent l'opportunité de création des emplois locaux, de valorisation des ressources locales et même de développement des entreprises locales. L'efficacité des CRR contribue à renforcer les capacités d'organisation et de négociation des communautés locales. Les CRR sont appelés à devenir par la suite des bons exemples d'organisations communautaires à répliquer dans d'autres secteurs de développement au niveau local.

6. Pour ce faire, ils devront avoir les capacités techniques et managériales pour réaliser les travaux qui leur seront confiés, et devront capitaliser les revenus perçus des travaux de sous-traitance en des opérations rentables à moyen et long terme, pour le bien de leurs communautés respectives. Le projet pilote d'entretien des routes rurales vient d'être étendu à l'ensemble du pays dans le cadre du Projet national de réhabilitation et de construction des routes rurales (PN2R/PPTE). En préparation de l'exécution de ce projet, le BIT, dans le cadre du projet APERP, a réalisé une étude pour évaluer les performances des CRR existants dans les deux Provinces de l'Ouest et du Centre (Département de la Lékoumou uniquement), le projet pilote s'étant déroulé dans ces deux provinces. L'atelier fait donc suite à cette étude.

3. OBJECTIFS DE L'ATELIER

7. L'atelier avait pour objectif général de permettre à tous les acteurs nationaux concernés par l'entretien des routes rurales au Cameroun d'analyser les résultats de l'étude, d'y apporter les amendements nécessaires, de les valider et de définir les suites à y donner.

8. Il poursuivait les objectifs spécifiques suivants :

- Partager avec la communauté nationale les conclusions de l'étude ;
- Approfondir le diagnostic du dispositif actuel des CRR réalisé dans l'étude, en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement des CRR, et le plan d'action proposé dans ce sens ;
- Sensibiliser la communauté nationale sur les avantages de l'approche HIMO en milieu rural et les préalables nécessaires à sa mise en œuvre ;
- Amender, compléter le cas échéant, et valider les outils nécessaires pour une bonne organisation et un bon fonctionnement interne des CRR et les outils contractuels liant les CRR aux entreprises et aux Communes.

4. DEROULEMENT DE L'ATELIER

9. L'atelier qui s'est déroulé en trois jours était placé sous la présidence du Directeur des Routes Rurales au MINTP, M. Ewane François Félix, et la facilitation de l'équipe du Bureau Sous-Régional de l'Organisation Internationale du Travail pour l'Afrique Centrale¹. Il était animé par Mme Flavie Mackiza Ngoma, Consultante.

10. L'atelier a privilégié la méthode participative. Il était composé d'exposés en plénières suivis de débats et de travaux en groupes sur les questions spécifiques. A l'issue des travaux de groupe, chaque groupe a présenté en session plénière ses propositions d'amendement, donnant lieu à un débat avec tous les participants. Au terme de l'atelier, un rapport qui consigne les amendements retenus a été adopté par les participants en vue de finaliser l'étude, y compris les outils proposés.

11. L'atelier a commencé par une cérémonie d'ouverture présidée par l'Inspecteur N°2 à l'Inspection Générale chargée des questions techniques au MINTP, M. Tchouen, Représentant du Ministre des Travaux Publics, et en présence du Directeur des Routes Rurales, du Délégué Provincial du MINTP pour le Sud-Ouest et du Représentant du Bureau de l'OIT pour l'Afrique Centrale. Deux temps forts ont marqué la cérémonie d'ouverture, à savoir l'allocation introductive du BIT lue par le Représentant du Bureau Sous-Régional de l'Organisation Internationale du Travail pour l'Afrique Centrale, M. Yao Kouamé, et le discours d'ouverture prononcé par le Représentant du Ministre des Travaux Publics. L'intégralité de ces deux discours est présentée en annexe 5.

12. Dans son allocution introductive, M. Yao a présenté les avantages de l'approche HIMO dans le contexte actuel camerounais. Il a remercié le Ministère d'avoir accepté l'assistance technique du BIT dans la formulation et l'exécution du Projet national de construction et de réhabilitation des routes rurales (PN2R/PPTE), qui étend le projet pilote d'entretien des routes rurales à l'ensemble du territoire national. Il a réaffirmé l'engagement du Bureau à appuyer le Ministère dans le renforcement des capacités des CRR, afin que les travaux d'entretien des routes rurales soient de bonne qualité et que les ressources financières captées dans l'exécution de ces travaux soient capitalisées dans les activités rentables.

13. L'atelier a ensuite été ouvert par le Représentant du Ministre des Travaux Publics. Dans son discours, il a rappelé les actions menées par le Gouvernement pour mettre en œuvre la

¹ Cette équipe était composée de : M. Yao Kouamé Claude, Spécialiste HIMO/BIT ; Zuchuon Rodrigue Raoul, Coordonnateur national du projet APERP ; et Yemdjon Bertille, Assistante Administrative et Financière du projet APERP.

Nouvelle Stratégie pour l'entretien des routes rurales adoptée en 2000, et invité les participants à tout mettre en œuvre pour enraciner les approches intensives en emploi au Cameroun. Il a souligné que la bonne performance des Comités de routes, à travers le renforcement de leurs capacités techniques, financières et managériales, est l'une des conditions de succès du PN2R.



Photo des participants à l'atelier: à la première ligne de la gauche vers la droite, quatrième personne, M. Tchouen, Représentant du Ministre des Travaux Publics ; à sa gauche, M. Ewane Félix François, Directeur des Routes Rurales ; à sa droite, M. Yao Kouamé, Représentant de la Directrice du Bureau Sous-Régional de l'Organisation Internationale du Travail pour l'Afrique Centrale.

14. Afin de situer les participants dans le contexte politique et général dans lequel évoluent les CRR, M. Ewane a présenté le dispositif institutionnel de sous-traitance des travaux de réhabilitation et d'entretien des routes rurales, dans le cadre de la NSERR. Ensuite, M. Yao a présenté les enjeux des approches HIMO dans l'entretien des routes rurales.

15. La présentation du dispositif a permis aux participants, de revisiter la Déclaration de Stratégie d'entretien des routes rurales adoptée par le Gouvernement en 2000. Il a notamment insisté sur les techniques à haute intensité d'emplois (HIMO) qui sont privilégiées pour l'entretien des routes rurales dans la NSERR. La Nouvelle Stratégie fait désormais des communes rurales les maîtres d'ouvrage de l'entretien de leur réseau routier, avec la pleine implication des populations bénéficiaires. Il a souligné qu'une plus grande sensibilisation sur la NSERR était nécessaire en vue de la rendre efficace.

16. M. Yao a défini l'approche HIMO, et présenté ses avantages comparativement aux approches à haute intensité d'équipement (HIEQ). Ses avantages, sont entre autres, les coûts d'investissement réduits, l'économie de devises et une création accrue d'emplois de l'ordre de 3 à 5 fois plus que les techniques HIEQ. Plusieurs pays africains ont adopté l'approche dont le Maroc, le Ghana, l'Afrique du Sud, la Tanzanie, le Kenya, Madagascar... On notera que les techniques HIMO n'excluent pas l'utilisation des équipements légers, et qu'elles ont les mêmes exigences de qualité que les autres options technologiques. Cependant, il convient de noter que l'approche HIMO n'est pas une panacée. Malgré ses atouts, elle ne peut pas s'appliquer à tous les travaux d'infrastructure. Il a insisté sur le rôle des communautés dans la prise en charge de certains travaux d'intérêt public. Ce qui nécessite des capacités accrues en matière technique et de gestion.

17. A la suite de ces deux présentations préliminaires, Mme Ngoma a présenté les principaux résultats de l'étude. Sa présentation a mis en relief le manque de capacités

techniques, matérielles, financières et managériales des CRR, leur faible structuration, ainsi qu'une certaine démotivation des populations riveraines à participer aux travaux d'entretien routier. Puis, elle a présenté les recommandations susceptibles pour renforcer les capacités des CRR afin qu'ils deviennent de véritables entités technique et socio-économique pour le développement du milieu rural. Dans cette optique, l'étude a souligné la nécessité de réformer le système contractuel actuel liant les CRR aux autres acteurs impliqués dans l'entretien des routes rurales, et d'améliorer la sensibilisation dans les zones rurales sur la NSERR et les bénéfices socio-économiques des techniques intensives en emploi. Ensuite, elle a présenté succinctement les outils proposés pour améliorer les relations internes et de travail engageant les CRR.

18. Les trois exposés ont été suivis des premiers échanges en plénière. Les participants, à travers leurs interventions, ont insisté sur les problèmes qui nuisent à l'efficacité des CRR et à leur existence même. Après les échanges, cinq sujets ont été retenus pour les premiers travaux de groupe afin de permettre aux participants d'identifier les causes et les conséquences des problèmes relevés pour chaque sujet, et proposer les solutions pour y remédier. Les sujets retenus sont : (a) Ancrage des CRR dans le milieu ; (b) Qualité des membres des CRR, (c) Participation des femmes aux activités des CRR ; (d) Financement des CRR; (e) NSERR et approche HIMO.

19. Pour cela, les participants ont été répartis en deux groupes dont un constitué principalement de tous les membres des CRR présents à l'atelier. Ce qui les a permis de donner aisément leur point de vue. Chaque groupe a discuté sur deux sujets différents et un sujet commun à savoir la sensibilisation sur la NSERR. Le premier jour s'est achevé par des discussions en plénière sur les résultats de ces travaux de groupe.

20. Le deuxième jour était consacré aux travaux sur les outils proposés dans l'étude. Il s'agit des textes organiques (statuts, Règlement Intérieur), des outils techniques (plan de travail, cahier de suivi des travaux sur le chantier) et de gestion financière (cahier de caisse, carnet d'épargne, compte d'épargne), ainsi que deux outils contractuels à savoir le contrat de sous-traitance entre un CRR et une entreprise et le contrat de prestation de services liant un CRR et une Commune. Le deuxième jour a débuté par la présentation détaillée en plénière de ceux-ci. Puis, les travaux de groupe ont suivi pour permettre aux participants d'apporter les amendements sur ces outils et les propositions d'amélioration nécessaires. Les outils techniques et de gestion financière ont fait l'unanimité dès leur présentation. Les statuts, règlement intérieur et contrats tels que amendés et améliorés par les participants se trouvent en annexes 1 à 4.

21. La matinée du troisième et dernier jour de l'atelier était réservée à la cérémonie de clôture de l'atelier articulée en deux points : (i) l'approbation par les participants du rapport de synthèse de l'atelier comprenant les principaux constats et recommandations (voir titre 6), (ii) le discours de clôture de l'atelier, prononcé par le Directeur des Routes Rurales, M. Ewané François Félix, au nom du Ministre des Travaux Publics.

22. Dans son discours, M. Ewané a signifié le ferme engagement du Gouvernement à mettre en œuvre les résolutions prises au cours de cet atelier notamment l'amélioration de l'environnement institutionnel des CRR, la sensibilisation de tous les acteurs et le renforcement des capacités des populations bénéficiaires. Il a remercié le Bureau International du Travail pour l'appui constant qu'il apporte au Cameroun. Sur ce, il a souhaité un bon retour aux participants et déclarer clos les travaux de l'atelier. L'intégralité du discours est présentée en annexe 6.

5. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS ET DES ÉCHANGES

23. A la suite des exposés, des débats et travaux en plénières suivis des travaux de groupe, les points suivants sont notés en guise de synthèse.

24. **Qualité de membre d'un CRR à clarifier.** Une certaine confusion sur la qualité de membre d'un CRR est observée sur le terrain. Une disposition de la Nouvelle Stratégie indique que les membres d'un Comité de route sont les populations des villages touchés directement ou indirectement par la route. Ce qui signifie que tous les villageois sont d'office membres du CRR. Une telle perception pourrait induire une dualité entre le CRR et le Comité de développement, dans la mesure où tous les habitants d'un village y compris les élites sont d'office membres du Comité de développement du village. Les statuts de certains CRR stipulent plutôt que les villageois et les usagers de la route peuvent être membres du CRR. Pour donc être membre, il faut entreprendre une démarche personnelle qui se concrétise par le paiement des droits d'adhésion au Comité.

25. Les participants ont reconnu que la participation aux activités du CRR doit être volontaire, puisqu'il faut respecter la liberté de chacun, compte tenu du fait que la qualité de membre entraîne des droits et des obligations. Toutefois, les usagers et les villageois devraient être tous concernés par l'entretien de leurs routes.

26. Il importe d'avoir des membres provenant de catégories diverses pour favoriser les synergies entre l'entretien des routes et les autres secteurs, tels que l'agriculture par exemple. Les participants ont souligné la distinction nette à faire entre les membres d'un Comité de route et les travailleurs qui exécutent les travaux sur le chantier.

27. **Ancrage des CRR dans leur milieu à améliorer.** Les participants ont reconnu que les CRR ont peu d'assise sociale dans leur milieu et qu'ils n'entretiennent pas de relations avec les autres organisations villageoises. Globalement, on observe un faible ancrage des CRR dans leur milieu dû à la conjonction de plusieurs facteurs tels que la sensibilisation insuffisante des acteurs et intervenants impliqués dans l'entretien des routes rurales, et le manque de soutien des CRR par les élites locales. Le manque de ressources humaines, financières et matérielles, ainsi que le faible suivi des CRR ne favorisent pas leur efficacité, et renforcent par conséquent leur faible assise sociale.

28. Cette situation a amené les participants à réfléchir sur la meilleure structure organisationnelle à donner aux CRR pour que les routes rurales soient bien entretenues. Il faut trouver un schéma qui fédère. Ce qui revient à réfléchir sur le développement global du village à partir de la préoccupation « route », parce que la route est au cœur du développement et que tout le monde s'intéresse à la route. Dans cette lancée, l'idée principale est de mettre en place dans le village une « superstructure » villageoise qui serait chargée d'élaborer les stratégies de développement du village dans sa globalité, et de créer des synergies entre les différents secteurs de développement, qui eux vont jouir d'une relative autonomie dans l'action. Le CRR serait ainsi arrimé à une structure plus importante et ne sera plus une association indépendante.

29. Il faut souligner cependant que certains participants ont marqué leur réserve à l'égard de cette idée, qui paraît être en rupture avec les dispositions de la Nouvelle Stratégie. Ces participants suggèrent plutôt d'apporter des solutions aux problèmes qui ont été soulignés comme étant à l'origine des résultats mitigés de la NSERR. Ces solutions sont entre autres une meilleure vulgarisation de la NSERR, des actions fortes de sensibilisation et d'information sur l'approche HIMO, et des incitations telles que les récompenses officielles pour les CRR qui travaillent bien.

30. **Esquisse d'une nouvelle entité locale chargée d'entretenir la route rurale dans la perspective de l'actualisation de la NSERR.** La préoccupation principale est d'assurer l'ancrage du CRR dans son milieu en reliant le CRR à une « superstructure » regroupant l'ensemble des forces vives du village, y compris les « bénéficiaires » de la route. Cette « superstructure », dont les membres seront constitués en Assemblée Générale, aura pour

mission d'assurer le développement global du village en prenant en considération les préoccupations multisectorielles du développement (routes, assainissement, éducation, eau, santé, etc.). S'il existe déjà un Comité de développement dans le village, ce comité en renforçant ses missions va devenir cette structure faîtière.

31. Ladite organisation comprendrait en son sein une composante, appelée « Comité de Route Rurale », chargée de mettre en œuvre les orientations décidées par l'Assemblée Générale en matière de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier du village. Cette composante, dont les membres seraient élus par l'AG, sera dotée d'une autonomie financière et de gestion. Cependant, le Comité de route devra rendre compte de sa gestion aux membres de la « superstructure » lors de l'Assemblée Générale. Ce Comité aura pour activités : (i) la réalisation de la Journée Mensuelle de la Route à laquelle participent tous les villageois ; (ii) la réalisation des travaux de sous-traitance pour le compte des entreprises, (iii) la réalisation des prestations de service passés avec les Communes.

32. Doté d'une autonomie de gestion, le Comité de Route sera habilité à signer des contrats formels avec les entreprises adjudicataires. Il négociera les contrats en toute transparence au mieux des intérêts du village. Pour exécuter les travaux de sous-traitance, le Comité de route recrutera prioritairement les travailleurs disponibles dans le village, tout en ayant la latitude de chercher les travailleurs dans les villages voisins, lorsqu'il ne peut obtenir l'effectif souhaité dans le village.

33. L'importance de ce dispositif institutionnel réside dans la distinction faite entre les membres du Comité de route et les travailleurs, mais aussi dans l'opportunité de capter plus facilement une partie de l'argent versé par l'entreprise et de pouvoir le capitaliser par la réalisation des projets communautaires à moyen terme. Le Comité serait un Exécutif « qui agit » au nom du village auquel il est attaché. Ses fonctions seront, entre autres, de recruter et réguler la main d'oeuvre nécessaire, et de négocier avec les entreprises et la Commune en toute transparence.

34. **Modalités de financement des CRR à améliorer.** L'entretien des routes rurales souffre de ressources insuffisantes. La Stratégie intermédiaire avait prévu que le financement de l'entretien routier soit financé par l'Etat, la Commune et les Comités de routes respectivement à hauteur de 55, 30 et 15 pour cent. Les Comités de routes devraient à cet effet disposer d'une « caisse-route ». Cependant, le transfert des moyens financiers aux communes n'est pas encore effectif et les CRR ne disposent pas ou alors disposent très peu de ressources financières pour fournir les 15% demandés. Face à cette situation, les participants ont proposé d'autres possibilités pour financer les CRR telles que les prélèvements sur les « cotisations pour le développement » qui sont payées en principe par chaque villageois. Ces prélèvements peuvent aussi être fournies directement par le Comité de développement du village. Ce qui nécessite qu'un lien formel soit établi entre le Comité de route et le Comité de développement. Les CRR peuvent par exemple exploiter les carrières de matériaux locaux disponibles dans le village.

35. Pour améliorer le niveau de rémunération des CRR, les participants ont suggéré d'harmoniser les rémunérations en fixant les montants plancher et plafond pour chaque type de tâche. Cependant, des cas de figure où les villageois abandonnent les travaux des champs au profit de l'entretien routier si celui-ci est mieux rémunéré, pourraient se produire et auraient des conséquences négatives pour le village ou la zone.

36. **Participation des femmes aux activités des CRR à renforcer.** L'atelier a reconnu que peu de femmes participent aux travaux d'entretien des routes rurales. Cette faible participation proviendrait des considérations socio-culturelles à changer, de la nature des tâches à exécuter, ainsi que de la sensibilisation insuffisante des populations. L'atelier préconise donc d'identifier les tâches à confier aux femmes, de les inciter à occuper les postes à tous les niveaux, et de sensibiliser les époux pour qu'ils encouragent l'implication de leurs épouses dans les travaux. Cette participation peut être plus aisée si les activités

d'entretien des routes sont programmées en tenant compte des périodes d'activités agricoles de leurs membres.

37. **Contrat CRR/Entreprise.** A l'heure actuelle, la relation contractuelle entre entreprise et CRR est directe. Il n'y a aucun verrou de protection du CRR, mais un dispositif où le maître d'ouvrage – ici le MINTP ou la Commune –paye directement le CRR en cas de défaillance de l'entreprise qui sous-traite une partie des travaux d'entretien est possible. A propos de la faible rémunération de leurs prestations dont se plaignent les CRR, le MINTP pourrait proposer des prix « plancher » et « plafond » selon la nature des travaux à effectuer. Cela permettrait au CRR de fixer ses prix en toute connaissance de cause et éviter de se faire sous-payer.

38. **Contrat CRR/Travailleur.** Une autre préoccupation était celle de la formalisation des relations de travail entre le CRR et les travailleurs sur le chantier. L'atelier a estimé qu'un contrat formel entre le CRR et les travailleurs n'est pas nécessaire, mais qu'il faut trouver le moyen de « sécuriser » le travailleur. Il doit exister un tableau des prix à payer aux travailleurs pour chaque type de travail. Ces tarifs doivent être connus des travailleurs dès le début du chantier afin d'éviter des surprises désagréables et des conflits plus tard. Le CRR devrait faire figurer dans son Règlement Intérieur les modalités de règlement des travailleurs et la clé de répartition des montants perçus de l'entreprise.

39. **Contrat CRR/Commune.** Le contrat entre un CRR et la Commune est un outil lié à un contexte précis, celui de la décentralisation qui n'est pas encore effective. Il sera donc sans doute actualisé lorsque la décentralisation deviendra opérationnelle. Ce contrat interviendra en dehors de la période d'intervention de l'entreprise, c'est-à-dire pendant les périodes d'entretien courant de la route. En cas de différends entre le CRR et la Commune, l'arbitrage devra être assuré par le Préfet, naturellement assisté du Délégué départemental des Travaux Publics et des spécialistes des questions d'emploi. Par ailleurs, il serait souhaitable, en cas de différends, que les acteurs concernés (CRR, Commune) cherchent d'abord les solutions auprès des responsables locaux des Services déconcentrés de l'Etat, dont le MINTP, avant de les porter à l'arbitrage du Préfet. L'atelier a aussi invité les Maires à désigner au sein de l'Exécutif communal un Responsable qui sera chargé de la route. Il sera l'interlocuteur technique de la Commune auprès des CRR relevant de celle-ci.

6. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ATELIER

40. La provenance de milieux divers des participants a constitué une grande richesse au niveau des débats. Il y a lieu, en particulier de souligner la présence et la participation active des membres des CRR qui ont permis de vérifier la pertinence de certaines propositions et qui ont également joué un rôle significatif dans la validation des outils proposés par l'étude sur la performance des CRR . Malgré le contexte social dans lequel s'est déroulé l'atelier, les participants ont montré un grand engagement et une grande disponibilité dans le travail pendant toute la durée de l'atelier².

41. 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. Les participants ont relevé les principaux constats suivants :

6.1 Les principaux constats relevés par l'atelier

42. **Un faible ancrage des CRR dans leur milieu.** Les travaux de l'atelier ont mis en relief le problème de l'ancrage des CRR dans le milieu. Selon la NSERR adoptée en 2000, le

² Des remous sociaux ont éclaté dans plusieurs villes du Cameroun, au lendemain de l'arrivée des participants à Limbé. Toutefois, ces remous ont été rapidement maîtrisés par les autorités.

Comité de route est une association dotée de ce fait 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 route 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.

43. Une notion de membre 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 sont 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.

44. Une sensibilisation insuffisante. Les travaux en atelier ont confirmé une IEC (Information, Echanges, Communication) insuffisante sur la Nouvelle Stratégie, 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 adaptés au 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.

45. 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 routier sont considérés comme des efforts supplémentaires demandés aux membres des CRR.

46. 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 ceux-ci. Cet encadrement est aussi nécessaire pour améliorer leur fonctionnement interne.

47. Une faible prise en compte de l'aspect genre. Dans le souci de respecter l'approche genre, les participants ont 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, de la nature des tâches à exécuter, ainsi que de la sensibilisation insuffisante des populations.

48. Des ressources insuffisantes. Globalement, les CRR manquent de ressources financières et matérielles, ainsi que des ressources humaines pouvant donner une orientation stratégique à leur action. 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.

6.2 Principales recommandations de l'atelier

49. L'atelier a reconnu que les Comités de Routes Rurales (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.

50. Dans cette optique, et sur la base des principaux 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 : (a) l'amélioration de la Stratégie actuelle en tenant compte des défaillances et faiblesses relevées dans le passé notamment au niveau de la sensibilisation/communication ; (b) la poursuite de la réflexion entamée lors de l'atelier sur l'impératif d'insérer l'entretien d'une route rurale au sein du 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, les priorités tout en mettant en place des structures autonomes d'action multisectorielles qui oeuvreront en synergie. Parmi les structures autonomes d'action, figure une entité chargée d'exécuter la stratégie liée à l'entretien de la route, entité équivalente au CRR proposée 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 Assemblées Générale 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 exécutent 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 aux Communes d'autre part, à travers une indication claire du volume de travail à réaliser, de l'outillage reçu, et 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 qui est celui de parvenir à l'appropriation de la Stratégie par les populations bénéficiaires.
- Renforcer les capacités techniques et de gestion des CRR à travers : des formations sur la gestion, la négociation et la gestion des contrats, la formulation des micro-projets de développement; la formation de certains membres des Bureaux à devenir des chefs d'équipes lors des travaux d'entretien courant; et l'accompagnement dans leur réalisation.
- Renforcer les capacités matérielles et financières des CRR par le biais d'une bonne gestion de leurs recettes ou produits, 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.

ANNEXES

Annexe 1: Modèle des Statuts d'un CRR approuvé par les participants

STATUTS DU COMITE DE ROUTE RURALE DE.....

PREAMBULE

Dans le cadre de la réalisation de la Nouvelle Stratégie d'Entretien des Routes Rurales adoptée par le Gouvernement, la population du village de a choisi de participer aux activités d'entretien des routes, en créant une association.

TITRE I : DENOMINATION -- SIEGE - DUREE

Article 1^{er} : Dénomination

(1) Il est créé un Comité d'entretien des routes rurales dénommée Comité de Route Rurale de, ci-après désigné « le Comité de route » ;

(2) C'est une association à but non lucratif qui participe à la mise en œuvre de la Nouvelle Stratégie pour l'Entretien des Routes Rurales.

Article 2 : Territoire

Les actions du Comité de Route vont couvrir tout le village

(Bien préciser la zone d'intervention : la limite du village et la localisation du point kilométrique)

Article 3 : Siège social

Le siège du Comité de Route se trouve àIl peut être transféré à un autre lieu après une décision de l'Assemblée Générale, à la majorité des 2/3 des membres.

Article 4 : Durée

Le Comité de Route est créé pour une durée indéterminée.

TITRE II : BUT - OBJECTIFS -

Article 5 : Objet

Le Comité de Route a pour but de contribuer au maintien de la route du village en bon état pour la circulation des personnes et des biens.

Article 6 : Objectifs du CRR

Faciliter les déplacements des habitants du village

Contribuer à l'amélioration des conditions de vie des membres du village de

.....

TITRE III : QUALITE DE MEMBRE - ADHESION

Article 7 : Qualité de membre

- Les populations des villages touchés directement ou indirectement par la route
- Le village dans son ensemble, dont un hameau au moins est en accès direct avec le tronçon concerné
- Le village dans son ensemble dont un hameau au moins est en accès indirect, c'est-à-dire en aval du tronçon concerné
- Les commerçants transporteurs
- Les utilisateurs de taxi-brousse
- Les véhicules privés
- Les transports en commun
- Les deux roues et moyens de transport non motorisés
- Les éleveurs en charge du transfert de gros bétail par mode pedestre.

- Les élites extérieures et intérieures
- Les chefs traditionnels et religieux (figurent déjà dans les « populations des villages »)

Article 8 : Conditions d'adhésion

Pour devenir membre du Comité de route, il faut remplir une fiche d'adhésion. Au moment de l'adhésion, chaque membre reçoit une copie des statuts et règlement intérieur.

TITRE IV : STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT

Article 9 : Organisation

Les organes qui dirigent le Comité de Route sont :

- L'Assemblée Générale (AG)
- Le Bureau Exécutif (BE)

Article 10 : Rôle de l'Assemblée Générale (AG)

(1) L'AG est l'organe suprême du Comité de Route. A ce titre, elle est chargée de :

- la politique d'orientation du CRR
- l'élection des membres du Bureau Exécutif
- la révision des statuts
- la décision de perte de qualité de membre.

(2) L'AG regroupe tous les membres du Comité et se réunit tous les 6 mois en session ordinaire et en session extraordinaire à tout moment sur convocation du Président ou à la demande des 2/3 des membres.

(3) Seuls peuvent participer aux votes les membres qui sont à jour de leur droit d'adhésion.

Article 11 : Rôle et composition du Bureau Exécutif

(1) Le Bureau est chargé de mettre en œuvre les orientations arrêtées par l'AG. Il prend toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Comité conformément aux statuts et au règlement intérieur en vigueur.

(2) Il est composé ainsi qu'il suit (*à titre indicatif*) :

- Un(e) Président(e)
- Un(e) Secrétaire Général(e)
- Un Trésorier ou une Trésorière
- Deux Commissaires aux comptes
- Deux Conseillers
- Un Chef des travaux
- Un magasinier.

Article 12 : Attributions du Bureau Exécutif (BE)

(1) Le Président ou la Présidente représente le Comité de route dans tous les actes de la vie civile. Il représente le Comité de route dans toute structure regroupant l'ensemble des forces vives du village. Il ou elle est l'ordonnateur (ordonnatrice) des dépenses du Comité de route.

(2) Le Secrétaire ou la Secrétaire rédige et remplit les documents du Comité de route. Il ou elle garde certains documents du Comité de route. Il ou elle assure le secrétariat des réunions du Comité de route et du Bureau Exécutif

(3) Le Trésorier ou la Trésorière garde les biens du Comité de route. Il ou elle cosigne la sortie des fonds avec le Président. Il ou elle tient à jour les livres et documents comptables du Comité.

(4) Le Commissaire aux comptes contrôle les biens du Comité de route.

(5) Le Conseiller est le modérateur au sein du comité. Il assiste le Président dans la prise de décision.

(6) Le Chef des travaux est le responsable des travaux au sein du Comité de route. A ce titre, il est chargé de la planification, du suivi et du contrôle des travaux.

(7) Le magasinier est responsable du repli du matériel sur le chantier, ainsi que de la garde de ce matériel.

TITRE V : RESSOURCES DU COMITE

Article 13 : Les ressources du Comité de route

Les ressources du Comité de route sont constituées de :

- Droits d'adhésion
- Cotisations ordinaires et extraordinaires des membres
- Contributions diverses
- Dons et legs³.

TITRE VI : REGLEMENT INTERIEUR - MODIFICATION DES STATUTS - DISSOLUTION

Article 14 : Règlement intérieur

(1) Le Règlement intérieur fixe les autres aspects pour le fonctionnement du Comité de route qui ne sont pas prévus par les statuts et précise certains aspects des statuts tels que les activités, le mode d'élection des membres du Bureau Exécutif, etc.

(2) Le Bureau prépare le règlement intérieur et le soumet à l'Assemblée Générale pour adoption.

Article 15 : Modification des statuts

Les statuts peuvent être modifiés par l'AG sur proposition du Bureau ou à la majorité des 2/3 des membres du Comité de route.

Article 16 : Dissolution du CRR

(1) La dissolution du Comité de route est décidée par l'Assemblée Générale à la majorité des 2/3 membres.

(2) En cas de dissolution, les biens du Comité de route sont reversés aux œuvres de développement du village.

Article 17 : Accès aux documents

Chaque membre du Comité de route peut obtenir une copie des statuts et du Règlement intérieur s'il le désire.

Fait à _____ le _____ 200..

³ Les dons et legs ne sont pas acceptés pour les associations, sauf si l'association - donc le CRR -est déclarée « d'utilité publique » par un Décret du président de la République (Loi sur les Associations de 1990)

Annexe 2 : Modèle de Règlement Intérieur approuvé par les participants

REGLEMENT INTERIEUR DU COMITE DE ROUTE RURALE DE.....

CHAPITRE I : DENOMINATION - OBJET - SIEGE.

Article 1^{er} : Nom du CRR (voir statuts)

(1) Il est créé un Comité d'entretien des routes rurales dénommé Comité de Route Rurale de, ci-après désigné « le Comité de route ».

(2) C'est une association à but non lucratif qui participe à la mise en œuvre de la Nouvelle Stratégie pour l'Entretien des Routes Rurales.

Article 2 : Son siège (voir statuts)

Le siège du Comité de route se trouve à Il peut être transféré à un autre lieu après une décision de l'Assemblée Générale, à la majorité des 2/3 des membres.

Article 3 : Objet du Comité de Route (reprendre en détaillant ici les missions principales qui figurent dans les statuts)

Le Comité de Route a pour but de contribuer au maintien de la route du village en bon état pour la circulation des personnes et des biens.

Article 4 : Objectifs du Comité de Route (reprendre en détaillant ici les objectifs principaux qui figurent dans les statuts)

- Faciliter les déplacements des habitants du village
- Contribuer à l'amélioration des conditions de vie des membres du village de.....

CHAPITRE II : DROITS ET OBLIGATIONS DES MEMBRES

Article 5 : Conditions d'adhésion (voir statuts)

Pour devenir membre du Comité de route, il faut remplir une fiche d'adhésion. Au moment de l'adhésion, chaque membre reçoit une copie des statuts et règlement intérieur.

Article 6 : Droits d'adhésion

Préciser combien coûtent les droits d'adhésion pour les nouveaux membres

Article 7 : Rémunération des travailleurs (travaux de cantonnement)

Ils sont payés à la tâche dans le cadre des travaux de sous-traitance ou des prestations de services confiés au Comité de route.

Article 8 : Obligations des membres

(1) *Cotisations* : Chaque membre du Comité de route doit payer sa cotisation annuelle correspondant au montant décidé par l'AG.

(2) *Participation aux différentes activités* : Chaque membre du Comité est tenu de participer à toutes les activités du Comité de route, notamment les réunions, les travaux inscrits dans la journée mensuelle validée par l'AG. Les absences non justifiées sont passibles d'une amende décidée par l'AG.

Article 9 : Perte de la qualité de membre (voir statuts)

On n'est plus membre à la suite du décès, ou d'une décision d'exclusion de l'Assemblée générale ou encore par démission.

CHAPITRE III : ORGANES DU Comité de Route

Article 10 : Les organes qui dirigent le Comité de Route sont :

- L'Assemblée Générale (AG)
- Le Bureau Exécutif (BE)

Article 11 : Rôle de l'Assemblée Générale

- (1) L'AG est l'organe qui prend les décisions.
- (2) Elle regroupe tous les membres du Comité de route et se réunit tous les 6 mois en session ordinaire et en session extraordinaire à tout moment sur convocation du Président ou à la demande des membres (par exemple les 2/3 des membres).
- (3) Seuls peuvent participer aux votes les membres qui sont à jour dans leurs cotisations statutaires
- (4) L'Assemblée générale élit les membres du Bureau.

Article 12 : Rôle du Bureau Exécutif

(1) Le Bureau est chargé de mettre en œuvre les orientations arrêtées par l'AG. Il prend toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Comité de route conformément aux statuts et au règlement intérieur en vigueur.

(2) Il est composé ainsi qu'il suit, de manière indicative :

- Un(e) Président(e)
- Un(e) Secrétaire Général(e)
- Un Trésorier ou une Trésorière
- Deux Commissaires aux comptes
- Deux Conseillers
- Un Chef des travaux
- Un magasinier.

(3) Réunions des organes (périodicité, lieu, durée)

CHAPITRE IV : MODE DE DESIGNATION DES MEMBRES DU BE ET LEURS MANDATS

Article 13 : Désignation des responsables

- (1) Tous les membres de droit participent à la désignation des membres du Bureau du Comité de route.
- (2) La désignation se fait par voie démocratique (préciser le mode de vote : main levée, acclamation, vote secret)

Article 14 : Mandat des responsables

- (1) La durée du mandat d'un Bureau élu est de deux ans renouvelable une fois.
- (2) Le mandat du Bureau est collectif
- (3) En cas de défaillance ou de décès d'un membre du BE, celui-ci est remplacé par décision de l'AG sur proposition du BE.

CHAPITRE V: RESSOURCES DU Comité de Route

Article 15 : Origine des ressources du Comité de Route

Les ressources du Comité de route de route proviennent de :

- La rémunération issue des travaux d'entretien des routes confiés au Comité de route.
- Les bénéfices des micro-projets
- Les contributions obligatoires (inscription, cotisation, secours divers)
- Etc.

Article 16 : Répartition des ressources du Comité de Route

Les ressources du Comité de route se répartissent de la manière suivante (*à titre d'exemple*):

- Caisse route : 40%
- Rémunération des travailleurs : 40%
- Caisse pour le développement du village : 10%
- Dépenses de fonctionnement du Bureau : 10%

Article 17 : Comptabilité et contrôle des comptes

- (1) Les fonds du Comité de route sont déposés dans un compte bancaire.
- (2) Les fonds devant servir aux dépenses immédiates sont gardés par le trésorier dans la petite caisse dont le montant maximal est defca.

CHAPITRE VI : ACTIVITES DU Comité de Route

Article 18 : Activité principale

- (1) L'activité principale du Comité de route est l'entretien de la route.
- (2) Le Comité de route réalise les travaux d'entretien courant nécessaires, selon un planning monté par le BE et validé par l'AG.
- (3) Elle réalise également les travaux de sous-traitance rémunérés, pour le compte des entreprises ou de la Commune.

Article 19 : Activités secondaires

Le Comité de route peut créer des micro-projets économiquement viables. (*Par exemple, l'identification et la gestion d'une carrière de matériaux locaux (sable, latérite, pouzzolane, pierres, etc.)*).

CHAPITRE VII : REGLEMENT DES LITIGES – SANCTIONS

Article 20 : Conditions et démarches pour porter un litige devant le Bureau

Article 21 : Règlement des litiges entre les membres

Quand il y a une dispute entre les membres du Comité de route, qui règle ce litige ? Préciser les principales règles à suivre ?

Article 22 : Sanctions

Quelles sont les sanctions à appliquer en cas d'absence injustifiées aux réunions, aux activités ?

Article 23 : Exclusion d'un membre

Quelles sont les fautes qui méritent l'exclusion ? Les préciser autant que possible.

CHAPITRE VIII : MODIFICATION DU REGLEMENT INTERIEUR ET DISSOLUTION DU Comité de Route

Article 24 : Modification du Règlement intérieur

- A quel moment le Comité de route peut apporter des amendements au RI ? (tous les 6 mois, une fois par an, chaque fois que le Bureau le juge nécessaire ?)
- Qui peut demander la révision du RI ? (Bureau, membres des Comité de route, préciser les quotas exigés)

Article 25 : Dissolution du Comité de Route

La dissolution du Comité de route se prononce lors d'une session extraordinaire de l'AG à la majorité de 2/3 des membres présents.

Article 26 : Dispositions à prendre en cas de dissolution

Quelles sont les dispositions à prendre en cas de dissolution du Comité de route?(*Voir Article 16 des statuts*)

Fait à _____ le _____ 200..

Annexe 3 : Modèle de contrat de sous-traitance entre un CRR et une entreprise approuvé par les participants

CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix- Travail - Patrie

Travaux d'entretien courant et périodique de certaines routes rurales

Province de

LOT.....

Tronçon :.....

Itinéraire.....

Financement :

Entre

L'entrepriseBPTél.....

Adjudicataire du marché d'exécution des travaux d'entretien par les techniques HIMO (haute Intensité de main d'œuvre) sur le route rurale de

ci-après désignée l'Entreprise,

Représentée par.....en qualité de

CNI Numérodélivrée leà

d'une part,

Et

Le Comité de Route Rurale deTél

ci-après désigné le Comité de route,

représenté par.....En qualité de

CNI Numérodélivrée leà

d'autre part.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er} : Travaux à réaliser

L'Entreprise confie au Comité de route deles travaux suivants :

1

2

3

Article 2 : Zone d'intervention

Article 3 : Coût des travaux

Le montant TTC des travaux s'élève àFCFA

Article 4 : Détails estimatifs

Le détail estimatif des coûts des travaux figure en annexe 1 du présent contrat.

Article 5 : Durée des travaux

La durée des travaux est de semaines ou mois (*inscrire ici la durée prévue pour réaliser le travail*).

Article 6 : Modalités de paiement

L'Entreprise s'engage à régler au Comité de route les sommes convenues pour la réalisation du travail aux périodes ci-après : chaque fin de semaine, de préférence le samedi.

Article 7 : Responsabilités et engagements de l'entreprise

(1) L'Entreprises'engage à remettre au Comité de route du matériel de travail de bonne qualité pour la réalisation des travaux. L'annexe 2 du présent contrat précise les différents matériels et leur quantité.

(2) Le matériel restera la propriété du Comité de route à la fin des travaux

(3) Si le Comité de route a plusieurs travaux à réaliser pour le compte de l'Entreprise, celle-ci ne lui fournira pas systématiquement à l'occasion de la signature de chaque contrat du matériel que le Comité de route gardera à la fin des travaux. *(Au regard de la durée de vie du petit matériel (entre 9 et 36 mois selon le type de matériel, il est raisonnable de dire que le matériel ne devrait pas être renouvelé en moyenne avant 12 mois pour la plupart.)*

(4) L'Entreprise devra tenir compte des perturbations causées par les aléas climatiques dans la réalisation du travail.

Article 8 : Responsabilités et engagements du Comité de route

(1) Le Comité de route s'engage à exécuter dans les délais convenus les travaux selon la description faite à l'article 1 ci-dessus.

(2) Le Comité de route s'engage à prendre soin du matériel fourni par l'Entreprise et à le restituer à la fin des travaux, si le Comité de route a déjà bénéficié des outils fournis par l'Entreprise.

Article 9 : Résiliation

(1) Le non respect par l'Entreprise ou le Comité de route des clauses de ce contrat pourra entraîner une annulation du contrat si la partie en cause ne prend pas dans les délais impartis les mesures correctrices nécessaires.

(2) Avant d'annuler le contrat, les parties s'engagent à chercher des solutions amiables, notamment en utilisant le moyen de recours désigné à l'article 11.

Article 10 : Suivi du contrat

(1) La mission de contrôle devra assister l'Entreprise et le Comité de route pour l'évaluation de la durée des travaux.

(2) Ilest chargé de faire le suivi de l'exécution du contrat.

(3) Il doit s'assurer que l'entreprise et le Comité de route respectent, chacun en ce qui le concerne, les termes de ce contrat.

Article 11 : Règlement des conflits

En cas de conflits, les deux parties conviennent de solliciter d'abord l'appui de la mission de contrôle, puis l'arbitrage des autorités administratives sera sollicité, en cas de conflits persistants.

Article 12 : Les deux annexes ci-jointes font partie intégrante du contrat.

Fait à....., le 200..

Le Président du Comité de route

La Mission de contrôle

L'entreprise



Annexe 4 : Modèle de contrat entre un CRR et une Commune pour l'entretien courant des pistes réhabilitées approuvé par les participants

CONTRAT DE PRESTATION DE SERVICE

Entre la Commune deDépartement deProvince de,
Représentée par le Maire, d'une part,

Et le Comité de Route Rurale de :Arrondissement de
Représentée par son Président, d'autre part,

Est conclu un contrat d'exécution des travaux d'entretien courant soumis aux stipulations ci-après,
sous la supervision technique du Délégué Départemental du MINTP territorialement compétent :

Article 1^{er} : Nature des services

(1) Le présent contrat est relatif à l'entretien courant manuel des pistes réhabilitées dans la Commune de.....sur le tronçon d'une longueur deKm, du PK⁴..... au PK

(2) L'entretien courant manuel comprend les activités suivantes :

- le désherbage ;
- le curage des fossés, des exutoires et des ouvrages (buses, dalots, ponceaux, ponts)
- la correction de toutes les dégradations constatées sur la piste comme des nids de poules, etc.
-

Article 2 : Durée du contrat

Le présent contrat est signé pour la campagne d'entretien dont la durée de prestations de service est de jours couvrant la période allant deà.....

Article 3 : Date de démarrage

Il prend effet à compter de la date de notification de l'Ordre de Service (O.S.) de commencer les travaux donnés par le président de la Commission des infrastructures de la Commune.

Article 4 : Rémunération

La rémunération conclue entre les deux parties est de FCFA dont le paiement est réparti comme suit :

.....% au démarrage

.....% à l'achèvement des travaux.

Article 5 : Obligations du Comité de Route

Le Comité de Route doit correctement faire tous les travaux qui ont fait l'objet de négociation entre les deux parties et le détail doit être annexé au contrat et cela dans le délai retenu de commun accord.

Article 6 : Obligations de la commune

La Commune s'engage à payer à la période prévue et à temps, au Comité la rémunération de la prestation comme il est retenu à l'article 4.

⁴ PK = point kilométrique

Article 7 : Règlement des différends

- (1) Tout différend entre les deux parties doit être réglé à l'amiable.
- (2) En cas de besoin, l'une des deux parties peut demander le droit de l'arbitrage dans les quinze jours suivant le différend. L'arbitre dans le cas de ce contrat d'exécution des travaux d'entretien courant est le Préfet.

Fait à....., le

Le Maire

Le Président de Comité de Route

Nom.....

Nom.....

Signature.....

Signature.....

Annexe 5 : Discours d'ouverture de l'atelier

5.1 Allocution d'ouverture de la Directrice du Bureau sous-régional de l'OIT pour l'Afrique centrale

Monsieur le Représentant du Ministre des Travaux Publics,
Messieurs les Maires,
Messieurs les partenaires sociaux, Représentants des employeurs et des travailleurs,
Mesdames et messieurs les représentants de ministères,
Mesdames et messieurs les présidents des Comités des Routes Rurales
Mesdames, Messieurs les participants,

C'est un agréable plaisir pour moi de prendre la parole au nom de la Directrice du Bureau sous-régional de l'Organisation Internationale du Travail pour l'Afrique centrale, Madame Dayina Mayenga, pour vous souhaiter la bienvenue et prononcer ce mot introductif à l'occasion de l'ouverture de l'atelier de validation des outils contractuels et de travail des comités de routes rurales.

L'atelier qui s'ouvre ce matin se situe dans le cadre des activités du projet d'Appui à la promotion de l'emploi et réduction de la pauvreté (APERP) dont un des volets exécutés dans plusieurs pays francophones vise à intégrer l'emploi dans les systèmes contractuels nationaux. C'est aussi le lieu de témoigner toute notre gratitude au Gouvernement de la France pour l'important appui financier qu'il apporte à ce projet.

Nos remerciements vont à l'endroit du Ministère des Travaux Publics pour la confiance qu'il témoigne au BIT qui apporte son assistance pour concrétiser sa volonté de promouvoir l'utilisation des méthodes HIMO dans les travaux d'entretien des routes rurales au Cameroun afin de réduire la pauvreté en milieu rural.

Mesdames, Messieurs

Il convient de souligner que cet atelier s'inscrit également dans la dynamique des actions visant à opérationnaliser la nouvelle Stratégie d'entretien des routes rurales adoptée depuis l'an 2000. Le BIT accompagne ainsi les actions du Ministère des Travaux Publics qui assure la conduite de cette stratégie

Comme vous le savez, le BIT est engagé depuis deux ans, avec le Gouvernement, à travers le projet pilote PERR_HIMO qui s'achève, et bientôt le PN2R, à apporter son expertise en vue de promouvoir l'utilisation des approches et stratégies intensives en emploi dans l'entretien routier au Cameroun. L'approche HIMO est reconnue dans cette stratégie comme un mécanisme d'insertion socio économique des jeunes ruraux : elle permet de réduire la pauvreté à la base par la génération de revenus aux communautés bénéficiaires. Il convient de reconnaître toutefois que la pertinence de cette démarche réside dans la capacité des hommes et des femmes à capter par leur travail les ressources mobilisés par les travaux d'entretien des routes et à les capitaliser ; et cela sans compromettre la qualité des travaux réalisés.

Le dispositif de sous-traitance préconisé dans la Stratégie des Routes Rurales au profit des populations organisées en comités d'entretien des routes rurales (CRR) répond à cette logique. Il est perçu comme une opportunité à saisir non seulement pour réaliser plus de kilomètres de routes entretenues mais aussi pour réaliser des projets communautaires rentables. De ce fait, les CRR constitue 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.

L'étude qui a été réalisée par le BIT sur la performance des CRR a mis certes en relief les problèmes auxquels ils sont confrontés mais aussi les divers atouts qui peuvent permettre à ces entités de contribuer efficacement à l'atteinte de leur mission, c'est-à-dire la réduction de la pauvreté.

Mesdames, Messieurs

Le renforcement des capacités des CRR répond à un enjeu social et constitue un élément essentiel du processus de décentralisation de l'entretien du réseau des routes rurales au Cameroun tel que prévue par la NSERR. L'organisation du présent atelier participe de nos efforts conjoints à rechercher des mesures pertinentes pour dynamiser les CRR. A l'issue des exposés et des échanges qui seront menés pendant l'atelier, j'ai la ferme conviction que le Gouvernement pourra à terme réformer le système contractuel qui régit les relations entre les acteurs intervenant dans l'entretien des routes rurales ; il s'agit des entreprises, des communes et des CRR.

L'atelier qui s'ouvre ce matin est un premier pas vers la définition d'un cadre de travail décent et profitable pour tous ces acteurs. Je puis affirmer que le BIT ne ménagera aucun effort pour appuyer le Gouvernement dans le renforcement des capacités des CRR et de ces acteurs à la base, afin que les travaux d'entretien des RR soient de bonne qualité et que les ressources financières captées dans l'exécution de ces travaux soient capitalisées dans les activités rentables.

Je vous remercie.

5.2 Discours d'ouverture du Ministre des Travaux Publics

- Mesdames et Messieurs les représentants des Administrations et organisations en charge de l'emploi, du travail et de la sécurité sociale
- Mesdames et Messieurs les Directeurs ;
- Mesdames et Messieurs les représentants des collectivités locales ;
- Mesdames et Messieurs les acteurs du monde rural ;
- Eminents praticiens des approches HIMO ;
- Distingués Invités ;
- Mesdames et Messieurs ;

En ce moment où le Gouvernement de la République du Cameroun et le concert des nations sont engagés dans une lutte acharnée contre la pauvreté avec pour objectif affirmé de la réduire de moitié à l'horizon 2015, c'est pour moi un réel plaisir de présider ce jour, la cérémonie d'ouverture de l'atelier de validation et d'appropriation des documents de travail des comités d'entretien des routes rurales impliqués dans la sous-traitance des travaux d'entretien des routes rurales, atelier organisé par le Ministère des Travaux Publics du Cameroun avec l'appui du Bureau International du Travail.

Permettez-moi de me réjouir de la présence en ces lieux de tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la nouvelle Stratégie d'entretien et de réhabilitation des routes rurales adoptée par le Gouvernement de la République en 2000, qui a, entre autres pierres angulaires, les comités de routes. Je pense notamment aux décideurs politiques, aux bailleurs de fonds, aux responsables des administrations centrales, aux Directeurs de projets d'investissement intensifs en emploi, aux représentants des collectivités territoriales, et aux autres parties prenantes de la mise en œuvre de cette Stratégie. Votre présence massive dans cette salle témoigne de l'importance que vous accordez à l'amélioration des conditions de vie de nos populations notamment les plus défavorisées et de l'appréciation du rôle déterminant de celle-ci et, par là de son corollaire que constituent les approches à haute intensité d'emplois dans la résorption du chômage, l'amélioration de la croissance économique et la lutte contre la pauvreté en milieu rural.

En vous souhaitant une chaleureuse bienvenue dans cette somptueuse salle et un agréable séjour dans notre belle côte, je voudrais d'abord :

- Remercier tous les participants notamment ceux venant des associations socioprofessionnelles intervenant dans le secteur du BTP pour tous les efforts consentis, malgré vos nombreuses occupations quotidiennes, pour prendre part aux présentes assises.
- Exprimer sincèrement la gratitude du Gouvernement à Madame la Directrice du Bureau Sous-régional de l'OIT pour l'Afrique Centrale pour l'accompagnement que le Bureau International du Travail ne cesse d'apporter à notre pays dans la lutte contre le chômage et l'amélioration des conditions de vie des couches les plus défavorisées de notre société.

En effet, il y a quelques mois, en mars 2007, l'OIT, en étroite collaboration avec le Ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, lançait à l'Hôtel Hilton de Yaoundé, le « Programme d'Appui à la Promotion de l'Emploi et Réduction de la Pauvreté » afin de renforcer entre autres, la capacité nationale à promouvoir et créer des emplois décents à grande échelle en faveur des publics vulnérables.

Dans cette optique, le projet pilote vient d'être étendu à l'ensemble du territoire dans le cadre du Projet de réhabilitation et d'entretien des routes rurales (PN2R). En préparation de l'exécution de ce projet, le BIT a, dans le cadre de l'assistance au Ministère des Travaux Publics, commis un Consultant National qui a réalisé une étude sur l'analyse des performances des comités de routes rurales. Cette étude répond à un souci d'efficacité des comités de routes et participe de la mise en œuvre du Projet d'Appui à la promotion de l'emploi et la réduction de la pauvreté.

Aujourd'hui, nous sommes réunis ici, d'horizons divers et de spécialités multidisciplinaires pour analyser les développements effectués dans le rapport d'étude, y apporter les amendements nécessaires, les valider et définir les suites à y donner.

En effet, suite au sommet extraordinaire des Chefs d'Etats et Gouvernement de l'Union Africaine, tenu en septembre 2004 à Ouagadougou, les Ministres Africains des finances, de la Planification et du développement économique réunis à Ouagadougou en mai 2006 ont réaffirmé l'importance cruciale de l'emploi, ils se sont engagés à incorporer davantage les critères relatifs à l'emploi et l'utilisation des ressources locales dans les politiques de promotion des investissements. Par la même déclaration, les Ministres ont appuyé l'engagement de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) à œuvrer en partenariat avec l'Union Africaine et le NEPAD, la Banque Africaine de développement, l'Organisation Internationale du Travail (OIT), les communautés économiques régionales et d'autres acteurs clefs, pour promouvoir des Stratégies de création d'emplois en Afrique.

Le présent atelier s'inscrit dans cette mouvance et en droite ligne de la démarche de vulgarisation et de la mise en œuvre progressive de la Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes Rurales au Cameroun et par là même, la promotion des approches à haute intensité de main d'œuvre, consacrées dans le DSRP comme moyen de lutte contre la pauvreté. Il a pour objectifs de :

- Partager avec la communauté nationale les conclusions de l'étude ;
- Approfondir le diagnostic du dispositif actuel des comités de route rurale réalisé par la mission, en ce qui concerne leur organisation et leur fonctionnement, et le plan d'action proposé dans ce sens ;
- Sensibiliser la communauté nationale sur les avantages de l'approche communautaire et les préalables nécessaires à sa mise en œuvre.
- Amender, compléter le cas échéant et valider les outils nécessaires pour une bonne organisation et un bon fonctionnement interne des comités de routes rurales et les outils contractuels liant l'Etat, les entreprises et ces comités;

Sans vouloir anticiper sur les résultats de vos travaux, j'ai la ferme conviction que vos délibérations, qui vont se dérouler dans une atmosphère empreinte de sérénité, de convivialité et de cordialité, seront bénéfiques à la fois pour le Cameroun et pour chacun des participants pris individuellement.

Sachez que le Gouvernement du Cameroun est conscient du fait qu'une croissance économique ne peut être durable si elle n'est fondée sur la redistribution des produits de celle-ci, notamment à travers l'amélioration des conditions de vie des populations et la création d'emplois durables. L'atteinte de cet objectif passe par la mise en place des liens efficaces entre les politiques macro-économiques et le développement de l'emploi. C'est à ce titre que le Gouvernement souscrirait aux choix stratégiques ci-après :

- Veiller à ce qu'un choix conscient et explicite des technologies à haute intensité d'emploi soit effectué lors de l'évaluation, de la programmation et de la réalisation des investissements d'infrastructures, particulièrement ceux ayant pour objectif, l'amélioration des conditions de vie ;
- Mettre en place un environnement favorable à la promotion des approches à haute intensité d'emploi, identifier et lever tous les obstacles qui s'opposent à leur application ;
- Adapter le dispositif réglementaire pour introduire des obligations visant à faire exécuter certains types de travaux par les approches à haute intensité d'emploi et améliorer l'information ainsi que les connaissances sur cette approche ;
- Mettre en œuvre une politique active de l'emploi en soutien à la stratégie HIMO ;
- Enfin, accroître le dialogue avec le secteur privé pour que celui-ci s'approprie les technologies HIMO.

Pour soutenir cette volonté politique, les actions suivantes ont été menées par le Gouvernement du Cameroun :

- Une Déclaration concertée de politique en faveur des approches HIMO a été élaborée en 2005 par le Ministère des Travaux Publics et le Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat ;
- Dans le cadre de la Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes Rurales, le Ministère des Travaux Publics met en œuvre avec l'assistance technique du BIT, un projet pilote d'entretien des routes rurales par les techniques HIMO dans les provinces de l'Ouest et du Centre ;

- Le BIT a élaboré, en étroite collaboration avec l'Ex-MINPLAPDAT, le Document de Stratégie pour la Promotion des Approches à Haute Intensité de Main d'Œuvre.
- Dans le cadre de l'assistance au MINTP, le BIT a organisé la formation des cadres de l'Administration, des BET et des entreprises et envisage d'organiser celle des cadres des collectivités territoriales décentralisées.

Chers participants, la rencontre de Limbé va s'étaler sur deux jours. J'attends de vous engagement, assiduité et disponibilité totale au cours de cet atelier pour que cette démarche nouvelle que nous engageons soit le succès éclatant que l'on en attend.

Quant à vous autres invités d'horizons divers présents dans cette salle, je vous prie, chacun en ce qui le concerne, de tout mettre en œuvre pour que cette nouvelle approche soit bien accueillie, largement diffusée, en même temps qu'elle s'enracine dans nos habitudes pour un développement durable de nos pays.

En souhaitant plein succès à vos travaux, je déclare ouvert l'atelier de validation et d'appropriation des documents de travail des comités d'entretien des routes rurales impliqués dans la sous-traitance des travaux d'entretien des routes rurales.

Vive la coopération France –Cameroun ;
Vive la coopération Cameroun- O.I.T ;
Vive le Cameroun.

Je vous remercie.

Annexe 6 : Discours de clôture de l'atelier

- Mesdames et Messieurs les Directeurs ;
- Mesdames et Messieurs les représentants des collectivités locales ;
- Eminents praticiens des approches HIMO ;
- Distingués Invités ;
- Mesdames et Messieurs ;

Le rideau sur l'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 sera tiré dans un instant.

Durant deux jours, en séances plénières ou en ateliers, à la faveur des thèmes et communications judicieusement choisis, les éminents experts et praticiens, que vous êtes, avez :

- Partagé les conclusions de l'étude ;
- Approfondi le diagnostic du dispositif actuel des comités de routes rurales, en ce qui concerne leur organisation et leur fonctionnement, examiné le plan d'action proposé par la consultante ;
- Amendé, complété ou validé les outils nécessaires pour une bonne organisation et un bon fonctionnement interne des comités de routes rurales de même que les outils contractuels liant l'Etat, les entreprises et les bénéficiaires;
- Partagé les expériences d'organisation et de fonctionnement des comités de route




Sur la base de ces travaux, quelques enseignements majeurs peuvent être retenus.

Le premier fait ressortir l'importance confirmée des comités de route, la nécessité de les redynamiser, de les réorganiser et de les animer en vue de la prise en charge des travaux d'entretien courant post-réhabilitation dans le cadre de la Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes Rurales ;

Le deuxième nous invite à mettre l'accent particulier sur la sensibilisation des acteurs, notamment les autorités administratives, les collectivités territoriales décentralisées, les autorités traditionnelles, les ONG et les associations existant et exerçant dans le monde rural, les élites intérieures et extérieures, les populations bénéficiaires, à la NSERR, afin de permettre son internalisation et la mobilisation de toutes les forces vives pour la mise en œuvre des stratégies, en vue de l'amélioration des conditions de vie des populations rurales;

Le troisième enseignement fait ressortir la nécessité de renforcer les capacités des collectivités territoriales décentralisées à la maîtrise d'ouvrage des routes rurales dans le cadre de la décentralisation d'une part, et d'autre part des communautés villageoises organisées en comités de routes pour une prise en charge efficace des travaux d'entretien des routes rurales dans la perspective de l'extension des approches à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) ;

Si l'on peut se réjouir des recommandations pertinentes de vos travaux, il me semble important d'insister aujourd'hui plus que jamais, sur la responsabilité des administrations, des collectivités territoriales décentralisées, des populations riveraines et bénéficiaires, en tant que acteurs à part entière dans la mise en œuvre des politiques de développement et d'entretien des infrastructures, notamment routières, définies par le gouvernement de la République du Cameroun.

-  Honorables séminaristes ;
-  Chers Invités ;
-  Mesdames et Messieurs.

Par votre participation massive et vos brillantes contributions, ce séminaire a été le lieu d'un foisonnement de propositions et de recommandations pertinentes à la hauteur des attentes des organisateurs.

C'est le lieu de vous adresser, au nom de Son Excellence Paul BIYA, Président de la République du Cameroun, ainsi que ceux du Premier Ministre, Chef du Gouvernement, mes chaleureuses félicitations pour la qualité et le succès de vos délibérations et la pertinence de vos résolutions.

Le Gouvernement, pour sa part, s'engage à mettre en œuvre les résolutions prises au cours de cet atelier notamment l'amélioration de l'environnement institutionnel des comités des routes rurales, la sensibilisation de tous les acteurs et le renforcement des capacités des populations bénéficiaires.

A tous les participants au présent atelier je dis une fois de plus toute ma reconnaissance pour le dévouement et l'engagement manifestés durant le séminaire, ainsi que pour l'implication de chacun au succès des travaux.

En vous souhaitant un bon retour dans vos familles respectives, je déclare clos les travaux de l'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.

Vive la Coopération Sous - régionale

Vive le Cameroun

Je vous remercie

Annexe 7 : Liste des participants

N°	Noms et Prénoms	Fonction	Adresse
1.	BEKITE ANDELE Roger	Expert chargé de la sensibilisation BET Karoch	Tél : 94 12 22 97/ 77 05 47 21 E. Mail : rogerbekite@yahoo.fr
2.	BESSALA Emmanuel Fabien	Membre Unité HIMO MINTP	Tél : 77 64 08 52 E. Mail : femmabessa@yahoo.fr
3.	BISSALA Isaac	Président Union Générale des Travailleurs du Cameroun (UGTC)	Tél : 99 56 81 99 E. Mail : ugtc_cs@yahoo.fr
4.	DJOUMESSI Emmanuel	Président du CRR de Bamendjinda	Tél : 77 59 52 47
5.	DOUMA ATEBA	Président du CRR de ELANG SA'A	
6.	ETEGA Protas	Président du CRR de Eyeng Meyong	
7.	ETEKI Charles	Délégué Provincial du MINTP pour le Sud-Ouest	Tél : 77 53 1367
8.	EWANE François Félix	Directeur des Routes Rurales (DRR) MINTP	Tél : 99 82 60 47 Mail :
9.	EYEBE NYAMA	Président du CRR de Talla II	Tél : 96 26 24 12
10.	FOTSO Pascal	Président du CRR de Mague	Tél : 99 61 34 52
11.	GOUET Léopold	Membre Unité HIMO MINTP	Tél : 77 66 96 11 E. Mail : logouet@yahoo.fr
12.	KEMENI TCHIYEP Marcel	Membre Unité HIMO MINTP	Tél : 99 90 34 69
13.	MAKEMBE Nicolas	Chef de Cellule des Etudes et de la Planification MINEFOP	Tél : 99 97 21 72 E. Mail : maknic_fiko@yahoo.fr
14.	MBILONGO EKO Jacques	Président du CRR de Kokodo I Chefferie	
15.	MESSINA Juliette	Secrétaire du CRR de Mbassila I	Tél : 75 76 99 25
16.	NANGUE Barthélémy	Cadre au Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat	Tél : 99 54 72 74
17.	NGOMA MACKIZA Flavie	Consultante BIT	Tél : 99 92 64 88 E. Mail : aodhg@yahoo.fr
18.	NJOUONKOU Idrissou	SAT / Direction des Collectivités Territoriales Décentralisées MINATD	Tél : 77315757
19.	SOPTCHOM YOUNBI Pierre Claver	Ingénieur de Suivi BET Le COMPETING	Tél : 99 67 07 02/74 52 28 20 E. Mail : claversoptchom2007@yahoo.fr
20.	TANYI TANYI	Chef de Service Provincial des Routes du Sud-Ouest	Tél : 99 90 67 64 E. Mail : tanvills@yahoo.com
21.	TCHOUEN Salomon	Inspecteur Technique n°2 à l'Inspection Générale chargée des questions techniques MINTP	Tél : 99 44 82 71 E. Mail : sarotcho@yahoo.fr
22.	TELEZING Joseph	Président du CRR de Bamendou	Tél : 79 99 09 40
23.	WADJI	1 ^{er} Adjoint au Maire de Mbouda Tél : 77 72 08 62	
24.	YANGA Emmanuel	Président du CRR de BANDJA	Tél : 99 47 77 47
25.	YAO KOUAME Claude	Spécialiste HIMO BIT	Tél : 77 93 89 55 E. Mail : yaokouame@ilo.org
26.	YEMDJON Bertille	Assistante Administrative et Financière /APERP BIT	Tél : 99 37 57 22 E. Mail : yemdjon@ilo.org
27.	ZUCHUON Raoul Rodrigue	Coordonnateur National du Projet APERP BIT	Tél : 75 29 69 23 E. Mail : zuchuon@ilo.org