

### Approche Himo : Déceptions dans le secteur des Travaux publics

**L'approche à Haute intensité de main d'œuvre (HIMO) adoptée pour l'entretien de routes rurales en vue de favoriser la création d'emplois locaux ne répond pas aux attentes.**

Répondant à la question du sénateur Peter Mafany Musongué le 18 juin 2015 au cours de la séance des questions orales aux membres du gouvernement sur la dégradation des routes bitumées et les efforts du gouvernement en matière de préservation du patrimoine routier national, M. Patrice Amba Salla, ministre des Travaux publics (MINTP) a placé à nouveau les collectivités territoriales décentralisées (CTD) au cœur du dispositif. Il a indiqué que la surveillance de ce patrimoine, la prévention des actes de vandalismes sont du ressort des CTD. Rappelant que les maires sont les « gardiens des domaines publics ».

Au niveau de son ministère, M. Amba Salla note qu'il existe 20 stations de pesages sur l'étendue du territoire national. Et de poursuivre que le niveau de dégradation des routes est la conséquence du contentieux en la matière qui coûte cher et donc les procédures sont longues. Sur le plan des actions préventives face à la question du sénateur Musongue, ancien Premier ministre, le ministre des Travaux publics a indiqué qu'elle repose sur le cantonnement et le curage des caniveaux entre autres. Cette tâche est transférée aux CTD mais sa mise en œuvre par l'Approche HIMO ne répond pas aux attentes. Notamment l'entretien routier et la création d'emplois au niveau local. Une situation qui peut d'ailleurs être observée dans certains axes du réseau routier qu'il soit national ou celui de l'hinterland qualifié de routes communales. La dégradation est suffisamment préoccupante dans cette dernière catégorie comme le confirme un des adjoints du maire de la commune de Mbalmayo. L'élus local affirme que l'approche HIMO ne marche pas. Une préoccupation partagée dans l'ensemble des communes de la région du Centre. L'assemblée régionale prévue le 17 juillet 2015 y accorde un point d'honneur.

Une invitation a été présentée au MINTP afin de venir apporter davantage d'éclairages aux élus locaux lors de ces assises régionales de l'association des Communes et Villes Unies du Cameroun prévues à Obala dans le département de la Lékié et placé sous la présidence du maire de Mbalmayo Dieudonné Zang Mba. Jusqu'à ce jour les élus ont eu droit à plusieurs séminaires de renforcement des capacités autour des notions de route rurale, comité de route, bac, entretien de la route, régie. Ce qui avait pour ambition de circonscrire le champ d'application de l'arrêté n° 006/MINTP du 12 novembre 2010.

Concrètement, les pistes à entretenir par les mairies sont celles qui ont été préalablement réhabilitées à travers des programmes et dont le niveau de service est assez relevé pour permettre un entretien par les méthodes à HIMO, souligne la responsable de la Cellule de communication du MINTP. Pour l'atteinte de ces objectifs, des dotations budgétaires sont transférées par ce ministère aux communes. Ainsi, de 2010 à 2012 cette enveloppe se chiffre respectivement à 1, 091 milliard FCFA, 90 millions de plus l'année suivante et 1,450 milliard FCFA.

Une augmentation est intervenue en 2013 avec un niveau de 3,7 milliards FCFA et 5,240 milliards en 2014. La répartition de l'année 2014 montre que 5 milliards FCFA ont été répartis dans 360 communes en plus d'une Communauté urbaine à raison de 13,880 millions FCFA par commune pour la réhabilitation des routes rurales non classées. 240 millions FCFA ont été orientés à l'entretien et la gestion des bacs de franchissement, à raison de 15 millions FCFA par bac.

### **Survivance des contrats**

Les résultats escomptés tardent encore à être présentés au sein du gouvernement. Suivant certaines indiscretions obtenues à bonne source, au cours d'une récente ré- union de préparation du budget de l'exercice 2016, les membres de cette commission ont exigé une évaluation de l'impact de l'approche HIMO dans le domaine des travaux publics. Ce d'autant plus qu'en 2015, les fonds alloués aux élus locaux à cet effet sont passés du simple au double en atteignant la somme de 10 milliards FCFA. Une évolution certes pour ce ministère dirigé par un ancien maire, mais de façon relative chaque commune reçoit un peu plus de 27 millions FCFA.

Ce qui est loin de satisfaire les attentes des élus. Ce d'autant plus que de nombreux contrats d'entretien routier sont toujours en cours de validité dans les communes du pays. D'autres acteurs impliqués tirent les ficelles dans l'ombre pour leur renouvellement. Dans ce contexte, les objectifs de création des emplois locaux et de constitution d'une main d'œuvre qualifiée au niveau local seraient difficiles à atteindre. La survivance des contrats antérieurs à 2014 est davantage contraire modalités pratiques d'exécution des travaux d'entretien des routes rurales par les communes.

La circulaire conjointe signée par le MINTP et le ministre de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation le 28 mai 2014 précise que « des équipes de saisonniers seront constituées le long des tronçons retenus et dimensionnés en fonction de la consistance et la nature des travaux à exécuter ». Concernant sa composition ces équipes « comprendront les hommes et les femmes intéressés auxdits travaux et issus en priorité des zones traversées par les tronçons de routes éligibles ». Leur mise en place intervient après une décision du maire de la commune qui devra préciser les missions et les fonctions des personnes mobilisées. Les équipes de six à huit personnes conduite par un chef d'équipe sous la supervision d'un responsable technique de la commune concernée devront assurer l'entretien dans leurs zones de compétence.

À première vue une volonté de lutte contre le chômage et l'exode rurale se dégage de cette approche HIMO encadrée sur le plan technique par l'Organisation internationale du travail (OIT). Le travail décent que charrie a priori l'initiative s'applique à la fois sur les routes en terre et sur les routes rurales permettant de rallier une zone de production et un marché avec un revêtement de « carboncor ». Il s'agit d'une sorte de bitume froid à pose manuelle que promeut le MINTP pour desservir les quartiers et les zones enclavées des CTD.

Ce faible impact de l'approche HIMO remet sur la table la stratégie d'entretien des routes rurales adoptée en 2000. Le mécanisme portait sur la mise en place des comités de routes communales. Ce sont les résultats mitigés de cette approche dans 38 communes pilotes qui ont plombés le projet porté par le MINTP. Au sein de cette administration qualifiée d'ingénieur de l'Etat on évoque l'importance des produits stabilisants pour entretenir les tronçons critiques du réseau commune. Un champ que l'on présente à souhait comme porteur pour les Petites et Moyennes Entreprises qui n'attendent que l'assainissement de ce secteur où règne encore une opacité tant en amont qu'en aval du processus.