

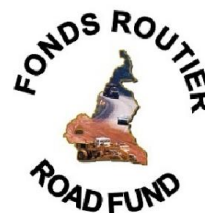
REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail – Patrie



Institut National de
la Statistique

*Convention de collaboration n° 3964/FR/INS du 31
décembre 2015 entre le Fonds Routier et l'Institut
National de la Statistique*



Fonds Routier

**EVALUATION DE LA PERFORMANCE DU SYSTÈME DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT
DES RESSOURCES DU GUICHET ENTRETIEN DU FONDS ROUTIER**

Document de méthodologie

Mars 2016

SOMMAIRE

SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....	3
CONTEXTE.....	4
1. CONCEPTS CLÉS.....	5
2. CHAMP DE L'ÉTUDE.....	7
3. ESPACE GÉOGRAPHIQUE.....	7
4. DESCRIPTION DES CIRCUITS DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT.....	7
4.1 La redevance d'usage de la route.....	7
4.2 Le droit de péage routier.....	8
4.3 La taxe à l'essieu	9
4.4 Les amendes de pesage.....	10
5. UNITÉS STATISTIQUES.....	10
5.1 Les prestataires	11
5.2 Les usagers-payeurs.....	11
6. SITES DE L'ÉTUDE	11
6.1 Pour la redevance d'usage de la route.....	11
6.2 Pour le droit de péage routier.....	11
6.3 Pour la taxe à l'essieu	12
6.4 Pour les amendes de pesage.....	13
7. APPROCHE D'ÉVALUATION DU SYSTÈME DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT DE LA REDEVANCE D'USAGE DE LA ROUTE	13
7.1 L'enquête prestataire	13
7.2 L'enquête usagers-payeurs	14
8. APPROCHE D'ÉVALUATION DU SYSTÈME DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT DU DROIT DE PÉAGE ROUTIER.....	14
8.1 L'enquête prestataire	14
8.2 L'enquête usagers-payeurs	15
8.3 L'enquête comptage routier.....	16
8.3.1 La localisation des postes de comptage	16
8.3.2 La reconnaissance et l'installation des postes de comptage.....	17
8.3.3 L'opération de comptage routier proprement dite.....	17
9. APPROCHE D'ÉVALUATION DU SYSTÈME DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT DES AMENDES DE PESAGE	18
9.1 L'enquête prestataire	18
9.2 L'enquête usagers-payeurs	19
10. APPROCHE D'ÉVALUATION DU SYSTÈME DE COLLECTE ET DE REVERSEMENT DE LA TAXE À L'ESSIEU.....	20

10.1 L'enquête prestataire	20
10.2 L'enquête usagers-payeurs	20
11.ENQUÊTE QUALITATIVE	21
12.GRILLE DE LECTURE DES INDICATEURS DE PERFORMANCE	22
13.OUTILS DE COLLECTE	24
13.1 Les outils de collecte relatifs à la redevance d'usage de la route.....	24
13.2 Les outils de collecte relatifs à la taxe à l'essieu	24
13.3 Les outils de collecte relatifs aux amendes de pesage	25
13.4 Les outils de collecte relatifs aux produits du droit de péage routier.....	25
14.FORMATION DES PERSONNELS DE TERRAIN	26
15.DESCENTES SUR LE TERRAIN	26
15.1 Le pré-test.....	26
15.2 La collecte de données auprès des prestataires et des usagers-payeurs	26
15.1 La participation des experts externes.....	27
16.STRATÉGIE DE SENSIBILISATION.....	28
17.PERSONNEL TEMPORAIRE MOBILISÉ.....	29
17.1 La collecte des données	29
17.2 La codification et la saisie des données collectées	29
18.CONTRÔLE QUALITÉ.....	29
19.TRAITEMENTS INFORMATIQUES.....	30
20.ANALYSE DES INFORMATIONS COLLECTÉES	30
20.1 La revue documentaire	30
20.2 L'analyse des données	30
21.RÉDACTION DU RAPPORT FINAL	31
BIBLIOGRAPHIE ET RÉGLEMENTATIONS.....	32

Sigles et abréviations

ACCT	: Agence Comptable Centrale du Trésor
BEAC	: Banque des Etats de l’Afrique Centrale
DGE	: Division des Grandes Entreprises
DGI	: Direction Générale des Impôts
IN	: Imprimerie Nationale
INS	: Institut National de la Statistique
FR	: Fonds Routier
MINDEF	: Ministère de la Défense
MINT	: Ministère des Transports
SAS	: Sondage aléatoire simple
SCDP	: Société Camerounaise des Dépôts Pétroliers
SONARA	: Société Nationale de Raffinage
PSRR	: Programme de Sécurisation des Recettes Routières
RIDGE	:
RUR	: Redevance d’usage de la route
TSP	: Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers

Contexte

Le Fonds Routier est un Etablissement Public Administratif de type particulier, créé par le Gouvernement camerounais en vue de mettre en place un mécanisme pérenne de financement de divers programmes en relation avec la route. Institué par la loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, le Fonds Routier est devenu opérationnel le 1er janvier 1999. Il a pour missions¹ d'assurer le financement, d'une part, des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier et d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes, dans le cadre de deux guichets distincts et indépendants.

Les ressources du Fonds Routier sont des deniers publics centralisés et logés de manière distincte et indépendante au sein de deux guichets : un guichet "Investissement" et un guichet "Entretien".

S'agissant du guichet "Entretien", objet de la présente étude, ses ressources proviennent, aux termes de l'article 22 alinéa 3 de la loi n° 2004 / 021 du 22 juillet 2004 suscitée: (i) de la redevance d'usage de la route, (ii) du droit de péage routier, (iii) du produit de la taxe à l'essieu, (iv) du produit de la taxe de transit, (v) du produit des amendes liées au dépassement du poids total autorisé en charge ou de la charge à l'essieu, (vi) de tous les autres produits ayant un rapport direct avec l'accès à la route et/ou à l'usage de celle-ci et qui sont alloués au Fonds par la loi de finances.

Les mécanismes de mobilisation desdites ressources impliquent des acteurs aux profils distincts. C'est ainsi que la redevance d'usage de la route, dont le plafond est annuellement fixé par la loi des Finances, est collectée auprès des marketeurs par la SCDP et la SONARA, puis reversée dans le compte du Trésor Public logé à la BEAC. Les autres produits font intervenir le Programme de Sécurisation des Recettes Routières, l'Imprimerie Nationale, le poste de collecte², le poste comptable d'assignation, la Régie Départementale des Recettes du Ministère des Finances, la Trésorerie Générale de la Région, l'Agence Comptable Centrale du Trésor.

La multitude et la diversité de ces intervenants institutionnels qui appliquent parfois des procédures spécifiques ne favorisent pas toujours la synergie souhaitée. Elles rendent difficile la coordination, et ne permettent pas d'avoir la lisibilité voulue, toutes choses qui influent sur la performance du dispositif et les rendements envisageables des différentes ressources suscitées. Face à cette situation, il est apparu nécessaire de mener une étude critique sur l'organisation, le fonctionnement, la viabilité et la fiabilité du dispositif de recouvrement, de collecte et de reversement des ressources affectées au guichet "Entretien" du Fonds Routier, dans l'optique de mettre en exergue ses forces et faiblesses, ses succès et échecs, de proposer des mesures de consolidation et d'optimisation des acquis, et de soumettre des mesures de correction des limites identifiées.

L'objectif général de cette étude est d'évaluer la performance du système de collecte et de reversement des ressources du guichet "Entretien" du Fonds à l'effet de dégager les faiblesses et les risques majeurs, en vue d'adopter des mesures permettant d'optimiser leur rendement.

De manière spécifique, cette étude permettra de :

¹ Conformément aux dispositions de l'article 22 nouveau de la loi n° 2004/021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 96/07 du 8 avril 1996.

² Poste de péage pour le droit de péage, poste de pesage pour les amendes du pesage, Centre des Impôts pour la taxe à l'essieu.

- i. analyser le système de collecte et de reversement de chacune des ressources (cadre juridique, modes opératoires, pratiques et procédures) ;
- ii. diagnostiquer le dispositif institutionnel actuel (nature des acteurs, circuit de collecte et reversement, communication et information, outils et méthodologie) en faisant notamment ressortir les différentes contraintes organisationnelles, mettre en évidence les forces, les faiblesses et les risques du dispositif global d'une part et sectoriel de chaque acteur et pour chaque ressource d'autre part ;
- iii. estimer le niveau potentiel de chacune des ressources si les conditions et les mécanismes de collecte et de reversement sont optimaux ;
- iv. évaluer le cas échéant, le niveau de déperdition de chaque ressource ;
- v. proposer des mesures correctives pour améliorer le système actuel et/ou un mécanisme alternatif combinant les facteurs de simplicité, transparence, fiabilité et redevabilité de l'information en temps réel à l'adresse des parties prenantes ;
- vi. mettre en évidence l'incidence de ces propositions sur le rendement de chacune des ressources ;
- vii. exposer le schéma et les conditions de mise en œuvre de ce système.

La suite de ce document s'organise autour des points suivants : les principaux concepts utilisés seront définis (1), ensuite une délimitation du champ de l'étude sera effectuée (2).

1. Concepts clés

L'INS s'appuie sur un ensemble de concepts et mots clés pertinents dans le cadre de l'étude d'évaluation de la performance du système de collecte et de reversement des ressources du guichet "Entretien". Afin d'éviter d'éventuelles difficultés de compréhension et d'interprétation entre les parties, les concepts et mots clés suivants ainsi que les définitions y afférentes ont été adoptés.

Usager-payeur

Dans le cadre de cette étude, un usager-payeur est la personne, morale ou physique qui utilise un service public et qui est astreinte au versement d'une taxe obligatoire (amendes dans le cas des pénalités, péage routier, etc.) du fait de l'usage de ce bien. Il s'agit notamment des conducteurs de véhicule et des marketeurs.

Prestataire

Le prestataire est la personne ou structure qui intervient sur la chaîne de collecte et/ou de reversement, quelle que soit la nature de la ressource/recette. Il s'agit notamment du PSRR, l'IN, la RDR MF, le poste de collecte, le poste comptable d'assignation la Trésorerie Générale de la Région, l'Agence Comptable Centrale du Trésor.

Système

Le système désigne ici l'ensemble des éléments interagissant entre eux selon certains principes ou règles. Il est déterminé par : la nature de ses éléments constitutifs, les interactions entre ces derniers, sa frontière, c'est-à-dire le critère d'appartenance au système (déterminant si une entité appartient au système ou fait au contraire partie de son environnement), ses interactions avec son environnement.

Circuit

Le circuit ici désigne, pour une recette donnée, l'ensemble des structures intervenant dans sa collecte et son reversement.

Evaluation

Il s'agit de mesurer, quantifier (usage de méthodes statistiques) et caractériser la performance des mécanismes de mobilisation des ressources affectées au Guichet Entretien du Fonds Routier.

Performance

Elle consiste à répondre à la mission, à produire des résultats de qualité correspondant aux objectifs et aux besoins des politiques, de le faire de façon efficiente, tout en respectant les conditions organisationnelles liées aux ressources. Selon le but poursuivi dans cette étude, l'évaluation de la performance est mise en œuvre par l'analyse de la pertinence, l'efficacité et l'efficience des mécanismes existants.

Efficacité

Elle détermine si les mécanismes de mobilisation des ressources ont atteint leurs objectifs et le Fonds Routier en a retiré les bénéfices escomptés. Elle analyse si les résultats attendus ont été atteints et, dans le cas contraire, si les mécanismes mise en place doivent être modifiés. Cette analyse sera plus facile à faire s'il existe des objectifs et des indicateurs permettant de décrire décrivent correctement la situation souhaitée.

Les changements à apporter par les mesures correctives seront mesurés en comparant les informations concernant la situation actuelle avec les informations concernant la situation souhaitée.

Efficience

Elle rend compte des résultats obtenus en relation avec les dépenses réalisées (coûts) et les ressources utilisées par les mécanismes de mobilisation actuels. L'analyse se centre sur la relation entre les apports du système, d'une part, y compris le personnel, les équipements, et, d'autre part, la quantité des ressources générées/crées. Elle détermine si les dépenses engagées sont justifiées et si les ressources ont été utilisées avec économie. Cette analyse devrait également déterminer si les actions des différents prestataires/intervenants sont complémentaires et définir de nouvelles stratégies permettant d'obtenir davantage de ressources à partir, d'une part, des apports disponibles, et d'autre part, des apports nouveaux.

Pertinence

Cette analyse détermine si les mécanismes actuels ont toujours un sens et recense tout changement de procédé intervenu à cet égard pendant la mise en œuvre de la réglementation. Les problèmes et les besoins définis au début de la mise en place des dispositifs de collecte ou de reversement peuvent ne plus exister. De nouveaux problèmes ou de nouveaux besoins peuvent avoir surgi comme résultat de facteurs politiques, économiques, sociaux ou même en raison des évolutions technologiques. Enfin, l'analyse détermine si les objectifs assignés aux mécanismes de mobilisation actuels sont encore valables ou doivent être reformulés.

Effets inattendus

Ils sont identifiés pendant l'évaluation afin de déterminer les mécanismes actuels ont des effets significatifs (positifs ou négatifs) qui n'avaient pas été prévus. Une fois perçus, des mesures peuvent être prises pour les renforcer ou les limiter afin d'accroître l'impact général du système.

Stratégies alternatives (ou mesures correctives)

Elles permettent de résoudre les problèmes et de satisfaire les besoins définis, en particulier lorsque la stratégie originale s'avère inadéquate. A ce niveau, l'évaluation examine si d'autres approches peuvent avoir un impact plus important ou faire baisser les coûts. Cette analyse sera particulièrement utile lors de la planification des mesures complémentaires de suivi.

2. Champ de l'étude

Les ressources qui sont examinées par la présente étude sont celles relatives au guichet « Entretien » du Fonds.

Il s'agit de :

- la redevance d'usage de la route ;
- le droit de péage routier ;
- le produit de la taxe à l'essieu ;
- le produit des amendes liées au dépassement du poids total autorisé en charge ou de la charge à l'essieu.

Sont exclus du champ de l'étude pour leur faible poids: le produit de la taxe de transit, la redevance de concession, **le produit des amendes issues de la lutte contre les fraudes dans le secteur routier** et les autres produits ayant un rapport direct avec l'accès à la route et/ou à l'usage de celle-ci et qui sont alloués au Fonds par la loi de finances.

3. Espace géographique

L'étude se déroulera sur plusieurs sites constitués autour des 03 zones géographiques délimitées par le Fonds Routier, à savoir :

- la zone Nord comprenant les régions de l'Adamaoua, de l'Extrême-Nord et du Nord ;
- la zone Ouest comprenant les régions du Littoral, de l'Ouest, du Nord-Ouest et du Sud-Ouest ;
- la zone Sud comprenant les régions du Centre, de l'Est et du Sud.

4. Description des circuits de collecte et de reversement

4.1 La redevance d'usage de la route

La redevance d'Usage de la Route est une affectation d'une quote part de la TSPP par la loi dont le montant a reversé au Fonds Routier est plafonné. A cet effet, la TSPP est déterminée à partir des volumes des enlèvements des marketeurs qui peuvent s'effectués soit à la SCDP pour l'approvisionnement de tout le territoire national à l'exception du sud ouest ; soit à la SONARA à partir du Poste de Chargement des Camions Citerne (PCCC) pour l'approvisionnement de la Région du Sud-Ouest. Les autres enlèvements SONARA sont constitués des transferts pour le dépôt SCDP de Bafoussam suivant le schéma logistique élaboré par le MINEE.

La TSPP est recouvrée par la SCDP et la SONARA qui ont été constituées par la loi comme redevables légaux de cette catégorie d'impôts. Elle est déterminée à partir des mises en consommation qui constituent la base taxable matérialisée par la facturation auxquelles sont appliquées le taux de 60 FCFA par litre de gasoil et 80 FCFA pour chaque litre de super. **Cette base**

taxable est diminuée par les ventes exonérées (Soutes Internationales et MINDEF) et des prises en charges du budget de l'Etat. Avant le 15 de chaque mois les marketeurs établissent leur déclarations qui sont déposées soit à la SCDP, soit à la SONARA et ces dernières remplissent également leurs déclarations qui elles-mêmes sont déposées à la DGE.

Pour le recouvrement de la TSPP deux comptes ont été ouverts par ces structures pour recevoir les paiements. Ceux-ci sont effectués avant la date de 15 et les ordres de virement sont établis au profit du Trésor Public avant la date du 20 de chaque mois. Ces ressources sont retracées dans les écritures de la Recette des Impôts de la Division de Grandes Entreprises au titre du mois de recouvrement.

4.2 Le droit de péage routier

Le droit de péage routier est un paiement effectué obligatoirement par les automobilistes contre ticket au franchissement d'un poste de péage routier.

L'agent de péage qui travaille sous la responsabilité d'un chef de poste ou chef d'équipe procède à la collecte des ressources auprès des usagers.

Le recouvrement s'effectue en régie sous la responsabilité du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR) logé au MINFI. Les tickets de péage sont commandés à l'Imprimerie Nationale par les soins du MINFI et réceptionnés par le PSRR qui les transmet aux différentes postes de péage qui en retour rend compte mensuellement à la coordination du PSRR de la situation des ventes

Dès lors, au début de ce circuit de collecte, se trouve le Programme de sécurisation des recettes routières qui passe la commande de confection des tickets auprès de l'Imprimerie Nationale. Après la livraison des tickets par l'Imprimerie Nationale, ceux-ci sont mis à la disposition des postes de péage par le Programme de sécurisation des recettes routières. Les recettes de péage sont collectées au niveau de ces postes et reversées dans le poste comptable du trésor le plus proche. Les versements doivent se faire en principe pour les grands postes tous les jours mais ne doivent pas pour les autres postes excéder les 10 jours. C'est dire que les versements auprès des postes comptables se font soit de manière journalière ou décadaire pour tenir compte du calendrier comptable. L'encaissement de la recette s'effectue sur une fiche d'écriture, ensuite les chefs de poste de péage doivent se faire délivrer une quittance qui permet de justifier leurs opérations.

Le comptable du Trésor procède à l'imputation de la recette au compte approprié et confectionne sa comptabilité qu'il transmet au comptable centralisateur avant le 05 du mois suivant. Le comptable centralisateur saisie les recettes dans le système informatique et se doit également de produire la balance de sa Circonscription Financière avant le 10 du mois suivant. Les opérations de tous les comptables centralisateurs sont consolidées à l'Agence Comptable Centrale du Trésor à travers un système informatique ; ce qui permet de disposer du montant des recettes de péage recouvré sur toute l'étendue du territoire à la fin d'un mois. La balance consolidée nationale est produite le 20 du mois M+1.

Cette description du circuit de recouvrement met en exergue trois chaînes de prestataires distinctes, à savoir :

- la chaîne d'émission des tickets de péage (PSRR – Imprimerie Nationale – PSRR),
- la chaîne de collecte (PSRR – Poste de péage), et

- la chaîne de reversement (Poste de péage – Poste comptable de rattachement – Poste comptable centralisateur – Agence Comptable Centrale du Trésor – Fonds Routier).

4.3 La taxe à l'essieu

La taxe à l'essieu est un impôt dû par des personnes physiques ou morales à l'exclusion de l'Etat et des collectivités territoriales décentralisées, d'une certaine catégorie de véhicules, de charge utile au moins égale à 3 tonnes et circulant sur le territoire camerounais.

Sont redevables de la taxe à l'essieu, les propriétaires des véhicules imposables, personnes physiques ou morales, à l'exclusion de l'Etat et des Communes. Le tarif est gradué et fixé ainsi qu'il suit, par véhicule et par trimestre :

- 4500 pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 3 tonnes et inférieure à 5 tonnes ;
- 9375 pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 5 tonnes et inférieure à 16 tonnes ;
- 16875 pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 16 tonnes et inférieure à 20 tonnes ;
- 28125 pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 20 tonnes et inférieure à 30 tonnes ;
- 28125 pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 30 tonnes ;
- 112500 pour les véhicules destinés au transport des grumes et des bois débités ;
- Les véhicules immatriculés à l'étranger sont soumis à un droit forfaitaire de 15000 francs couvrant la période d'un moins.
- 9 000 FCFA, pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 3 tonnes et inférieure à 5 tonnes ;
- 18 750 FCFA, pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 5 tonnes et inférieure à 16 tonnes ;
- 33 750 FCFA, pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 16 tonnes et inférieure à 20 tonnes ;
- 56 250 FCFA, pour les véhicules de charge utile supérieure ou égale à 20 tonnes et inférieure à 30 tonnes ;
- 75 000 FCFA, pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 30 tonnes ;
- 112500 pour les véhicules destinés au transport des grumes et des bois débités ;
- Les véhicules immatriculés à l'étranger sont soumis à un droit forfaitaire de 15000 francs couvrant la période d'un moins.

Le contribuable disposant d'un véhicule soumis à la Taxe à l'essieu procède au paiement de ladite taxe dans un centre divisionnaire des impôts. Le paiement s'effectue sur la base de la copie de la carte grise du véhicule contre délivrance d'une quittance de versement. Le recouvrement en régie sous la responsabilité du Programme de sécurisation des recettes routière (PSRR) au MINFI. Ainsi, au début de ce circuit, se trouve le Programme de sécurisation des recettes routières qui passe la commande de confection des quittances auprès de l'Imprimerie Nationale. Après la livraison des

quittances par l’Imprimerie Nationale, ceux-ci sont mis à la disposition des postes de pesage par le Programme de sécurisation des recettes routières. En ce qui concerne le circuit des quittances, les points successifs identifiés sont : le point de commande du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR), le point de réception de la commande à l’Imprimerie Nationale (IN), le point IN de transmission de la commande, le point PSRR de réception de la commande, le point PSRR de transmission des quittances aux différents Centres divisionnaires des impôts.

En fonction du positionnement opérationnel du Centre des Impôts de Rattachement, la remontée des opérations comptables est similaire au schéma décrit pour le péage routier.

4.4 Les amendes de pesage

Les amendes de pesage sont les contraventions conséquentes au dépassement du poids total autorisé en charge ou de la charge à l’essieu.

Les infractions liées au dépassement du poids total autorisé en charge ou de la charge à l’essieu sont sanctionnées de la manière suivante :

- surcharge inférieure à 5 tonnes : 25 000 FCFA par tonne excédentaire ;
- surcharge comprise entre 5 et 10 tonnes : 50 000 FCFA par tonne excédentaire ;
- surcharge supérieure à 10 tonnes : 75 000 FCFA par tonne excédentaire.

Nonobstant les dispositions précédentes, l’amende prévue ci-dessus est, suivant le cas, applicable à chacune des stations de pesage traversées en cas de progression du véhicule, pour quelque cause que ce soit.

Au début du circuit de collecte, se trouve le Programme de sécurisation des recettes routières qui passe la commande de confection des quittances auprès de l’Imprimerie Nationale. Après la livraison des quittances par l’Imprimerie Nationale, ceux-ci sont mis à la disposition des postes de pesage par le Programme de sécurisation des recettes routières.

Dans un poste de pesage, les contraventions conséquentes au dépassement du poids total autorisé en charge ou de la charge à l’essieu sont constatées lors du passage des véhicules sur l’appareil de pesage. Cet appareil qui ne lit pas les plaques d’immatriculation émet le cas échéant, les amendes de pesage à travers un logiciel. Une marge de tolérance, prévue par la réglementation, est prise en compte dans le logiciel de facturation. Les contrevenants doivent se délester dans le poste de la cargaison en surplus ; après quoi, ils se rendent à la caisse du poste de pesage pour payer l’amende contre une quittance de paiement. La procédure de reversement des amendes collectées au niveau du poste de pesage est identique à celle des droits de péage.

Ainsi, le circuit de recouvrement met en relief trois chaînes de prestataires distinctes, à savoir :

- la chaîne d’émission des quittances de pesage (PSRR – Imprimerie Nationale – PSRR),
- la chaîne de collecte (PSRR – Poste de pesage), et
- la chaîne de reversement (Poste de pesage – Poste comptable de rattachement – Poste comptable centralisateur – Agence Comptable Centrale du Trésor – Fonds Routier).

5. Unités statistiques

Chaque recette met en concurrence la population imposable (usager-payeur) ainsi que les différents intervenants dans sa mobilisation (prestataires), depuis la collecte au reversement les comptes du

Fonds Routier. A cet effet, deux unités statistiques distinctes sont identifiées, à savoir : les prestataires et les usagers-payeurs.

5.1 Les prestataires

Les prestataires fournissent des services dans le cadre de la collecte et du reversement d'une ressource donnée.

L'observation de la chaîne des prestataires permettra d'analyser les circuits de collecte et de reversement des ressources pour identifier les nœuds/points critiques et procéder à l'évaluation de la performance de chaque point critique. Il s'agit d'observer sur le terrain le processus de collecte de la recette d'une part, et le mécanisme de sa remontée jusqu'au Fonds Routier.

5.2 Les usagers-payeurs

L'utilisateur-payeur est la personne astreinte au paiement du montant objet de la recette. Il s'agit, par exemple, du marketeur pour la redevance d'usage de la route, du camionneur pour les amendes de pesage, du contribuable disposant d'un véhicule soumis à la taxe à l'essieu, de tout autre usager franchissant un poste pour le péage.

6. Sites de l'étude

6.1 Pour la redevance d'usage de la route

La SCDP et la SONARA ont été constituées par la loi comme redevables légaux de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) qui est la base de détermination de la redevance d'usage de la route. La facturation de la TSPP est centralisée par la SCDP à Douala pour l'ensemble des marketeurs effectuant des enlèvements dans ses dépôts répartis sur l'ensemble du territoire national, à savoir : Douala, Yaoundé, Bafoussam, Belabo, Ngaoundéré, Garoua et Maroua.

Environ 25 marketeurs, de taille très variée opèrent sur le marché. Les trois qui représentent environ 60% du marché feront partie de l'échantillon de marketeurs à enquêter compte tenu de leur poids. Il s'agit de Total Cameroun, Bocom et Tradex.

6.2 Pour le droit de péage routier

46 postes de péages ont fonctionné pendant l'exercice budgétaire 2015. Ces postes peuvent être éclatés en groupes quasi homogène en fonction des critères suivants :

- **la zone géographique** : le pays est subdivisé en trois zones géographiques. A savoir, le Nord, l'Ouest et le Sud.
- **les recettes générées** au cours de l'exercice 2014 par le poste ainsi que la périodicité de reversement de ces recettes : on distingue les postes ayant généré plus de 100 millions de FCFA avec des reversements journaliers. Ils sont au nombre 16 et représentent 81% des recettes totales du droit de péage au cours dudit exercice ; et ceux ayant généré **moins de 100 millions de FCFA dont la périodicité des reversements est de plus d'un jour.**

En combinant ces deux critères, 6 catégories sont obtenues comme le montre la répartition dans le tableau 1a.

Tableau 1a : Répartition par catégories des postes de péage

Tranche Zone	Plus de 100 millions	Moins de 100 millions	Total
Nord	0	15	15
Ouest	10	2	12
Sud	6	13	19
Total	16	30	46

Le but étant d'évaluer le système de collecte et de reversement et, sous l'hypothèse que ce système est le même à tous les poste de péage de même catégorie, la méthode d'échantillonnage utilisée est celle des unités types. Il s'agit d'une méthode non probabiliste qui consiste à partager la population en groupes homogènes et différents les uns des autres et à choisir dans chaque groupe une unité statistique représentative du groupe (unité-type) qui se situe dans la moyenne du groupe, eu égard à un certain nombre de caractères. On postule donc que cette unité-type aura la même "réaction" à l'égard de la variable étudiée que la moyenne des unités du groupe dont elle est censée être représentative.

Tableau 1b : Taille de l'échantillon

Tranche Zone	Plus de 100 millions	Moins de 100 millions	Total
Nord	0	1	1
Ouest	1	0	1
Sud	1	1	2
Total	2	2	4

Il est ainsi obtenu la liste ci-dessous des postes de péage (représentant près de 20% des recettes) qui feront l'objet de suivi.

Tableau 2 : Récapitulatif de l'échantillon des postes de péage

N°	Poste de péage	Région	Zone
1.	Ngoumi	Nord	Nord
2.	Ndokayo	Est	Sud
3.	Sikoum	Littoral	Ouest
4.	Nkometou	Centre	Sud

6.3 Pour la taxe à l'essieu

Suivant la méthode des « unités-types », cinq sites ont été retenus pour l'évaluation de son système de collecte et de reversement. A savoir, les chefs-lieux des régions du Nord, du Sud-ouest, du Centre, du Littoral et de l'Ouest. Au sein de chacune de ces régions, les centres divisionnaires des impôts qui feront l'objet de la collecte des informations reste encore à déterminer.

6.4 Pour les amendes de pesage

Le procédé d'échantillonnage est presque identique à celui du droit de péage. Compte tenu de ce que les corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui transitent par la Route Nationale Numéro trois (Douala-Yaoundé) qui véhicule un nombre élevé d'échanges par le biais de camions, le maillage des corridors Douala-N'djamena-Bangui ainsi que l'axe Douala-Tiko-Mundemba a permis de retenir les postes ci-après :

Tableau 3 : Récapitulatif de l'échantillon des postes de pesage

N°	Station de pesage	Région	Zone
1.	Bounguel	Nord	Nord
2.	Misselele	Sud-Ouest	Ouest
3.	Garoua Boulai	Est	Sud
4.	Nkankanzock	Littoral	Ouest

L'échantillon obtenu est constitué de **4 sites qui représentent 23%** de l'ensemble des stations de pesage.

7. Approche d'évaluation du système de collecte et de reversement de la redevance d'usage de la route

7.1 L'enquête prestataire

La base de sondage est constituée de l'ensemble des personnes/structures qui interviennent dans le processus d'émission, de collecte, de recouvrement et de reversement de la TSPP.

La méthodologie à mettre en œuvre peut être organisée autour des articulations suivantes:

- validation de la base taxable de la TSPP à partir des mises à consommation ;
- revue de la facturation de la TSPP à partir des quantités taxables auxquelles sont appliqués le taux de 60 FCFA/Litre pour le Gasoil et 80 FCFA/Litre pour le Super ;
- analyse des données sur les mises en consommation (Gasoil et super) et les ventes exonérées (soutes internationale et MINDEF) ;
- Examen des données collectées sur le site du dépôt de Bafoussam et réconciliation avec les données objet de la facturation de la TSPP et issues de Bafoussam, afin de donner une assurance raisonnable sur la correcte centralisation et consolidation des données de mises à consommation intégrées à la base taxable de la TSPP.

Cette démarche fait intervenir:

- les marketeurs qui déclarent et paient la TSPP ;
- la SONARA qui intervient dans le registre des mises en consommation, de la facturation, du recouvrement, de la déclaration et du reversement au Trésor et de la production des données sur les transferts;
- la SCDP dans ses composantes dépôts de Douala et de Bafoussam en ce qui concerne les mises en consommations, les facturations, le recouvrement, les reversements au Trésor ;
- la DGI qui intervient dans le cadre du suivi du recouvrement et de la comptabilisation de la TSPP ;
- le Trésor en ce qui concerne le volet encaissement effectif ;

- le Fonds Routier en termes de suivi de la quote part affectée à l'entretien routier (notamment à travers le groupe de travail)

A l'effet de répondre aux objectifs d'évaluation, plusieurs aspects seront suivis notamment :

- les mises en consommation ;
- les facturations ;
- les transferts ;
- les exonérations et prises en charge ;
- les déclarations et les paiements ;
- les stocks ;
- les procès verbaux du groupe de travail ;
- les historiques du compte du Fonds Routier guichet entretien.

7.2 L'enquête usagers-payeurs

La base de sondage des usagers-payeurs est constituée de l'ensemble des marketeurs distributeurs de produits pétroliers enregistrés dans les fichiers de la SONARA et de la SCDP et ayant leur siège social dans l'une des localités sélectionnées pour le suivi de cette taxe.

8. Approche d'évaluation du système de collecte et de reversement du droit de péage routier

8.1 L'enquête prestataire

La base de sondage des prestataires est constituée de l'ensemble des personnes/structures qui interviennent dans les points du circuit de recouvrement de la ressource.

Les postes d'enquête sont :

- *Le Programme de Sécurisation des Recettes Routières* pour les prestations suivantes : commande des tickets, réception de la commande livrée, transmission des tickets aux postes de péage, centralisation et analyse des situations des ventes.
- *L'Imprimerie Nationale* pour les prestations suivantes : réception de la commande des tickets, livraison de la commande.
- *Le poste de péage* pour les prestations suivantes : collecte de la ressource auprès des usagers, élaboration et de transmission de la situation des ventes.
- *Le poste comptable de rattachement* pour les prestations suivantes : établissement de la fiche de recette, encaissement des recettes, délivrance de la quittance de versement, transfèrement des opérations comptables des recettes encaissées.
- *Le poste comptable centralisateur* pour les prestations suivantes : enregistrement /saisie des recettes dans le système informatique, transfèrement des opérations comptables des recettes consolidées à l'Agence Comptable Centrale du Trésor public.

Le poste centralisateur peut être la Régie Départementale des Recettes des Finances et/ou la Trésorerie Générale de la Région.

A cet effet, la collecte des informations sera effectuée dans chacun des postes d'enquête ci-dessus identifiés. La localisation des postes d'enquête à observer sur les chaînes de collecte et de reversement seront précisés sur le terrain à partir des postes de péages échantillonnés.

Afin d'estimer le niveau des recettes des postes de péage, il sera procédé à un comptage manuel et exhaustif de tous les véhicules ayant traversé le poste de péage pendant la période de collecte. Le comptage aura lieu de jour comme de nuit.

Cette approche méthodologique a pour but de mettre en exergue les déperditions :

- à la collecte des ressources au niveau du poste de péage ;
- à la fraude de comptabilité ;
- à l'absence de quittances délivrées ;
- aux erreurs de saisie lors des saisies des comptabilités et lors du regroupement des comptes à l'ACCT.

Dans ce cadre, les indicateurs prioritaires à suivre seront notamment :

- la fréquence des reversements par les chefs de postes de péage ;
- la disponibilité des quittances de reversement dans les de postes de péage ;
- la disponibilité des souches des fiches de recettes dans les postes comptables de rattachement,
- la production des comptabilités afin de disposer en temps opportun des informations tangibles.

8.2 L'enquête usagers-payeurs

La collecte des données sur le terrain se fera entre 6 heures du matin et 18 heures de l'après-midi. En effet, il est généralement admis que nos axes routiers sont plus fréquentés le jour que la nuit. Par ailleurs, les données de l'enquête sur le comptage routier seront utilisées pour redresser les données sur la période de 24 heures. Dès lors, le processus de sélection tient compte de certaines considérations dont :

- ✓ **les niveaux de recettes générées dans le poste péage** : ils permettent de définir les taux de sondage dans les différents postes de l'échantillon.
- ✓ **la durée journalière de la collecte des données** : la collecte se fera dès le levé du jour (6 heures du matin) pour, d'une part, obtenir un meilleur taux de réponse, et d'autre part, observer le comportement de l'ensemble des équipes de péagistes.
- ✓ **le temps nécessaire pour administrer un questionnaire usager-payeur** : il est de 15 minutes en moyenne par usager-payeur. L'évaluation de cette durée prend en compte les éléments environnant l'administration d'un questionnaire notamment le temps d'arrêt du véhicule par des éléments des forces de l'ordre, le temps de sensibilisation du conducteur ou d'introduction de l'utilisateur, le temps d'administration proprement dite du questionnaire.
- ✓ **l'harmonisation de la charge de travail entre les agents enquêteurs** : cette variable est pris en compte afin d'éviter une surcharge de travail dans un poste donné qui pourrait affecter la qualité des informations collectées.

Le tableau suivant présente la synthèse des données permettant d'établir l'effectif des usagers-payeurs à enquêter dans les différents postes de péage échantillonnés.

Tableau 4 : Echantillonnage des usagers-payeurs dans les postes de péage

Intitulé	Postes de péage			
	Ngoumi	Ndokayo	Sikoum	Nkometou
<i>Recettes générées</i>				
Montant en 2014	13 878 000	62 746 000	651 567 500	536 796 000
Montant mensuel moyen	1 156 500	5 228 833	54 297 292	44 733 000
Montant journalier moyen	38 550	174 294	1 809 910	1 491 100
Droit de péage routier	500	500	500	500
<i>Estimation moyenne du nombre de véhicules</i>				
Période de 24h	77	349	3 620	2 982
Entre 6h et 18h	46	209	2 172	1 789
<i>Taux de sondage</i>				
Entre 6h et 18h	45%	20%	5%	5%
<i>Taux de non réponse</i>				
Entre 6h et 18h	30%	30%	30%	30%
<i>Nombre d'usagers-payeurs à enquêter</i>				
Entre 6h et 18h	27	54	141	116
Effectif d'enquêteurs affectés au poste	2	2	4	4

8.3 L'enquête comptage routier

Le comptage routier réalisé dans le cadre de cette étude permet d'estimer les recettes du péage routier. Il comprend : la localisation des différents postes de comptages, la reconnaissance et installation des postes de comptage, le comptage proprement dit.

8.3.1 La localisation des postes de comptage

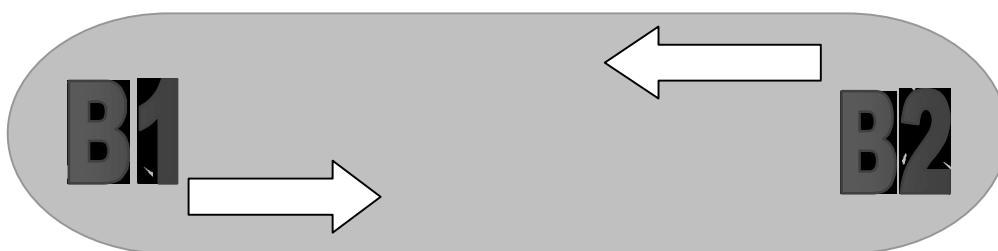
L'emplacement du poste de comptage sur le terrain répond aux critères suivants :

- la proximité du poste de péage rattaché ;
- l'inexistence d'une voie secondaire entre le poste de péage et le poste de comptage ;
- la visibilité : le poste doit se situer sur un alignement droit de façon à permettre aux enquêteurs d'apercevoir les véhicules de loin et de disposer d'un petit temps d'observation et d'analyse. Leur champ de vision ne doit donc pas être encombré (végétation, maisons, véhicules garés, etc.)
- la sécurité : le poste doit se situer au voisinage des maisons d'habitation de façon à éviter les agressions nocturnes et assurer un minimum de confort et de convivialité.
- l'abri pour enquêteur : à défaut de construire un abri pour les agents enquêteurs, le poste doit aussi pouvoir s'intégrer dans un logement ou abri existant de façon à utiliser la véranda et se prémunir contre les pluies et/ou le soleil.

8.3.2 La reconnaissance et l'installation des postes de comptage

Il s'agit de visiter chaque poste de comptage localisé par le superviseur. Cette opération se déroule au moins un jour avant le début effectif du comptage.

Schéma : Présentation d'un poste de comptage



Chaque poste de comptage est pourvu du matériel suivant contrôlé par le chef de poste. Le chef de poste ici est un enquêteur qui en outre est chargé de coordonner les activités de comptage au poste.

8.3.3 L'opération de comptage routier proprement dite

L'opération de comptage consiste au pointage des différents types de véhicules passant sur la section considérée de la route. Sa mise en œuvre comporte différentes étapes, à savoir : le déploiement des agents enquêteurs, la supervision des comptages, le déroulement pratique du comptage.

a) Le déploiement des agents enquêteurs

Il s'agit pour chaque poste de comptage d'organiser les binômes d'enquêteurs qui devront travailler soit de 6h00 à 14h00, soit de 14h00 à 22h00, soit de 22h00 à 6h00.

b) La supervision des comptages

Ce rôle est assuré par le superviseur qui parcourt au moins deux fois par jour le poste de comptage placés sous sa responsabilité pour s'enquérir de la présence effective des agents enquêteurs d'une part, et leur apporter une assistance technique éventuelle d'autre part.

c) Le déroulement pratique du comptage par les enquêteurs

Ainsi pour les comptages allant de 6h à 22h, ainsi que pour les comptages allant de 22 heures à 6 heures (la différence se situant au niveau du cycle de relève), le cycle de travail et de relève des enquêteurs J1, J2, N1, N2, désignés pour un poste de comptage donné peut ainsi s'illustrer de la manière suivante :

Tableau 5: Programme de relève des binômes enquêteurs

Tranche horaire		Comptage de jour															Comptage de nuit											
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5			
Agents de jour	J1	— — — — —											—————															
	J2	—————											— — — — —															
Agents de nuit	N1																		— — — — —									
	N2																		— — — — —									

Légende : Activité — — — — — Repos —————

Il convient de noter que dans cette étude le comptage de nuit (22h - 6h) et le comptage de jour (6h-22h) se réalisent pendant 10 jours et 10 nuits.

Les fiches de comptage comportent, entre autres, le jour, la date et les horaires qui permettent d'étudier les variations de trafic par rapport à l'un ou l'autre de ces paramètres. La succession heure après heure vise le suivi des variations horaires de trafic dans la journée ou dans la nuit. Elle permet également de remplacer régulièrement les agents sur la route sans risque. Chaque poste est pour cela, doté de montres adéquates réglées pour sonner à chaque heure ; ce signal permet de rappeler à l'agent de passer d'une fiche à l'autre, sans être distrait.

Un intérêt est aussi accordé aux informations de facilitation de la tâche des agents notamment les dessins de chaque type de véhicule qui sont portés sur les fiches pour éviter toute confusion possible.

Lors de la formation des agents enquêteurs déployés dans les postes de comptage, un accent particulier sera porté sur la différenciation des types de véhicules, les techniques de remplissage des fiches, ainsi que le civisme des agents. A ce niveau, la technique des carrés barrés sera mise en œuvre lors du pointage parce qu'elle limite les erreurs et facilite les décomptes de cumul. Dès lors, à la fin de chaque heure le sous total est calculé par type de véhicule selon le sens (sens1, sens2).

9. Approche d'évaluation du système de collecte et de reversement des amendes de pesage

9.1 L'enquête prestataire

La base de sondage des prestataires est constituée de l'ensemble des personnes/structures qui interviennent dans les points du circuit de recouvrement de la ressource.

Dès lors, les postes d'enquête sont :

- *Le Programme de Sécurisation des Recettes Routières* pour les prestations suivantes : commande des quittances, réception de la commande livrée, transmission des quittances aux postes de pesage, centralisation et analyse des situations des ventes.
- *L'Imprimerie Nationale* pour les prestations suivantes : réception de la commande des quittances de pesage, livraison de la commande.
- *Le poste de pesage* pour les prestations suivantes : émission de l'amende, encaissement de l'amende, établissement de la quittance de paiement, élaboration et de transmission de la situation des ventes.
- *Le poste comptable de rattachement* pour les prestations suivantes : établissement de la fiche de recette, encaissement des recettes, délivrance de la quittance de versement, transfèrement des opérations comptables des recettes encaissées.
- *Le poste comptable centralisateur* pour les prestations suivantes : enregistrement /saisie des recettes dans le système informatique, transfèrement des opérations comptables des recettes consolidées à l'Agence Comptable Centrale du Trésor public.

Le poste centralisateur peut être la Régie Départementale des Recettes des Finances et/ou la Trésorerie Générale de la Région.

A cet effet, la collecte des informations sera effectuée dans chacun des postes d'enquête ci-dessus identifiés. La localisation des postes d'enquête à observer sur les chaînes de collecte et de reversement seront précisés sur le terrain à partir des postes de pesage échantillonnés.

Cette approche méthodologique a pour but de mettre en exergue les déperditions dues à :

- l'évitement/contournement de l'appareil ;
- la mauvaise facturation ;
- le non reversement des ressources collectées ;
- les quittanciers parallèles.

Dans ce cadre, les indicateurs prioritaires à suivre seront notamment :

- la fréquence des reversements par les chefs de postes de pesage ;
- la disponibilité des quittances de reversement dans les postes de pesage ;
- la disponibilité des souches des fiches de recettes dans les postes comptables de rattachement ;
- la différence entre les montants déclarés au niveau du poste de pesage et les montants encaissés par le poste comptable de rattachement.

9.2 L'enquête usagers-payeurs

En l'absence de base de sondage constituée de l'ensemble des individus en situation de surcharge au titre de la loi de 2004 portant protection du patrimoine routier, et ayant été amendé dans le poste de pesage, le nombre de quittance de pesage émise au cours des 10 derniers jours précédent l'enquête sera utilisée comme proxy de la taille de la population cible.

Se basant sur le montant moyen des amendes (50 000 FCFA), une estimation du nombre de véhicules hebdomadairement sanctionné dans les postes de pesage échantillonné est donnée dans le tableau suivant.

Tableau 6 : Echantillonnage des usagers-payeurs dans les postes de pesage

Intitulé	Station de pesage			
	Bounguel	Misselele	Garoua Bouläi	Nkankanzock
Recettes générées				
Montant en 2014 (a)	24 167 500	40 233 250	316 382 950	391 972 875
Montant mensuel moyen	2 013 958	3 352 771	26 365 246	32 664 406
Montant journalier moyen (b)	67 132	111 759	878 842	1 088 814
Montant moyen des amendes	50 000	50 000	50 000	50 000
Nombre moyen véhicules par jour				
Véhicules sanctionnés (a)/(b)	6	9	54	66
Véhicules non sanctionnés (hypothèse 2/3)	2	3	18	22
Véhicules non sanctionnés (hypothèse 2/3)	4	6	36	44
Taux de sondage				
Période de 24h	100%	100%	20%	20%

Intitulé	Station de pesage			
	Bounguel	Misselele	Garoua Boulāi	Nkankanzock
Taux de non réponse				
Période de 24h	0%	0%	20%	20%
Nombre d'usagers-payeurs à enquêter				
Période de 24h	6	9	13	16

L'hypothèse sur le nombre de véhicule sanctionné (1/3) pourra être corrigée sur le terrain avec les données des dix derniers jours précédant la collecte, et enregistrées au niveau des postes de pesage.

10. Approche d'évaluation du système de collecte et de reversement de la taxe à l'essieu

10.1 L'enquête prestataire

La base de sondage des prestataires est constituée de l'ensemble des personnes qui interviennent dans les points du circuit de recouvrement de la taxe à l'essieu.

Les points du système sont :

- *au niveau du Programme de Sécurisation des Recettes Routières* : commande des quittances, réception de la commande livrée, transmission des quittances aux Centres des impôts, centralisation et analyse des situations des ventes.
- *au niveau de l'Imprimerie Nationale* : réception de la commande des quittances, transmission de la commande livrée.
- *au niveau du Centre divisionnaire des Impôts* : paiement et délivrance de la quittance de versement, élaboration et transmission de la situation des recettes de la taxe à l'essieu.
- *au niveau du Trésor Public* : enregistrement et transfèrement des opérations comptables des recettes encaissées, centralisation des opérations des postes comptables, transfèrement des opérations consolidées à la Trésorerie Générale de la Région, centralisation des opérations des postes comptables départementaux, transfèrement des opérations consolidées à l'Agence Comptable Centrale du Trésor, centralisation des opérations issues des Trésoreries Générales des régions.

Les différentes chaînes de prestataires impliquent :

- le Programme de sécurisation des recettes routières et l'Imprimerie Nationale pour le circuit d'émission des quittances ;
- le Centre Divisionnaire des Impôts pour le circuit de collecte ;
- le Centre Divisionnaire des Impôts, le poste comptable d'assignation, la Régie départementale des recettes de finances, la Trésorerie régionale, l'Agence comptable centrale du Trésor pour le circuit de reversement.

10.2 L'enquête usagers-payeurs

Une estimation des contribuables qui paient la taxe à l'essieu ou des véhicules censés s'acquitter de ladite taxe circulant sur les axes routiers n'a pas été possible. A cet effet, la stratégie d'échantillonnage des usagers-payeurs de la taxe à l'essieu sera finalisée à postériori lors de

l'élaboration du rapport final, à partir des données obtenues sur lors de la collecte de données dans les postes de péage.

Toutefois, considérant le fait que la période de collecte des données sur le terrain pourrait ne pas coïncider avec la période d'affluence des usagers dans les Centres Divisionnaires des Impôts pour le paiement de cette taxe, les véhicules visés seront enquêtés au niveau des postes de péage. Autrement dit, les usagers-payeurs de la taxe à l'essieu seront identifiés dans l'échantillon des usagers-payeurs sélectionnés dans le cadre de l'enquête péage routier. Dans la pratique, une fois que le véhicule cible de la collecte des données est sélectionné au niveau du poste de péage, l'agent enquêteur devra d'abord administrer au conducteur le questionnaire péage, et en cas d'éligibilité du véhicule immobilisé au questionnaire taxe à l'essieu, administrer au même conducteur le module du questionnaire concernant la taxe à l'essieu.

Dès lors, au même titre que la collecte des données sur les usagers-payeurs du péage routier, la période de collecte des données sur les usagers-payeurs de la taxe à l'essieu s'étalera entre 6 heures et 18 heures.

11. Enquête qualitative

Elle consiste à porter une attention systématique sans jugement, sans interprétation sur un prestataire, un usager-payeur, un ensemble de prestataires ou d'usagers-payeurs, une action, une situation, avec une prise de notes organisée en vue d'une restitution. Cette démarche permet de recueillir les données qui seront exploitées pour mieux cerner le phénomène de déperdition des ressources par l'observation méthodique des usagers-payeurs d'une part, et des prestataires d'autre part. En outre, elle contribue à étudier le comportement des différents intervenants (usagers-payeurs, prestataires) dans une situation donnée.

Cette méthode d'observation sera particulièrement utile pour l'analyse du cadre juridique et institutionnelle qui portera sur l'examen des volets quantitatif et qualitatif des normes et des institutions existantes, ainsi que de leur pratique, afin d'en dégager les forces et faiblesses. L'évaluation à effectuer étant à la fois positive et négative, dans une perspective qui se veut constructive, il sera pour ce faire question d'interroger et de s'interroger sur:

- l'existence ou l'inexistence d'un cadre juridique encadrant ou applicable à la collecte et au reversement des ressources du guichet "Entretien" du Fonds Routier. Il s'agira ici d'identifier et de collecter les instruments juridiques existants ;
- l'existence ou l'inexistence d'un dispositif institutionnel de collecte et de reversement des ressources du guichet "Entretien" du Fonds Routier. Il sera question ici d'identifier et de recenser les acteurs institutionnels, leurs rôles et missions ;
- le contenu et la qualité de ce cadre juridique et du dispositif institutionnel, afin notamment de dégager sa cohérence, son exhaustivité et son intelligibilité, d'apprécier l'adéquation ou l'inadéquation de normes et des institutions existantes à chacune des ressources, de décrire les procédures établies et mécanismes instituées, en se demandant à chaque fois si ces dispositions juridiques concourent à la transparence dans le système de collecte et de reversement d'une part, et si elles favorisent un meilleur rendement desdites ressources d'autre part.

12. Grille de lecture des indicateurs de performance

L'objectif général de cette étude est d'évaluer la performance du système de collecte et de reversement des ressources du guichet "Entretien" du Fonds routier. Afin d'atteindre cet objectif, ainsi que les objectifs spécifiques qui en découlent, la définition d'un ensemble d'indicateurs d'évaluation est indispensable. C'est pour ce faire que les indicateurs de performance ci-après présentés ont été élaborés.

Tableau 7 : Récapitulatif des indicateurs de performances

N°	Indicateur	Dimension	Définition	Ce que mesure l'indicateur ?	Méthode d'observation
1.	Fréquence des pénuries des stocks de produits pétroliers auprès des fournisseurs	Qualitative	Disponibilité des stocks/réserves au niveau de la SCDP/SONARA	L'influence des pénuries de produits pétroliers sur le niveau de la RUR	Enquête prestataire Enquête qualitative
2.	Fréquence moyenne de reversement à chaque niveau de la collecte ou de reversement de chaque type de ressource	Quantitative	Délais de reversements des ressources collectées	L'espace de temps entre la collecte et le reversement de la recette	Enquête prestataire
3.	Fréquence de pénuries des quittances/ tickets dans les postes de collecte des recettes	Qualitative	Evalue la disponibilité des outils de recouvrement (quittances/ tickets/ souches) dans les postes de collecte des recettes	La fréquence de pénurie des quittances/ tickets/ souches	Enquête prestataire Enquête usager-payeur
4.	Fréquence de pénurie des quittances/ tickets/ souches	Qualitative	Disponibilité d'outils de recouvrement (fiches/ souches) dans les postes de reversement	La pertinence du système de traçabilité des ressources collectées	Enquête prestataire Enquête usager-payeur
5.	Pourcentage des cas de discordances observées entre les déclarations et les versements effectifs	Quantitative	Fréquence d'observation des cas de discordances observées entre les déclarations et les versements effectifs discordances	Ecart entre les déclarations et les versements effectifs	Enquête prestataire Enquête qualitative
6.	Niveau de déperdition des ressources lors de la collecte	Quantitative	Volume des déperditions enregistrées dans le circuit de collecte	Les pertes de recettes	Enquête usager-payeur Comptage routier (péage routier)
7.	Niveau de déperdition des ressources lors du reversement	Quantitative	Volume des déperditions enregistrées dans le circuit de reversement	Les pertes de recettes	Enquête prestataire Enquête qualitative
8.	Fréquence d'exonération des usagers de la RUR	Quantitative	Pourcentage des opérations d'enlèvement exonérées par rapport aux enlèvements réalisés	L'efficacité de la réglementation	Enquête usager-payeur Enquête prestataire Enquête qualitative
9.	Ecart entre les mises à la consommation et les niveaux escomptés de la RUR	Quantitative	Evalue le degré de corrélation entre les mises à la consommation et les niveaux de la RUR	Les fluctuations inexplicables du niveau de la RUR	Enquête prestataire Enquête qualitative
10.	Efficacité du dispositif de collecte	Quantitative	Pourcentage des structures qui atteignent les objectifs de recettes fixés	L'écart entre les recettes collectées et les recettes visées	Enquête prestataire
11.	Pertinence du dispositif de collecte	Qualitative	Appréciation de l'adéquation/l'inadéquati	Les forces et les faiblesses du	Enquête prestataire Enquête qualitative

N°	Indicateur	Dimension	Définition	Ce que mesure l'indicateur ?	Méthode d'observation
			on de normes et des institutions existantes en matière de collecte des ressources	système de collecte	
12.	Pertinence du dispositif de reversement	Qualitative	Appréciation de l'adéquation/l'inadéquation de normes et des institutions existantes en matière de reversement des ressources	Les forces et les faiblesses du système de collecte	Enquête prestataire Enquête qualitative
13.	Volume d'intervenants dans le circuit de reversement	Quantitative	Ensemble des intervenants dans le circuit	Le nombre de personne travaillant dans ce circuit	Enquête prestataire Enquête qualitative
14.	Nombre de cas de fraudes observées dans le circuit de collecte	Quantitative	Nombre d'irrégularités observées dans le circuit de collecte	Le niveau de fraudes dans le circuit de collecte	Enquête prestataire Enquête qualitative
15.	Nombre de cas de fraudes observées dans le circuit de reversement	Quantitative	Nombre d'irrégularités observées dans le circuit de reversement	Le niveau de fraudes dans le circuit de reversement	Enquête prestataire Enquête qualitative
16.	Pourcentage d'irrégularités dans la chaîne de collecte sanctionnées	Quantitative	Rapport du nombre d'irrégularités sanctionnées sur le nombre d'irrégularités total observées dans le circuit de collecte	L'efficacité des intervenants dans l'application des dispositions réglementaires liées à la collecte des ressources	Enquête prestataire
17.	Pourcentage d'irrégularités dans la chaîne de reversement sanctionnées	Quantitative	Rapport du nombre d'irrégularités sanctionnées sur le nombre d'irrégularités total observées dans le circuit de reversement	L'efficacité des intervenants dans l'application des dispositions réglementaires liées au reversement des ressources	Enquête prestataire Enquête qualitative
18.	Taux d'application de la réglementation en matière de collecte des ressources	Qualitative	Evalue les dispositions réglementaires effectivement mises en œuvre dans le cadre de la collecte des ressources	Effectue une analyse des écarts entre la réglementation et la pratique observée sur le terrain	Enquête qualitative Enquête usager-payeur
19.	Taux d'application de la réglementation en matière de reversement des ressources	Qualitative	Evalue les dispositions réglementaires effectivement mises en œuvre dans le cadre du reversement des ressources	effectue une analyse des écarts entre la réglementation et la pratique observée sur le terrain	Enquête qualitative
20.	Disfonctionnement observés entre divers intervenants dans le recouvrement de chacune des ressources	Quantitative	Recensement des cas de disfonctionnement observés entre divers intervenants dans le recouvrement de chacune des ressources	La collaboration entre les différents intervenants	Enquête prestataire
21.	Respect des délais prévus par la législation en vigueur	Qualitative	Proportion des intervenants dans les circuits de recouvrement qui respectent les délais réglementaires	La proportion des intervenants qui respectent les délais réglementaires	Enquête prestataire
22.	Niveau d'adéquation formation-emploi des	Qualitative	Proportion des personnels du point de	L'adéquation formation-emploi	Enquête prestataire

N°	Indicateur	Dimension	Définition	Ce que mesure l'indicateur ?	Méthode d'observation
	personnes qui travaillent dans la collecte des différentes ressources		collecte dont le profil correspond au poste occupé dans le circuit de recouvrement	des personnes qui interviennent dans le recouvrement de ces ressources font de la qualité des ressources humaines	
23.	Présence du personnel au poste de collecte	Quantitative	Appréciation de la présence du personnel au service	Le temps mis par le poste de collecte sans personnel capable de satisfaire aux usagers-payeurs	Enquête prestataire Enquête usager-payeur
24.	Fonctionnalité du poste de collecte	Qualitative	Appréciation de la fonctionnalité du poste de collecte	Le temps mis par le poste de collecte sans satisfaire aux usagers-payeurs pour des raisons techniques	Enquête prestataire Enquête usager-payeur

13. Outils de collecte

La collecte des données se fera essentiellement à travers des questionnaires spécifiques à chaque recette pour l'ensemble des usagers-payeurs ainsi que des prestataires de toute la chaîne de collecte.

Différents questionnaires sont conçus dans le cadre de cette étude. De manière générale, on dispose pour chaque type de ressources un questionnaire usager-payeur et des questionnaires prestataires.

13.1 Les outils de collecte relatifs à la redevance d'usage de la route

Trois questionnaires ont été conçus pour cette ressource:

✓ Questionnaire Prestataire – DGI

Le questionnaire DGI s'adresse aux responsables de la Direction des Grandes Entreprises de la Direction Générale des Impôts intervenant dans le circuit de collecte de cette ressource. Son but est d'évaluer notamment le niveau d'appréciation des déclarations de taxations, le respect des délais de taxation, la fiabilité desdites déclarations.

✓ Questionnaire marketeurs

Ce deuxième questionnaire s'adresse aux structures qui payent effectivement la taxe et s'intéresse à évaluer le fonctionnement de la structure, l'approvisionnement de ses différents points de vente sur l'étendue du territoire national, leur connaissance et leur appréciation du système de taxation de la RUR, la qualité de leur relation avec les collecteurs de ladite taxe (SONARA/SCDP).

✓ Questionnaires prestataire – SCDP/SONARA

Ce questionnaire qui s'adresse à ces deux structures établis par la loi comme les redevables légaux de la RUR, vise à évaluer leur fonctionnement, leur mode et principe de facturation, le recouvrement de la taxe auprès des marketeurs, etc.

13.2 Les outils de collecte relatifs à la taxe à l'essieu

Les questionnaires conçus pour cette ressource sont :

✓ Questionnaire usager-payeur

Il s'adresse aux contribuables redevables de cette taxe et à pour but d'étayer sur la manière de s'acquitter de l'usager, les difficultés qu'il rencontre dans la procédure paiement de sa taxe, etc.

✓ **Questionnaire prestataire – Centres Divisionnaire des Impôts**

Il s'adresse aux responsables des Centres Divisionnaires des Impôts, afin de s'acquérir la manière dont la taxe est recouverte, les faiblesses du système de collecte et de recouvrement, etc.

✓ **Questionnaires autres prestataires**

Ce questionnaire s'adresse à tous les autres acteurs du circuit de collecte et de recouvrement de cette taxe afin d'évaluer à tous les niveaux du circuit les performances du système .

13.3 Les outils de collecte relatifs aux amendes de pesage

Les questionnaires conçus pour cette ressource sont :

✓ **Questionnaire usager-payeur**

Il s'adresse aux contribuables susceptibles d'être redevables de cette taxe c'est à dire les chauffeurs camions. Il a pour but d'évaluer la procédure de contrôle et de constatation de surcharge, les difficultés que rencontrent ces usagers dûes aux contraintes imposées par ces amendes, la manière de s'acquitter de cette amende, etc.

✓ **Questionnaire prestataire – Chef de poste de pesage**

Il s'adresse aux chefs des différents poste de pesage, qui sont ici des prestataires particuliers, et s'intéressent à évaluer le fonctionnement de leur service, les procédures de contrôle et de constat des surcharges, les procédures de sommation des contrevenants, etc.

✓ **Questionnaires autres prestataires**

Ce questionnaire s'adresse à tous les autres acteurs du circuit de collecte et de recouvrement de cette ressource afin d'évaluer à tous les niveaux du circuit les performances du système .

✓ **Questionnaires prestataire – Imprimerie Nationale**

Il s'adresse à l'imprimerie nationale pour évaluer le système de passation des commandes des quittanciers du point de vue du prestataire de service, les délais de livraison, etc.

✓ **Questionnaires prestataire – PSSR**

Ce questionnaire s'adresse au Programme de sécurisation des recettes routières (PSRR) pour évaluer le système de passation des commandes des quittanciers du point de vue du demandeur, les délais de livraison, etc.

13.4 Les outils de collecte relatifs aux produits du droit de péage routier

Les questionnaires conçus pour cette ressource sont :

✓ **Questionnaire usager-payeur**

Il s'adresse aux contribuables de cette taxe c'est à dire les chauffeurs a bord de véhicule et franchissant un poste de pesage. Il a pour but d'évaluer les difficultés que rencontrent ces usagers dans le paiement de cette taxe, leurs consentement à le faire, etc.

✓ **Questionnaire prestataire – Chef de poste de péage**

Il s'adresse aux chefs des différents poste de péage, qui sont ici des prestataires particuliers, et s'intéressent à évaluer le fonctionnement de leur service, le comportement des usagers redevables de cette taxe, etc.

✓ **Questionnaires autres prestataires**

Ce dernier questionnaire s'adresse à tous les autres acteurs du circuit de collecte et de recouvrement de cette ressource afin d'évaluer à tous les niveaux du circuit les performances du système .

✓ **Questionnaires Imprimerie Nationale**

Ce questionnaire s'adresse à l'imprimerie nationale pour évaluer le système de passation des commandes des tickets de péage, du point de vue du prestataire de service, les délais de livraison, etc.

✓ **Questionnaires PSSR**

Le présent questionnaire s'adresse au PSRR pour évaluer le système de passation des commandes des tickets de péage du point de vue du demandeur, les délais de livraison, etc.

✓ **Fiches de comptage routier**

Ces fiches seront renseignées lors du comptage routier permettront de d'évaluer le niveau potentiel des recettes de cette taxe.

14. Formation des personnels de terrain

Les manuels d'instructions destinées aux agents enquêteurs, d'une part, et aux superviseurs d'autre part, seront élaborés pour faciliter la conduite des opérations de collecte.

Après la finalisation des questionnaires et la formation des superviseurs d'une part, et des agents enquêteurs d'autre part, les équipes d'enquête vont descendre sur le terrain pour la collecte effective des informations selon les prescriptions et indications données.

15. Descentes sur le terrain

15.1 Le pré-test

Afin de valider les outils de collecte, un pré-test ou enquête pilote sera effectuée dans un poste de péage non échantillonné pour servir de station pilote ; l'objectif étant de relever les difficultés pouvant survenir et aussi d'harmoniser le mode de suivi et d'évaluation des circuits de collecte et de reversement. Une démarche similaire sera également mise en œuvre pour les stations de pesage (amende liée au dépassement des charges), les Centres des Impôts (taxe à l'essieu) et les points de collecte de la redevance d'usage de la route.

15.2 La collecte de données auprès des prestataires et des usagers-payeurs

Une fois les outils de collecte confectionnés, testés et validés, l'on devra déployer sur le terrain le personnel afin de collecter toutes les informations devant permettre d'atteindre les objectifs fixés. Le personnel temporaire recruté et formé sera encadré par le personnel de l'INS affecté à cette mission. Mais la bonne réussite des opérations de terrain passe par une bonne campagne de sensibilisation, compte tenu du caractère particulier de cette mission.

15.1 La participation des experts externes

L'exécution de cette étude mobilise outre des statisticiens, personnel de l'Institut National de la Statistique, des experts externes³ dont, un expert des questions juridiques et institutionnelles, un expert des questions fiscales et parafiscales, un expert en finance et comptabilité publique. Le cahier des charges des experts lors de la descente sur le terrain est fonction de la ressource à évaluer.

S'agissant de la Redevance d'Usage de la Route, l'expert fiscaliste et l'expert en finance publique auront à :

- collecter les documents y relatifs ;
- identifier les montants enregistrés au titre de la TSPP dans les écritures du Trésor (notamment de la RIDGE) ;
- effectuer une comparaison entre les écritures de la RIDGE et les encaissements effectifs dans le Compte Unique du Trésor tenue par l'Agent Comptable Central du Trésor (ACCT) chaque mois ;
- vérifier la quote-part affectée au Fonds Routier et de s'assurer de l'établissement de l'Etat des Opérations Transférées correspondant et de son inscription dans le compte du Fonds Routier tenue par le Payeur Général du Trésor ;
- évaluer son rendement sur plusieurs exercices sur la base des documents de synthèse du Trésor.

En outre, en ce qui concerne les recettes du droit de péage routier, des amendes de pesage et de la taxe à l'essieu, ces mêmes experts auront à :

- vérifier à la suite de la collecte des données le système de comptabilisation et de gestion des stocks (approvisionnements, prises en charge, les ventes, les réintégrations, les destructions, etc.) ;
- analyser les versements effectués dans les postes comptables du Trésor ; il s'agit de : la fréquence des versements pour les postes retenus dans l'échantillon, la délivrance des quittances de reversement (la vérification de la provenance des quittanciers), l'enregistrement comptable de l'opération de reversement dans le compte d'imputation approprié, la transmission des comptabilités au poste comptable de rattachement, la saisie ou l'importation des données dans le poste comptable de rattachement, la production de la balance centralisée de la circonscription financière, la consolidation de toutes les données des Circonscriptions Financière à l'ACCT ;
- évaluer son rendement sur plusieurs exercices sur la base des documents de synthèse du Trésor.

Enfin, la descente sur le terrain de l'expert des questions juridiques et institutionnelles permettra de vérifier l'effectivité et la mise en œuvre du cadre juridique, dans le but de mettre notamment en exergue les difficultés et contraintes à l'application de ce cadre juridique, les bonnes et mauvaises pratiques des acteurs, la compréhension et l'acceptation du cadre juridique et du dispositif institutionnel.

³ Ne sont pas des personnels de l'INS.

16.Stratégie de sensibilisation

La sensibilisation permet aux acteurs de s'approprier la problématique et d'accompagner l'équipe dans le processus de collecte des données. Ainsi, les axes routiers sur lesquels se trouvent les postes de péage échantillonnés feront l'objet d'une sensibilisation intensive.

Cette sensibilisation sera orientée vers les acteurs concernés par l'exécution de l'étude, notamment :

- les Administrations concernés par les questions de financement et de la protection de la route (Ministère des Finances, Ministère de l'Economie, Ministère des Transport, Ministère des Travaux Publics, Fonds Routier, etc.) ;
- le Conseil National de la Route ;
- les forces de Défense et de Sécurité ;
- les Autorités Administratives et Traditionnelles ;
- les usagers-payeurs ; et
- les prestataires du système de collecte et de reversement.

Compte tenu de la sensibilité des préoccupations liées à la déperdition des recettes, les éléments des forces de l'ordre seront chargés de garantir la sécurité du personnel de collecte et stopper les véhicules échantillonnés, pour l'administration du questionnaire auprès des usagers-payeurs. Le choix des différents points où les entretiens seront conduits sera fait avec le concours des éléments des forces de maintien de l'ordre.

Des démarches seront organisées au niveau central pour obtenir l'appui des autorités des forces de maintien de l'ordre (Police, Gendarmerie, Armée, Administration Territoriale) dans la conduite des opérations de collecte sur le terrain. Etant donné l'apport de ces entités dans la réussite de ladite collecte, il est important qu'elle soit activement impliquée dans tout le processus de collecte.

Dans le cadre de la mobilisation des acteurs, chaque acteur aura pour mandat de veiller à la bonne mise en œuvre des différents rôles qui leur seront assignés.

A cet effet, l'INS sollicitera de la part des différentes entreprises (SONARA, SCDP) et Administrations impliquées (MINFI, MINT) que leurs structures déconcentrées ainsi que les points de collecte sous leur direction (poste de pesage, poste de péage, Centre divisionnaire des Impôts...) soient sensibilisés avant la descente sur le terrain des équipes de collecte.

Une correspondance sera adressée, pour information, au Conseil de la route avant la descente sur le terrain.

La route étant un espace de transit, les Forces de Défense et de Sécurité seront les interlocuteurs directs des agents enquêteurs sur le terrain. L'INS saisira les Autorités compétentes en charge des questions de défense et de sécurité, afin que ces derniers prennent les dispositions pratiques permettant de garantir une bonne exécution de la collecte des données sur le terrain.

Les Autorités Administratives au niveau régional seront saisis par le biais des Chefs d'Agence régionale de l'INS, pour qu'il veille dans le cadre de leurs missions habituelles à l'encadrement des opérations de terrain.

17. Personnel temporaire mobilisé

17.1 La collecte des données

La collecte effective auprès des prestataires et des usagers-payeurs sera effectuée par un personnel de collecte composé des enquêteurs (recrutés à titre temporaire), des contrôleurs et des superviseurs (personnel de l'INS). Les enquêteurs seront recrutés en tenant compte de leur compétence et de leur expérience pour les études similaires.

La répartition des enquêteurs par type de ressources est présentée dans le tableau ci-après.

Tableau 8 : Répartition des agents enquêteurs selon la nature de la ressource

Cible de la collecte	Unité	Péage		Redevance d'usage de la route		Taxe à l'essieu		Amendes de pesage	
		Nbre de site	Nbe d'agents enquêteurs	Nbre de site	Nbe d'agents enquêteurs	Nbre de site	Nbe d'agents enquêteurs	Nbre de site	Nbe d'agents enquêteurs
Usagers payeurs	H	4	12	3	2	5	Cf. péage	4	4
Prestataires	H	4	4	3	2	5	5	4	4
Comptage Routier	H	4	16						
Total		4	32	3	4	5	5	4	8

Il en résulte un effectif total de 49 enquêteurs à retenir pour la collecte des données. En intégrant le personnel de la liste d'attente (10%), 55 (49 + 10%*49) agents enquêteurs seront formés.

17.2 La codification et la saisie des données collectées

Au fur et à mesure de l'évolution de la collecte, les agents enquêteurs transmettront les questionnaires au superviseur pour vérifier la qualité et les retourner le cas échéant à ces derniers si des incohérences sont détectées. Une fois ces incohérences corrigées, ces questionnaires sont transmis au pool de codification et de saisie des données où 12 agents de codification et de saisies seront déployés. En effet, les questionnaires retournés du terrain sont une fois de plus relus, et les variables laissées ouvertes sont codifiées avant leur acheminement à la saisie.

18. Contrôle qualité

Pendant la collecte des données sur le terrain, les enquêteurs seront en contact régulier avec leurs contrôleurs et superviseurs, au travers notamment des réunions régulières⁴ portant sur l'état d'avancement de l'enquête. En plus des contrôles d'effectivité, les superviseurs vont effectuer des contrôles de cohérence des questions au cours des séances d'évaluation ; en cas d'incohérence, les enquêteurs concernés seront renvoyés sur le terrain pour reprendre l'interview.

Après la collecte sur le terrain, les données seront saisies puis éditées en vue de vérifier la cohérence interne des réponses.

⁴ Celles-ci visent plusieurs objectifs : se rassurer de l'effectivité de l'enquête et de son évolution, s'entretenir avec les enquêteurs et résoudre les problèmes rencontrés, et enfin récupérer les questionnaires déjà disponibles et contrôler la qualité des réponses.

19. Traitements informatiques

Les agents enquêteurs devront effectuer un pré-codage du questionnaire au cours des interviews en entourant les codes correspondants aux réponses des questions fermées. La tâche des agents codificateurs sera alors de s'assurer, après les contrôleurs, de la qualité du pré-codage et de traiter les questions ouvertes.

Les données collectées sur le terrain seront saisies après la codification. Il sera utilisé un masque de saisie élaboré à cet effet. L'élaboration du masque de saisie se fera pendant l'enquête pilote et s'achèvera avant le début de la collecte proprement dite dans les dix régions. Le masque de saisie intègrera outre les dernières décisions de l'équipe d'encadrement, un ensemble de contrôles permettant de s'assurer de la cohérence des questions.

La saisie contrôlée permet d'avoir une base de données exploitable. Néanmoins, il est utile de procéder à l'apurement de celle-ci afin de déceler les erreurs et les incohérences qu'elle pourrait contenir. Cette phase, très importante dans l'exploitation permettra de vérifier la qualité de la saisie et de garantir la qualité des données et des résultats. Différentes méthodes statistiques seront utilisées à cette fin.

20. Analyse des informations collectées

Afin d'atteindre les objectifs fixés, la méthode d'analyse des données combinera l'analyse documentaire et l'analyse des données d'enquête.

20.1 La revue documentaire

Le contexte de cette étude met en évidence l'existence de plusieurs textes encadrant le dispositif de collecte et de reversement des ressources du Fonds Routier. La revue documentaire permet de mieux assimiler le mode de fonctionnement des mécanismes de recouvrement de ces ressources pour mettre en exergue les éléments qui vont être soumis à vérification et contrôle pendant les descentes sur le terrain. Elle s'appuiera notamment sur les rapports des missions de benchmarking réalisées au sein du Fonds Routier, à l'effet de s'enquérir des meilleurs pratiques dans le recouvrement des ressources destinées à l'entretien routier, pour affiner les analyses des données collectées sur le terrain et faire des propositions plus appropriées.

20.2 L'analyse des données

Il s'agit d'éditer, durant cette phase, les tableaux importants conformément aux objectifs de l'étude définis par les Termes de Référence. Cette étape comporte en fait tous les calculs statistiques (pondérations, redressement, extrapolations et estimations) devant conduire à l'édition des tableaux et graphiques. Les analyses seront effectuées par une équipe de statisticiens avec la participation des experts externes présentés plus haut.

Au terme de ces analyses, l'on devra produire pour chaque recette :

- l'efficacité du dispositif institutionnel ;
- l'efficacité de la mise en œuvre de ce dispositif ;
- le taux de déperdition ;
- les sources de déperdition ;

- les propositions d'amélioration.

Au niveau des postes de péage, l'estimation des recettes journalières va être faite à partir des données du comptage routier (véhicules soumis au paiement). A partir de ces estimations et des recettes de ces mêmes jours les deux dernières semaines, les écarts (absolus et relatifs) seront afin d'approximer le taux de déperdition.

Tableau 9 : Méthode d'estimation du niveau de déperdition

Période	Recette observée (1)	Recette réalisée le même jour la semaine dernière (2)	Recette réalisée le même jour deux semaines plutôt (3)	Ecart 1 (4) =(1)-(2)	Ecart 2 (5) =(1)-(3)	Ecart moyen =[(4)+(5)]/2
Jour 1	Nbre de véhicules payants*500	Donnée à récupérer auprès du chef de poste	Donnée à récupérer auprès du chef de poste	Calcul	Calcul	Calcul
Jour 2						
.....						

La même méthodologie d'estimation du taux de déperdition sera appliquée au pesage routier.

21. Rédaction du rapport final

Le rapport final couvrira tous les aspects de l'étude et comprendra, entre autres, les parties suivantes :

- une note introductive ;
- la méthodologie de l'étude ;
- l'analyse documentaire ;
- le diagnostic du cadre réglementaire et institutionnel ;
- l'analyse des circuits de collecte et les problèmes identifiés ;
- l'analyse des circuits de reversement et les problèmes identifiés ;
- les solutions envisagées le cas échéant pour rendre le système plus performant ;
- l'analyse des effets des mesures proposées sur le système actuel.

La version du rapport élaborée par le Groupe technique sera soumise au Comité de suivi pour validation. Les remarques du rapport provisoire seront prises en compte dans la version finale à imprimer.

Bibliographie et réglementations

- * Loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.
- * Loi n° 98/011 du 14 juillet 1998 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.
- * Loi n° 2004 / 021 du 22 juillet 2004 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.
- * Décret n° 2005/0669/PM du 14 mars 2005 portant institution du programme de sécurisation des recettes routières.
- * Décret n° 2005/0670/PM du 14 mars 2005 fixant les règles d'assiette, de contrôle et de recouvrement dans le cadre du programme de sécurisation des recettes routières.
- * Loi n° 2004/026 du 30 décembre 2004 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2015.
- * Code général des impôts de la République du Cameroun (Art. 229 à 238).
- * Ordonnance n°2014/001 du 7 juillet 2014 portant réduction de la taxe spéciale sur les produits pétroliers (TSPP) et de certaines taxes dues par les transporteurs de personnes et de marchandises.
- * Code général des impôts de la République du Cameroun (article 609 à 613).
- * Loi n° 96/08 du 1^{er} juillet 1996 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 1996/1997.
- * Loi n° 2010/015 du 21 décembre 2010 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2011.