



Les sombres montages financiers du ministre des Travaux publics, Emmanuel Nganou Djoumessi, ont été dévoilés le jeudi 10 décembre dernier, lors de la pose de la première pierre d'un des 14 des péages automatiques à Mbankomo. Des péages automatiques qui devront être érigés sur certains de nos axes routiers. Sauf que, aux yeux des experts, la facture semble un peu trop gonflée. Nous sommes en plein dans ce qu'il convient d'appeler le mode opératoire Nganou Djoumessi.

C'est désormais un classique au Cameroun. Et notamment dans le domaine des travaux publics routiers. L'on a de plus en plus coutume de poser les premières pierres des grands projets à grand renfort de publicité, sauf qu'en retour, l'on n'assiste presque jamais avec le même attirail à l'inauguration du projet fini. Le projet de construction de 14 postes de pesages routiers sur nos axes routiers échappera-t-il à cette logique ? C'est la question qui n'a cessé de tarauder de nombreux esprits jeudi 10 décembre dernier, à Mbankomo, quand Nganou Djoumessi, le ministre des Travaux publics, est venu parader - comme souvent - sous le couvert de la pose de la première pierre des 14 postes de péages automatiques. Il était accompagné pour la circonstance de certains collègues du gouvernement à savoir Louis Paul Motaze, ministre des Finances, Jean Ernest Masséna Ngallè Bibéhè, ministre des Transports. Du beau monde pour un projet d'envergure. Dans les méandres de cette cérémonie, l'on apprendra que les différents postes de péages automatisés (14) seront construits sur les grands axes routiers les plus fréquentés du pays. Il s'agit notamment des postes de péage de Mbankomo, Boumyébél, Edéa et Tiko qui couvre l'axe dit lourd Yaoundé-Limbe. L'autre axe, tout aussi bien fréquenté est celui de l'Ouest (Yaoundé-Bafoussam-Bamenda) qui bénéficiera

des postes de péage de Nkometou, Bafia, Bayangam et Matazem. L'axe Douala-Bafoussam s'en sort avec les postes de péage de Mbanga, Manjo, Bandja, Dschang et Foubot. Cependant, pour ce gigantesque ouvrage donc la première étape s'est déroulée à Mbankomo jeudi dernier, nos sources révèlent que la réalisation des travaux a été officiellement confiée au groupement Razel-Bec-Egis Projects. Et ceci, après une longue procédure riche en rebondissements qui aura duré près de 3 ans. Première curiosité : pourquoi Razel-Egis que nos sources indiquent que la société française Vinci et le Sud-africain groupe Five qui étaient aussi en compétition ont vivement contesté l'attribution du marché au consortium Tollcam, constitué de Razel-BecEgis Projects ? Ce genre de question qui peut fâcher ne trouve forcément pas de réponse. Sinon celle du genre qu'il s'agit du fruit d'un partenariat public-privé entre l'Etat du Cameroun et l'entreprise Tollcam, pour un investissement de 34,752 milliards de Fcfa, à amortir sur une vingtaine d'années, à travers le financement, la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation et la maintenance de ces ouvrages. Seulement, selon d'autres sources apparemment très au fait de ce dossier, Tollcam serait détenu à 50% par Razel-Bec et à 50% par Egis. Des vrais patrons du Btp au Cameroun. Mais de là à subodorer des manœuvres dolosives dans l'attribution de ce marché par le Mintp ? Il y a un pas que nous évitons encore volontiers pour l'instant de franchir.

Scénario Identique

Toutefois, l'on peut encore s'interroger sur le coût même de cette réalisation dont le montant global de l'investissement est de 34, 752 milliards de Fcfa. C'est donc là l'autre curiosité. Certes, il est rappelé que l'infrastructure se composera d'une plateforme de péage de 50 m de large, des ilots de séparation de 2 voie de 2 m de large, des étonnements de 50m de part et d'autres de la plateforme et d'un système de communication en direction des usagers via un site internet. Pour l'exploitation des infrastructures il est également prévu 14 bâtiments r+1, 3 centres d'entretien à Tiko (Sud-Ouest), Mbankomo (Centre), Banja (Ouest) ainsi que 42 000m² d'aire de parking et d'espaces aménagés dans l'ensemble. Tout ça, c'est beau. Mais toujours dispendieux pour 14 postes de péage, fussent-ils automatisés. Même si l'on voudrait nous rassurer que ces 14 postes devaient économiquement être plus rentables que les 45 actuels que compte le pays. Encore son exercice favori de prestidigitation, le Mintp indique que le gouvernement prévoit 53,59 milliards de recettes globale en 2039 contre 7 milliards de Fcfa prévus en 2021. Dans le même temps, le tarif restera inchangé à savoir 500 Fcfa. Pour cela, les recettes à reverser dans les caisses de l'Etat, précisent, les concepteurs du projet, augmenteront de 5,482 milliards de Fcfa (2021) à 48,925 milliards en 2039. Avec à la clé, une durée d'exécution des infrastructures qui s'étalera sur 24 mois. Surtout que sous Nganou Djoumessi au ministère des Travaux publics, on semble avoir pris l'habitude de gros chiffres.

Illustration : pour 10 kilomètres d'une voie de 3x2 sur la pénétrante Est de la ville Douala, Nganou Djoumessi avait présenté une pro-forma de 47 milliards de Fcfa. Finalement, l'affaire coûtera 70 milliards de Fcfa en fin de compte. Scénario pratiquement identique sur la pénétrante Ouest de la même ville : pour 13 kilomètres de route, il a fallu que l'Etat débloque 60 milliards de Fcfa sur les 55 milliards de Fcfa prévisionnels à cet effet. En réalité, ces chiffres astronomiques, pour des réalisations mineures, donnent du vertige au point où même la Banque mondiale s'en est inquiétée l'année dernière, en estimant que le coût de la construction des infrastructures routières au Cameroun coûtait 2 à 6 fois plus cher qu'ailleurs. Conséquence : il y a problème. D'où la question : où va le gap ? Sans réponse claire, l'on est

en plein vaudou. C'est pour cela qu'on peut construire un péage autonome à près de 10 milliards de Fcfa sans que cela ne gêne personne.

Source : LA NOUVELLE N° 572 du lundi 14 décembre 2020