

LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

Entretien des routes en terre: usagers

APRÈS de nombreuses années d'inaction, les équipes du ministère en charge des Travaux publics reprennent du poil de la bête. Elles sont visibles depuis quelques mois sur le chantier de la réhabilitation des routes non revêtues, dans plusieurs provinces.

Guy-Romuald MABICKA
Libreville/Gabon

LE 31 juillet dernier, des engins lourds des travaux publics ont été vus s'activant sur le tronçon Oyena-Sindara (17 km). D'autres ont été observés sur un certain nombre de linéaires dans la province de l'Estuaire et du Woleu-Ntem où plus de 30 km de routes ont déjà été réhabilités. Mais aussi dans la Ngounié où le ministre des Infrastructures, Léon Armel Bounda Balonzi, s'est rendu récemment. Tous ces travaux, a-t-on appris, sont exécutés par les équipes du département ministériel précité. Inactifs depuis plusieurs années, les techniciens de la régie administrative sont donc de nouveau sur le terrain. Les équipes s'affairent dans les tâches de remise en forme, du rechargement partiel, de l'entretien manuel et mécanisé, mais aussi dans la réfection des ponts en bois et des ouvrages hydrauliques.

À ce stade, l'évolution de l'ensemble des chantiers est déjà appréciée par les usagers. Notamment dans le regroupement des villages Tho'o-Effack, dans la province septentrionale, où un habitant se réjouissait dernièrement de ce que les automobilistes empruntent à nouveau la route desservant cette contrée.

Notons que les travaux en cours sont réalisés dans le cadre du programme d'urgence de réhabilitation du réseau routier défectueux. Ce programme a été défini par le gouvernement, conformément aux instructions du chef de l'État, Ali Bongo Ondimba. Ce retour aux fondamentaux est parti du constat que l'entretien routier, notamment des routes non revêtues, ne s'est plus fait au Gabon depuis plusieurs années. Ce

qui fait que ces artères se sont dégradées considérablement.

La situation s'est davantage compliquée en 2015, lorsque le Fonds d'entretien routier de deuxième génération (Fer 2) a été absorbé par l'Agence nationale des grands travaux d'infrastructures (ANGTI).

Les choses ne pouvaient continuer ainsi, le gouvernement a donc pris la résolution de redynamiser les unités des travaux publics et de s'attaquer à ce dossier. L'idée étant de permettre la reprise du trafic sur les routes complètement dans la végétation, et son amélioration sur celles en dégradation avancée, afin d'offrir aux usagers un niveau de circulation excellent et sécurisé en toutes saisons.

Dans ce vaste chantier, le ministre Bounda Balonzi s'est attelé, dans un premier temps, à remobiliser les équipes en sommeil depuis des années. Puis, bien que beaucoup reste encore à faire, il est apparu indispensable et urgent de remettre en état les engins restés longtemps immobilisés, parfois pour de petites pannes.

Quelques engins ont repris du service, après l'opération de diagnostic des pannes des matériels et d'évaluation des coûts de réparation réalisée par CFAO, Tractafric et Sodim TP. Une sorte d'inventaire de l'existant. C'est donc avec ces engins, en partie, que les équipes de la régie s'activent sur le terrain.

"Cet effort devrait se poursuivre cette année, à travers le programme de maintenance des matériels qui vient en support au Programme d'entretien routier (PER) en régie", apprend-on.

Le programme de maintenance des matériels vise principalement l'amélioration des performances par la mise en œuvre des opérations d'entre-

tien préventif et curatif du parc en exploitation du ministère des travaux publics. Il est assuré aussi bien en régie qu'en entreprise.

Nul besoin, au demeurant, de rappeler que le développement des infrastructures de transport constitue une des priorités du numéro un gabonais, du fait du retard pris en termes de voies de désenclavement et des nouveaux besoins issus de la vision du Gabon émergent. D'où son engagement à faire un "effort inédit" pour ce secteur.

Il reste maintenant à soutenir cette ambition avec des moyens financiers, techniques et humains à la hauteur des objectifs que l'on veut atteindre, sur la base d'une feuille de route cohérente. En ayant à l'esprit que la route du développement passe par le développement de celle-ci. Dans ce sens, M. Bounda Balonzi n'a de cesse de rappeler que "les infrastructures de transport sont un déterminant pour notre bien-être".



Photo: DR

A ce stade, les usagers se satisfont déjà du niveau de circulation sur

QUELQUES ZONES D'INTERVENTION ACTUELLE DES ÉQUIPES DE LA RÉGIE DES TRAVAUX PUBLICS



ESTUAIRE

Ntoum-Cocobeach (83km)

HAUT-OGOUE

Djoutou-Sucal (9km), Franceville-Onkoua-Kessala 1 (51km), Franceville-Andjogo-Pont Léconi (58km), Okondja-pont Léconi (75 km)

NGOUNIÉ

Oyena-Sindara (17km), Yombi-Mandji (81 km), Yeno-Etéké (26km), Bongolo-Ichinga (13,5km), Mourembou-Lekindou (46km), Mbinambi-Nzenzé (12,2km), Mouila-Guietsou (96km), Léamba-Mbigou (85km), Mbigou-Malinga (107km), Mouila-Mimongo (81km).

NYANGA

Traitement des bourbiers et des ravines profonds sur l'axe Makabana-Tchibanga; reconstruction d'un pont sur Nyali-Mabanda.

OGOUE-IVINDO:

Ovan-Makokou (97km).

WOLEU-NTEM

Mitzié-Sam (54km), Sam-Medouneu (73km), Sam-Bibass (81km).

TOTAL MOYEN
1 156,7 km

vers la fin du calvaire pour les



es routes non revêtues en chantier.

Le Faner, un outil fiable pour financer l'entretien routier

G.R.M
Libreville/Gabon

Le gouvernement a adopté, lors du Conseil des ministres du 16 mars 2020, le projet de loi portant création du Fonds autonome national d'entretien routier (Faner). Le ministre des Infrastructures soutient que "cet outil va résoudre la problématique du financement et de la gestion de l'entretien routier au Gabon".

Actuellement, ce secteur est financé à partir du compte d'affectation spéciale intitulé "Gestion du patrimoine routier et contrôles des carburants". Or, pour Léon Armel Bounda Balonzi, "en plus de ralentir leur mobilisation, ce mécanisme n'assure pas la sécurisation des ressources affectées à l'entretien routier, du fait de leur dépôt sur le compte unique du Trésor".

Le Faner se veut donc un outil de financement fiable et pérenne assurant une disponibilité des ressources, ainsi qu'un paiement rapide et régulier des sociétés



Photo: DR/L'Union

réactif que celui du Trésor public. "Conçu sur le modèle des Fonds d'entretien routier de deuxième génération (Fer 2), il permettra de passer d'un schéma classique dans lequel l'entretien routier est géré exclusivement par l'administration, à une nouvelle procédure où sa gestion incombe à la fois à l'administration, aux gestionnaires des réseaux routiers et aux usagers", selon le ministre. Financées en partie par les redevances d'usage, ses ressources devraient se situer autour d'une trentaine de milliards de francs. Aussi, ce Fonds se distinguera-t-il par un cadre juridique affirmant une réelle autonomie

financière et de gestion; une compétence exclusive en matière de recouvrement des ressources affectées à la chose et un recours systématique aux structures agréées pour le contrôle technique et financier des travaux routiers.

Cet outil serait un atout pour atteindre d'autres objectifs des politiques publiques. Notamment la réalisation des audits internes, mensuellement, par des cabinets agréés sélectionnés par appel d'offres international. À noter que le directeur général du Faner et ses principaux collaborateurs seront recrutés par appel à candidature.

Relancer les activités de l'ETTPF



G.R.M
Libreville/Gabon

L'ÉCOLE des techniciens des travaux publics de Fougamou (ETTPF) n'est plus que l'ombre d'elle-même. Les formations sont inexistantes depuis des années. Et les équipements dédiés à la formation pratique des stagiaires sont désormais vétustes et dégradés.

Récemment, le directeur intérimaire de l'ETTPF, Brice Pambou Ndjongas, indiquait que "l'école manque de formateurs en quantité et en qualité. Et que pour 2020, les formations ne seront possibles qu'en recourant

notamment aux formateurs expérimentés mis à la retraite". Des propos qui soulèvent l'urgence de relancer les activités de l'établissement.

Créée par la loi 8/76 du 6 décembre 1976, la vocation de l'ETTPF est de former les techniciens en conduite et en mécanique d'engins lourds. Autre mission : perfectionner et recycler le personnel des Travaux publics dans les domaines de la conduite, de la mécanique, des techniques d'entretien routier et, éventuellement, de celui des ouvrages ou de petites constructions.

L'École a aussi assuré des formations complémentaires pour

les fonctions de chef d'atelier, chef d'équipes mécanisées, chef de travaux d'entretien routier, de conducteur de travaux aux techniques d'entretien et de construction d'ouvrages d'art. Son dépérissement est lié, entre autres, à la réduction progressive des budgets.

Ceux-ci sont passés de 191,230 millions en 2015 à 65,908 millions en 2020. Du coup, il était impossible d'investir dans le matériel nécessaire à la formation pratique des stagiaires. L'école a donc besoin des financements pour la remise en fonctionnement des engins, notamment.

Photo: GRM