

LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

Le gouvernement pour une gestion efficiente du réseau routier national

APRÈS trois jours d'un séminaire qui les a réunis à Nkok, la semaine dernière, responsables et experts du ministère des Travaux publics sont convenus de relancer les activités de la Direction générale de l'entretien des routes et aéroports, tout en maintenant les entreprises dans le secteur.

G.R.M
Libreville Gabon

Le Gabon compte un linéaire total de 18 438 km dont 16 400 km en terre. Ce qui représente 80 % de ce réseau. Dans quasiment toutes les zones du pays, le niveau de service de ces routes laisse à désirer, particulièrement en saison des pluies. Et cela, malgré la volonté des précédents gouvernements de se doter d'une infrastructure routière de meilleure qualité. Quelle stratégie mettre en œuvre, à l'ère de la Transition, pour l'amélioration de l'état de nos routes ? La problématique a fait, la semaine dernière, l'objet d'une réflexion de trois jours à Nkok, à la faveur d'un séminaire qui a réuni responsables et techniciens du ministère en charge des Travaux publics. D'aucuns pourraient parler d'une rencontre de trop, d'autant qu'il y en a eu plusieurs par le passé, sur la même question. L'on devrait cependant se féliciter de ce que celle qui vient de se tenir a l'avantage de poser sans tabou tous les problèmes. D'où les pertinentes conclusions auxquelles sont parvenus les participants à l'issue de ces assises. Tout en gardant à l'esprit l'objectif général d'améliorer l'état du réseau routier national, notamment la partie en latérite à l'origine des difficultés des usagers.

Lesdites conclusions tournent autour d'un triptyque bien connu chez les Forces de défense et de sécurité (FDS), à savoir : un homme, une mission et des moyens. Cela est indispensable pour matérialiser l'ambition du gouvernement de la Transition. C'est pourquoi, durant leurs travaux, les participants n'ont pas manqué de regarder dans le rétroviseur. Ce qui leur a ainsi permis de se remémorer des actions positives qui, jadis, ont toujours fait la fierté du ministère des Travaux publics. Et tout le monde s'est accordé à

dire que " sans beaucoup de ressources financières à l'époque, la circulation était meilleure qu'aujourd'hui sur les routes en terre, en raison de la pertinence des différents programmes d'entretien routier mis en place par le ministère des Travaux publics. Mais aussi à la mobilisation des moyens humains et matériels dont disposait ce même département ". Que s'est-il alors passé pour que l'on arrive à la situation décriée aujourd'hui ? En toute objectivité, l'on pointe du doigt certaines décisions politiques antérieures. Après l'indépendance jusqu'en 1990, les routes du Gabon étaient entretenues par les unités territoriales des Travaux publics. Puis est intervenue la privatisation partielle du secteur de l'entretien routier. Ce qui a conduit, sur recommandation de la Banque mondiale, à la création du premier Fonds d'entretien routier (FER) par la loi n° 2/97 du 25 juin 1997. Avec pour objectif, disait-on à l'époque, de garantir le financement des divers programmes annuels de l'entretien routier. Sauf que, globalement, l'expérience s'est soldée par un échec. Au-delà de ce que le compte du FER 1 n'a pas été régulièrement alimenté, mais aussi de l'utilisation des quelques ressources disponibles à des projets non-éligibles, certaines entreprises adjudicataires des



Photo: DR

L'entretien de nos routes en terre, un challenge que souhaite relever efficacement le gouvernement de la Transition.

marchés ont brillé par leur incapacité à les faire aboutir. La situation ne s'est guère améliorée lors du passage au Fonds d'entretien routier de deuxième génération (FER 2). Tout comme après son absorption par l'Agence nationale des grands travaux d'infrastructures (ANGTI) créée par le chef de l'État déchu qui en a d'ailleurs assuré la présidence du Conseil d'orientation pendant 10 ans. Que faudrait-il faire après ce constat ? La réponse des experts réunis à Nkok renvoie à un retour aux fondamentaux,

tout en maintenant également l'entretien en entreprise car tout n'a pas été que mauvais. Au regard de l'ambition et de la volonté des autorités de la Transition de doter le pays d'un réseau routier national fiable, praticable en toutes saisons, ils pensent qu'il faut effectivement relancer les activités de la Direction générale de l'entretien des routes et aéroports (DGERA). Laquelle est une entité stratégique du ministère des Travaux publics dans la mise en œuvre de la politique d'entretien routier à travers le territoire national.

Ceci passe par son rééquipement et la reprise des activités de l'École des techniciens des travaux publics de Fougamou (ETTPF) pour la formation ou la remise à niveau des personnels restés longtemps inactifs. De même, la mobilisation des ressources financières et l'alimentation du compte du Fonds autonome national de l'entretien routier (FANER) ne doivent souffrir d'aucune anomalie. Tous ces éléments rassemblés permettraient une gestion efficiente du réseau routier.

Un programme pour régler l'urgence

G.R.M
Libreville/Gabon

EN marge de la réflexion sur la nouvelle stratégie nationale d'entretien routier, le ministère des Travaux publics a annoncé la mise en place d'un programme d'urgence qui ne concerne que des axes bien identifiés. Ils ont été choisis en raison de leur importance dans la desserte entre Libreville et l'hin-

terland, et de leur état critique, a-t-on appris. Parmi les routes retenues, il y a Pagnoundou-Tchibanga qui est le chaînon manquant pour relier le chef-lieu de la province de la Nyanga à la capitale politique du pays. Cette partie de la Nationale 1 est difficilement franchissable en saison pluvieuse. Il y a également Alembe-Lopé-Mikouyi, Yombi-Mandji-Omboué, Ovan-Makokou, Oyenano-Sindara-Ikobe et Nyali-Mabanda.

Ces routes ont la particularité de relier des chefs-lieux de départements et d'interconnecter des provinces. Ce programme d'urgence s'inscrit dans un objectif de désenclavement de plusieurs localités. Il vient en complément de celui lancé en début d'année, et qui se poursuit notamment dans les provinces de la Ngounié, de la Nyanga, du Woleu-Ntem et de l'Estuaire. Le gouvernement de la Transi-

tion a, dans son viseur, la section routière Lebamba-Koula-Moutou pour relier les régions sud-ouest et sud-est du Gabon. À travers tous ces projets, la finalité est donc de permettre le désenclavement de l'intérieur du pays, l'amélioration des infrastructures existantes et réaliser un développement harmonieux du territoire, en prenant en compte les ouvrages et équipements de franchissement.