

Infrastructures, Travaux publics et Aménagement du territoire/Entretien avec le ministre d'Etat...

...Jean-Pierre Oyiba : " la problématique de la route nationale est une préoccupation qui fâche mais qui a des réponses précises "

Propos recueillis par Maxime Serge MIHINDOU
Libreville/Gabon

l'union. Monsieur le ministre d'Etat, nous arrivons au terme de l'année 2017 et l'une des préoccupations des populations gabonaises reste, encore hélas, l'état de dégradation très avancée de l'ensemble du réseau routier national. Malgré tous les budgets alloués chaque année, pourquoi ce constat alarmant ? Peut-on parler d'échec dans la mise en œuvre des différents programmes depuis 8 ans ?

Jean-Pierre OYIBA : comme vous le savez, la route est un facteur de développement important pour tout pays. Pour bien apprécier le travail qui a été fait, il faut d'abord remonter aux années 70. Années au cours desquelles notre pays s'était lancé dans un certain nombre de projets, notamment routiers. Il faut noter qu'en 30 ans, il y a eu 1 241 km de routes bitumées : 1 006 km de voies nationales, 132 km de voies provinciales et 106 km de voies départementales. Soit une moyenne de 41 km par an. En 8 ans, de 2009 à 2017, le président de la République, chef de l'Etat a lancé la construction de 885 km de route. Sur les 885 km, nous avons réceptionné, à ce jour, près de 500 km. En clair, en 8 ans, le rythme a été multiplié par 2. Concrètement, dans la province de l'Estuaire, le projet-phare a été la construction de la route allant du rond-point d'Avorbam jusqu'au stade de l'Amitié, en passant par le Cap-Estérias; la réhabilitation et la construction des voies d'accès que vous constatez aujourd'hui. Mais à l'intérieur du pays, l'effort a été évident et important, parce que nous avons pu bitumer Lambaréné-Fougamou, surtout Fougamou-Mouila 106 km, Mouila-Ndendé 38 km, Loubomo-Mougagara 53 km, la Léyou-Lastoursville 93 km, Akiéni-Okondja 74 km, et puis Forasol-Mbega 22 km, Port-Gentil-Omboué 93 km dont les travaux sont avancés à hauteur de 85%. A cela, il faut ajouter Lalara-Koumameyong 64 Km, et Koumameyong-Ovan 52 km. C'est un programme global qui a pour objectif de nous arrimer au Schéma directeur national des infrastructures (SDNI) pour relier Libreville à l'ensemble des capitales provinciales, par voies bitumées.

Mais, il n'empêche que les populations déplorent toujours aussi vivement l'état de dégradation très inquiétante de la route nationale. Comment expliquez-vous alors ces récriminations, si comme vous dites, des efforts notables ont été faits ?

Je partage la détresse dans laquelle se trouvent nos compatriotes, qui empruntent régulièrement cette route. En effet, la question sur la route nationale est une préoccupation qui fâche, mais qui a des réponses précises. La route nationale est une dorsale importante sur le plan économique et social de notre pays. C'est triste, quelquefois, qu'on l'évoque, mais il faut qu'on garde espoir. L'espoir parce que nous avons la détermination et la ferme conviction de faire aboutir ce chantier, parce que le président

de la République, chef de l'Etat le veut, et parce que les Gabonais en demandent. Et c'est parce que le chef de l'Etat le veut que nous, gouvernement, avons obligation de faire aboutir ce chantier. Vous l'avez rappelé, à plusieurs reprises, il est allé visiter ce chantier. Donc, cela démontre l'importance qu'il attache à ce chantier, qui est en cours de réalisation et d'exécution. Il faut déplorer le fait que ce chantier a été lancé depuis 2007. Mais ce retard ou ce constat amer que nous faisons aujourd'hui relève de nos propres turpitudes, notre propre gestion. C'est notre entière responsabilité. Il reste que nous n'allons pas nous apitoyer sur notre responsabilité ou sur notre sort. Il faut pouvoir avancer. En ce qui concerne le tronçon PK5-PK12, les travaux avancent parfaitement. Les quelques difficultés que nous rencontrons sont financières et liées à la situation du bailleur de l'Etat, la BDEAC (*Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale, ndlr*), qui connaît des tensions de trésorerie. A partir du PK12, nous avons, en 2008, signé un marché avec l'entreprise Cedex Entraco, qui appartient au groupe Eurofinsa, pour réaliser un linéaire du PK12 au PK75 pont Agoula. Au départ c'était ça. Il se trouve qu'en 2010, ce marché a été modifié et réduit à partir du PK12 au PK40 à Ntoun. Cette fois en 2x 2 voies. Mais ce marché initial était à 61 milliards. Le marché revu en 2010 s'élève à 91 milliards. Vous savez que c'est une infrastructure lourde, qui ne relève pas des programmations budgétaires, parce que tous les marchés en budgétaire sont malheureusement arrêtés, et les 91 milliards que l'Etat a empruntés auprès d'une banque européenne, via cette entreprise, pour pouvoir financer ces travaux étaient, hélas, à des taux prohibitifs, à des conditions difficiles, et le dossier n'a pas été suivi d'effets, puisque nous avons connu, d'entrée de jeu, des difficultés financières, le respect du règlement de l'échéancier mais surtout l'incapacité de cette entreprise à s'accorder avec l'ANGTI (*Agence nationale des grands travaux d'infrastructures, ndlr*) pour réaliser les travaux demandés.

Ceci explique-t-il votre décision, du moins celle du gouvernement, de résilier tous les contrats le liant à un certain nombre d'entreprises sur les routes nationales 1 et 3 ?

Oui, justement pour récupérer le dossier, il faut résilier le marché, puisqu'il y a des problèmes. Nous avons résilié ce marché et l'Etat est aujourd'hui traîné en justice devant les juridictions compétentes par l'entreprise Eurofinsa Entraco-Sedex. Vous comprenez donc que c'est un problème de rigueur, mais surtout de volonté de faire quelque chose de bien, si nous avons la volonté de faire et si nous mettons derrière la rigueur nécessaire. En effet, la résiliation de ce contrat va nous permettre de conclure un autre marché, mais cette fois-ci à des conditions acceptables, parce que des travaux de cette nature relèvent des infrastructures lourdes encore une fois, dont la durée de vie ne peut pas être inférieure à 15 ans. Le tronçon PK40, Ntoun-Kougou-leu, c'est un marché qui avait été



Photo : D.R.
Le ministre d'Etat Jean-Pierre Oyiba, au cours de notre entretien.

signé en 2012 et financé en budgétaire, attribué à l'entreprise Socoba EDTPL. Ce marché porte sur 16 km pour un montant de 34 milliards. Ce n'est pas un marché qui porte sur la construction d'une route, mais sur la réhabilitation d'une route dont la structure de base existe déjà. La suite, c'est Kougou-leu- Pont-Agoula, 18 km attribués à l'entreprise Acciona pour 39 milliards de francs, financés sur le budget de l'Etat. Le budget est une prévision qui ne peut pas se faire de façon raisonnable, au-delà de 5 ans. Et la construction d'une route de cette nature ne peut pas relever du budget, sinon il faut faire une programmation drastique, respectée, rigoureuse et voulue. Ce qui n'est pas le cas. Lorsque vous regardez la Loi de finances au niveau du ministère des Infrastructures, ce n'est inscrit nulle part. La conséquence est que ces marchés sont arrêtés.

Et face à l'arrêt de ces chantiers, en matière de routes, lorsque vous avez commencé à décaisser une voie, à mettre en place la couche de forme et que vous arrêtez les travaux, la voie se dégrade plus qu'avant. C'est la conséquence que nous vivons aujourd'hui. Nous avons donc pris l'initiative de résilier ces marchés également, parce que nous n'avons pas les moyens de les faire.

Comment votre département va-t-il réorganiser la reprise de tous ces chantiers ?

Nous allons procéder à un appel d'offre ouvert dont l'issue sera connue dans 3 semaines, et l'information sera donnée à toutes les entreprises qui souhaitent le faire pour reprendre le linéaire du PK12 jusqu'au PK75, et du PK95 jusqu'au PK105, jusqu'à Nsilé, pour pouvoir réhabiliter cette voie, mais selon les caractéristiques que nous souhaitons, au regard de l'intensité du trafic et de l'importance du poids qui circule. Ovan-Makokou entre également dans la même logique. Ensuite, au mois de février, le dossier technique étant déjà prêt, nous sommes en train de chercher des solutions financières pour la réhabilitation et la construction des nouvelles voies à Libreville, Owendo et Akanda.

Enfin, nous avons à l'horizon 2022 la possibilité de partir de Libreville pour Makokou sur du bitume, Libreville-Lambaréné c'est déjà le cas, mais c'est une voie dégradée, à réhabiliter. En un mot, vous aurez PK12 jusqu'à Bifoun, Bifoun-Lambaréné réhabilité (73 km), refait de Bifoun pour rallier Fougamou (166 km) jusqu'à Mouila, de Bifoun-Ndjolé réhabilité (56km), de Ndjolé pour rallier Makokou, d'Alembé pour rallier Lastourville (310 km). Vous aurez donc la possibilité d'aller dans toutes les capi-

tales provinciales sur des voies bitumées. Et vous partirez de Yombi pour Mandji, Mandji-Rabi, Rabi-Omboué, Omboué-Port-Gentil. Les 95 km entre Port-Gentil-Omboué sont construits, il reste les 260 km qui partent de Yombi pour Omboué, afin de rattraper Fougamou, pour ensuite venir sur Libreville. Il faut envisager un certain nombre d'inaugurations, mais c'est une question de programmation et du suivi dans les travaux.

Il faut retenir que le chef de l'Etat a inauguré, il y a quelques années, le pont sur la Banio que personne n'imaginait. Mayumba était une île, on ne pouvait aller à Mayumba que sur un bac. On a un pont aujourd'hui qui est de 520m de linéaire de long. C'est le cas aujourd'hui sur le fleuve Ogooué à Booué, où l'on est en train de construire un pont de 437m.

Mais le plus impressionnant reste les deux ponts de Port-Gentil-Omboué, qui sont les troisièmes ponts les plus longs d'Afrique. Le premier est sur l'Ogooué et fait 4777 m (4,777 km) et le deuxième sur la lagune Nkomi qui fait 4555 m (4,555km). Les deux avoisinent pratiquement les 10 km. Ça ce sont les réalisations vraiment à la fois historiques mais aussi touristiques. A cela il faut prendre en compte toutes les réalisations qui ont été faites dans le cadre de l'organisation des Coupes d'Afrique des nations.

Monsieur le ministre d'Etat, les routes départementales et cantonales ne sont plus entretenues. Où sont passées les subdivisions des Travaux publics ?

Les subdivisions des Travaux publics font partie des réformes, parce que nous sommes obligés de revenir aux fondamentaux. Car ces subdivisions ont montré leur efficacité. Là aussi, on est allé un peu vite en besogne en négligeant ce côté-là, parce que l'effet de mode, l'euphorie des grands chantiers a fait en sorte qu'on confie tout à des entreprises, alors que certains chantiers, certains marchés auraient pu être réalisés par les régies des Travaux publics, qui le faisaient très bien. Je parle particulièrement des routes en terre. Sur le reprofilage de route en terre, que ce soit de l'ensemolement mécanisé ou en rechargement partiel, en général, cela se faisait par les régies des Travaux publics. Mais aujourd'hui, le constat est que ces régies manquent totalement de moyens, de carburant, de pneus, de filtres. Mais nous avons un plan clairement défini. Il reste que c'est un problème conjoncturel. Nous arrivons à la tête du ministère des Infrastructures en septembre 2015, au moment où la crise s'était déjà installée en fin 2014. La difficulté est que lorsque nous arrivons, nous tentons de ramer, mais le courant est fort, parce qu'il y a un manifestement, en dehors de la volonté des uns et des autres, le manque de moyens.

A Akanda, Libreville, Owendo, Port-Gentil et accessoirement dans les autres provinces, les populations sont victimes des inondations récurrentes, qui occasionnent des situations déplorables. Que fait le ministère en charge de l'Aménagement du

territoire pour remédier à ce phénomène ?

J'aimerais tout d'abord rappeler que les effets conjugués de la pluviométrie (3000mm/an), l'influence de la marée, le réseau de drainage peu structuré, les ouvrages hydrauliques sous dimensionnés, la forte occupation anarchique des sols, le système de collecte des ordures ménagères inadéquat dans les quartiers dits sous-intégrés et l'absence d'un programme régulier d'entretien des cours d'eau sont à l'origine des inondations récurrentes dont sont victimes nos villes. S'agissant de la ville de Libreville, qui s'étend sur environ 21 bassins versants drainés par des nombreux cours d'eau qui traversent des sites marécageux, un programme d'Assainissement prioritaire de Libreville (APRIL) a été mis en place, en partenariat avec l'Agence française de développement (AFD), la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque islamique de développement (BID) et la Banque de développement des Etats de l'Afrique centrale (BDEAC), pour lutter contre ces inondations. Ce programme concerne, dans sa première phase, l'aménagement des bassins versants de Gué-Gué, Lowe-IAI et Terre Nouvelle, et va intégrer, dans sa seconde phase, les autres bassins versants, y compris ceux des villes d'Akanda et d'Owendo.

Monsieur le ministre d'Etat, en attendant l'aménagement de ces bassins versants, l'ensemble des lits des rivières et les ouvrages hydrauliques ayant bénéficié de l'opération de curage lancée en 2012, sont à nouveau obstrués par les ordures ménagères, des déchets solides et la végétation abondante. Sachant que les mois de mars et avril dont la pluviométrie est forte arrivent à grand pas, n'est-t-il pas possible de renouveler cette opération pour atténuer la souffrance des populations ?

C'est notre mission. Nous sommes obligés de renouveler cette opération. Je rassure les populations que sur le plan technique, les dossiers relatifs à cette opération de curage des lits des rivières et des canaux des bassins versants sont prêts depuis et l'Unité de coordination des études et des travaux (UCET), qui a la charge technique de mener la dite opération est prête pour le démarrage effectif. Mais, il reste à boucler les aspects financiers. Il faut ajouter à ce programme, celui du bassin versant de Nzeng-Ayong, qui fait l'objet d'un vaste aménagement exécuté par la direction générale de la Construction et de l'Équipement, l'ANGTI, en collaboration avec les partenaires privés, notamment l'Agence française de développement (AFD). Par ailleurs, le projet de réhabilitation du réseau de collecte et de drainage des eaux pluviales de Port-Gentil s'intègre dans le programme d'assainissement prioritaire du gouvernement. Ce programme connaît quelques difficultés, mais sa mise en œuvre suit son cours. Globalement, l'objectif desdits programmes est d'améliorer le cadre de vie et les conditions d'hygiène, et réduire le nombre d'inondations.