

LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

Travaux publics : le gouvernement s'engage pour l'amélioration du réseau routier

HIER, face aux députés qui l'ont auditionné, le ministre en charge de ce secteur, Léon Armel Bounda Balonzi a réitéré la volonté du gouvernement d'améliorer significativement l'état du réseau routier national. Ce, alors que le constat dans ce domaine demeure peu reluisant malgré les différents programmes gouvernementaux.

Guy-Romuald MABICKA
Libreville/Gabon

LE ministre en charge des Infrastructures était, hier jeudi 8 octobre 2020, l'hôte des députés membres de la Commission de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des travaux publics. Léon Armel Bounda Balonzi, qui était accompagné de son délégué Brice Constant Paillat, est allé répondre aux préoccupations des élus du peuple sur les actions menées par son département ministériel depuis le début de l'année en cours, mais aussi sur celles à venir, notamment pour 2021.

Un exercice républicain qui a donné au membre du gouvernement l'occasion d'édifier la représentation nationale sur une question au cœur des attentes

Malgré les budgets colossaux dégagés dans ce domaine, l'état de ce réseau routier n'est nullement reluisant. pour le moins légitimes de la population gabonaise. Ainsi a-t-il explicité les actions menées dans le cadre du programme de remise en état du réseau routier prioritaire, mais aussi la problématique du financement dudit programme et des projets à venir (lire ci-contre).

Mais au-delà de cette audition, les informations délivrées par le chef du département des Infrastructures ont montré à quel point l'amélioration de l'état du réseau routier national constitue un défi pour le gouvernement. Car, le constat montre que, malgré les budgets colossaux dégagés dans ce domaine, l'état de ce réseau routier n'est nullement

reluisant. Des dégradations, du reste très rapides à certains endroits, sont observées sur une très large partie de l'ensemble des voies.

Cette réalité est imputable à un certain nombre de facteurs, a reconnu M. Bounda Balonzi devant les élus du peuple. Expliquant que le premier facteur est lié à l'absence d'un programme d'entretien routier depuis près de 10 ans, aussi bien en entreprise que par les équipes de la régie administrative. Non sans faire mention du non-investissement de l'État, durant cette période, dans l'entretien des matériels du ministère des Travaux publics. Ce qui s'est donc traduit par la mise à mort des unités territoriales de ce département.

LE TAUREAU PAR LES CORNES. Autre facteur à souligner : l'insuffisance du personnel technique expérimenté de la régie administrative. Une situation qui s'explique par les nombreux départs à la retraite, mais aussi du chancellement de l'École des techniciens des travaux publics de Fougamou qui n'a plus rempli ses missions depuis belle lurette, en raison de l'insuffisance des budgets.

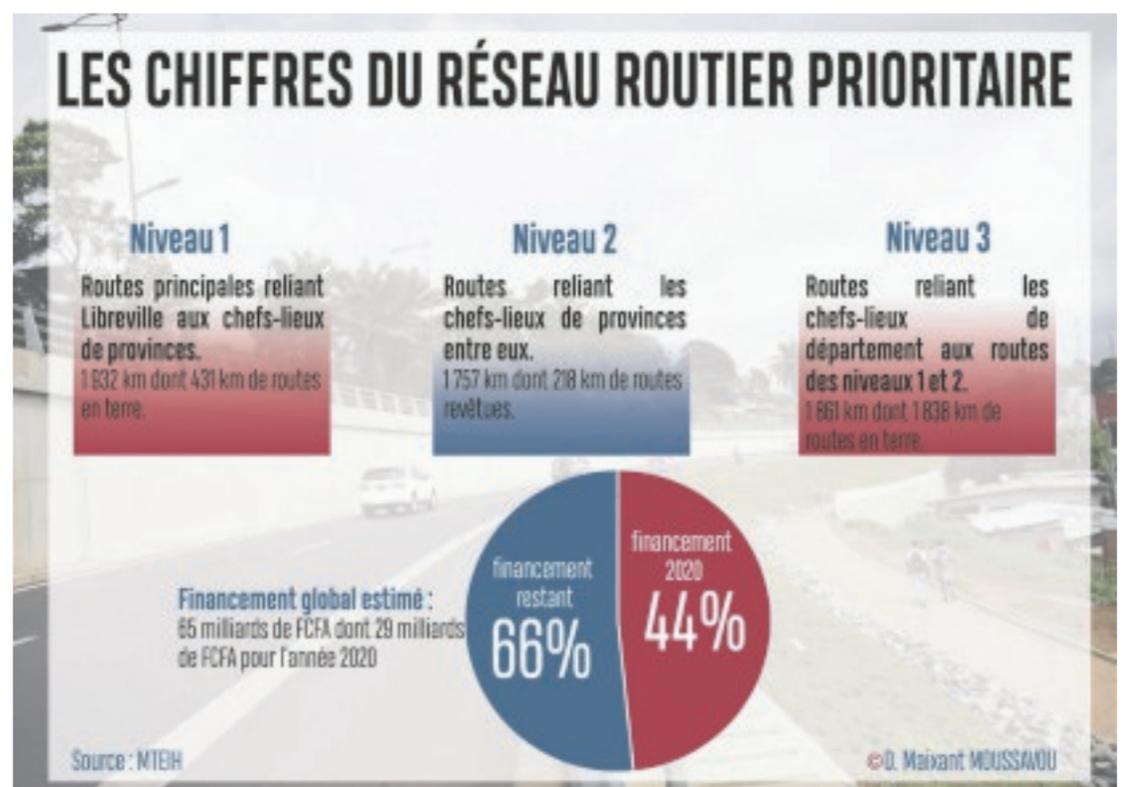
Si l'insuffisance de qualification technique des petites et moyennes entreprises travaillant dans l'entretien routier peut justifier le constat déplorable sus-évoqué, il y a lieu de citer aussi l'absence d'un dispositif sûr, fiable et pérenne dédié au financement de ce secteur. Ou encore l'irrégularité et l'insuffisance des versements de la redevance d'usure de la route (RUR) par les services étatiques depuis 2007, alors que celle-ci constitue la principale source d'alimentation du Fonds d'entretien routier. Au regard de ce sombre tableau, les pouvoirs publics ont déci-

dé de prendre le taureau par les cornes, afin de donner une image plus avenante à ce domaine routier qui est essentiel pour le développement du Gabon. Cela a, du reste, été réitéré aux députés par le ministre en charge des Infrastructures, se référant aux recommandations du président de la République, Ali Bongo Ondimba, qui s'est engagé à "faire un effort inédit pour réhabiliter le réseau routier en mauvais état". La définition du présent réseau routier prioritaire s'inscrit d'ailleurs dans cet élan impulsé par le chef de l'État, non seulement pour entretenir les voies de communication existantes, qu'il s'agisse des routes en terre ou des voies bitumées. Mais également dans la perspective de la réalisation, à moindre coût, de nouveaux projets routiers, à l'instar de la Transgabonaise dont les travaux, il faut le dire, devraient démarrer de manière effective au début de l'année 2021.



Photo: Christian Mombou

Le ministre des Travaux publics, Armel Bounda Balonzi, au centre, lors d'une audition.



Ennement face au défi de outier

Un programme d'urgence pour remettre à niveau le réseau routier prioritaire

G.R.M
Libreville/Gabon



de son audition à l'Assemblée nationale.

LÉON Armel Bounda Balonzi n'est à la tête du ministère des Infrastructures que depuis décembre dernier. Mais, parce qu'il en a désormais la conduite, le principe de la continuité de l'action publique l'astreint à prendre en compte aussi les projets laissés par ses prédécesseurs, en plus de ceux relevant de son initiative.

C'est donc dans cet esprit que, hier à l'Assemblée nationale, il a été auditionné par la Commission de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des travaux publics. Le ministre a, notamment, évoqué le Programme d'urgence de remise à niveau du réseau routier prioritaire, une sorte de feuille de route devant permettre d'améliorer le niveau de circulation sur un réseau précis et auquel le gouvernement accorde la primauté. Le réseau prioritaire défini couvre la période allant de juillet 2020 à décembre 2021, soit 18 mois. Il est structuré en trois niveaux. Le premier niveau prend en compte les routes reliant Libreville aux autres chefs-lieux de



Photo: DR

provinces, y compris les voiries urbaines traversées.

La deuxième catégorie renferme les routes reliant les chefs-lieux de provinces entre eux. Quant au troisième niveau, il concerne les voies permettant de relier tous les chefs-lieux de départements aux routes des deux premiers niveaux.

Dans ce cadre, l'administration des Travaux publics a déjà engagé, depuis quelques mois, la réhabilitation de plusieurs voies de communication défectueuses, particulièrement dans les provinces de l'Estuaire, du Haut-Ogooué, de la Ngounié et du

Woleu-Ntem. Les travaux sont exécutés aussi bien en régie qu'en entreprises.

À l'échéance de ce programme d'urgence, selon le ministre Bounda Balonzi, l'on devrait avoir un réseau routier bitumé et en latérite assez renforcé afin de permettre une circulation des usagers en toute sécurité et en toutes saisons.

Le membre du gouvernement a expliqué que "les autres tronçons continueront à recevoir, dans cette période, un entretien courant par l'exécution des travaux de point-à-temps et de réfection localisée de chaussées".

Faner : pour un financement plus efficace et efficient

Styve Claudel ONDO MINKO
Libreville/Gabon

LE financement des travaux du réseau routier national a assurément de beaux jours devant lui. Et pour cause. Le 16 mars 2020, le Conseil des ministres a adopté le projet de loi portant création du Fonds autonome national d'entretien routier (Faner). Ce, en remplacement des Fonds d'entretien routier (Fer 1 et 2), qui ont connu des fortunes diverses.

Selon le gouvernement gabonais, qui est visiblement à la recherche d'une approche plus efficace et efficiente dans ce domaine, le dispositif normatif créant le Fa-

ner vise la mise en place d'un mécanisme de financement sûr, fiable et pérenne. En somme, un mécanisme à même de garantir une disponibilité immédiate des

ressources, en sus d'un paiement rapide et régulier des entreprises engagées dans l'entretien routier. Le Faner se présente donc comme un établissement public à caractère industriel et commercial doté de

« Le Faner, tel qu'on le veut, sera très performant et aura une comptabilité privée. Rien à avoir avec l'État. »

l'autonomie administrative et financière. L'entité se chargera, par conséquent, de gérer les ressources et d'exécuter les dépenses relatives à l'entretien du patrimoine routier national, prérogatives assumées, il y a encore peu de temps, par l'Agence nationale des grands travaux d'infrastructures (ANGTI). Et le ministre des Travaux Publics, Léon Armel Bounda Balonzi, de rassurer : " Le Faner, tel qu'on le veut, sera très performant et aura une comptabilité privée. Rien à avoir avec l'État. " Tout en relevant que contrairement au Fer qui était financé par l'État, le Faner devrait être alimenté par de nouvelles taxes.



Photo: DR/L'Union