

## **Exposé introductif de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, de l'Équipement et de la Construction**

### **Thème : «Quelle stratégie d'entretien routier au Gabon ?»**

Pendant la période coloniale, les routes étaient essentiellement construites et entretenues par les exploitants forestiers et les orpailleurs artisanaux.

Après l'indépendance en 1960, jusqu'en 1990, leur entretien était totalement assuré par les Subdivisions territoriales du Ministère en charge des Travaux Publics. Le constat désolant fait sur le très mauvais état des routes sur l'ensemble du territoire national, peu après la grande crise économique des années 85, a amené le Gouvernement de la république de l'époque à mener une étude de réhabilitation et de remise à niveau du réseau routier national. Ce vaste programme, cofinancé pour sa mise en oeuvre par les bailleurs de fonds internationaux et l'État gabonais, pour un montant global de 50 milliards de francs CFA, et étalé sur trois ans, de 1991 à 1994, a vu la participation aussi bien des opérateurs administratifs (régie) que privés. Ce programme triennal d'entretien routier (PTER) visait, non seulement le relèvement du niveau de service des routes à offrir aux usagers, mais également la mise en place de procédures de gestion (exécution, suivi et contrôle tant techniques que financiers) pour renforcer l'efficacité des services de la régie. Cet objectif avait été atteint et devait être poursuivi chaque année par un programme de maintenance.

C'est à l'issue de cette expérience que le principe de privatisation partielle de l'entretien routier avait été adopté. Ainsi, sur recommandation de la Banque mondiale, un Fonds d'Entretien Routier (FER) a été créé par la Loi N° 2/97 du 25 juin 1997 pour garantir le financement des divers programmes annuels d'entretien.

Les années comprises entre la fin du PTER et la création du FER (1995 à 1997), ainsi que la période couvrant les années 2000 à 2002, n'ont pas connu un entretien conséquent de nos routes, le compte du FER ouvert à la Banque Centrale n'ayant pas été régulièrement alimenté comme les deux premières années ayant suivi sa création (1998 et 1999).

La conséquence inévitable de ce manquement a été la dégradation continue de l'état de notre réseau routier, nous faisant perdre ainsi le bénéfice des acquis du PTER, en ce qui concerne les routes latéritées.

Ce constat reste tout aussi valable pour le cas des routes revêtues dont la majorité a plus de 20 ans d'âge. Ainsi, tant sur le réseau urbain que sur le réseau des routes nationales, ces routes bitumées auraient dû bénéficier d'une opération de renouvellement de couche de roulement après 8 à 10 ans d'exploitation. C'est le cas, par exemple, de la route nationale

N° 1 partant du boulevard du bord de mer à Medoumane ou de la voie express de Libreville.

Avec la mise en exploitation du chemin de fer transgabonais, les exploitants forestiers, opérant jusque-là en bordure de la partie navigable de l'Ogooué, ont mis en valeur de nouvelles zones situées le long du tracé de la voie ferrée. L'évacuation de grumes, à partir de ces nouvelles zones et l'intensification de l'exploitation forestière dans les régions du sud Gabon participent considérablement à la dégradation du réseau routier. Cette situation, qui est, selon les expériences comparées, une particularité gabonaise, est renforcée par l'absence d'une réglementation appropriée.

Aujourd'hui, toute opération de réhabilitation des routes, latéritées ou bitumées, va coûter 3 à 4 fois plus cher, du fait de leur non prise en compte dès l'apparition des premières dégradations. Ceci vient d'être vérifié lors de l'exécution du récent programme de réhabilitation et de renforcement des voiries de Libreville initié par le Gouvernement en 2001.

L'expérience des campagnes d'entretien routier passées suffit à montrer et même à démontrer que notre régie seule ne peut couvrir les besoins d'entretien du vaste réseau routier du Gabon, sans de plus en plus l'implication des entreprises privées. Les deux expériences menées dans ce sens ont permis de vérifier l'efficacité de trois types de marchés passés avec les opérateurs privés:

- marché à bordereau de prix unitaires,
- marché de mise à disposition de matériels, et
- marché à niveau de service.

Les résultats médiocres obtenus par ces expériences commandent que l'entretien routier, aujourd'hui, soit revu, réfléchi et réorienté. D'où, le thème «**Quelle stratégie d'entretien routier au Gabon ?** ».

Mesdames et Messieurs,

Le réseau routier gabonais compte 9170 km de routes classées et non classées, dont 936 km seulement sont bitumés. Il comporte également 7600 km de routes latéritées et 630 km de pistes ordinaires, et, pour compléter la description, 156 ouvrages d'art définitifs et semi définitifs, 650 ponts en bois et 6 bacs encore en service.

Avec 41 km de route par 1000 km<sup>2</sup> et 10 % de routes bitumées, il s'agit de la plus faible densité de routes et du plus faible taux de routes bitumées en Afrique subsaharienne. En 1997, la moyenne était en effet de 16,3.

Ces faibles valeurs résultent notamment des lourds investissements que le Gabon a consentis pour le développement d'autres modes de transport, notamment:

- la construction du chemin de fer reliant Libreville à Franceville sur 669 km et achevé depuis 1998, alors que certains pays africains ont pu bénéficier des infrastructures ferroviaires réalisées durant la période coloniale;
- la construction de plusieurs aérodromes dans le pays, favorisant ainsi l'essor de l'aviation au détriment de celui de la route;
- la construction du port en eau profonde d'Owendo.

Notre pays est soumis à un climat équatorial, chaud et humide. Il pleut 10 mois sur 12, soit en moyenne 2,50 mètres d'eau par an, ce qui est énorme. Son relief est accidenté, son réseau hydrographique vaste (3 300 km), la forêt omniprésente couvrant 85 % de sa superficie.

A ces facteurs géographiques (climat, relief, forêt et hydrographie) défavorables pour la construction routière s'ajoutent la médiocre qualité des sols de plate-forme (pélites, argiles, schistes décomposés en zone de forêt primaire et sables argileux en zone de savane) ainsi que les mauvaises conditions d'exploitation liées aux poids lourds en surcharge.

En dépit de ces difficultés, l'objectif majeur du Gabon est de maintenir le réseau routier en bon et permanent état de praticabilité tout au long de l'année.

Pour ce faire, le département ministériel s'est réorganisé en 2002 pour mieux assurer la construction et l'entretien du réseau routier, en décidant de :

- recentrer la régie sur une taille de réseau qu'elle puisse entretenir, le reste du réseau étant alors confié au secteur privé;
- renforcer les capacités de contrôle et de gestion du département dans le domaine de l'entretien.

La nouvelle organisation a donc mis en place une Direction générale de l'entretien routier et une Direction générale des grands travaux. La création d'un service environnement marque significativement la prise en compte des préoccupations environnementales.

Aussi, l'orientation générale à donner à notre système d'entretien routier prévoit, après la réorganisation de notre département ministériel:

- 1) la mise en place d'un nouveau type de marché basé sur le forfait kilométrique qui consiste à ne rémunérer que le kilomètre de route livré par l'opérateur après réception définitive, par les services de l'Administration, des travaux ou tâches effectivement réalisés pour permettre la remise à niveau du réseau;
- 2) le passage, immédiatement après la remise à niveau de la route, à un contrat d'entretien par objectif de niveau de service, ce qui devrait permettre d'offrir aux usagers des routes praticables en toutes saisons.

Cette stratégie ne peut malheureusement être efficace que si le Gabon décide d'adopter, avec l'appui des bailleurs de fonds, pour des contributions financières, le passage à un Fonds routier dit de 2<sup>ème</sup> génération, comme le sont la grande majorité des FER africains.

L'adoption du passage en Fonds de 2<sup>ème</sup> génération présente les avantages suivants:

- autonomie de l'organisme gestionnaire du Fonds, cogéré par l'Administration et les usagers;
- sécurisation du fonds exclusivement réservé aux opérations d'entretien;
- imputation des charges de l'entretien routier à l'utilisateur;
- financement par des recettes non fiscales, telles que les redevances d'usage, en général assises sur le prix à la pompe des carburants;
- programmation efficiente des opérations d'entretien annuel;
- garantie de paiement régulier des entreprises et des fournisseurs;
- assurance de mener à terme les programmes d'entretien;
- taxe d'un montant fixe (et non en pourcentage), car la recette n'a aucune raison de fluctuer avec le tarif général des carburants;
- versement des recettes par les organismes collecteurs directement à un compte ouvert au nom du Fonds dans une banque;
- plus de dotations budgétaires à terme, les recettes devant couvrir les dépenses.

Ce passage soumettra également le Fonds aux contraintes suivantes:

- impact de la perte de recettes pour le budget de l'Etat;
- capacité des entreprises (surtout les PME) à répondre à la croissance du marché de l'entretien;
- représentativité des organisations professionnelles du transport routier et assimilées, qui devront se structurer.

### **Mesdames et Messieurs,**

Pour accompagner le dispositif stratégique d'entretien routier ci-dessus décrit, le Gouvernement gabonais a élaboré un projet de loi, en cours d'examen au Parlement, portant protection du patrimoine routier. Les principales dispositions prévues dans ladite loi portent sur la limitation du poids total autorisé en charge (PTAC) par la mise en place, sur le réseau de routes revêtues, des stations de pesage d'essieux et sur le réseau de routes latéritées ou routes non revêtues de barrières de pluie.

Cette loi présentera le double avantage de limiter et de réprimer l'usage abusif du patrimoine routier en s'alignant sur les normes du Code communautaire de la route en vigueur dans la Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale (CEMAC).

Mesdames et Messieurs,

De par ces spécificités et comme vous le savez déjà, la route au Gabon coûte très cher, tant à la construction qu'à l'entretien. Mais, si elle n'est pas entretenue, elle coûte encore plus cher à l'État pour sa reconstruction et aux usagers pour l'entretien de leurs véhicules.

C'est pourquoi, seul un Fonds de 2<sup>ème</sup> génération, susceptible de garantir le financement permanent et durable de nos programmes d'entretien routier, permettrait ainsi à la route gabonaise de devenir un véritable vecteur de développement.

Je vous remercie!