

Sous la présidence de l'honorable **Faustin BOUKOUBI**, Président de l'Assemblée Nationale, la séance est ouverte à **15 heures 00 minute**.

Le Président : Mesdames, Messieurs les membres du Gouvernement,

Merci d'être là une fois de plus.

Chers collègues, bonjour. Pour vérifier le quorum, je m'en vais passer la parole immédiatement à notre collègue Frédéric NZUE EDZANG afin de procéder à l'appel.

Frédéric NZUE EDZANG (Troisième Secrétaire du Bureau de l'Assemblée Nationale) : Je vous remercie, monsieur le Président.

Appel des députés.

Le Président : Merci, cher collègue.

L'appel donne les résultats suivants :

- **présents : 109**
- **excusés : 23**
- **absent sans excuse : 1 collègue.**

Cela dit, chers collègues, notre plénière de ce jour, comme désormais tous les mercredis, est consacrée aux questions réponses. Les questions des députés adressées aux membres du Gouvernement.

Le point unique de l'ordre du jour porte sur une **question orale d'actualité adressée à monsieur le Ministre des Transport et de la Logistique, sur les difficultés des populations à rallier l'intérieur du pays**. Elle est formulée par notre collègue **Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA**, député du 1^{er} siège du 5^e arrondissement de la commune de Libreville.

Avant de vous demander vos réactions sur ce projet d'ordre du jour, vous comprendrez pourquoi aujourd'hui, les rangs du Gouvernement sont relativement dégarnis. Simplement parce qu'il n'y avait pas beaucoup de questions et ensuite parce que Monsieur le Premier Ministre qui nous a adressé ses excuses, avait une autre activité et naturellement avec des membres du Gouvernement.

Cela dit, chers collègues, est-ce que ce projet d'ordre du jour vous agrée ? Un point unique.

Je regarde sur la gauche, il n'y a pas de réaction, sur la droite, non plus. L'ordre du jour est ainsi adopté.

Chers collègues, comme nous le savons déjà, notre séance de ce jour se déroule conformément aux dispositions des articles 62 alinéa 2 de la Constitution et 144 du Règlement de l'Assemblée Nationale, qui disposent :

- pour ce qui est de l'article 62 alinéa 2 de la Constitution : « une séance par semaine est consacrée à l'examen des questions orales relatives à l'actualité » ;
- quant à l'article 144 du Règlement de l'Assemblée Nationale : « chaque semaine, l'Assemblée Nationale tient le mercredi, une séance consacrée à l'examen des questions orales relatives à l'actualité ».

C'est donc les fondements de notre rencontre. Je voudrais saluer la présence ici de monsieur le Ministre des Transports et de la Logistique qui nous a manqué la semaine dernière. Evidemment, pour également vaquer à d'autres charges de la République.

Je salue également ses autres collègues, notamment Madame et Monsieur les Ministres d'Etat, ainsi que les autres Ministres.

Chers collègues, l'honorable Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA est donc l'auteur de la seule question retenue ce jour.

Ce n'est pas faute d'avoir d'autres questions de parlementaires que notre séance se limite à une seule question aujourd'hui. Nous en avons eu davantage qu'aux précédentes séances. On a, à ce jour, une douzaine de questions sur la table du Bureau de l'Assemblée Nationale mais les aléas d'ordre techniques liés notamment à la multitude de coupures d'électricité dont nous avons été l'objet en début de semaine, lundi précisément et la journée fériée hier mardi, n'ont pas permis de finaliser les documents qui auraient dû être transmis à Monsieur le Premier Ministre et aux membres du Gouvernement. C'est pour cela que, réuni, le Bureau a décidé de ne retenir que la seule question qui avait été déjà présentée ou transmise au Gouvernement et qui, la semaine dernière, avait été retirée pour la raison que je vous ai indiquée tout à l'heure ; à savoir que, monsieur le Ministre des Transports et de la Logistique était en mission à ce moment-là.

Les préoccupations de la population sont donc toujours prises en compte par les députés. Les députés sont soucieux d'appliquer la Constitution et le Règlement mais, aujourd'hui, nous nous limitons, pour des raisons pratiques que je viens de vous expliquer, à la seule question que va donc poser solennellement notre collègue Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA, député du 1^{er} siège du 5^e arrondissement de la Commune de Libreville.

Je vous invite, cher collègue, à avancer.

Vous avez la parole, cher collègue.

Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA (député du 1^{er} siège du 5^e arrondissement de la Commune de Libreville) : Monsieur le Président, merci de me donner la parole.

*Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale,
Mesdames et Messieurs les membres du Gouvernement,
Honorables et respectables Députés,*

Pour se déplacer à l'intérieur du pays par voie aérienne, les populations ne disposent désormais que d'une seule compagnie qui dessert exclusivement les provinces de l'Estuaire, du Haut Ogooué et de l'Ogooué Maritime ; et à des coûts prohibitifs, privant ainsi les habitants des autres provinces de leurs droits d'emprunter l'avion par vols réguliers.

En outre, le transport routier qui était le mode de déplacement le plus usuel est devenu la croix et la bannière en raison de l'état de dégradation avancée de certains axes routiers.

De même, le voyage par voie ferroviaire intrigue de plus en plus les populations qui prennent le train malgré elles, à cause de la psychose créée par les accidents récurrents enregistrés au cours des dernières semaines avec morts d'hommes et des dégâts matériels considérables.

En somme, il est constaté avec désolation que les populations éprouvent d'énormes difficultés pour voyager quel que soit le mode de transport utilisé.

Ces populations sont soit contraintes de déboursier des sommes colossales pour se déplacer par avion, soit obligées de subir une souffrance

psychologique selon qu'elles empruntent la voiture ou le train.

Par conséquent, les provinces de l'Ogooué Ivindo, de l'Ogooué Lolo et du Haut Ogooué sont enclavées avec comme corollaire, la baisse de l'activité économique, l'aggravation du chômage, des ruptures de stocks récurrents de produits essentiels, notamment des aliments, du carburant et du gaz butane.

Fort de ce qui précède, votre département ministériel peut-il expliquer à la Représentation nationale comment il envisage mettre fin à cette situation qui porte fortement préjudice aux populations et à l'économie nationale ?

Merci, Monsieur le Président.

Merci, Monsieur le Ministre de nous répondre.

Le Président : C'est nous qui vous remercions, cher collègue.

Monsieur le Ministre, notre collègue vient de vous exprimer la préoccupation qui anime la Représentation nationale. Si vous le voulez bien, je vous invite à prendre la parole pour édifier la Nation entière.

Le Ministre se lève.

Vous avez la parole, monsieur le Ministre.

Justin NDOUNDANGOYE (Ministre des Transports et de la Logistique) :

*Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale,
Honorables et respectables députés,
Mesdames et messieurs,*

J'ai l'honneur de me trouver aujourd'hui devant vous, dans cette

auguste assemblée pour répondre à votre interpellation sur la question formulée par l'honorable Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA et relative aux difficultés des populations à rallier l'intérieur du pays.

L'interpellation de ce jour avait été prévue pour la séance plénière du mercredi 29 Mai 2019 à 15 heures, mais, face à un agenda chargé, je devais me rendre à Macao en Chine pour représenter le Gabon à une conférence internationale sur l'investissement des constructions des infrastructures de Transports.

Aussi, ne saurais-je commencer cette séance sans m'acquitter du devoir de vous présenter mes excuses les plus sincères pour ne pas avoir répondu présent lors de ladite séance.

Suite à la question orale posée par l'Honorable député Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA, sur les difficultés des populations à rallier l'intérieur du pays, quatre points essentiels se dégagent, à savoir :

- les difficultés à se déplacer à l'intérieur du pays par voie aérienne ;
- les coûts prohibitifs pratiqués dans le transport aérien ;
- la dégradation avancée des différents axes routiers ;
- le transport ferroviaire, cause d'accidents pour les populations.

Soyez rassurés, honorables députés, que les questions orales pour lesquelles vous m'avez sollicitées aujourd'hui rentrent dans le cadre de la priorité n°3 du plan d'action du Ministère des Transports et de la Logistique, assigné par le Premier ministre, Chef du Gouvernement ; notamment l'amélioration de l'offre de transport aux populations et aux opérateurs économiques.

Sur la question des difficultés éprouvées par les populations à se déplacer à l'intérieur du pays par voie aérienne, nous reconnaissons, tout en le déplorant qu'aujourd'hui, nous n'avons qu'une seule compagnie aérienne de droit privé qui, à ce jour, est seule à desservir les provinces de l'Estuaire, du Haut Ogooué et de l'Ogooué Maritime. Desserte, conditionnée par la demande et limitée par le nombre insuffisant des aéronefs de cet opérateur.

Nous reconnaissons également les échecs de toutes les autres compagnies qui ont été créées par le passé, notamment : 2AG, Air service, la Nationale et Afrique Aviation.

Ces échecs s'expliquent par le mode de gestion familiale et les mésententes entre les actionnaires ayant engendré la paralysie du fonctionnement et la disparition de ces compagnies sur l'ensemble du territoire national.

*Honorables députés,
Mesdames et messieurs,*

Pour répondre à cet état de fait, le Premier ministre, Chef du Gouvernement a assigné des priorités au Ministère des Transports et de la Logistique. Parmi lesquelles, la priorité n°4 qui porte sur la création d'une compagnie aérienne nationale en partenariat public-privé.

Pourquoi le partenariat public-privé ?

Le choix du partenariat public-privé s'explique par la volonté de recourir aux capitaux privés, au partage des risques et de bénéficier de l'expertise de management de ces derniers pour une meilleure gestion.

A ce jour, nous avons déjà identifié les partenaires pour les études techniques y compris les potentiels partenaires ayant

manifesté leur volonté de souscrire au capital.

Actuellement, nous sommes dans la rédaction des statuts et la désignation des premiers administrateurs pour les formalités administratives de création.

Vous comprenez bien qu'il ne s'agit pas Il n'est pas question que le Ministre puisse procéder à la réalisation d'une entreprise, surtout de type société anonyme. Il s'agit de respecter le formalisme en désignant les premiers administrateurs qui vont mener à bien les démarches pour la création formelle de l'entreprise en désignant un représentant et un dirigeant responsables qui vont accomplir l'ensemble de ces formalités.

Par ailleurs, nous sommes dans une démarche prospective d'identification des locaux avec des cabinets d'architecture. Nous avons déjà identifié plusieurs locaux.

D'autres démarches consistent en la création du logo et du nom de la future compagnie. Nous avons saisi l'OAPI pour s'assurer de l'utilisation possible ou pas du logo, que ce soit Air Gabon, le nom Air Gabon ou le logo air Gabon, nous attendons la réponse de cet organisme qui a en charge de la propriété intellectuelle.

Le Gouvernement de la République est plus que conscient de l'urgence que revêt la création d'une compagnie aérienne nationale pour asseoir une politique optimale de ralliement de toutes les provinces en vue de soutenir et rentabiliser les différents projets en cours, notamment :

- le projet de construction d'un nouvel aéroport ;
- la réhabilitation et la certification des aéroports intérieurs du pays.

Il en va de soi qu'on ne peut pas se lancer dans la construction d'un nouvel

aéroport de type moderne sans pouvoir avoir une nouvelle compagnie qui puisse l'animer, qui puisse desservir et qui puisse rendre rentable l'investissement.

Sur la question du coût productif, il s'agit là d'une question transversale. Dans la mesure où ce problème ne dépend pas seulement de mon département ministériel. L'on y relève l'implication de plusieurs autres départements, notamment :

- les hydrocarbures ;
- l'Economie ;
- l'Intérieur ;
- les Travaux Publics ;
- les Partenaires au développement que sont : le Groupement de distributeurs de produits pétroliers.

De façon générale, la cherté du billet d'avion est liée à trois facteurs, à savoir :

- le coût du carburant ;
- la situation de monopole des opérateurs ;
- les différentes taxes sur les plates formes aéroportuaires.

Sur le coût du carburant, il faut retenir que le carburant, partant de la raffinerie de Port Gentil, donc de SOGARA au dépôt SGEPP Owendo, subit déjà un premier coût qui est le transport par voie maritime. Il subit aussi un second coût qui est le coût portant sur la redevance d'usure routière.

Arrivée à SGEPP, il y a des prélèvements qui sont taxés, notamment la taxe de Port ; la redevance portuaire et le séjour du carburant dans les entrepôts de la SGEPP. Pour sa sortie, il est assujéti à ce que nous appelons les frais de passage.

Par ailleurs, ce même carburant, lorsqu'il est transporté pour être livré au niveau de l'aéroport international, il subit

un autre coût additionnel qui est la taxe municipale.

Quand il arrive au niveau de l'entrepôt de Total, au Pool aviation, pour être livré aux aéronefs, il subit encore les frais de passage ; En plus, de l'ensemble de ces taxes indiquées, nous avons aussi l'intervention de notre opérateur national qui est Gabon Oil Compagnie (GOC).

Le premier facteur avait rapport aux coûts. Le deuxième facteur est sur la situation du monopole des opérateurs en situation de monopole. L'opérateur unique a tendance à dicter sa loi.

Le troisième élément, ce sont les taxes sur les plates formes aéroportuaires. Ces taxes sont essentiellement prélevées par des entités opérantes dans des domaines aéroportuaires : l'ANAC, l'ASECNA, l'ONEFIDE et la gestion des infrastructures.

En effet, sur instruction du Président, Chef de l'Etat, son Excellence Ali BONGO ONDIMBA, le Gouvernement dirigé par monsieur Julien NKOGHE BEKALE, Premier Ministre, Chef du Gouvernement, inscrit la redynamisation du secteur aérien parmi ses actions prioritaires.

La question que vous me posez fait bien partie des préoccupations du Gouvernement qui doit trouver des solutions adéquates pour la rentabilité et l'attractivité de nos aéroports ouverts à la circulation publique.

Cela implique, entre autres, la réduction du coût du transport aérien au profit de nos populations.

En application de ces instructions, j'ai mis en place un comité ad hoc composé de l'ensemble des Ministères que je venais de citer, dont la mission est :

- d'analyser, de proposer au Gouvernement la levée de tous types d'impositions pratiquées sur le carburant aéronautique pour les vols internationaux.

Il faut déjà comprendre que pour tout ce qui est vol international, nous facturons la TVA, ce qui n'est pas conforme aux dispositions de l'article 24 de la Convention de Chicago du 16 Décembre 1944, relative à l'aviation civile internationale à laquelle le Gabon a adhéré en 1962. C'est une facturation à l'export donc elle ne devrait pas subir la taxe TVA.

- de permettre à l'Etat de réaliser des économies budgétaires liées à la facturation de la TVA sur les produits pétroliers aéronautiques à l'export.

Aujourd'hui, nous nous retrouvons dans une situation qui fait en sorte que la plupart des producteurs et distributeurs des produits pétroliers ont du mal à rentrer en possession de leur crédit de TVA qui, normalement, ne devrait pas exister puisqu'il s'agit de l'exportation. La TVA ne doit donc pas être facturée.

Nous avons aussi mis dans ce comité comme objectif :

- d'analyser et de revoir toute la structure du prix des produits pétroliers aéronautiques donc, le circuit que je venais de décrire, partant de la raffinerie de SOGARA au Pool Aviation ;
- d'analyser la structure du coût du billet d'avion pour les vols domestiques et des coûts des différents passages au niveau du Pool Aviation ;
- d'analyser les frais de recommandation pour l'adoption de l'étude technico-économique, réalisée par

Ministère de la Logistique et l'ASECNA.

Cela dit, la préoccupation avait déjà été mise sur la table par le Gouvernement et nous avons mené une étude avec l'ASECNA qui nous a accompagné dans la comparaison, la mise à disposition des données pour nous permettre de comparer et de comprendre pourquoi aller à Port Gentil est cher, du moins, aller à Franceville est plus cher qu'aller à Douala.

Nous avons aujourd'hui l'ensemble de ces informations. C'est le lieu d'indiquer que, outre cette étude que nous avons réalisée avec l'ASECNA, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) et récemment GSEZ Airport, nouveau gestionnaire de l'Aéroport International de Libreville Léon MBA, ont réalisé à leur niveau des études comparatives sur coût de redevance et taxes pratiquées dans les aéroports de l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Ouest.

En outre, nous savons déjà, par ces études qu'au Gabon, hormis les prix de vente de carburant aéronautique qui sont estimés à plus de 30% que ceux des autres aéroports de la sous-région, les taux des autres redevances sont à la moyenne, voire en dessous de ce qui est prélevé ailleurs.

Nous savons aussi que le carburant aéronautique constitue 1/3 des dépenses d'un transporteur aérien.

Je voudrais ici rassurer les honorables députés et les populations gabonaises que monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement et le Ministère des Transports y compris les autres départements ministériels, sont engagés dans une politique de réduction du coût de la vie des citoyens.

De ce fait, nous ne ménagerons aucun effort pour l'amélioration des

conditions d'existence de nos compatriotes.

Le fait que les coûts soient prohibitifs, nous avons un indicateur qui nous montre que les coûts des produits pétroliers sur la plate forme aéroportuaire du Gabon sont trente fois supérieurs à ceux des aéroports de la sous-région.

Aujourd'hui, nous assistons à un phénomène qui est celui des aéronefs des compagnies internationales qui desservent le Gabon mais qui prennent juste au Gabon un stock d'appoint pour aller s'approvisionner ailleurs.

Le comité ad hoc va nous faire des propositions et nous allons voir quelles sont les différentes mesures à prendre pour alléger le coût du billet d'avion.

Sur la question de la dégradation des axes routiers, le Ministère des Infrastructures et le département dont j'ai la charge travaillent pour améliorer les axes des transports routiers.

C'est une préoccupation première du Gouvernement. Le Ministre en charge des Infrastructures a été précédemment auditionné. Il vous a informé de la ferme détermination du Gouvernement à réhabiliter les axes routiers par la réhabilitation des Subdivisions des Travaux Publics, l'entretien routier et l'ensemolement.

Le rôle de mon administration, le Ministère des Transport, est de contribuer au maintien, en bon état des voies par la mise en place des mécanismes, notamment.

Il est temps que l'on comprenne qu'il faut mettre en place des mécanismes qui nous permettent de lever des fonds et qui nous permettent par la suite de procéder à l'entretien des différentes voies. Ce sont des péages, à l'instar du projet de la mise en place d'une taxe kilométrique

pour la maintenance et l'entretien des voies routières.

Ce mécanisme fonctionne déjà sur le chemin de fer ; le péage. La taxe kilométrique fonctionne sur le transport maritime, il fonctionne sur le transport aérien. Il est temps qu'on mette cette taxe kilométrique qui existait au passage en 1980. Je suis tombé sur un arrêté qui faisait état de cette taxe qui était prélevée à l'époque.

Pour ce qui est de la psychose que cause le transport ferroviaire pour les populations, cette psychose créée par les différents accidents et incidents du transport ferroviaire, nous reconnaissons que nous avons enregistré plusieurs accidents dont le dernier en date a engendré des dégâts tant matériels qu'en vies humaines, situation, somme toute déplorable depuis mon arrivée à la tête du Ministère du Transports, nous avons analysé et identifié cinq raisons à l'origine des incidents et accidents ferroviaires. Nous avons deux types, deux facteurs d'accidents humains, trois facteurs dus à la technique donc l'état de la voie, l'état du chemin de fer, notamment les rails et les traverses.

Les traverses des chemins de fer sont en bois, et le procédé de remplacement n'a pas été efficace par le passé.

La situation du rail, s'il y a eu distorsion, peut aussi entraîner un déraillement. Nous avons la situation des Technologies de l'Information et de la Communication.

En ce qui concerne les Technologies de l'Information de la Communication, c'est le lieu ici de dire que si nous avons des technologies que nous avons acquises récemment, on n'aurait pas enregistré l'accident ferroviaire que nous avons connu.

Il s'agit essentiellement de la technologie qu'on appelle : Train Control System (TCS), que j'ai eu le plaisir d'inaugurer récemment au niveau de la SETRAG.

Cette technologie va nous permettre désormais de pouvoir interrompre la marche d'un train et prendre le contrôle d'un train à distance. Depuis Owendo, on aura désormais la possibilité de stopper un train en marche.

Nous avons une seconde technologie qui est en cours d'expérimentation. Nous l'avons acquise auprès du Chemin de fer du Brésil.

Nous avons une autre technologie. Il faut aussi dire que si le Chemin de fer était couvert par l'ensemble des outils de communication partant d'Owendo à Franceville, on n'aurait pas enregistré le même accident parce que l'accident s'est produit dans une zone non couverte par les communications. Alors, nous avons procédé à l'acquisition d'un système de télécommunication qu'on appelle le « TETRA », qui est un ensemble de dispositifs, notamment VHS, qui vont nous permettre désormais de pouvoir communiquer quelque soit l'emplacement du train sur le tronçon Owendo-Franceville.

Il faut dire que l'ensemble de ces préoccupations avaient déjà été prises en compte par le Gouvernement de la République dans le cadre du plan de remise à niveau de la voie. Il y a donc une enveloppe budgétaire qui a été dédiée pour l'acquisition de cette technologie.

Le TCS avait été prévu pour être mis en place le 1^{er} Juillet. Nous l'avons mis en place. Nous l'avons expérimenté tout le mois de juin le fonctionnement optimal de ce TCS.

Pour la technologie TETRA, elle est prévue pour être installée à partir du 1^{er} Septembre. Nous allons aussi compléter le contrôle de train par la communication.

Le 3^e facteur technique que nous avons pu relever est la problématique des zones instables.

Il faut dire que dans le même programme de remise à niveau de la voie, une enveloppe budgétaire avait été allouée à hauteur de 3 milliards pour les 34 zones instables identifiées. Ce sont les tronçons où le sol n'est pas stable. En fonction du tonnage du train, ces sols peuvent connaître des mouvements qui vont entraîner le déplacement du rail. Nous avons connu des incidents ferroviaires qui sont dus à la zone instable. L'enveloppe de 3 milliards étant insuffisante puisqu'on avait identifié 34 zones instables partant d'Owendo à Ndjolé.

Récemment, il a encore été découvert d'autres zones, puisque le Chemin de fer a ce qu'on appelle « une draisine, c'est un mécanisme d'auscultation de la voie. C'est un mécanisme qui nous permet de faire le scanner de la voie. C'est une machine qui travaille sur une fréquence hebdomadaire et qui nous donne l'état de la voie soit au niveau de l'affaissement, soit au niveau du positionnement du rail, soit au niveau de la géométrie de la voie.

Au total, nous avons 58 zones instables. Devant l'enveloppe insuffisante de 3 milliards, nous avons mis en place un mécanisme de financement des travaux innovants qui est celui de réinjecter la TVA collectée sur la facturation des marchandises, pour la solidification du traitement de ces différentes zones.

Aujourd'hui, nous sommes convaincus et nous sommes certains que le mécanisme mis en place va nous permettre de réhabiliter totalement l'ensemble de ces

zones puisque nous projetons une enveloppe de plus de 25 milliards. Il était question soit d'endetter à nouveau l'Etat, soit de trouver un mécanisme qui permet que le Chemin de fer puisse s'autofinancer, puisse s'entretenir.

Sur les facteurs techniques relatives à la problématique des zones instables, à la situation technologique et à la situation de communication et des traverses pour en finir, le Gouvernement, par le mécanisme du Programme de Remise à niveau de la voie, a pris « le taureau par les cornes » avec un investissement de près de 100 milliards pour pouvoir résorber l'ensemble de ces projets.

Pour ce qui est des traverses, nous procédons en ce moment au changement de la traverse bois par la traverse béton de type bi bloc. Une usine a été construite du côté de Booué.

Aujourd'hui, nous totalisons un renouvellement de traverses et du rail de 100 km sur 657 km (100km/657).

Il faut aussi comprendre que ce travail se fait au moment où le chemin de fer est fortement sollicité avec le niveau d'activités qui a été multiplié par trois. Nous travaillons en quart d'heure et nous sommes en train de pousser la réflexion pour voir avec un opérateur installé dans la zone portuaire, si nous pouvons ouvrir une seconde usine de traverses pour procéder à la fabrication et procéder au remplacement de traverses du rail d'Owendo à Booué.

Sur ces trois facteurs qui sont des facteurs techniques, le Gouvernement a pris des engagements, des mesures fortes pour essayer de réduire au maximum, les accidents dus aux facteurs techniques, notamment les zones instables, les technologies, l'état du rail et les traverses.

Concernant les facteurs humains, nous constatons tous, lorsque nous

empruntons le Chemin de fer, qu'il y a des constructions anarchiques érigées par les populations de part et d'autre de la voie ferrée.

Nous avons pris un décret portant délimitation du domaine ferroviaire. A l'époque, le domaine ferroviaire était de 50 m de part et d'autre de la voie. Ce décret ramène le domaine ferroviaire désormais à 15 m de part et d'autre de la voie.

J'ai procédé à l'inauguration de la voie passerelle piétonne et l'inauguration du 1^{er} tronçon des travaux.

Aujourd'hui, notre vision est de bâtir des barrières protectrices de part et d'autre de la voie, partant d'Owendo jusqu'au PK 30. L'objectif est de réduire au maximum les accidents dus au fait du comportement des populations habitant les environs, soit un véhicule qui traverse la route, soit des populations, le plus souvent qui viennent faire du sport et d'autres qui écoutent la musique sur le chemin de fer.

Le but, avec cette barrière en béton armé avec une hauteur de 2,5m, est de bâtir des passerelles piétonnes le long du tronçon partant d'Owendo jusqu'au PK30.

A ces passerelles piétonnes, nous allons aussi construire des passages à niveau pour les véhicules afin de permettre aux habitants de pouvoir faire la traversée dans des conditions de sécurité avec une nouvelle signalisation et avec des barrières de protection.

Pour ce qui est des facteurs humains, le deuxième facteur, nous notons essentiellement la problématique du centre de formation géré par la SETRAG.

Le centre de formation de la SETRAG étant situé à Franceville, il doit désormais être reconnu par l'Etat parce qu'il s'agit d'une activité professionnelle, d'une formation professionnelle. Au sortir

de cette formation, les Conducteurs conduisent les Gabonais, le Transgabonais, aujourd'hui, partant d'Owendo pour Franceville, c'est aux bas mots, 900 à 1000 personnes. Cette formation échappe totalement au contrôle de l'Etat. Au-delà de ce fait, l'Ecole n'est pas reconnue par l'Etat. C'est un centre géré et administré par la SETRAG.

Notre premier objectif est de rédiger comme nous l'avons déjà fait, un projet de décret portant sur la reconnaissance par l'Etat de ce Centre comme étant un Centre de Formation.

Le deuxième objectif, c'est d'intervenir sur les formations des conducteurs. L'Etat doit être présent. Il s'agira de mettre en place des exigences par voie de décret ou par voie d'arrêtés, fixant des conditions d'accès à la formation, fixant les exigences médicales, générales, l'obligation de l'alcootest avant et après la conduite des trains, les exigences de formation initiale, les exigences d'aptitudes physiques et psychologiques, les exigences du contrôle par l'Etat des examens et les exigences du contrôle et approbations des formateurs.

En instruisant sur la réforme de l'Autorité de Régulation des Transports ferroviaires et l'amélioration des conditions de transport aux populations, le Premier ministre, Chef du Gouvernement a bien voulu démontrer l'engagement de l'Etat à renforcer le contrôle et l'intervention de l'Etat Gabonais sur l'activité ferroviaire.

A ce stade, honorable député, vous m'avez posé la question de vous dire ce que l'Etat fait ou ce que l'Etat envisage au regard des difficultés éprouvées par les Gabonais, pour relier l'intérieur du pays.

De votre question, nous avons pu sortir quatre éléments essentiels et nous avons pu, je pense, avoir apporté des

éléments d'éclaircissement sur la politique menée par le Gouvernement de la République pour résorber et éradiquer de façon définitive l'ensemble de ces difficultés que vous avez bien voulu nous soumettre.

Je vous remercie.

Le Président : Merci, monsieur le Ministre. Vous avez commencé par présenter les excuses pour votre absence, c'est à nous de vous en remercier pour cette preuve d'humilité, étant donné que ce n'est pas toujours une valeur reconnue et acceptée par tout le monde. Merci

Cher collègue, Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA, vous avez écouté le Ministre vous édifier et à travers vous, édifier l'ensemble de la Nation sur les difficultés liées au transport vers l'intérieur du pays. Est-ce que les réponses de monsieur le Ministre vous ont satisfait ?

Vous avez la parole une fois de plus.

Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA : Merci, Monsieur le Président.

*Monsieur le Président,
Honorables députés,*

J'ai retenu dans les réponses de monsieur le Ministre à la question posée qu'il y a la volonté du Gouvernement d'apporter les débuts de solution aux problèmes qui se posent.

Je voudrais quand même juste quelques petites précisions, notamment celles relatives au nouvel Aéroport, puisque, monsieur le Ministre en a parlé et qu'il nous a dit qu'il travaillait en relation étroite avec le Ministre des Infrastructures. Le nouvel aéroport, si les travaux n'ont pas démarré, ils devraient commencer incessamment. Dans le cadre de votre travail collégial avec votre collègue, est ce

qu'il n'y a pas de risques que cet aéroport ne s'achève avant que Ntoum-Nkoltang ne soit achevé sur le plan de la route ?

Je souhaiterais quand même avoir cette précision.

L'autre élément que vous avez donné comme réponse, il y a des études qui se font. Des études qui pourraient amener à terme la réduction du coût du billet d'avion ? J'aimerais juste savoir : est ce que ce ne sont pas des études qui vont encore prendre un peu de temps ? Ou bien le bout du tunnel est perceptible ? Parce que la population en souffre, monsieur le Ministre.

La dernière préoccupation, c'est un peu l'interrogation d'une collusion de deux trains sur une voie ferrée à sens unique. Il y a quand même une interrogation, puisque vous avez parlé de la formation mais là quand même la défaillance humaine a été à l'origine de cet accident.

Quelles sont les dispositions précises que vous prenez dans un chemin de fer d'une voie à sens unique ?

Merci.

Le Président : Merci, cher collègue.

Monsieur le Ministre, notre collègue MOUNGUENGUI KOUMBA, bien qu'ayant pris bonne note des réponses que vous avez apportées au cours de votre première intervention, vient d'exprimer quelques précisions ou quelques préoccupations complémentaires, si vous avez de nouveaux éléments de réponse, je vous repasse la parole.

Justin NDOUNDANGOYE : Merci.

Bien. J'ai noté trois questions. Je vais vous demander l'autorisation de me permettre de répondre sans respecter l'ordre des questions posées.

Sur la problématique du Chemin de fer à sens unique, du moins de type monovoie, nous sommes dans une réflexion portant sur l'optimisation du chemin de fer.

Pourquoi ?

Parce que le tonnage du Chemin de fer projeté pour 2020-2023 passera à 15000 tonnes. Hors, nous sommes actuellement à un tonnage de 15 millions de tonnes.

Nous sommes maintenant à un tonnage de 6 à 7 millions de tonnes. Ce dédoublement du tonnage est donc essentiellement justifié par les ambitions des principaux opérateurs miniers, notamment Comilog à travers son projet 20-20, Nouvel Gabon Mining, Citic, les producteurs et explorateurs du bois.

Nous sommes devant une problématique qui est celle, d'optimiser le Chemin de fer Transgabonais et le début de solutions que nous avons, c'est qu'au moment où nous traitons les zones instables, nous sommes en train de créer ce que nous appelons des voies de contournements. Ce sont des gares dynamiques qui vont permettre le croisement, la fluidité de train sur le Chemin de fer Transgabonais. Le Chemin de fer étant construit sur le type monovoie, les croisements de trains s'effectuent essentiellement dans les principales gares. Un train qui arrive dans une gare est obligé de marquer le stationnement pour attendre l'autre qui est en chemin. S'il accuse un retard, les deux vont accuser le même retard.

L'objectif pour nous, c'est de dédoubler la voie. Déjà partant de Ntoum à Owendo, nous allons dédoubler la voie parce que nous avons une autre préoccupation qui est celle de la zone économique spéciale de Nkok qui, selon

les projections à terme aux environs de 2024-2025, serait à une production de 50 mille containers par an. Il faut donc mettre en place des mesures pour pouvoir évacuer l'ensemble de ces productions.

Au-delà du dédoublement, nous avons des gares dynamiques, et nous profitons du traitement des zones instables en créant d'abord un couloir, une voie de dédoublement qui permet aux différents trains d'emprunter ces voies et entre temps, nous entamons des travaux sur la voie existante.

L'objectif, pour nous, est de se retrouver, à terme, avec des possibilités et des options des dédoublements de croisement de trains le long de la voie ferrée. C'est une politique futuriste que nous sommes en train de mener au regard des ambitions, au regard aussi de l'optimisation du chemin de fer.

Pour la défaillance, c'est vrai que l'accident est dû à une cause humaine, un comportement humain qui était celui d'avoir enfreint le Code ferroviaire, le Code de conduite de train qu'on appelle le Règlement Général de Sécurité (RGS).

Le train, en provenance de Franceville, arrivé en gare, n'a pas attendu que lui soit délivré un bulletin de voie libre.

Malgré le fait que le conducteur n'a pas reçu le bulletin de voie libre.

Secundo, il y a eu une signalisation au sein de l'ensemble des gares, qui permet, lorsque le feu est rouge de ne pas mettre le train en marche. Le feu était au rouge, le Conducteur a mis le train en marche. C'est 8 km après qu'il s'est rendu compte de la gravité de l'acte posé. Malheureusement, la zone n'étant pas couverte, donc il ne pouvait pas joindre l'autre train qui arrivait. Le réflexe simple aurait peut être été de descendre du train

avec une torche et puis aller vers le train qui venait de Libreville.

C'est la raison pour laquelle lors du croisement, nous avons déploré des pertes en vies humaines des Conducteurs en provenance de Libreville, parce que le train en provenance de Franceville était en stationnement et il n'y avait pas de conducteur à bord, car il s'était rendu compte de l'erreur où la nécessité et l'importance du Train Control System qui est une technique qui va nous permettre désormais de stopper les trains quelque soit leur emplacement.

Pour ce volet, nous allons ouvrir une information judiciaire. Nous allons saisir le Procureur de la République pour qu'une enquête approfondie soit diligentée et pour que les uns et les autres puissent répondre des faits qui ont entraînés cette catastrophe.

Pour ce qui est des dates des études, l'objectif pour nous c'est la compétitivité de l'Aéroport International de Libreville Léon MBA. Nous constatons aujourd'hui une baisse de fréquentation de cet aéroport, et les études que nous avons conduites, nous démontrent à suffisance que la fréquentation ou la cherté du billet d'avion est due essentiellement au coût des produits pétroliers.

Un comité ad hoc a été mis en place et salué par l'ensemble des participants y compris les pétroliers eux-mêmes. Ils ont apprécié l'initiative. L'objectif pour nous, est de voir les taxes. Il ne s'agit pas aussi d'enlever toutes les taxes mais de voir quelles sont les taxes qui sont en doublon. Quelles sont les taxes qui ne sont pas utiles ?

L'étude que nous allons mener est une étude comparative. Nous allons comparer avec les pays de la sous région, les pays de l'Afrique de l'Ouest. Etant entendu que ce travail a été fait plus ou

moins par l'ASECNA, mais nous allons comparer et nous allons mettre sur la table du Gouvernement, l'ensemble des recommandations pour décision.

Au regard des consultations que j'ai eues avec les différents techniciens, avant de venir honorer de ma présence l'interpellation que vous avez bien voulu me faire, nous tablons pour fin juillet la restitution de l'ensemble des conclusions. Le reste sera pris par le Gouvernement.

Pour ce qui est du nouvel aéroport de Libreville, concernant la concomitance entre les travaux de réflexion de réhabilitation de la voie de la Nationale 1 et la construction de l'aéroport, je crois savoir que le Ministre des Infrastructures, ici, a porté une communication selon laquelle nous avons un partenaire financier qui va nous accompagner dans la construction et la réhabilitation de cette voie.

On projette la construction du nouvel aéroport au pk 28- pk30. Si nous empruntons la route du pk0 au pk30, l'état de la voie ne nécessite pas assez d'intervention pour que nous puissions remettre en cause le projet de construction du nouvel aéroport d'autant plus que de Libreville jusqu'à Essassa, la zone économique de Nkok, la voie est plus que praticable. Elle est en bon état, il ne manque plus que la signalisation et les bordures protectrices.

Merci.

Le Président : Bien. Merci, monsieur le Ministre.

Conformément aux modalités pratiques que nous avons arrêtées, je pense qu'avec cette deuxième intervention de monsieur le Ministre, s'achève le processus d'échanges.

En principe, sur la question de notre collègue Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA, on peut donc considérer que l'échange de débat est épuisé.

Comme on peut le constater, monsieur le Ministre d'Etat en charge des Relations avec le Parlement, rarement, nous avons des questions qui sont verticales. En général, elles sont transversales. Il importe donc que le Gouvernement tienne compte de cela pour contribuer à la réponse qui est donnée par le Ministre interpellé et peut-être ultérieurement des réponses transversales, comme nous y réfléchissons, seront apportées parce qu'il peut s'avérer qu'une question complexe nécessite des réponses rassurantes des responsables d'autres départements ministériels.

Qu'à cela ne tienne, nous avons remarqué que le Ministre a esquissé des réponses y compris sur les départements qui ne sont pas dirigés par lui. Nous pouvons donc nous limiter à ces réponses là aujourd'hui, en considérant ou en espérant que notre collègue soit définitivement satisfait et, à travers lui, l'opinion nationale.

Cela dit, chers collègues, vu que nous n'avons qu'une question ou un point unique de l'ordre du jour, l'examen de ce point étant épuisé, nous aurons à peine passé une heure ensemble, je crois qu'il n'y a plus rien à dire, d'autant plus que nous n'avons pas inscrit de questions diverses.

Cela dit, il ne me reste qu'à réitérer mes remerciements aux membres du Gouvernement qui ont bien voulu une fois de plus, honorer de leur présence cette séance plénière, à remercier également, au nom de la Représentation nationale, notre collègue Guy François MOUNGUENGUI KOUMBA, qui a été porteur de l'expression d'une préoccupation qui

reflète l'opinion de bon nombre de nos concitoyens.

A vous tous, je dis merci d'être là, d'avoir participé à cette séance et d'avoir contribué à sa réussite, à tous et à toutes, merci.

Bonne soirée.

La séance est levée

16 heures 09 minutes.