Suite de la page 1

Etabissements National de l'Entretien Routier (ENER)

L'ENER sur tous les fronts

Pays très vaste et d'un relief difficile, la Mauritanie dispose malgré tout d'un long réseau routier que les autorités s'emploient non sans difficultés à entretenir pour le rendre régulièrement opérationnel et permettre la fluidité du trafic et le déplacement sans encombre des personnes et des biens d'un point à l'autre. Pour ce faire, les autorités conscientes de l'importance de la question ont mis en place une véritable politique dans ce domaine.

Jusqu'en 1994, l'entretien des routes en Mauritanie était exécuté et régi par les services du Ministère de l'Equipement et des Transports (MET) notamment la Direction du Matériel et de l'Entretien Routier. C'est cette direction qui gérait et exécutait les travaux d'entretien et le désensablement des routes. Mais ce mécanisme a très vite montré les limites de ses capacités avec l'insuffisance des financements alloués à ces opérations.

Cela a constitué un grand handicap pour le transport et a beaucoup influé sur la croissance et la mise en œuvre des projets de développement. Ce qui va pousser les pouvoirs publics à une réforme de la politique nationale en matière de routes.

Cette réforme a permis de mettre en place une structure organisationnelle et opérationnelle dotée d'une personnalité morale disposant de ressources suffisantes pour remplir convenablement sa mission.

La mise en place de l'Etablissement National de l'Entretien Routier (ENER) qui a pour principal objectif la réorganisation du système national d'entretien routier, était le prélude à une nouvelle politique en matière d'entretien routier courant et périodique.

C'est dans ce cadre et compte tenu des particularités nationales que l'ENER a été créé par le décret 94-097 du 23/10/94, et a commencé l'exécution de sa mission en accentuant ses interventions sur les opérations de désensablement.

L'Etablissement National de l'Entretien Routier tout en étant un établissement public devait réaliser les travaux comme s'il s'agissait d'une entreprise privée à travers une convention.

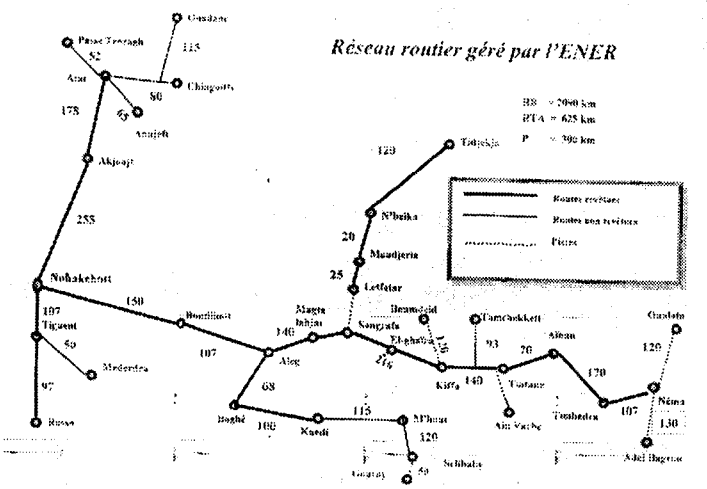
Depuis avril 1996, cinq conventions annuelles ont été passées entre le Ministère de l'Equipement et des Transports et l'ENER pour l'exécution des travaux d'entretien et de désensablement du réseau routier.

L'évaluation de l'état d'exécution de cinq conventions annuelles signées entre 1996 et 1999 a montré que celles-ci ont plutôt constitué un handicap au bon fonctionnement de l'ENER en raison des lenteurs administratives nécessaires à leur signature, à l'interprétation des missions confiées à l'ENER et à la définition et au seuil des prix unitaires.

Le diagnostic a conduit à l'élaboration d'un cadre mieux approprié, notamment un contrat-programme couvrant une période de 3 ans. Ce contrat-programme a permis d'atteindre plusieurs objectifs qui se résument à la détermination du cadre de fonctionnement de l'ENER, à son mode de financement et de paiement, à la clarification et la redéfinition de ses relations avec la tutelle et les partenaires et enfin le dernier objectif consistait à déterminer et rendre contractuel un plan d'action pour le redressement de l'ENER.

Ce contrat-programme, établi à la lumière des expériences des années précédentes, a permis à l'ENER de poursuivre l'adaptation de l'organisation et des méthodes d'intervention de l'Etablissement. Il a régularisé harmonieusement les relations entre les différents intervenants et a facilité de ce fait le processus de paiement des montants dus à l'ENER, suite à une clarification de ses activités.

Il a rétabli en outre un nouvel équilibre dans la participation des intervenants.



En première ligne

L'ENER mène conjointement plusieurs activités sur le terrain. Son action dans le cadre des travaux effectués a été efficiente dans plusieurs domaines. Nous pouvons citer entre autres :

- le désensablement continu du réseau, où par des actions préventives et curatives, aucune coupure de route n'a eu lieu depuis 6 ans et où l'ENER assure régulièrement l'évacuation d'environ 1,4 millions de m3 par an ;
- le rechargement des routes en terres améliorées ;
- des travaux de points à temps, où le bouchage de nids de poule dans le cadre de l'entretien courant, s'exécute régulièrement. Ces travaux ont permis de faciliter grandement la circulation sur certains axes en supprimant les ralentissements dus à l'état de la chaussée qui occasionnait parfois, des déviations ;
- des travaux d'enduits superficiels de chaussée sont en cours de réalisation dans le cadre de l'entretien routier périodique des routes revêtues, travaux n'ayant pratiquement jamais été exécutés sur le réseau mauritanien ;
- tous les différents travaux d'entretien courant : nettoyage des ouvrages, recalibrage des oueds, reprise des affouillements, réparation etc... ont été systématiquement exécutés ;
- la reconstruction d'ouvrages détruits par des crues importantes (radiers, dalots, têtes de buses).

Au regard des travaux effectués et en cours, on peut constater que l'ENER assure très valablement le désensablement, l'entretien d'urgence, l'entretien courant, la réparation d'ouvrage et l'entretien périodique des routes en terre.

Par contre, principalement par manque de moyens matériels ou de budget suffisant, il n'avait pas su assurer à ce jour de manière systématique l'entretien périodique des routes revêtues et l'installation des bases à l'intérieur du pays.

Moyens

Dans le cadre de la convention de 1993, l'Etat s'est engagé à financer l'entretien routier sur une base minimum de 800 millions par an. Depuis l'année 2002, ce financement a été complété par les fonds ex-SYSMIN (remboursements) à l'occurrence de 800 millions cumulés fin 2002, pour ensuite passer à 1,2 milliards d'UM par an jusqu'en 2014. Des conventions de paiement annuelles sont signées entre la Mauritanie et la délégation de l'Union Européenne.

Pour ce qui est du matériel, lors de la mise en place de l'ENER, un dossier d'appel d'offre avait été lancé pour fournir un matériel de base permettant d'exécuter les travaux en régie. Une partie de ce matériel a été livrée en 1996, y compris l'outillage, en cours de livraison.

Ce matériel nettement insuffisant aurait dû être complété par cession de matériel provenant de l'ex-DMER.

Mais ces différents points n'ont pu être exécutés pour différentes raisons. l'ENER n'a jamais disposé en pratique de la totalité du matériel destiné à assurer sa mission et a dû pour faire face aux besoins, faire appel à des solutions de locations plus coûteuses et moins rentables.

Ces besoins en matériel actuels sont de l'ordre de 1,4 milliards d'ouguiya compte tenu de la réception en 2002 du matériel relatif à un financement sur don japonais pour un montant de 120 millions yens soit 275 millions d'ouguiyas et de la réception du solde du matériel prévu dans le cadre du marché de l'Union Européenne.

A travers le premier contrat-programme signé pour la période 2001-2003, l'Etat a redynamisé le Bureau de Gestion Routière chargé de définir les grandes orientations en matière d'entretien routier. L'Etat s'engage à tout mettre en oeuvre pour pérenniser l'œuvre des bailleurs de fonds et a engagé de ce fait un second contrat-programme pour la durée de 2004-2006.

Désormais l'ENER bénéficie des capacités techniques et financières suffisantes pour assurer l'entretien urgent et courant ainsi que le désensablement. Enfin, notons que l'ENER gère 2077 km de routes revêtues et 968 km de routes non revêtues. En plus de cela, l'ENER poursuit inlassablement ses interventions. Dans le cadre de l'important programme de désensablement des villes dont l'accès est difficile ainsi que le renforcement de digues dans le cadre de la protection contre les inondations. l'ENER est intervenu l'année dernière à Atar, Aïn Ehl Taya, Rosso, El Melgue, Jedr El Mohguen, Boghé, Kaédi, Tintane et Néma comme quoi on ne perd jamais de temps à l'ENER.

Synthèse Bakari Guèye

CAMA

Un nouveau conseil d'affaires Mauritano-Américain

Une réunion de concertation préparatoire à la mise en place du CAMA ou conseil d'Affaires Mauritano-Americain a eu lieu le 22 juin à la chambre de commerce à Nouakchott sous la présidence de David Brown chargé d'affaires de l'ambassade des USA en Mauritanie et le vice président de la chambre de Commerce ainsi que le Sénateur Mohamed Lemine Ould Sidi Mohamed en présence de plusieurs hommes d'affaires. Le futur conseil d'affaires est un ensemble de personnes et d'entités d'affaires, indépendante, d'utilité publique à but non lucratif.

Doté d'un siège à Nouakchott, il se fixe plusieurs objectif parmi lesquels:

-La consolidation des liens commerciaux, financiers et industriels entre la République Islamique de Mauritanie et les USA par la promotion des contacts entre les hommes et femmes d'affaires mauritaniens et américains.

- La promotion des exportations mauritaniennes aux USA dans le cadre de la " loi sur la Croissance et les Opportunités en Afrique (L'AGOA) et les exports américains en Mauritanie.

- L'encouragement des investissements privés américains en Mauritanie y compris en partenariat avec des Mauritaniens..

Il compte trois catégories de membres qui sont : Les organisations Fondatrices, les membres Individuels ou Institutionnels et les coprésidents honoraires .