

UNE CARTOGRAPHIE DES BARRIERES DE PLUIE EN CHANTIER

Les données sur les barrières de pluie, encore partielles, sont désormais disponibles. Reste à déterminer leur localisation exacte et leur état.

Au Cameroun comme dans la plupart des pays africains, la route reste le moyen le plus utilisé pour le transport des biens et des personnes. Mais à peine achevée et mise en service, elle se dégrade sous l'influence combinée de nombreux facteurs tels que l'incivisme des usagers et des riverains d'une part, et le trafic, le climat, la nature des matériaux mis en place ou la qualité des travaux exécutés d'autre part. Le phénomène prend souvent une allure extrêmement rapide lorsqu'on considère que l'entretien est encore peu maîtrisé, comme c'est malheureusement le cas au Cameroun.

Ainsi, dans la stratégie d'entretien des routes en terre, l'on requiert l'utilisation des barrières de pluie pour pallier aux dégradations précoces de la chaussée. En effet, lorsque le sol est exposé à l'influence de fortes averses, il perd sa capacité portante et il est nécessaire d'interrompre la circulation à une certaine catégorie de véhicules pour éviter que la route ne soit abîmée. Cette activité régulatrice est menée grâce aux barrières de pluie dont l'importance n'est plus à démontrer, tant il est vrai que théoriquement, elles permettent d'assurer la protection d'un linéaire de 45 000 km de routes sur les 50 000 km que compte l'ensemble du réseau national. L'inexistence de ce dispositif sur nos routes, pour quelque raison que ce soit, engendrerait des conséquences énormes, aussi bien en termes de manque à gagner pour les usagers que de dépenses de reconstruction ou de remise en état. C'est fort de ces enjeux que depuis quelques années déjà, la protection de la route par temps de pluie constitue une problématique qui fédère des efforts de réflexion soutenus au sein du Ministère des Travaux Publics.

Certes, une stratégie spécifique peine à être définitivement adoptée, ce qui traduit la complexité du problème qui, faut-il le rappeler, concerne environ 90% du réseau routier national. Mais à la clé, une littérature importante est déjà disponible à ce sujet.

Avec l'avènement de la Division de la Protection du Patrimoine et de l'Environnement Routiers, la mobilisation autour de la question est montée d'un cran. Au cours de l'année 2005, il a été entrepris de retirer des marchés d'entretien routier, la construction et la gestion des barrières de pluie et d'en faire des contrats entièrement à part. Mais, il s'est avéré que la quote part des ressources du Fonds Routier destinées au financement des activités de protection du patrimoine routier (soit 1%), n'a pas permis de prospérer dans cette approche.

Aussi, le Ministre des Travaux Publics a-t-il prescrit le confinement des barrières de pluie du réseau routier prioritaire dans les marchés relatifs à l'entretien dudit réseau, tandis que la construction et la gestion de celles du réseau non prioritaire devraient être confiées aux Délégations départementales des Travaux Publics localement compétentes, sous réserve de l'adoption d'une stratégie globale et cohérente, tant en ce qui concerne les moyens à mobiliser, que pour ce qui est des mécanismes de déploiement.

1494 barrières de pluies au total

Dans la perspective de cette stratégie, la DPPER s'est assigné le devoir d'élaborer une cartographie nationale des barrières de pluie. A cet effet, les données recueillies sur le terrain et dans les services déconcentrés du Ministère des Travaux Publics, font ressortir un total de mille quatre cent quatre vingt quatorze (1494) barrières de pluie disséminées sur l'ensemble du réseau routier.

Il convient de rappeler que ces chiffres encore partiels ne concernent que les barrières de pluie existantes et devraient au terme de l'étude être complétés par les barrières à construire.

Les conclusions de cette étude devraient déboucher sur la maîtrise du nombre exact de barrières de pluie ainsi que leur localisation par province, par département, par réseau (prioritaire, non prioritaire), par route et par Pk, assorti de l'état de fonctionnement de chacune d'elle.

L'état des lieux ainsi dressé, permettra de dégager le montant de ressources annuelles nécessaires pour les contrats spécifiques de construction et de gestion des barrières de pluie, puis d'engager avec toutes les parties prenantes les discussions pour la mise en place et de façon pérenne des financements subséquents.

Par ailleurs, la DPPER entend élaborer et vulgariser un cahier de charges, qui devra dépasser le cadre actuel peu détaillé et caractérisé par l'uniformité des directives en matière de gestion des barrières de pluie, pour évoluer vers des spécifications techniques propres à chaque région, afin de tenir compte de la nature des sols utilisés dans la construction des routes et des interactions qu'ils entretiennent avec la pluviométrie locale.