

# LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

## Danger sur le pont du Komo

**UN** drame a failli se produire à la hauteur du pont surplombant le Komo. Le seul occupant du mastodonte qui a fini sa course dans l'eau dans l'après-midi du 24 mars dernier, a la baraka. Il a heureusement été repêché par un pêcheur qui passait par là au moment de l'accident. Un fait qui remet inéluctablement au goût du jour la problématique des ponts sur le Komo et la Bokoué dont les rampes de sécurité sont détruites par endroits.

Charly NYAMANGOY BOTOUNOU  
Libreville/Gabon

**L**e pire a été évité jeudi passé à Kango dans le département du Komo-Kango, province de l'Estuaire. Un camion de marque Sinotruk (de fabrication chinoise), immatriculé EJ-859-AA, a effectué un plongeon spectaculaire du haut du premier pont qui traverse le fleuve Komo, avant de se retrouver au fond de celui-ci.

Le mastodonte qui roulait dans le sens Bifoun-Libreville aurait, d'après une source officielle, violemment percuté les garde-fous du côté droit du pont avant de terminer sa course dans le fleuve. L'unique occupant, par ailleurs propriétaire du camion, Bamba Karamoko, un ressortissant ouest-africain, s'en est tiré sain et sauf. Il a eu la vie sauve grâce à l'intervention rapide d'un pêcheur qui se trouvait non loin du lieu de l'accident. Lequel, alerté par le bruit produit par la vague d'eau au moment de la chute du camion du haut du pont, s'est promptement précipité sur les lieux à l'aide de sa pirogue à moteur.

"Heureusement que le pêcheur a trouvé le malheureux conducteur du camion qui se débattait dans le fleuve après avoir réussi à



Une vue des garde-fous endommagés après la chute du camion.

s'extraire de la cabine en passant par la vitre de sa portière. Sans se poser des questions, le pêcheur l'a aussitôt repêché", renseignent nos sources. Avant d'ajouter que "la vie de sieur Bamba Karamoko est hors de danger après son admission au Centre médical de Kango pour un contrôle approfondi".

Les mêmes sources précisent que l'accident serait dû à une défaillance mécanique. Un

énième pour la plupart des véhicules qui, du haut d'un pont, finissent leur course dans un cours d'eau. Tant, le poids lourd, sous-traitant d'Olam dans le transport des régimes de noix de palme, était convoyé sur Libreville pour un entretien en rapport avec son état mécanique au moment des faits.

Eu égard au fait que le camion est en circulation depuis 1999. Déjà, bien avant l'accident, ce

camion "ne roulait plus pendant plusieurs jours, car stationné dans un village non loin de Kango", explique un riverain. Après l'accident, plusieurs voix se sont élevées. Nombreux se sont interrogés sur la technique à utiliser pour sortir le camion de l'eau. D'aucuns au niveau de la brigade de gendarmerie routière n'y voient aucune solution. "Il sera difficile de sortir ce poids lourd en utilisant une grue. Au

risque de provoquer un autre incident. Mieux vaut ne pas essayer", se méfie un agent.

Le plus inquiétant est que l'endroit où le poids lourd est tombé servirait de passage aux bateaux et autres barges. "À ce niveau, nul ne peut imaginer à quelle profondeur le camion se trouve. Il faut l'expertise d'un cabinet spécialisé dans ce genre de cas, pour nous situer sur sa profondeur", souhaite une autre source au fait du dossier.

Non sans manquer d'exprimer son inquiétude sur ce dernier aspect. À regarder de près, il y a véritablement urgence à agir, pour éviter un drame. "Il faut provisoirement stopper la circulation des bateaux et autres transporteurs de sable qui passent par là nuit et jour. Et trouver les moyens pour sortir rapidement ce camion de là", propose notre source.

Voilà qui interpelle les pouvoirs publics. Lesquels devraient prendre, de toute urgence, des mesures visant à mener une réflexion autour des solutions envisageables face à ce problème.

### Contrepoint

## Des armatures très fragilisées !

CNB  
Libreville/Gabon

**A**VEC ce nouveau cas d'un véhicule effectuant un vol plané du haut d'un pont, pour se retrouver au fond d'un fleuve, la problématique du dispositif sécuritaire autour de nos ouvrages remonte à la surface. Mais demeure sans solutions durables. Pendant ce temps, les accidents se répètent chaque année, avec autant de victimes.

Lambaréné, par exemple, sur le pont d'Isaac, était le théâtre de plusieurs embardées qui se sont soldées par des pertes en vies humaines. Bien d'autres drames similaires ont été enregistrés à Libreville comme dans l'arrière-pays. Sur ces ponts de Kango et Lambaréné, pour ne citer que ces exemples, il y a que les ouvrages d'art et leurs dispositifs de sécurité tels que les garde-fous sont vieux de plusieurs décennies, pour ne pas dire datant de

l'époque coloniale. À vue d'œil, l'impression est que, même au contact d'une plume d'oiseau, ces garde-fous sont prêts à céder. À plus forte raison avec un mastodonte. Il faut ajouter à cela la question de la solidité de ces brindilles de fer qui servent de garde-fous...

Il y a aussi l'absence à l'entrée de ces ponts de panneaux de signalisation qui expose manifestement les usagers au danger. Ne parlons pas des plates-formes elles-mêmes

dont les couches de bitume sont sérieusement défoncées, faisant place à des crevasses et autres fentes importantes le long du pont, laissant transparaître les risques d'effondrement.

Autant de manquements sur lesquels le ministère des Travaux publics (TP) devrait impérativement se pencher pour éviter que d'autres drames ne surviennent du fait d'armatures (pratiquement) hors d'usage partout sur le territoire national.