

Prolongation

Les vieilles habitudes ont vraiment la peau dure



Photo : D.R./ L'Union

Voici le camion qui a été vu en train de rouler le 15 juillet dernier.



Photo : Joseph MANIANGA, Joseph MANIANGA

La sécurité devrait être un peu plus présente sur le terrain.

Guy-Romuald MA-BICKA
Libreville/Gabon

Malgré les multiples décisions gouvernementales visant à réglementer les jours et heures de circulation des véhicules gros porteurs sur nos routes, plusieurs parmi eux continuent de les fouler aux pieds. Ainsi, les voit-ont rouler les week-ends et les jours fériés. Le cas le plus récent à notre connaissance date du 15 juillet dernier, un camion transportant du bois débité en train de circuler la journée entre Kango et Lambaréné.

Le 15 juillet 2018, un camion semi-remorque a été vu sur la route nationale 1, en train de circuler entre les villes de Kango et Lambaréné. L'engin, de marque chinoise et immatriculé CU-642-AA, transportait du bois débité. Le fait qu'il soit en circulation n'est pas un pro-

blème. Encore moins la nature du produit transporté. Ce qui l'est en revanche, c'est, premièrement, le jour. Un dimanche. Donc un week-end. En violation d'une mesure des pouvoirs publics prise il y a plus de sept ans.

En effet, en octobre 2011, le gouvernement, par le truchement du ministère des Transports, avait pris un arrêté interdisant la circulation de tous les gros porteurs au-delà de 18 heures, ainsi que les week-ends et les jours fériés. Cela, à la suite d'un accident de la circulation entre un grumier et un véhicule de petit tonnage qui avait endeuillé au moins une famille.

MODIQUES SOMMES. Cette mesure avait donc pour objectif, notamment, de prévenir et d'éviter les accrochages généralement dramatiques entre ces poids lourds et les autres usagers de nos routes à ces périodes de grands mou-

vements. Nul besoin de revenir sur le nombre d'accidents enregistrés sur nos routes et imputables aux poids lourds. Il y en a tellement eu. La liste est donc longue.

Le camion immatriculé CU-642-AA circulait dans une zone qui compte plusieurs postes de contrôle de gendarmerie. Or, concernant les décisions gouvernementales comme celle de 2011, il revient à ce corps de les faire respecter. Comment cet engin a-t-il pu circuler sans être interpellé ?

Transporteur sur la déserte Libreville-Lébamba, Vincent met en cause le seul intérêt des agents contrôleurs pour les modiques sommes que leur versent quotidiennement les automobilistes. «*Pour nous qui faisons le transport des passagers, il est inutile de présenter les documents du véhicule lorsqu'on vous siffle. Il suffit de communiquer l'immatriculation de ta voiture*

et laisser 2000 francs au poste de contrôle pour continuer le voyage», déplore-t-il. Non sans faire remarquer qu'«*un chauffeur à jour est moins apprécié des agents contrôleurs que celui qui ne l'est pas*»

TONNAGE AUTORISÉ. Et la Direction générale de la sécurité routière dans tout ça ? Cette administration se doit de déployer des équipes sur le terrain pour mettre fin à un désordre qui, apparemment, est entretenu à un certains niveaux. Tout comme elle devrait réfléchir à une possibilité de travailler aussi les week-ends et les jours fériés, en raison de sa spécificité.

L'autre problème à soulever ici concerne le tonnage des marchandises transportées par les gros porteurs. Surtout ceux qui ne passent par Ndjolé où le gouvernement a fait construire une station de pesage pour s'assurer du respect du poids total au-

torisé. La finalité étant de protéger le patrimoine routier national, conformément à la loi 1/2003 du 17 février 2005.

Celle-ci est complétée par le décret n°0289/PR/MEIAT du 18 février 2011, qui fixe les conditions de gestion de ce patrimoine routier. En indiquant, comme nous l'avons rappelé hier dans la rubrique "Choses vues", que "le non-respect des règles régissant l'usage du patrimoine routier national se caractérise, entre autres, par le non-respect du gabarit réglementaire des véhicules, le dépassement du poids total autorisé en charge et de la charge à l'essieu". Soit 21 tonnes pour les véhicules à deux essieux, 27 tonnes pour ceux à trois essieux, 40 tonnes pour les quatre essieux et 50 tonnes pour l'ensemble des véhicules de plus de quatre essieux.

AGIR MAINTENANT. Nombreux sont ceux qui

font le constat du non-respect de ces dispositions par les poids lourds. Lesquels profitent en réalité de l'absence effective du Comité interministériel de gestion de la route, organe chargé de coordonner, suivre et évaluer les activités se rapportant à la protection du patrimoine routier national. Placé sous l'autorité du Premier ministre, il est composé des ministères en charge des Infrastructures, des Transports, de la Justice, de la Défense nationale, des Eaux et Forêts, de l'Economie, de la Décentralisation, du Budget, de l'Urbanisme et de l'Environnement.

Personne n'a d'ailleurs souvenance de ce que ce comité s'est réuni même une seule fois pour parler de son action, alors que les textes veulent que cela se fasse trois fois par mois, en session ordinaire, sur convocation de son président. Au demeurant, il revient aux autorités d'agir maintenant. Enfin !



Photo : Aristide Mousavou

Les gros porteurs causent beaucoup de dégâts sur nos routes.

MARIAGE



09-08-2003 / 09-08-2018
15 ans !

Garde moi près de toi comme la pierre gravée à ton bras.
Cantique 8,6.