

## Reportage/Nationale 1

## Les interminables travaux du tronçon PK12-PK105



C'est à la pelle manuelle que l'entreprise chinoise tente de remédier, mais en vain, à la situation.



Une autre tentative de bouchage de nids-de-poule.

F.M.MOMBO

Libreville/Gabon

**L'état de dégradation avancée de la Nationale 1, du PK12 au PK 105, est un fait récurrent. En dépit des travaux de réhabilitation à répétition sur cette route, au cours des dernières années. Tant et si bien que nombre d'usagers se demandent si cette situation prendra fin un jour.**

LA route nationale 1 n'en finit pas de faire parler d'elle. Tant le spectacle qu'elle offre est désolant. En effet, outre les eaux de pluie qui inondent la voie à chaque averse, les usagers sont soumis à un véritable exercice de gymkhana, pour franchir les innombrables bourbiers tout au long du linéaire. Ces points noirs que ne cessent de creuser davantage des gros porteurs, notamment les grumiers et autres mastodontes, occasionnant des pertes en tous genres. Le calvaire des usagers revenant de l'hinterland commence au PK 80 de Libreville, et s'achève au PK 27. A l'heure actuelle, pas moins de deux heures pour faire ce trajet, qu'une trentaine de minutes suffiraient pourtant à parcourir sur une voie normalement aménagée. Stéphane Edzang, routier, a tout d'une personne désabusée quand il évoque le problème : « Nous sommes

fatigués (...). Les autorités de ce pays ne se préoccupent pas de ce que subissent leurs concitoyens sur cette route, encore moins de ce que notre bout de pain est menacé quand un véhicule tombe en panne ou est mis hors d'usage (...).»

**TRAVAUX DE REHABILITATION\*** Pourtant, la dégradation récurrente de cette Nationale 1, du PK 12 jusqu'au PK 105, a fait l'objet d'un certain nombre de rencontres entre plusieurs acteurs concernés par la question, aboutissant parfois à des mesures concrètes. Le gouvernement avait d'ailleurs décidé de saisir le taureau par les cornes, en lançant les travaux de réhabilitation de ce tronçon.

Cette mesure salutaire, à l'époque de Flavien Nzengui Nzoundou, alors ministre des Travaux publics, avait reçu l'aval des plus hautes autorités du pays dont le Premier ministre Jean Eyeghe Ndong, qui avait lui-même procédé au lancement de ces travaux, le 9 février 2009 à Essassa. L'achèvement de ce chantier, confié à l'entreprise Entraco, avait été annoncé pour 2012.

Cette société ayant brillé par son incompétence et son incapacité à conduire ce projet à son terme, le gouvernement avait pris la décision de morceler le tronçon et appelé en renfort d'autres entreprises. C'était pour parer au plus



Un bourbier sur la Nationale 1.

pressé, tellement la situation allait de mal en pis sur le terrain.

Ainsi, Socoba EDTPL (PK 40-PK 60), Acciona infraestructuras (PK 60-PK 80) et Colas-Gabon (PK80-PK100) avaient été retenues pour la réhabilitation du tronçon Ntoun-Kango. Mais 10 ans plus tard, en dehors de Colas-Gabon, qui a livré sa partie, en dépit des retards dans le financement auxquels il a été confronté, les autres entreprises adjudicataires, qui avaient pourtant été mises dans les mêmes conditions de démarrage, ne sont pas allées au bout de leur contrat.

**MALAISE NATIONAL\*** Aujourd'hui, la situation a empiré et la route n'a fait que continuer à se dégrader, les usagers étant ceux qui en payent le lourd tribut au quotidien. Au regard de nombreux accidents et dégâts matériels enregistrés sur cette partie de la Nationale 1.

Et le ministère de tutelle préfère jouer les pompiers chaque fois qu'un drame se produit, au lieu de prendre des mesures pour mettre un terme à ce profond paradoxe qui fait que plus on s'approche de Libreville, la capitale du pays, plus les routes ressemblent à des pistes d'éléphants.

Depuis plusieurs mois déjà, les nouvelles autorités en charge des Infrastructures ont à nouveau relancé les travaux de réhabilitation de ce fameux tronçon PK 12-PK 105, toujours à Essassa, cette fois avec un autre adjudicataire, l'entreprise Chinese state construction engineering corporation (CSCEC). Montant du marché: plus de 95 milliards de francs CFA dont 15% de quote-part de l'État gabonais, soit environ 14 milliards.

**RETARD\*** Mais jusqu'à présent, les travaux n'ont toujours pas commencé, malgré l'installation de la

base-vie de l'entreprise chinoise au niveau du pont d'Agoula. Alors qu'au cours de la cérémonie de relance des travaux, CSCEC, qui aurait déjà reçu plus de 4 milliards de francs de l'État gabonais, s'était engagée à réaliser lesdits travaux dans les délais arrêtés d'un commun accord avec l'administration, sous l'encadrement du Laboratoire national du bâtiment, des travaux publics (LNBTPG) et de l'Agence nationale des grands travaux d'infrastructures (ANGTI).

Pour l'heure, cette entreprise n'est visible sur le terrain que pour effectuer quelques réparations sur la voie. En versant du gravier par endroits. Lequel se dissipe d'ailleurs après le passage de quelques véhicules. Le retard pris dans le démarrage de ces travaux prévus pour durer 22 mois, ne semble préoccuper personne. Le ministère concerné, l'ANGTI ou l'entreprise chinoise, qui connaissent tous les raisons de ce blocage, ont du mal à délier leurs langues pour situer les journalistes sur ce qui fait gripper la machine et jusqu'à quand la situation restera ainsi. Espérons qu'avec la nouvelle date de démarrage fixée au 30 novembre 2018 par le ministère des Infrastructures, l'entreprise chinoise qui a refusé de recevoir l'Union, tiendra enfin sa promesse.



Voici le spectacle auquel sont soumis les usagers à la moindre averse.



Le retard dans le démarrage des travaux n'a pas épargné l'entreprise adjudicataire elle-même dont la base vie a été totalement inondée lors de la dernière grande pluie.