

16 Oyem-Bitam

Oyem/Voies de communication

La route de Mbolenzok se dégrade à nouveau

ZBM

Oyem/Gabon

La réhabilitation de cette voie, par Mika-Services, avait été bien accueillie par les populations du canton Kyé qui avaient tant souffert de son délabrement. Quatre ans plus tard, le désenchantement commence à s'installer.

LORSQUE la nouvelle de la réhabilitation de la route de Mbolenzok leur avait été annoncée, les populations installées entre Zoguegone et Mbolenzok, la plus peuplée des quatre bretelles qui constituent le canton Kyé, à Oyem, ont d'abord cru à une plaisanterie de mauvais goût. Confrontées qu'elles étaient à l'état catastrophique de cette route, identifiée pourtant comme la RN3 (route nationale 3), mais abandonnée depuis Léon-Mba et, complètement, endommagée par le poids des intempéries et des années.

Mais le gouvernement avait pris la juste mesure des attentes des populations du canton Kyé, en décidant d'ouvrir le chantier de la réhabilitation de la route de Mbolenzok. Les travaux avaient été confiés à une PME gabonaise, Mika-services, dont le savoir-faire avait été apprécié sur l'autre trajet : Oyem-Medzeng. Le tout, assorti d'un engagement pris publiquement par l'ancien Premier ministre Biyoghe Mba, selon lequel une attention serait dorénavant accordée au contrôle et à l'évaluation des travaux exécutés, ainsi qu'au strict respect des cahiers de charges par les sociétés adjudicatrices des



Photo : ZBM

Au regroupement de villages de Toulon-ville, il faut désormais des véhicules 4X4 pour circuler entre deux averses.



Photo : ZBM

Mbolenzok-Ngou, un relatif bon état de la route tient encore du miracle sur deux kilomètres. En réalité, l'arbre qui cache la forêt.

marchés publics. Moins de quatre années plus tard, le contraste est, à dire vrai, saisissant entre la déclaration de foi du chef du gouvernement de l'époque et l'état actuel de la route de Mbolenzok. D'autant que cette voie laisse aujourd'hui la nette impression que l'on n'en serait sans doute pas là si les instances habilitées à procéder au contrôle et à l'évaluation nécessaires des travaux ont fait leur travail. Les trous ont fait leur réapparition, ici ou là. Les boubiers se forment à nouveau. Une situation qui s'est aggravée depuis l'arrivée de la saison des pluies. Et l'hypothèse d'un retour à la case départ, avec des zones enclavées et des boubiers impraticables, fait déjà grincer les dents.

Dans les chaumières et les corps de garde de la dizaine de regroupements de villages situés sur la route de Mbolenzok, les villageois

font des gorges chaudes, ne comprenant pas comment une route récemment réhabilitée s'est, à nouveau, détériorée aussi rapidement. Parmi les plus angoissés, les pêcheurs de Mbolenzok qui craignent de se retrouver, le bec dans l'eau du Woleu, sans possibilité de faire acheminer le produit de leur pêche sur Oyem et le reste du pays.

La réapparition des trous noirs sur ce tronçon ne remet peut-être pas en question le savoir-faire bien assis de Mika-services, ni le crédit mesuré qu'on peut accorder à la liturgie politique.

La route de Mbolenzok, qui s'étend, en réalité jusqu'au terminus, à Atong, de l'autre côté du pont Yembit, une zone qu'un curieux découpage administratif a rattaché au canton Bissok, paraît, en fait, souffrir d'un vice originel gabonais : inadéquation et incohérences



Photo : ZBM

Dans un corps de garde de Mbolenzok, les discussions autour du délabrement de la route font mousser l'inquiétude des pêcheurs.

comptables entre dépenses et besoins réels.

Autant dire que tout cela semble persister à démontrer que si la puissance publique souhaite réellement

s'assurer d'un meilleur retour sur investissement, sans doute devrait-elle aussi songer après le contrôle et l'évaluation des travaux, exiger des sociétés

adjudicatrices qu'elles soient soumises à une obligation de résultats faute, par elles, de se voir exiger de rembourser l'équivalent du travail bâclé.

Transport suburbain

Le coût du trajet de plus en plus onéreux

J-C-A

Libreville/Gabon

La faute aux différents barrages mis en place par les forces de sécurité, qui assèchent les finances des transporteurs, sans omettre la mairie qui prélève, elle aussi sa dime. Conséquence, les usagers trinquent.

IL ne fait plus bon résider en zones rurales en ce moment dans le département du Woleu. Et pour cause, les transporteurs suburbains (clandos), réagissant aux arnaques en tous genres dont ils sont quotidiennement les victimes, ont simplement décidé de revoir à la hausse le coût des différents trajets. Ainsi, pour ral-

lier Fone et Bibasse, des bourgades situées à vingt-deux et vingt-cinq kilomètres de la ville d'Oyem, les passagers doivent désormais déboursier 1000 francs, contre 500 francs, il y a encore un an. Soit une hausse de 100% !

Lorsqu'on sait que les populations villageoises sont généralement désargentées, on imagine le calvaire que ces derniers doivent endurer pour se rendre à Oyem, pour faire des courses, se soigner, etc. La situation est si intenable que certains habitants de Fone et de Bibasse préfèrent effectuer une partie du trajet à pied jusqu'à Elop (à deux kilomètres de là) pour espérer payer la moitié du tarif exigé pour se rendre à Oyem. Dur, dur, d'être rural en ces temps dans le département du Woleu ! Lorsque

l'on sait que le trajet Libreville/Ntoum (39 kilomètres) coûte 500 francs, on comprend aisément le cri de détresse des populations résidant dans ces zones du département du Woleu.

Cette situation, somme toute nouvelle, résulte de l'érection, par nos différentes forces de sécurité, de nombreux barrages de contrôles routiers. Le but officiel étant de traquer l'immigration clandestine, la contrebande et le trafic de drogue. Mais dans les faits, il s'agit plutôt pour les policiers et gendarmes de se faire de l'argent, en faisant les poches aux passagers et aux transporteurs (clandomen).

Ainsi, sur un linéaire de vingt-cinq kilomètres (Bibasse/Oyem), on compte un barrage de gendarmerie et trois barrages de police !

Les clandomen sont donc contraints de déboursier quotidiennement mille francs à chaque barrage, sans omettre la taxe municipale (1000 francs) qui vient encore alourdir un peu plus les charges. Ces derniers, pour se faire du profit, répercutent à leur tour ces dépenses sur le prix du trajet.

BARRAGES• Résultat, les clients, notamment ceux qui travaillent en ville mais résident dans leurs villages, sont obligés de consacrer une part importante de leurs revenus à leurs déplacements. Cette hausse du prix du trajet se répercute également sur les prix des denrées alimentaires vendues sur les marchés. Les paysans devant désormais payer plus cher pour se rendre aux marchés de la

ville, ils renchérissent, dès lors, le prix des marchandises.

Même la police judiciaire s'y est mise, alors que sa mission première est de traquer les criminels. Ils ont ainsi érigé un barrage permanent au village Elop, à vingt kilomètres de la ville, où ils rançonnent journellement les transporteurs et leurs clients.

Situation similaire sur l'axe Oyem/Assock Ngomo, où on compte trois barrages sur un linéaire de quinze kilomètres. Un barrage est ainsi installé à Angone III, un autre à Akok-Barrage et enfin à Assock Ngomo. Assurément, il y a du miel dans le département du Woleu, et chacun tente par tous les moyens de s'en mettre pleines les poches, au plus vite ! Et tous les moyens sont bons pour

taxer les conducteurs (pneus lisses, défaut du port de la ceinture de sécurité, inattention, etc).

Pendant ce temps, l'insécurité galope dans la capitale septentrionale, les délinquants allant jusqu'à stopper des véhicules en plein jour et dépouiller tous les passagers qui s'y trouvent. Et sur la route nationale, des hordes d'immigrants clandestins (burkinabés, camerounais, tchadiens, nigériens, etc.) rallient Libreville sans encombre, alors que ledit trajet est parsemé de barrages de gendarmerie.

Selon certaines indiscretions, les pandores leur faciliteraient même le voyage, contre espèces sonnantes et trébuchantes. Les autorités provinciales, parfaitement au courant de ces pratiques, ne semblent pas