

Prolongation/Résiliation des contrats sur les Nationales 1 et 3

La décision qu'il fallait prendre

Tableau 1. Les différents chantiers de la Route Nationale 1 : PK5 – Nsilé
(Source : ANGTI, janvier 2017)

Tronçon	Linéaire (km)	Entreprise	Montant du projet* (hors Mission de Contrôle)	Date de démarrage	Date de fin prévue	Statut	Type de Financement
PK5 – PK12	7	COLAS Gabon	57 891 536	Janvier 2016	Novembre 2017	En cours	FINEX
PK12 – Ntoum	28	CEDDEX ENTRACO	91 833 980	Novembre 2013	Décembre 2017	À l'arrêt	FINEX
Ntoum – Kougouleu	16,2	SOCOBA	38 901 846	Novembre 2012	-	À l'arrêt	RG
Kougouleu – Pont Agoula	18,5	ACCIONA	39 087 661	Novembre 2012	-	À l'arrêt	RG
Pont Agoula – Pont sur le Komo	20,2	COLAS	35 993 860	Novembre 2012	Août 2014	Terminé	RG
Pont sur le Komo – Pont de Nsilé	9,6	COLAS	16 325 410	Non démarré	-	Non démarré	RG

*Tous les montants sont en « milliers XAF »

Des chiffres hallucinants pour des petits linéaires.



Le calvaire des usagers de la Nationale 1 n'en finit pas de s'accroître.

Guy-Romuald MABICKA
Libreville/Gabon

Alors qu'il devait être livré au plus tard en juillet 2012, c'est-à-dire après 40 mois d'exécution, le chantier de la Nationale 1 peine à avancer. Tout comme celui de la route nationale 3, que le chef de l'Etat voulait voir achevé en 2019. Mais la faible évolution constatée sur ces chantiers a conduit les pouvoirs publics à rompre les contrats. Une décision que les usagers escomptaient depuis longtemps.

IL ne pouvait en être autrement. Si les travaux en cours d'exécution sur l'axe PK 5-PK 12 et ceux de la traversée de la ville de Ntoum ne sont guère concernés, l'annonce de la résiliation des contrats avec un certain nombre d'entreprises adjudicataires des chantiers d'aménagement des routes nationales 1 et 3, par l'Etat gabonais, était la décision que de nombreux usagers escomptaient depuis longtemps. Cela, en raison de la faible évolution des travaux, notamment sur la Nationale 1, sur la section qui part de Melen à Nsilé, en direction de Bifoun.

Tout comme les axes Ndendé-Lébamba, Lastoursville-La Léyou et Fougamou-Mouila très appréciés des usagers, l'ouverture de cette double voie devait être un excellent trait d'union entre Libreville et l'intérieur du pays. Ce chantier de plus 238 milliards de nos francs, pour mémoire, a été octroyé à l'Entreprise des travaux de construction (Entraco). Sans appel d'offres. Le lancement des travaux avait été effectué le 9 février 2009 à Essassa par le Premier ministre de l'époque, Jean Eyeghe Ndong. En présence, notamment, de l'actuel minis-



La faible évolution des chantiers routiers a contraint les décideurs à rompre les contrats avec les entreprises.

tre d'Etat en charge de la Famille, de la Protection sociale et de la Solidarité nationale, Paul Biyoghe Mba.

INCAPACITÉ. Contractuellement, ces travaux devaient durer 40 mois. C'est-à-dire que ce chantier aurait dû être livré en juin, sinon en juillet 2012, au plus tard. Après l'espoir né à son démarrage, les usagers ont commencé à douter de la capacité d'Entraco à progresser dans ses travaux. Et le cours de l'histoire leur donnera raison. Devant l'incapacité de l'entreprise à respecter les délais contractuels, le gouvernement a cru bon de scinder le projet en cinq lots. C'était en 2012. Le premier, Melen-Ntoum, revenait alors à l'énigmatique Entraco, devenue, entre-temps, Ceddex. Il consistait en l'aménagement en deux fois deux voies d'une route longue de 28,3 km.

Le deuxième lot, Ntoum-Kougouleu (16,2 km), avait été attribué à Socoba. Le troisième, Kougouleu-pont Agoula (19 km), à Acciona infraestructuras. Les quatrième (pont Agoula-pont

sur le Komo, 20,2 km) et cinquième (pont sur le Komo-Nsilé, 9,6 km) lots revenant à Colas Gabon. Mais en dépit de cette stratégie gouvernementale qui visait à faire accélérer l'exécution du projet d'aménagement de la route de Melen en direction de Bifoun, rien n'évoluera de manière concrète sur le terrain. La situation a même empiré. A l'exception du quatrième lot que Colas Gabon a entièrement bitumé et livré au maître d'ouvrage.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que les autres entreprises ont fait valoir leurs limites techniques. Probablement financières aussi. Car, dans le secteur routier, qu'il s'agisse de l'entretien ou de la construction d'une nouvelle route, la capacité technique et celle financière sont deux critères exigés à tous les contractants des marchés de l'Etat. **PLACE AUX NATIONAUX.** L'on peut tout de même déplorer le fait que si certaines sociétés répondent à ces exigences, d'autres bénéficient des passe-droits. Ce qui fausse le jeu confor-

mément aux textes en vigueur en matière des marchés publics. Dans tous les cas, l'aspect financier est fondamental, surtout lorsque l'Etat peine à assumer sa tâche. Comme le fait Colas Gabon, l'entreprise est emmenée, après accord avec l'autre partie, à supporter un certain nombre de charges.

La résiliation des contrats routiers offre, au demeurant, l'occasion de tout remettre à plat, et d'en conclure de nouveaux, offrant la possibilité à d'autres compagnies de soumissionner. Le gouvernement n'aura alors qu'à étudier les différentes offres pour choisir les meilleures. Avec l'espoir de donner, enfin, un véritable sens à la volonté des plus hautes autorités gabonaises de « faire participer les nationaux au développement du pays. »

Et la route est justement un des domaines pour lesquels l'on devrait de plus en plus accorder du crédit aux entreprises des nationaux. Peut-être pas à toutes, mais à celles qui ont déjà fait leurs preuves. A l'image de la PME qui a

réalisé le tronçon Loubomo-Mougagara (53 km, avec construction d'un pont de 57 mètres) que le chef de l'Etat a inauguré le 10 août dernier. C'est, du reste, la même qui a bitumé les routes des gares ferroviaires de Moanda et de Lastoursville.

Le choix des entreprises nationales a un double avantage. Le premier est qu'elle est obligée d'employer la main d'œuvre locale. Le deuxième est lié aux financements. Un aspect sur lequel les nationaux sont moins gourmands. L'intérêt pour eux étant la fierté qu'ils tirent en réalisant une œuvre qui serait souvent citée en exemple.

Et aussi...

Financement routier : la voracité des majors

LES montants communiqués la semaine dernière, par le Conseil présidentiel sur les infrastructures, sont hallucinants. Surtout lorsqu'on regarde les différents linéaires pour lesquels ils ont été négociés et fixés. Ce qui renforce l'incompréhensible réalité selon laquelle le kilomètre de route bitumée au Gabon est l'un des plus onéreux au monde.

Prenons l'exemple du tronçon Ntoum-Kougouleu (28 km) confié à Socoba. Il coûte 38 milliards 901 millions 846 mille francs, soit environ 1 milliard 389 millions 351 mille 643 francs le kilomètre. Inutile de détailler les autres axes routiers dont les travaux ont été octroyés à des entreprises étrangères.

L'ensemble des six chantiers de la Nationale 1 a un linéaire total de 99,1 km. L'enveloppe globale s'élève à 280 milliards 4 millions 29 mille francs. Ce qui équivaut approximativement à 2 milliards 825 millions 775 mille francs le kilomètre.

Pour 53 km entre Loubomo et Mougagara, et un pont de 57 mètres à construire sur la rivière Boumé-Boumé, la société gabonaise Mika-services n'a demandé que 600 millions de francs. Une somme incluant le volet social (réalisation de trois forages d'eau, éclairage solaire, etc.) au bénéfice des populations établies le long du chantier. A la lumière de ces chiffres, il ne fait aucun doute que la route au Gabon est la poule aux œufs d'or pour les grosses entreprises. La nature des travaux n'est plus un argument pour justifier cette voracité.

Aux autorités compétentes de prendre la mesure du problème.