

Freins inattendus à la relance économique au Gabon : nids de poule, contrôles routiers, embouteillages (2015-2020)

Judicaël ETSILA
Chargé de recherche,
IRSH/CENAREST (Gabon)
hettsila@yahoo.fr

Depuis près de cinq ans, il y a un concept érigé en dogme qui taraude les esprits des gouvernants et étirent les populations gabonaises : la relance économique¹. Autrement dit, une politique conjoncturelle qui a pour but de relancer l'économie du pays dont les capacités de production, au demeurant sous-exploitées et vulnérables, sont fortement ébranlées, notamment par la Covid-19.

L'avènement de la pandémie de la Covid-19 rend davantage cette relance impérative du fait des attaques du tissu économique qu'elle entraîne à travers les restrictions nées des besoins de la riposte, dans un pays dont les ressources et la gouvernance sanitaires restent problématiques.

La relance de l'économie, au-delà des théories économiques et des capacités de production qu'elle nécessite, suppose également l'existence de préalables solides susceptibles d'offrir un cadre favorable pour sa conduite et son efficacité. Au nombre de ces préalables, il y a la mobilité servie par la route et autres ouvrages connexes. Au Gabon, comme ailleurs dans le monde, «la mobilité est omniprésente. Elle touche à tout : le professionnel, le domestique, le social, les loisirs... Elle est physique, mentale, individuelle, globale, identitaire, physiologique... En bref, [...] la mobilité est constitutive de toute chose [...]» (F. Dervin et A. Ljalikova (2008, p. 9)). Elle serait devenue selon David Le Breton (2002, p. 71) «un impératif social». De ce fait, la mobilité joue un rôle essentiel d'appui à la production et à la dynamisation du processus de relance de l'économie.

Au Gabon, il appert que la réalisation des programmes dédiés au développement accorde peu de place aux supports de la mobilité. En effet, on note que sur l'ensemble du territoire, seuls 20 % des routes, soit un peu plus de 2000 kms, sont bitumés et 1 %, soit 81 kms sont en cours de bitumage. Ce sont donc près de 85 000 kms qui à ce jour demeurent non revêtus (sans oublier les voiries urbaines). Cette méprise est préjudiciable à la réussite des projets engagés. En effet, les routes praticables en toute saison sont insuffisantes, celles existantes sont détériorées et sont assimilées à des nids de poule. Leur insuffisance et leur état favorisent la formation des embouteillages. La dégradation du réseau routier et les embouteillages, combinés aux contrôles routiers font que circuler dans Libreville est parfois laborieux, tout comme partir de la capitale pour une bonne partie de l'hinterland.

1. Ensemble de mesures de politique économique, qui s'effectue par des dépenses publiques supplémentaires et de réduction de certains impôts, et donc dégradant le solde public, décidées par le gouvernement d'un pays dans le but de provoquer «une relance économique», c'est-à-dire un accroissement de l'activité économique et une réduction du chômage lors des périodes de faible croissance ou de récession.

En conséquence, les échanges entre les acteurs économiques, entre les différents territoires, rendus complexes, entravent les possibilités d'une activité économique dynamique et viable, susceptible de porter la relance. Comment la mobilité se trouve-t-elle entravée et annihile-t-elle les velléités de développement du Gabon ?

La présente contribution montre que les possibilités de réussite des plans de développement ou de sortie de crise restent limitées par les contraintes (nids de poule, contrôles routiers et embouteillages) qui caractérisent les routes gabonaises.

Elle se décline en trois entrées thématiques et complémentaires qui représentent chacune un aspect de la problématique routière au Gabon. La première montre comment la dégradation du réseau routier entrave la fluidité des échanges économiques. La deuxième évoque la menace des contrôles routiers sur l'environnement des affaires. La dernière révèle que les bouchons altèrent le lien social et l'économie.

1. Nids de poule : un frein à la fluidité des échanges économiques

Démission. C'est le premier sentiment qui revient à l'esprit, à l'observation de l'état dans lequel est abandonnée la voirie de Libreville et ses environs. La dégradation touche la quasi-totalité des voies de communication. Un tour à travers différentes artères de la capitale gabonaise, et vous aurez la mesure de l'ampleur du phénomène : d'énormes crevasses ont pris forme partout. Dans ces conditions, circuler en voiture dans Libreville est devenu un exercice pour le moins risqué. Certains trous sont le fait d'entreprises de BTP, qui «oublient» délibérément de les refermer après avoir effectué des travaux sur la voie. Avec le retour des pluies diluviennes, le processus de dégradation prend des proportions encore plus inquiétantes².

L'extrait de *L'Union* ci-dessus décrit les cavités présentes dans les chaussées dont les bords sont découpés. Ces cavités se créent lorsque le revêtement routier s'érode et que les matériaux constitutifs sont drainés ailleurs par le ruissellement des eaux de pluie ou d'origine anthropique. Ces «nids-de-poule» jonchent les routes de la capitale gabonaise et des linéaires importants à l'intérieur du pays. Ces dégradations des voiries se révèlent être de véritables freins à la circulation par voie terrestre des biens et des personnes.

La circulation routière constitue une activité vitale pour le dynamisme de la vie économique à travers la facilitation des échanges des biens et des services qu'elle permet. Aussi, la qualité de son support technique qu'est le réseau routier, son étendue, son maillage ainsi que sa praticabilité sont-ils essentiels pour garantir, en tout temps, la bonne fluidité du système. Une situation dégradée de ce réseau incite à la prudence qui induit le ralentissement des flux de biens et

2. «Quand nos routes riment avec nids de poule», *L'Union*, n° 26 octobre 2017, p. 24.

services. Ainsi, le mouvement des potentiels échanges perd en vitalité.

Ces décélérations impactent également la maîtrise du temps essentiel à la conduite des affaires. Arriver à l'heure à son lieu de production est rendu hypothétique. Tenir un rendez-vous d'affaires devient un engagement aléatoire. Ces ratés demandent des aménagements incessants qui consomment beaucoup d'énergie physique et psychologique et retardent des réalisations essentielles à la redynamisation de l'économie. En outre, la présence des crevasses engendre le risque d'accident³. Ce dernier constitue également un frein à l'activité économique, car il cause la dégradation des véhicules, voire leur mobilisation ou leur destruction. Cette dégradation génère des frais supplémentaires dédiés aux réparations ou au renouvellement de ces biens⁴, qui par ailleurs, auraient pu être affectés à la consolidation d'autres secteurs prioritaires de l'économie. À cela, il faut ajouter les décès⁵ et les personnes handicapées (exceptionnellement réinsérés dans le tissu productif) qui constituent alors des ressources perdues pour la collectivité et l'économie. En même temps, l'accident mobilise les acteurs économiques qui sont ainsi détournés de la production le temps de traiter le litige et de trouver une solution alternative. Une façon d'alanguir le capital et l'apport de potentiels acteurs économiques.

2. Les contrôles routiers : un particularisme local qui nuit à l'environnement économique

Les contrôles routiers constituent un autre phénomène aux effets aussi dévastateurs sur le réseau routier gabonais. Supposés réguler la circulation routière et annihiler la délinquance et la violence sur les routes, les contrôles routiers pratiqués par les forces de défense et de sécurité, les agents du ministère de transport ou des services de la Mairie handicapent *in fine* les différents plans de la relance économique au Gabon. Le caractère sélectif et discriminant des contrôles qui consiste à examiner préférentiellement les véhicules à vocation commerciale (taxi, «clando», transport de marchandises, etc.), des automobiles conduites par des ressortissants (civils) des pays occidentaux, d'Asie, du Proche-Orient, du Maghreb ou par des femmes crée un environnement délétère peu propice aux affaires. Le «délit de carrosserie» (J. Etsila, 2018, p. 793) mis en exergue par les agents affectés aux contrôles routiers nuit à l'activité économique du fait de la corruption, du marchandage et de la fiscalité parallèle qui en découlent. La mobilisation illégale et souvent farfelue des opérateurs économiques par ces différents agents publics, des heures durant parfois, affecte la productivité nationale et alourdit considérablement le coût

des facteurs de production. C'est le cas, du surcoût induit par l'immobilisation par les forces de défense et de sécurité ou les agents de la Mairie ou ceux de la BCR⁶ d'un camion transportant du sable ou du gravier sur l'avancement d'un chantier de construction. Les points de contrôles transformés en péages nuisent à la mobilité des personnes et des biens. Sans oublier l'image désastreuse ainsi conférée au pays par ces agissements qui confinent les agents à la mendicité, voire au banditisme. Toute chose qui ne rassure guère de potentiels investisseurs alors peu motivés à s'installer et à investir en terre gabonaise. Ces conditions rebutent les investisseurs étrangers tentés de s'installer au Gabon et entraînent inéluctablement la perte d'importants capitaux nécessaires à la redynamisation de l'économie nationale. La relance économique tant espérée est alors compromise par la fuite des investisseurs et de capitaux.

À côté de cette image d'un environnement des affaires gabonais rébarbatif, ce sont également les distances des trajets qui se voient allongées, tout comme leur durée. Cela induit une augmentation considérable du coût global des transports et par conséquent celui des biens et des services. Ainsi, le coût de la vie augmente, le panier de la ménagère se dégrade et les activités économiques faiblissent. Les ménages ne ressentent pas les gains de la relance économique. La consommation, moteur de la croissance, demeure en berne. L'économie de la corruption et la culture de l'indulgence qui se développent à partir des contrôles routiers apparaissent de plus en plus comme un particularisme local qui nuit à l'environnement des affaires et met en péril le vivre-ensemble et l'économie nationale. La généralisation du phénomène et sa banalisation constituent indéniablement des obstacles, non seulement à la sécurité nationale, mais aussi au développement du pays. Il apparaît que la sécurité des biens et des personnes se monnaie aisément et une part non négligeable des ressources financières collectée, certes illégalement, est détournée par des individus commis au service public. Ce «vol» impacte l'ensemble des acteurs économiques et la production nationale. Il décrédibilise et fragilise les fondements sécuritaires du pays. Par ailleurs, le déploiement dans le périmètre urbain ainsi que le long de la route nationale, notamment dans la partie nord du pays, des forces de défense et de sécurité renvoie du Gabon l'image d'un pays en guerre plutôt que d'un «havre de paix». Un potentiel investisseur ou un touriste qui, descendu de l'avion, doit se soumettre à une multitude de postes de contrôle sur le trajet de son hôtel, n'est pas tenté de revenir, encore moins de s'installer durablement. Autrement dit, l'attractivité du pays n'est pas garantie. La relance ne peut donc que tâtonner et demeurer incantatoire.

3. Au cours de la dernière décennie, plus de 23000 accidents ont été enregistrés sur l'ensemble du territoire.

4. Selon la Fédération gabonaise des sociétés d'assurance (FEGASA), il serait question de sept accidents en moyenne par jour, 20,8 milliards de FCFA à la collectivité en frais médicaux, funéraires et indemnités.

5. Plus de 200 morts par an. En 1996 par exemple, on comptait 362 morts dus aux accidents routiers.

6. Brigade de contrôles routiers de la Direction générale de la sécurité routière (Ministère en charge des Transports).

3. Les « bouchons » librevillois : source du délitement du lien social et entrave économique

Le spectacle des voies de circulation obstruées au Gabon, singulièrement dans la capitale et ses environs, fait désormais partie du décor. En effet, l'affluence de véhicules qui encombrant et obstruent les voies de circulation routière quotidiennement ne semble plus étonner. Sortir ou rentrer dans certains arrondissements⁷ ou certaines communes⁸ de la capitale gabonaise ou encore s'y mouvoir à certaines heures rebute. Si le phénomène peut s'expliquer par le nombre sans cesse croissant de « nouveaux » véhicules, il reste aussi que parallèlement, les voies de circulation n'ont pas connu une évolution corrélée en entretien et en créations nouvelles. Aussi, la survenance du moindre événement imprévu sur la voie publique accroît-elle des concentrations des véhicules, donc des embouteillages dans la même rue et dans celles qui sont adjacentes.

Les bouchons sont à mettre en lien avec la prévision, avec l'aménagement du territoire. En effet, il serait utopique de considérer un quelconque développement sans véritables infrastructures au service de la mobilité et de la production. En d'autres termes, il n'y a pas de développement sans route, sans mobilité, sans vitesse, sans fluidité, sans sécurité; ce d'autant plus que « l'accélération semble être l'un des traits fondamentaux de ce début du XXI^e siècle » (A. Béja, 2014, p. 15).

À l'instar des contrôles routiers ou des « nids-de-poule », les bouchons apparaissent comme des entraves majeures au plan de relance économique. Les embouteillages ralentissent et parfois bloquent la circulation routière, limitant les possibilités de déplacement et des opportunités d'affaires des agents économiques qui se rendent vers les lieux de production. Des heures de retard restreignent la production nationale, décalent ou annulent des rencontres, donc autant de décisions économiques qui sont soit reportées soit abandonnées au détriment de l'enrichissement national. C'est aussi l'occasion de perdre de potentiels investisseurs dont l'environnement des affaires apparaîtra rédhibitoire pour envisager des opportunités d'affaires. Ainsi, des éventuels capitaux, de possibles créations d'emplois, vont échapper à l'économie nationale dont l'infrastructure n'est pas capable d'attirer, de capter des capitaux, de séduire et de rassurer des investisseurs.

S'agissant des embouteillages, récemment, un autre danger est venu renforcer les craintes des usagers de la route. En plein jour, mais surtout en fin de journée, les embouteillages se transforment en guet-apens. Favorisés par des ralentissements, voire des interruptions de la circulation, des malfaiteurs opportunistes, organisés en bandes, s'en prennent ouvertement aux automobilistes qu'ils essaient,

avec violence, de détrousser en essayant d'accéder aux véhicules, parfois non verrouillés. Ainsi des hommes et des femmes sont agressés, dépossédés de leurs sacs et/ou téléphones sans grande possibilité de se défendre, bloqués qu'ils sont dans l'embouteillage. Ils deviennent les victimes aisées d'une absence de vision, de programmation et d'actions des pouvoirs publics. Cette image ne peut que constituer un frein à l'épanouissement économique du pays. L'embouteillage fait naître la psychose chez les usagers qui craignent pour leur sécurité et celle de leurs biens.

L'engorgement des voies et ses corollaires génèrent également des comportements qui menacent la santé mentale des usagers et des agents économiques. Pour tenter d'échapper à la nasse du bouchon, d'aucuns développent des stratégies consistant à se lever plus tôt que d'habitude ou de raison, à partir plus tôt de chez soi, du bureau ou de l'usine. Ces tactiques dérèglent l'organisation familiale et l'horloge biologique. En outre, le temps passé dans l'embouteillage provoque du stress supplémentaire qui fait que l'agent ne se trouve plus toujours dans les meilleures dispositions intellectuelles et physiques pour une productivité optimale. Ces bouchons menacent pareillement le vivre-ensemble. Comme pour les contrôles routiers, les embouteillages induisent des inégalités sociales. En effet, pendant que de nombreux automobilistes subissent les affres des bouchons, d'autres jouissent du « privilège du prince ». Des véhicules aux plaques administratives ou militaires et les voitures des responsables politiques se voient généralement ouvrir des corridors spéciaux ou imposent simplement leur loi afin de « survoler » les « zones enclavées ». Ce système discriminatoire, marqué par la loi du plus fort, donne l'impression que face à l'embouteillage, il y a des automobilistes supérieurs; des agents économiques plus importants que d'autres. Pourtant, il est difficile de songer à une intervention médicale d'un neurochirurgien sur un patient responsable politique dans une salle d'opération sans le personnel technique d'appui. Cette hiérarchisation des usagers crée des frustrations chez les consommateurs non privilégiés de cet espace public, qui constituent pourtant des agents économiques. Et ce faisant, émerge et croît « la polarisation sociale » telle qu'elle est envisagée par L. Mucchielli (2013, p. 36). Ces frustrations s'ajoutent à la pression psychologique et physique relevée *supra*.

La fermeture de certains axes routiers traversant des zones résidentielles afin de garantir la quiétude et le confort à leurs habitants constitue une autre entrave au développement d'activités économiques. Cette forme aseptisée, « élitiste » de « coupeurs de route », en plus d'être frustrante, a la spécificité de priver ces zones d'acteurs économiques et d'y « tuer » l'activité économique. Des hôtels, des restaurants, des espaces de détente et de loisirs, des lieux de commerce localisés dans ces zones sont à la fois privés temporairement de travailleurs, de fournisseurs et de clients. Ils voient leurs activités menacées. La pérennisation de cette privatisation

7. C'est le cas du sixième arrondissement avec Nzeng-Ayong.

8. La commune d'Akanda au nord de Libreville.

de l'espace public au profit d'un groupe de citoyens fait craindre la disparition d'activités économiques et avec elles des emplois, avant peut-être l'apparition d'actes de rébellions et de révoltes sociales, entendu que «l'absence de justice fait obstacle à la paix, aujourd'hui, comme il y a deux millénaires» (Z. Bauman, 2007, p. 13).

Conclusion

L'ensemble des questions sus évoquées participent à la compréhension de l'échec programmé de la relance économique, voire de l'émergence d'un pays, sinon son développement. S'il est convenu que le développement est une question hautement économique et scientifique, reposant sur de substantiels investissements et une volonté politique conséquente, il ne reste pas moins que les choses simples, basiques comme le réseau routier et sa bonne exploitation restent des préalables vitaux. Ceux-ci conditionnent le succès des programmes économiques importants. La mal gouvernance routière (infrastructures et régulation) et la gestion inégalitaire des ressources liées à la mobilité fragilisent à la fois le mental et la psychologie des populations, tant sur le plan individuel, qu'au niveau du corps social. Ainsi, les conditions de réussite d'une relance économique apparaissent insuffisantes. La route, source d'une aggravation des insécurités, des inégalités et de la fracture sociale, «fabrique des tensions multiformes» (B. Makanga, 2020, p. 31.) qui effraient de potentiels investisseurs dont les capitaux sont essentiels au (re) démarrage économique. La route ne peut porter le développement que si elle assure une réelle mobilité, une mobilité sécurisée et partagée.

La commune d'Akanda, cité dortoir, éprouve déjà les plus grandes difficultés à assurer une mobilité fluide à ses habitants. Qu'advient-il lorsqu'elle abritera des unités industrielles d'importance, des centres d'affaires, des établissements administratifs, scolaires, universitaires d'envergure, etc., en plus grand nombre et de plus grande ampleur?

La négligence des préalables, des fondamentaux et la faible culture de l'anticipation condamnent à l'insuccès les projets que l'on voudrait plus grands et *in fine* à la violence. La relance économique appelée à hue et à dia n'a pas échappé à cette réalité. Le «banal» constitue désormais un handicap substantiel.

Références bibliographiques

- AMAR Georges, 2010, *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance*, Paris, FYP, 208 p.
- BÉJA Alice, 2014, «Les territoires du temps», *Esprit*, n° 410, décembre, p. 15-17.
- DERVIN Fred et LJALIKOVA Aleksandra (dir), 2008, *Regards sur les mondes hypermobiles. Mythes et réalités*, Paris, L'Harmattan, 246 p.

ETSILA Judicaël, 2018, «Jeux avec les règles pénales. Le cas des contrôles routiers au Gabon», *Palabres Actuelles*, n° 8, p. 783-800.

LE BRETON David, 2002, «Incivilités et violences routières», *Revue des sciences sociales*, n° 29, p.

MAKANGA Blanchard, 2020, «L'écosophie des déchets : une éthique pour un Gabon civique et durable», *Bulsac*, décembre, n° 3, p. 29-34.

MUCCHIELLI Laurent, 2013, « Violence : de quoi parle-t-on? » *Sciences Humaines*, Hors-série, n° 247, avril, p. 32-36.