

ECONOMIE

societe.union@sonapresse.com

Haut-Ogooué/Ogooué-Lolo : Foberd Gabon achemine 60 tonnes de vivres par semaine

Charly NYAMANGOY BOTOUNOU
Libreville/Gabon

La rupture de la voie ferrée a montré la capacité de certaines entreprises à s'organiser pour maintenir à flot les rayons de leurs magasins dans les provinces de l'Ogooué-Lolo et du Haut-Ogooué. C'est le cas de Foberd Gabon qui expédie par voie terrestre près de 240 tonnes par mois de denrées alimentaires. En effet,

près de 60 tonnes de produits alimentaires de consommation courante, dont des vivres frais et secs sont régulièrement acheminés chaque semaine, dans les provinces du Haut-Ogooué et de l'Ogooué-Lolo par le Group Foberd Gabon. Un dispositif de transport par voie terrestre a été créé par ce groupe au lendemain de l'interruption du trafic ferroviaire, en vue de maintenir la chaîne d'approvisionnement qui se faisait jusque-là par voie ferrée. Pour boucler ces 60

tonnes hebdomadaires, Foberd procède à deux livraisons par semaine. Notamment, des sacs de riz, des boîtes de conserve, de la viande et autres produits, qui sont acheminés vers les deux provinces. Le Group Foberd a donc choisi un itinéraire routier certes assez long, mais pratique en termes logistiques au regard de l'état des routes : Libreville-Ndjolé-Lalara-Ovan-Makokou-Okondja-Franceville-Ogooué-Lolo. En dépit du rallongement du trajet de 450 km, Foberd assure que l'approvisionnement se fait avec les mêmes produits, les mêmes quantités et les produits se vendent aux mêmes prix, pour le bénéfice des consommateurs de ces localités.

Mais cette logistique n'est pas sans conséquences sur les comptes d'exploitation de Foberd Gabon. Sur ce plan, l'entreprise enregistre des coûts supplémentaires de l'ordre de 20 à 30 % occasionnés par cette évacuation



Par cette initiative le Group Foberd entend s'imposer et occuper une grande part du marché dans les deux provinces.

par route des marchandises. Pour le Groupe, il est question d'épargner les populations des ruptures de stocks. Comme c'est le cas actuellement avec d'autres

opérateurs qui, depuis l'indisponibilité du chemin de fer, n'ont pas pu maintenir la régularité de la chaîne d'approvisionnement des produits alimentaires.

Cap-Estérias : le retour souhaité de Trans'Akanda



La route du Cap-Estérias désormais praticable sans crevasses.

GM.NTOUTOUME-NDONG
Libreville/Gabon

DANS l'attente de sa réhabilitation, la route du Cap-Estérias était devenue un véritable parcours du combattant pour les usagers. Surtout pour les grands bus de Trans'Akanda. Aujourd'hui, l'espoir d'y revoir les bus de Trans'Akanda à plein régime est un rêve caressé par les habitants de cette localité au nord de Libreville. En effet, l'ancien état de la voie contraignait les conducteurs de bus Trans'Akanda de déposer leurs passagers à 500 mètres environ du quartier Premier-Campement. Car, c'est là que débutaient les crevasses. Alors que ces bus sont censés transporter les populations jusqu'à destination finale, au Cap-Estérias.

Le transporteur Trans'Akanda avait d'ailleurs cessé toute activité de ses bus sur ladite voie. Une conséquence de son état désastreux. À l'époque, l'entreprise de transport avait commis quatre bus pour desservir ladite localité. Un à un, ils tombaient en panne. Ne comptant qu'une dizaine de bus avec une comptabilité encore fragile, l'entreprise hésitait à poursuivre son service sur cet axe. La suspension du trafic de ces bus généra de lourdes conséquences sur les ménages de la localité. Ces derniers déboursent 1 500 francs, voire 2 000 francs pour le transport clando. Alors qu'avec ces bus, le coût du transport est de 200 francs en temps normal, et gratuit depuis le déclenchement de la crise sanitaire due au Covid-19.

Carburant vers le Haut-Ogooué et l'Ogooué-Lolo : maintenir l'approvisionnement

Innocent M'BADOUA
Libreville/Gabon

Le gouvernement et l'ensemble des acteurs économiques de la distribution des hydrocarbures viennent de relever un challenge important : acheminer un premier stock de 720 000 litres de gasoil et 140 000 litres d'essence vers les provinces du Haut-Ogooué et de l'Ogooué-Lolo. Cette prouesse a été rendue possible grâce à l'implication des administrations techniques, de la SGEPP et des marketeurs à voir le carburant couler des pompes des stations-service des deux provinces en pénurie. La technique toute trouvée a été d'implanter une pomperie à Booué. Seulement voilà : des bruits remontent que les acteurs



Un défi permanent : maintenir l'approvisionnement à flux tendus.

majeurs de cette solution de transvaser les hydrocarbures à partir de Booué ne sont plus très chauds pour jouer franc-jeu dans la poursuite de cette opération. Selon eux, les camions-citernes ont pris un sérieux coup lors de la phase pilote. La voie entre les entrepôts de N'djolé, de Lambéréne où les camions-citernes se ravitaillent et Booué où ces camions-citernes doivent transvaser le carburant à la pomperie SGEPP

n'est pas bonne. En effet, les camions-citernes sont soumis à rude épreuve et les risques d'abîmer les véhicules transportant des produits sensibles parce qu'inflammables sont importants. Le gouvernement et ses partenaires économiques doivent se pencher sur la question et réunir un maximum de conditions afin que l'opération se poursuive sans interruption, ni anicroche.