

LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

Arrêt du trafic ferroviaire : gare aux conséquences !

DIFFICULTÉS d'approvisionnement et risque d'explosion des prix des produits de première nécessité dans les provinces du Haut-Ogooué et de l'Ogooué-Lolo, suspension partielle de la production et des exportations de minerais de manganèse et de bois, ralentissement de l'activité économique, chômage technique... La suspension du trafic ferroviaire pourrait entraîner des conséquences bien plus graves et incalculables. Le gouvernement est toujours attendu sur le terrain des solutions alternatives afin d'éviter une crise sociale sans précédent.

Maxime Serge MIHINDOU
Libreville/Gabon

Le glissement de terrain qui a provoqué la suspension du trafic ferroviaire depuis le 24 décembre dernier semble devenir, jour après jour, la quadrature du cercle pour le gouvernement. À défaut pour l'exécutif d'avoir une communication officielle sur les conséquences économiques de ce grave incident et des solutions alternatives à mettre en place, on est en droit de se poser un certain nombre de questions.

Déjà, la suspension du trafic va causer inévitablement un arrêt presque immédiat de l'approvisionnement en marchandises de certaines provinces du pays, notamment le Haut-Ogooué et l'Ogooué-Lolo. En effet, ces provinces enclavées dépendent à près de 80 % du chemin de fer pour se ravitailler. Comment le gouvernement compte-t-il résoudre cette équation ? Pour les ministres Brice-Constant Paillat (Transports) et Toussaint Nkouma Émane (Travaux publics), une des



Photo: DR
Le gel du trafic ferroviaire consécutif à l'éboulement du pk333 n'est pas sans conséquences pour la circulation des biens et des personnes.

solutions est d'engager des travaux d'urgence sur les axes routiers Koumameyong-Booué et Alembe-Lopé-Mikouyi. Ce qui permettrait, selon eux, de maintenir le trafic des passagers entre Libreville et Franceville. Sauf que ces tronçons routiers non entretenus depuis des années sont dans un état de délabrement très avancé. L'option gouvernementale envisagée

apparaît, pour certains, comme une solution de fortune qui ne "tiendra pas la... route" aussi bien pour l'acheminement des marchandises que des personnes. Ainsi le risque d'une augmentation exponentielle voire explosive des prix des produits de première nécessité est à craindre dans les tout prochains jours dans ces provinces déjà confrontées à une

inflation galopante en raison de leur situation géographique. "Si la pandémie de Covid-19 et l'opération militaire russe en Ukraine sont avancées comme les principales causes de la cherté de la vie au Gabon, particulièrement à Franceville, Koula-Moutou, Lastoursville et Moanda, la situation pourrait devenir intenable pour ne pas dire catastrophique en raison

des pénuries qui pourraient survenir concernant les biens de consommation courante qui proviennent exclusivement de Libreville, via le port en eau profonde d'Owendo", indique, sous le sceau de l'anonymat, un haut fonctionnaire du ministère de l'Économie et de la Relance. **INQUIÉTUDE*** L'autre aspect très inquiétant de cette suspension du trafic est l'acheminement des produits miniers et forestiers tel que le manganèse et le bois. Plus de 21 500 tonnes de minerai sont transportées au quotidien par cette voie ferrée. Premier producteur mondial de manganèse à haute teneur, Comilog qui déclare le cas de force de majeur à ses partenaires dans un communiqué, va-t-elle subir une chute de ses exportations et, partant, de sa production qui devrait assez logiquement se retrouver au ralenti ?

Il ne faut, non plus, négliger les craintes liées à une rupture éventuelle dans l'approvisionnement en carburant de ces mêmes régions. La Société gabonaise d'entreposage des produits pétroliers (SGEPP) acheminant, elle aussi, ceux-ci par voie ferroviaire. Ainsi les stations-service pourraient-elles se retrouver à sec.

Il en est de même pour toutes les autres sociétés complètement dépendantes du chemin de fer pour acheminer leurs produits vers la capitale et le port stratégique d'Owendo. Selon le directeur général de la Setrag, Christian Magni, les travaux de réhabilitation de cette voie pourraient prendre beaucoup de temps. Et au final, peut-on conclure, fortement pénaliser toute la chaîne logistique minière et forestière avec des risques de mise en chômage technique.

Contrepoint

La solution du transbordement

G.R.M
Libreville/Gabon

DEVANT la presse hier, le ministre des Transports, Brice Constant Paillat, qui avait à ses côtés son collègue des Travaux publics, Toussaint Nkouma Émane, a exposé les solutions d'urgence et à moyen terme mises œuvre ou envisagées par l'Etat.

"Concrètement, une piste a été aménagée pour permettre

le ralliement des deux côtés de la voie. Cette solution permet le transbordement des marchandises entre les gares de Booué et Offoué", a indiqué le chef du département des Transports.

Lequel a assuré que "le gouvernement a réfléchi aussi à une autre mesure urgente". En effet, pour ce pan de l'Exécutif, "le transport routier semble l'alternative la plus crédible face à l'interruption du trafic ferroviaire", ont

soutenu les deux ministres. Dans ce sens, le ministère des Travaux publics serait en train de tout mettre en œuvre pour engager des travaux curatifs donnant accès aux localités présentant des risques d'enclavement du fait de la rupture du trafic ferroviaire. Derrière, l'on perçoit la préoccupation du gouvernement de permettre la continuité de la circulation des personnes et des biens. En termes de dégâts liés à

cet incident qui a concerné un train Comilog vide, l'on enregistre deux locomotives dégradées, douze wagons détaillés et projetés dans le ravin, un ouvrage d'art détruit et quatre personnes blessés. Leur ampleur est donc telle que personne ne peut se prononcer sur la date exacte de la reprise des mouvements de trains entre les gares ferroviaires d'Owendo et Franceville.