

# ENQUETES ET REPORTAGES

magazine.union@sonapresse.com

## Incidents ferroviaires : quid de la responsabilité de l'ARTF ?

**CRÉÉE** en 2010, l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARTF) est un instrument administratif indépendant de l'État chargé de réguler l'ensemble du dispositif du réseau ferroviaire. Elle assure les missions de contrôle, de conseil et d'arbitrage relatives aux infrastructures. À quel niveau se situe alors sa responsabilité dans les incidents ferroviaires ou déraillements devenus fréquents ? Éclairage.

Christian G. KOUIGA  
Libreville/Gabon

LES incidents ferroviaires sont devenus monnaie courante sur la voie ferrée reliant Libreville à Franceville. De 2008 à ce jour, plusieurs déraillements ont été signalés, avec parfois des pertes en vies humaines, comme ce fut le cas en mai 2019 à la suite d'une collision entre deux trains marchandises de la Setrag (Société d'exploitation du Transgabonais). Une situation pour le moins déplorable, qui remet (parfois) en cause les efforts déployés par la Setrag pour trouver une solution définitive à cette problématique. Il y a quelques jours, dans cette optique, le nouveau ministre des Transports, le capitaine de vaisseau Loïc Moudouma Ndinga, a réuni autour d'une table les responsables de la Setrag et ceux des entreprises intervenant sur le Transgabonais aux fins de trouver ensemble les voies et moyens qui redonneraient son lustre d'antan au chemin de fer. Un mois avant cette réunion, un nouveau déraillement, celui d'un train minéralier, aura perturbé, une fois de plus, le trafic sur la voie ferrée. Il n'en fallait pas plus pour que la toile s'enflamme et en fasse les choux gras de cette nouvelle déconvenue. Les critiques les plus acerbes pointant souvent un doigt accusateur vers l'ARTF qui, pourtant, selon les textes, n'est que l'organe régulateur du transport ferroviaire.

Face à ces "critiques infondées", l'ARTF, jointe par nos services, se veut plus explicite afin d'édifier l'opinion sur son rôle exact et, au-delà, rassurer les populations et les usagers sur les mécanismes mis en œuvre, malgré tout, pour que le transport des populations, des marchandises et des richesses découlant du sous-sol national depuis le sud-est se fasse dans les meilleures conditions possibles. "Nous avons la charge de la ré-

gulation, c'est-à-dire le contrôle, l'arbitrage et le conseil. L'ARTF peut donc être assimilée au gendarme du ferroviaire (...) Nos actions passent par le contrôle quotidien du pesage, des immatriculations de trains et des wagons ; des autorisations et des licences, des modules de formation des agents conducteurs de trains ; le contrôle de la conformité de tous documents dans ce secteur d'activité, des coûts tari-

En d'autres termes, l'ARTF a pour rôle de contrôler le réseau ferré en alertant les hautes autorités sur les menaces infrastructurelles (voie, matériels roulants, ouvrages d'art, passage à niveau, environnement) du réseau et faire des recommandations au gouvernement, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux opérateurs du secteur ferroviaire.

Aussi, conscient de ce que les dirigeants accordent un accent particulier au développement du chemin de fer – pilier essentiel de la diversification de notre économie dans la vision de l'après-pétrole –, l'ARTF se bat-elle, sous la conduite de son nouveau manager, le secrétaire exécutif Joseph Ibouili Maganga, pour devenir un "pôle de

fares ainsi que de l'application des normes sécuritaires, etc.", confie-t-on à L'Union.

En d'autres termes, l'ARTF a pour rôle de contrôler le réseau ferré en alertant les hautes autorités sur les menaces infrastructurelles (voie, matériels roulants, ouvrages d'art, passage à niveau, environnement) du réseau et faire des recommandations au gouvernement, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux opérateurs du secteur ferroviaire.

Aussi, conscient de ce que les dirigeants accordent un accent particulier au développement du chemin de fer – pilier essentiel de la diversification de notre économie dans la vision de l'après-pétrole –, l'ARTF se bat-elle, sous la conduite de son nouveau manager, le secrétaire exécutif Joseph Ibouili Maganga, pour devenir un "pôle de

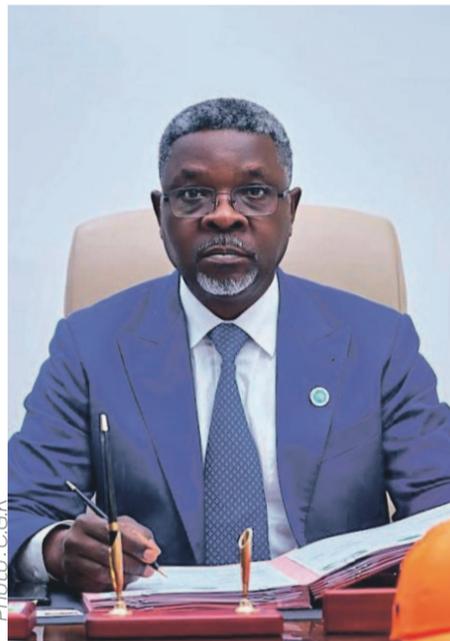


Photo: C.G.K



**L'ARTF alerte les dirigeants du pays, entre autres, sur les menaces de notre voie ferrée.**

référence, d'action et d'éclosion tous azimuts dans le secteur du ferroviaire dans la sous-région d'Afrique centrale, en insufflant une nouvelle gestion managériale, transparente et rigoureuse". L'ARTF fait ainsi de son mieux pour être arrimée aux exigences du secteur ferroviaire, en s'inscrivant, in fine, dans une dynamique croissante de contrôle

permanent du Programme de remise à niveau (PRN) du Transgabonais qui a, entre autres objectifs, "la réhabilitation en profondeur du chemin de fer pour améliorer la fiabilité et la disponibilité du transport, la construction des nouvelles gares ferroviaires, l'achat du nouveau matériel ferroviaire et l'augmentation de la capacité de transport

(PAC)".

Mais qu'en est-il aujourd'hui de ce programme si ambitieux, qui est d'ailleurs un bel exemple de coopération en matière de financement international entre l'État gabonais, la Setrag, l'Agence française de développement (AFD) et SFI Proparco dans l'accompagnement et le soutien des opérateurs privés ? (Lire encadré).

## C'est quoi le PRN ?

C.G.K  
Libreville/Gabon

DEPUIS mai 2021, l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARTF) a adopté un nouveau mode de gouvernance conforme aux instructions des plus hautes autorités, qui respecte à la lettre le Plan d'accélération de la transformation (PAT) pour le secteur ferroviaire.

Et comme le secteur ferroviaire porte un pourcentage assez élevé – 52 % du PIB gabonais –, le gouvernement, en collaboration avec la Setrag et la Comilog, a mis en place le projet "PRN" (Programme de remise à niveau) du Transgabonais pour

supporter cette croissance économique.

Le PRN vise ainsi la réhabilitation en profondeur du Transgabonais. Toute chose qui nécessite, à bien des égards, le solutionnement de la problématique des 44 zones instables, la construction et la réhabilitation des gares, le remplacement des traverses biblocs, le remplacement des rails de 50 kg par ceux de 60 kg, la modernisation des outils de contrôle, la restauration de la capacité de la voie ferrée afin d'augmenter la capacité des sillons ainsi que la capacité de transport et, enfin, l'acquisition de nouveaux matériels roulants. Cette noble ambition de l'État, visant la modernisation du

secteur ferroviaire en l'ouvrant au partenariat public-privé, a commencé depuis 3 ans, ce malgré les fortunes diverses liées aux incidents devenus légion sur le Transgabonais.

Mais bien que les travaux du PRN soient estimés à près de 80 % de réalisation, l'ARTF n'entend pas se détourner de ses missions de régulateur. Elle promet de renforcer les contrôles sur le terrain, afin d'amener les partenaires du réseau ferroviaire à renforcer, par un travail soutenu et de qualité, les travaux de réhabilitation sur la voie ferrée longue de 669 km en partant du pont minéralier d'Owendo de Libreville à Franceville.