

6 Économie

Sécurité routière

Shell Gabon organise une journée de sensibilisation à Gamba

V.M

Gamba/Gabon

SUITE aux nombreux accidents constatés sur la route Loubomo-Mougagara, Shell Gabon a organisé, le 1er avril 2017, au CCPL3 de Gamba, une campagne de sensibilisation intitulée « Road Safety Lunch ».

Cet atelier avait pour objectif de sensibiliser les populations en général, et les chauffeurs professionnels en particulier, sur les dangers liés au non-respect des règles de sécurité de la route, à travers une discussion inclusive, un partage d'idées et d'expériences variées pour une prise de conscience collective et une responsabilisation de tout un chacun pour la sécurité de tous.

C'est donc 42 participants (des particuliers et chauffeurs du Conseil municipal et départemental) qui ont



Les participants ont eu droit à une session pratique...



... qui a succédé à la phase théorique.

pris part à ce séminaire interactif, dont deux représentants d'autorités administratives : Brice Kokolo, Inspecteur du travail, et Mr. Edouard Ibouili, troisième Maire-adjoint de Gamba, .

La journée de la sécurité routière a débuté par une minute de silence en mémoire de toutes les personnes décédées suite à des accidents de la circulation dans le département de Ndougou et ailleurs.



Photo de famille au terme de la journée de sensibilisation.

La séance a été introduite par Joost Soethout, le directeur technique de Shell Gabon, avant le développement de la session proprement dite par Odette Delbrah et Loïc Assoumou Mbo Mba.

Le corps de cette présentation comprenait une phase théorique constituée d'un test de connaissance sur le code de la route, de débats sur des thèmes liés aux précautions à prendre avant et pendant la

conduite (vérification des pneus, des fluides, tableau de bord, etc.), ainsi que sur l'objectif pour Shell en matière de sécurité dans la ville de Gamba: zéro accident de la route pour le reste de l'année, sachant que huit accidents et au minimum trois décès ont déjà été répertoriés, contre quarante-deux accidents en 2016.

Une phase pratique a ensuite été organisée au gymnase du CCPL3 avec un atelier sur les étapes de vérification du véhicule, grâce, notamment au support technique de Pétrogas, suivi du passage à tour de rôle des participants au simulateur de conduite.

Face à l'enthousiasme des participants, l'initiateur du séminaire, Joost Soethout a promis de renouveler cette initiative très prochainement en invitant, entre autres, un médecin urgentiste afin de faire des démonstrations sur les gestes de premiers secours.

Cours du pétrole

Plusieurs pays producteurs seront dans le dur en 2017, selon Fitch

F.A.

Libreville/Gabon
(Source: Agence Ecofin)

SELON un rapport de l'agence de notation américaine Fitch, le baril de pétrole devrait terminer l'année à une moyenne de 52,50 \$, exerçant une pression continue sur les budgets de la plupart des pays producteurs en Europe de l'Est, au Moyen-Orient et en Afrique.

Les experts de Fitch ont

centré leurs études sur 14 pays de ces régions et ont révélé que 11 d'entre eux seraient incapables d'équilibrer leurs budgets si leur prévision du prix moyen du pétrole s'avère être correcte. C'est-à-dire que si le baril termine l'année en dessous de la moyenne de 52,50 dollars, ces 11 pays connaîtront davantage de difficultés pour financer leurs budgets.

Les pays qui ont un prix de rentabilité inférieur à la moyenne déterminée par l'agence de notation sont le Koweït (45 \$), le Qatar (51



Le baril de pétrole devrait terminer l'année à une moyenne de 52,50 dollars.

\$) et la République du Congo (52 \$). Il faut souligner que dans ces Etats, les compagnies pétrolières ont élaboré de solides programmes de réduction des coûts de production de l'or noir.

En outre, le rapport indique que le Nigéria aura besoin d'un prix du baril à 139 \$ pour être bénéficiaire. Il est suivi par Bahreïn avec 84 \$.

Il y a quelques mois, les analystes estimaient que le baril devrait atteindre 60 \$ avant la fin de l'année. C'était sans compter avec

la décision des producteurs américains de schiste d'augmenter leurs volumes d'extraction et la montée des stocks outre-Atlantique. Bien qu'il paraisse évident que les producteurs américains ne reculeront pas, les plus optimistes misent sur le maintien de la réduction de la production de l'Opep et la diminution des stocks américains (entamée la semaine dernière) pour voir le baril atteindre la barre des 60 \$.

Libre-Propos

La problématique de l'entretien des infrastructures routières : le cas du Pont-Nomba

Par Dr. Judicaël Etsila*

Libreville/Gabon

Il est incontestable que la route est un facteur de développement. Celle reliant les communes d'Owendo et de Libreville en est un symbole car, non seulement lien social entre les habitants de ces deux communes, mais également acteur économique essentiel du pays. Facteur de développement, la route est également le principal théâtre d'accidents atroces. Elle tue du fait de sa configuration, de sa fréquentation par de nombreux acteurs. Elle anéantit

aussi du fait de son entretien souvent négligé ou abandonné.

Si le conducteur doit rester, en toute circonstance, maître de son véhicule, l'observation absolue de cette prescription, est impossible. En effet, la réalité décrite supra, transforme le chauffeur en un pilote participant à un concours d'évitement d'obstacles.

Cette situation de risque permanent est symbolisée depuis des années par la traversée du Pont-Nomba. De nombreux accidents, très souvent mortels, survenus en ce lieu, en ont fait un point noir de la circulation routière : forte densité de circulation, entrée et sortie du pont apparaissent

comme de goulots d'étranglement car les véhicules sont contraints de freiner à l'approche du pont ce qui entraîne un ralentissement du flux de la circulation ; la présence de nids de poules qui obligent le conducteur à des manœuvres d'évitement très risquées ; la traversée de la chaussée par de nombreux piétons du fait de l'existence au même endroit d'un poste de contrôle « permanent » de la gendarmerie contraint les automobilistes, tantôt malhonnêtes, tantôt blasés, par ce qui est parfois ressenti comme du harcèlement ou de l'acharnement, à des manœuvres dange-

reuses pour échapper aux injonctions oppressantes des corps habillés ; éclairage public défectueux. A cela, s'ajoute, la présence de camions, de taxi-bus, voire de véhicules de particuliers aux qualités douteuses qui constituent également des acteurs à haut risque.

Les nombreux accidents survenus à cet endroit semblent avoir ému la sensibilité des acteurs de la sécurité routière. En effet, depuis bientôt un an, la détérioration d'une barrière de sécurité, censée pourtant freiner, voire stopper la course forcée des véhicules devenus incontrôlables et dont l'issue est généralement fatale, ne

semble guère préoccupée personne. Le dispositif de sécurisation de la circulation, menace la sécurité des usagers du Pont-Nomba. Effectivement, agressé par les « attaques » répétées des automobilistes, malmené par les intempéries et privé d'entretien, un élément de la barrière de sécurité, s'est détaché de l'architecture générale et s'est progressivement déporté sur la chaussée.

Cette présence ne peut que surprendre et gêner davantage les automobilistes.

Si l'on considère que la première responsabilité d'un Etat est de protéger les citoyens, on ne peut que

s'étonner de ce que la situation du Pont-Nomba n'interpelle personne. L'Etat, les collectivités locales, les associations, les partenaires économiques, chacun, semble s'accommoder de la situation.

Il semble pourtant raisonnable de détacher la barrière devenue inutile mais dangereuse et de la remplacer intégralement. Cette solution, sans éliminer les accidents, serait peu onéreuse en ressources financières et en vies humaines. Gouverner c'est prévoir et vaudrait mieux prévenir que guérir.

Chercheur, IRSH/CENAREST *