

LE FAIT DU JOUR

redaction@sonapresse.com

La voie ferrée dans le collimateur des saboteurs

DÉJÀ en proie à la vétusté de la ligne ferroviaire responsable des multiples déraillements de trains, la Setrag doit aujourd'hui faire face à des actes de sabotage perpétrés par des individus mal intentionnés.

Maxime Serge MIHINDOU
Libreville/Gabon

LA rumeur courait déjà sur les réseaux sociaux. Elle est aujourd'hui confirmée. La Société d'exploitation du Transgabonais (Setrag) a bel et été victime d'actes de sabotage.

Selon un communiqué officiel de l'entreprise, le 14 novembre 2021 au PK 79+400-500, des actes malveillants ont été perpétrés sur la voie ferrée par des individus non identifiés. " Ces derniers s'en sont pris aux infrastructures ferroviaires, en déposant des traverses en bois, dans l'intention d'occasionner des déraillements de trains ", dénonce l'entreprise ferroviaire.

Fort heureusement, aucun accident n'est à déplorer. " Ces actes auraient pu conduire à des conséquences dramatiques, qui ont pu être évitées grâce à la vigilance et au professionnalisme du personnel de conduite de Setrag. Setrag condamne fermement de tels agissements, qui mettent en danger la vie des populations et des usagers qui empruntent la voie ferrée ", souligne l'entreprise. Le directoire de l'entreprise a, d'ores et déjà, annoncé une plainte contre X. " Une plainte a été déposée pour faire la lumière sur ces actes et afin que



Photo: AJN/ L'Union

Setrag promet plus de mesures pour veiller à la sécurité autour des rails.

soient identifiés et poursuivis en justice, les auteurs de ces actions insensées et criminelles ", indique l'entreprise.

Déjà le 15 novembre dernier, au sortir d'une réunion de crise présidée par le ministre des Transports, Brice Constant Paillat, en présence de l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARTF), le directeur général de la Setrag, Christian Magni, avait évoqué ces actes de vandalisme.

" Il n'y a aucune raison que des traverses en bois se retrouvent sur la voie ferrée, surtout qu'il y avait trois traverses déposées à l'intervalle de 700 mètres ", avait-il expliqué.

Le ministre avait, alors, promis l'ouverture immédiate d'une enquête. " Une enquête a de ce fait été ouverte et se poursuit pour faire toute la lumière sur les conditions de survenance de celui-ci. Il devient récurrent

de constater que des personnes très mal intentionnées posent sur la voie ferrée des traverses en bois; ceci, naturellement dans l'intention d'occasionner des déraillements, notamment des trains voyageurs ", avait déploré le membre du gouvernement.

CONSTAT• Afin de limiter les risques d'autres tentatives de sabotage, la Setrag a annoncé, également, des mesures fortes. Outre le renforcement de la sur-

veillance de la voie ferrée, elle va procéder au retrait des traverses de bois, qui jonchent souvent et malheureusement les abords de la ligne ferroviaire. " Nous allons engager très rapidement le retrait de ces traverses qui posent problème. Il va falloir trouver, très rapidement et nous y travaillons déjà, avec des filières de valorisation de ces traverses-là de façon à ne pas les conserver longtemps le long de la voie ferrée ", a promis Christian Magni.

D'après un rapport daté de 2020 de l'Autorité de régulation des transports ferroviaires (ARTF), la principale cause des accidents de la voie ferrée est liée à l'état défectueux de la ligne ferroviaire qui compterait 35 défauts dont 33 présentent des risques de déraillement et 2 des risques de dégradation.

À mi-chemin du Programme de remise à niveau (PRN) de la voie (2016-2024) signé avec l'État gabonais, la Setrag a déjà procédé au renouvellement de 150 km de voie sur les 648 km de la ligne Owendo-Franceville.

Contrepoint

Les saboteurs et les autres...

ENA
Libreville/Gabon

ON dédouanerait volontiers la qualité de la voie pour ces fréquents déraillements si elle n'avait pas fait l'objet d'une attention particulière dans un récent rapport de l'ARTF en 2020. En effet, l'Autorité de régulation des transports ferroviaires avait pointé l'état défectueux de la ligne ferroviaire

comme étant " la principale cause des accidents se produisant sur la voie ferrée ". Et deux facteurs structurels en portent cette responsabilité : les traverses en bois et le ballast.

Si le premier élément (traverses en bois) fort périssable tant par la portance du trafic qu'avec les intempéries est actuellement en voie d'une élimination avec l'option des traverses en béton précisément, c'est la reconnais-

sance aussi qu'elles ne faisaient plus l'affaire, n'offrant plus toutes les garanties de fiabilité. Il en est de même pour le ballast dont la situation a plus d'une fois interpellé les autorités de Setrag en ce qu'elle appelle à un fort renforcement ; car, ces pierres concassées que l'on tasse sous les traverses d'une voie ferrée donnent à maints endroits de la ligne des signes de fébrilité qui se traduisent par des affaissements

et conduisent à des ralentissements de vitesse de la locomotive sur de longues distances. Ce qui a d'ailleurs inspiré la mise en œuvre du PRN (Programme de remise à niveau) conclu avec l'État en 2016.

Sans négliger l'acte des saboteurs à l'origine des déraillements de trains, ces deux préoccupations matérielles de la voie sont aussi tenues pour coupables dans les dangers que court le trafic.