

Mais depuis le 3 juin, 36 relations, cadencées pour la plupart, sont assurées chaque jour de la semaine entre La Louvière et Charleroi (35 en sens inverse).

Parmi celles-ci on compte, par sens, 16 IC Liège-Mouscron, qui peuvent profiter pleinement des infrastructures nouvelles ou modernisées comme de certains autres changements : la liaison Mons-Charleroi (indicateur : tableau 54) est maintenant effectuée en 28 minutes (contre 45 auparavant) tandis que le trajet Liège-Mouscron est actuellement parcouru en 2 h 24, soit un gain de près d'une heure.

Quant au trafic marchandises régional, il concerne essentiellement Bascoyp, Anderlues et Fontaine-l'Evêque (une voie de l'ancienne ligne 112 a été maintenue jusqu'à cette dernière localité à partir de Piéton, le reste de l'ancienne infrastructure ayant été intégralement démonté).



ligne 112 à hauteur de la bifurcation vers Monceau-Formation

La desserte, axée sur la gare de Monceau-Formation, s'effectue normalement par emprunt successif des lignes 112 a (spécialisée au trafic marchandises) et 112.

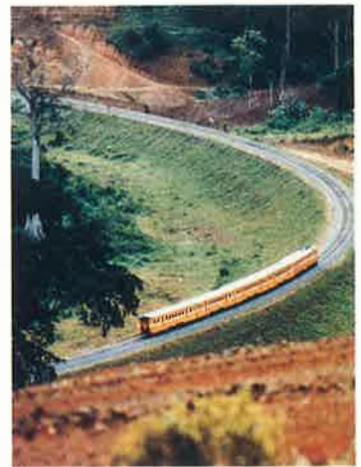
Nouvelle section de ligne, plus rapide et électrifiée, signalisation de contre-voie, et équipement de commande moderne, possibilité d'utiliser des itinéraires auxiliaires, fluidification des circulations dans la zone de Marchienne-Monceau ...

Dans l'ensemble les modernisations intervenues améliorent l'image et les possibilités du chemin de fer dans la région, grâce aux meilleurs services qu'il peut offrir au public. En même temps, elles permettent aux cheminots d'effectuer leur travail dans de meilleures conditions et de façon plus efficace.

LRG

des cheminots belges au gabon

le Transgabonais en route pour Booué



1. Le Gabon, un pays riche et sous-peuplé

Ce pays dont la superficie équivaut à près de neuf fois celle de la Belgique (268 000 km²) ne compte qu'un million d'habitants environ. Ce phénomène s'explique en partie par une très faible production agricole mais également, entre autres, par l'importance de la forêt. Celle-ci, très dense, couvre en effet les trois quarts du territoire et elle constitue d'ailleurs un des atouts économiques du pays.

Celui-ci connaît une croissance économique rapide due bien sûr à l'exploitation de la forêt mais surtout à la mise en valeur d'importants gisements pétroliers sous-marins générateurs de devises.

Par ailleurs, le sous-sol du Gabon recèle encore bien d'autres richesses : manganèse, uranium et surtout le fer dont les gisements constituent un véritable trésor pour l'avenir.

Jadis « Cendrillon de l'ancienne Afrique équatoriale française », le Gabon est aujourd'hui un pays en plein développement, fort de ses richesses qu'il commence à exploiter.

De nombreux prêts internationaux permettent d'escompter un développement rapide.

2. Le chemin de fer transgabonais

Parmi les plus belles réalisations mises en œuvre au Gabon, il convient de citer le plus grand

chantier de terrassement de chemin de fer jamais réalisé en Afrique Centrale.

Le relief du Gabon a été façonné dans une large mesure par son fleuve principal, l'Ogooué, qui s'écoule globalement du sud au nord jusqu'à Booué, ensuite d'est en ouest jusqu'à l'océan. C'est en grande partie le long de ce fleuve immense que se construit la ligne de chemin de fer à écartement standard de l'Office du chemin de fer transgabonais (OCTRA).

Le premier tronçon Owendo-Booué est en voie d'achèvement et déjà des trains de voyageurs et des trains de marchandises y circulent selon des horaires précis.

Pour réaliser ce premier tronçon, il a fallu :

- exécuter 4000 ha de déforestation et de débroussaie dont 1700 ha en forêt;
- déblayer 46 millions de m³ de terre;
- remblayer 40 millions de m³ de terre;
- curer les marécages - 600 000 m³;
- poser 65 km de buses d'écoulement d'eau;
- couler 42 000 m³ de béton pour les ouvrages d'art;
- poser 380 km de voies.

Tout au long de ce ruban d'acier qu'est le rail, se développe une vie sociale et économique nouvelle. De nombreux villages prennent naissance en s'agglutinant autour des différentes gares; le transport du bois, et d'autres marchandises,

se fait avec plus de sécurité que par la piste.

A partir de Booué, petite ville située au centre du Gabon, bâtie à flanc d'un des plus beaux sites de l'Ogooué et toute rougie par la poussière, le transgabonais se séparera en deux tronçons. L'un s'en ira vers le nord-est, en direction de Belinga, où ont été découverts d'importants gisements de minerai de fer, et l'autre vers le sud, jusqu'à Franceville, que le rail devrait atteindre en 1987.

3. Les relations économiques entre le Gabon et la Belgique

Les relations économiques entre le Gabon et notre pays sont en plein développement. Une mission officielle présidée par le prince Albert et conduite par notre secrétaire d'Etat au Commerce extérieur s'est d'ailleurs rendue au Gabon du 6 au 11 décembre 1983. Cette mission répondait à l'invitation officielle formulée par le président de la république gabonaise.

La mission officielle a notamment effectué une visite au chemin de fer transgabonais. Ce devait être l'occasion de poser la première pierre de la construction du dépôt titulaire de Booué dont les études et la réalisation ont été confiées par l'OCTRA à un consortium de firmes belges sous l'égide de Transurb Consult. Notre pays vient par ailleurs de remporter une adjudication internationale pour la fourniture de douze locomotives de manœuvres, formant six unités de traction. C'est la SNCB qui a été chargée de la réception en usine de ces locomotives pour le compte de l'OCTRA. Signalons en outre que Transurb Consult vient d'obtenir une série de contrats où la SNCB participera très activement :

- l'organisation de stages de toute discipline au profit d'agents de l'OCTRA;
- l'analyse hebdomadaire des huiles des moteurs de locomotives diesel (travail effectué à l'AC Salzinnes);
- la fourniture de bancs de tarage (installation de vérification de la puissance des moteurs) destinés aux dépôts de Booué et d'Owendo;

- la fourniture de bogies auxiliaires remorqueurs destinés au rapatriement en atelier du matériel roulant ayant déraillé.

Enfin, notre pays négocie actuellement l'étude, la construction et l'assistance au démarrage d'un Centre de perfectionnement des transports terres, destiné à la formation professionnelle du personnel gabonais.



franchissement de difficultés du terrain

4. L'assistance technique belge à l'OCTRA

La construction de ce chemin de fer fait largement appel à la coopération internationale.

A côté d'une majorité de coopérants français, sept cheminots belges participent à une phase complémentaire mais importante, celle de la formation du personnel technique et d'exploitation de l'OCTRA.

Cinq d'entre eux sont installés près de la capitale (Libreville), les deux autres sont à 340 km, à l'autre bout du réseau.

Ils exercent les fonctions de :

- responsable de la division infrastructure au département de l'équipement;
- responsable de la maintenance signalisation;
- chef de service technique au département du matériel roulant;
- conseiller technique au Bureau d'organisation du Travail à AC d'Owendo;

- spécialiste diesériste;
- adjoint télécommunications;
- chef de section de la voie.

Deux d'entre eux nous ont livré leurs impressions que vous pourrez lire plus loin.

Si la lecture de ces impressions venait à faire naître des vocations parmi vous, nous vous informons que l'engagement de 7 coopérants pour le Gabon est prévue pour 1985. Tous les renseignements utiles relatifs à cette coopération peuvent être obtenus auprès de la Direction Générale, 04-2, section 57, 85 rue de France, 1070 Bruxelles, Tél. : (02) 523 80 80 extension 22026.

Deux ans de coopération à l'OCTRA

Quand j'y repense, il y a deux ans, je me trouvais en pleine fièvre du grand départ; départ projeté vers cette Afrique lointaine et inconnue pour moi, qui jamais encore n'avais quitté l'Europe! Qu'allais-je trouver à mon arrivée au Gabon, pays particulièrement mal connu chez nous? Je n'en savais rien, et ce ne sont pas les quelques reportages vus à la télévision et que j'avais avidement suivis avant le départ, dans l'espoir quand même de me faire une petite idée de ce qui m'attendait là-bas; dans l'espoir aussi d'apporter une réponse, fut-elle partielle, à toutes ces questions que consciemment ou inconsciemment je me posais, qui pouvaient m'éclairer. Sergi-je à la hauteur de la tâche qui me sera confiée?

Quelles seront mes conditions de vie, de travail, etc? Il y avait encore beaucoup d'autres points d'interrogation! C'était l'aventure! Avec cette inquiétude de ce que demain sera fait, bien que je m'étais entouré de certaines précautions avant d'apposer ma signature au bas du contrat!

J'avais mûrement réfléchi, supputé, discuté. Mais n'étais-je pas un peu fou, à mon âge et sans nul besoin de cela, de me lancer dans une telle aventure? De laisser là, provisoirement peut-être, une situation pourtant convenable? Dans mon entourage, ma famille, mes amis, certains enthousiastes, me donnaient raison, approuvaient cette idée d'aventure ou même enviaient ma décision. D'autres, par



*l'Ogooué
gare
de formation
d'Owendo*



contre, simplement à la façon dont ils me posaient certaines questions, me faisaient clairement comprendre une opinion qui n'était pas des plus flatteuses ! Bien entendu, tout cela ne faisait qu'ajouter à mon trouble, à mon incertitude ; mais ma curiosité, ma volonté d'un changement ont été les plus fortes ! Et maintenant, avec le recul du temps, tout cela me fait bien sourire.

Car, si aventure il y a, elle est bien belle et bien passionnante, et comme je suis heureux de l'avoir entreprise ! Chaque jour qui passe, je me félicite de la décision prise qui me permet de découvrir d'autres horizons, un pays, un climat merveilleux, d'autres mentalités, d'autres hommes. J'ai aussi, parfois, l'impression de faire œuvre de pionnier car le réseau est jeune, tout est neuf et il y a tellement à faire encore !

La clairvoyance dans l'organisation du travail, l'esprit d'initiative et d'entreprise, le dynamisme sont ici des qualités particulièrement appréciées et fort recherchées parce qu'elles sont la base même de la mission de formation dont le coopérant doit se sentir investi. C'est pourquoi – et ce sera ma conclusion – je conseille aux jeunes et aussi aux moins jeunes, qui se sentent animés de cet esprit de découverte, de changement et qui estiment posséder les dispositions souhaitées, je conseille à ceux-là, si l'occasion leur en est donnée, de « franchir le pas » et de répondre à l'appel formulé. Car c'est bien de cela qu'il s'agit : « franchir le pas », vaincre ses propres craintes ! Pour reprendre, dans son esprit, l'expression d'un Belge célèbre : « Ce qui est difficile, ce n'est pas de se rendre en Afrique, mais bien de quitter Charleroi ». (1)



Un cheminot à Booué

Le travail à la circonscription de Booué (équivalent d'un groupe en Belgique) est axé sur la formation du personnel technique dans le domaine des télécommunications.

En réalité, il faut aussi aider les jeunes agents dans les nombreux problèmes qui se présentent à un réseau neuf : assurer une représentation de la circonscription à la direction, appuyer les commandes de matériel et d'appareillage, résoudre les contentieux de personnel, ...

Tout cela dans un environnement matériel fort souvent provisoire et mobile, caractéristique de tels chantiers d'équipement, progressifs par nature...

C'est ainsi que les relations avec la direction se font le plus souvent par radio : compte rendus, prises d'instructions, etc. Au surplus, la formation proprement dite est en général effectuée sur le terrain, à l'occasion des tournées en jeep sur les pistes. Un ou deux agents accompagnent chaque fois et, selon les installations visitées,

s'initient au montage, à l'entretien ou à la réparation des divers équipements. La vie n'est pas monotone, elle est avant tout profondément sociale et peu « stressante ». Le cadre est tout autre et l'ambiance au travail n'est pas comparable avec celle de l'Europe. En brousse, l'entraide est primordiale et si les infrastructures commerciales commencent à se développer, les jeunes agents de l'OCTRA apprécient que l'on puisse leur rendre service ou les dépanner quand manque l'eau ou la nourriture.

Le soir, après avoir salué tout le monde, il est bon de rentrer chez soi, de retrouver sa famille, ses habitudes et le calme de la nuit tombante.

(1) J. Brel