

# les cheminots belges à l'étranger

La république de Guinée, située sur la côte occidentale de l'Afrique est encore un endroit peu connu du globe. Bien que ce pays soit huit fois plus grand que la Belgique, il compte à peine 6 000 000 d'habitants.

La Guinée a été favorisée par la nature : elle bénéficie d'un climat de mousson humide ; les précipitations abondantes et la structure du relief font de ce pays le « château d'eau » de l'Afrique. Les principales activités économiques sont l'agriculture (riz, café, tabac et bananes) et l'industrie minière (diamant, minerai de fer et surtout bauxite).

Dans notre numéro du mois de juillet, nous sollicitons des candidats pour des missions de longue durée en Guinée. Ce n'est pas la première fois que Transurb Consult, avec l'aide du personnel de la SNCB, déploie ses activités dans cette partie de l'Afrique. Une série de missions de courte durée ont déjà été exécutées du 17 octobre 1982 au 2 février 1983 afin d'y étudier un projet de réhabilitation de la ligne de chemin de fer de 662 km, reliant la capitale Conakry à Kankan à l'intérieur du pays. Cette mission fut exécutée pour le compte de l'Office national des chemins de fer de Guinée (ONCFG). L'équipe belge se composait de 6 personnes : un économiste, un spécialiste de tracé, un ingénieur de chaque direction technique. L'un d'entre eux nous raconte son expérience.

*Pour le projet dont question ci-dessus, nous devons prévoir l'évolution du trafic ferroviaire de 1985 à l'an 2000, déterminer l'ampleur et le calendrier des*

*travaux de réhabilitation et calculer la rentabilité économique et financière des investissements nécessaires pour ces travaux. Cette mission fut d'abord préparée en Belgique par une étude des documents de base et des données disponibles sur le transport ferroviaire en Guinée. Elle fut ensuite approfondie sur place pour aboutir aux conclusions suivantes : les travaux d'adaptation à exécuter, les moyens humains et techniques à mettre en œuvre, la structure de communication et de signalisation à prévoir et la révision des moyens de gestion. Nous élaborâmes enfin, chacun dans notre domaine, un programme de formation du personnel et nous nous efforçâmes de définir l'assistance technique qui serait fournie par les réseaux ferroviaires étrangers. Pour l'exploitation, il fallut élaborer à la fois un système de gestion adéquat et fixer pour chaque service les cadres de personnel. Ensuite, nous établîmes un plan de transport en fonction de l'évolution attendue du trafic, conformément aux calculs de l'économiste et nous élaborâmes un nouveau système d'approvisionnement sur base des stocks existants. La ligne fit l'objet d'un inventaire complet. Au cours de notre mission, nous contrôlâmes également la situation des carrières de ballast. Des discussions furent menées avec les entreprises de l'intérieur du pays sur la possibilité d'acheminer leur production par chemin de fer. A cet effet, un véhicule diesel tout terrain, pourvu d'un réservoir à essence de 285 litres, fut mis à notre disposition. Nous reçûmes ensuite tout le nécessaire pour survivre quelques semaines à l'intérieur des terres africaines : pièces de rechange pour le véhicule, matériel de camping, ustensiles de cuisine et même des*

*moustiquaires. Pour nous épargner le côté « inconfortable » du camping, la compagnie de chemin de fer nous prêta la voiture présidentielle équipée de couchettes. Le jour, nous effectuions les trajets en jeep ; le soir, nous rejoignons le train à un point convenu de la ligne. La population locale était extrêmement accueillante et chaleureuse. Dans chaque village où nous passions en voiture, des mangues, des papayes et d'autres fruits exotiques nous étaient offerts. Les autorités locales nous recevaient également avec chaleur. Le gouverneur de la province de Dabola a même organisé un banquet en l'honneur de la mission belge.*

*La nature de ce pays est belle à couper le souffle : paysages variés, forêts humides pleines de parfums, vertes étendues de savane, myriades de papillons multicolores... Cela laisse un souvenir inoubliable. Toutefois, la peur des serpents était toujours présente, surtout lorsque nous marchions sur le ballast pour inspecter la voie. C'est pourquoi, nous tenions toujours à portée de la main une seringue hypodermique contenant du sérum. En Guinée, voyager en train est une aventure unique. La ligne de chemin de fer traverse de part en part le massif monumental de Fouta-Djalon. Au pied de ce massif montagneux se trouve la petite ville de Kindia où le chef de gare nous offrit quelques statuette taillées en bois et nous proposa avec un large sourire, son scooter pour faire un petit tour en ville. Voyager en train, en Afrique, s'effectue d'ailleurs d'une toute autre façon qu'en Belgique. Une quantité invraisemblable de bagages sont transportés sur le toit des voitures et de la locomotive. Les arrêts dans les gares sont souvent interminables (dans ces contrées, le « temps » n'est pas encore devenu un luxe). Sur les quais à l'ombre*



Etude du tracé de la ligne des chemins de fer de Guinée (ONCFG)

*des baobabs, des marchands ambulants vendent leurs produits : quelques boîtes de sardines, des bananes, des allumettes et des cigarettes à la pièce. La vie se déroule dans une atmosphère bon enfant et décontractée. Une autre culture et une autre manière de vivre ; mais cela suffit amplement pour avoir définitivement l'Afrique noire dans la peau.*

### **Des cheminots belges à l'étranger**

- Pour une mission de 2 ans au Gabon, on recrute :
  - 1 chef de section ES spécialisé en signalisation ;
  - 2 chefs de secteur technique, l'un spécialisé en entretien des moteurs diesels et locomotives, l'autre spécialisé en entretien des wagons.

Ces agents seront chargés de préparer les programmes d'enseignement du centre de perfectionnement de Franceville.

- Pour des missions de 8 à 10 mois en Zambie : spécialistes en conception, construction, réparation et entretien de wagons (ingénieurs, chefs de section, chefs de secteur et sous-chefs de secteur technique). La connaissance de l'anglais est exigée.

Renseignements : Direction générale, 04-21, section 57, Bruxelles. Tf. : 911/2040.