Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

241-242 | Janvier-Juin 2008

Milieus ruraux : varia

Les réseaux de transport terrestres au Gabon

Bilan et perspectives

Léandre Edgard Ndjambou

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/4112>

DOI : 10.4000/com.4112

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2008

Pagination : 209-231

ISBN : 978-2-86781-466-2

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Léandre Edgard Ndjambou, « Les réseaux de transport terrestres au Gabon », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 241-242 | Janvier-Juin 2008, mis en ligne le 01 janvier 2011, consulté le 21 septembre 2020.
URL : <http://journals.openedition.org/com/4112> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.4112>

REVUE DE GÉOGRAPHIE DE BORDEAUX
— depuis 1948 —

les Cahiers *d'Outre-Mer*

ISSN 1961-8603

N° 241-242

Vol. 61

2008

Janvier-Juin

➤ *Milieux ruraux : Varia*

PRESSES UNIVERSITAIRES DE BORDEAUX

Les réseaux de transport terrestres au Gabon

Bilan et perspectives

Léandre Edgard NDJAMBOU ¹

Riche de ses ressources naturelles, le Gabon a développé une économie extravertie reposant prioritairement sur l'exploitation et l'exportation de ses matières premières minérales : le pétrole qui représente près de 81 % des exportations, 42 % du PIB et environ 66 % des recettes budgétaires de l'État, le bois et le manganèse. À cette fin, le pays dont le littoral s'étire sur plus de 800 km, de l'extrémité nord de Cocobeach à l'extrémité sud de Mayumba, s'est doté de deux ports (Libreville-Owendo et Port-Gentil) faisant ensemble plus de 90 % des échanges extérieurs. L'objet de cet article est de mettre en relief les différentes étapes de l'aménagement du réseau des transports terrestres au Gabon, en faisant la part des réalisations datant de sa période coloniale, de celles qui ont suivi son indépendance dans le contexte notamment du « boom pétrolier », et maintenant des récents projets concernant la mise en exploitation du fer de Belinga.

I – Les premiers efforts d'aménagement des réseaux de transport au Gabon

La voie d'eau et la piste de latérite furent longtemps les principaux modes d'acheminement valorisés pour le déplacement des produits et des hommes.

1. Maître-assistant en Géographie à l'Université Omar Bongo du Gabon ;
E-mail : Ndjambou_leandre@yahoo.fr ou ndjambou.leandre@caramail.com

1 – Le rôle historique de la voie d'eau

D'utilisation commode et n'exigeant qu'un minimum d'investissement de départ, la voie d'eau fut d'abord la plus couramment sollicitée.

a – Le corridor d'évacuation de l'okoumé

Doté dans sa partie littorale d'un important réseau fluvio-lagunaire, le Gabon dispose avec l'Ogooué, d'un axe de navigation remarquable sur lequel naviguaient de longue date des pirogues de type artisanal taillées d'une seule pièce dans un tronc d'okoumé simplement évidé. Elles étaient, nous dit P. Savorgnan de Brazza qui visita parmi les premiers ces lieux, à fond plat et bords droits, dotées d'extrémités effilées et pouvaient charger entre 600 et 1 000 kg, ce qui ne leur permettait alors de s'élever « au-dessus de l'eau que de huit à dix centimètres » (*Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, 1988, p. 24).

Quoi qu'il en soit, des décennies durant, ces simples embarcations ont pu répondre de façon satisfaisante à l'essentiel des besoins qu'il s'agisse d'assurer le franchissement des nombreux cours d'eau, d'assumer les trafics de messageries ou les opérations de lamanage avec pour seule amélioration l'adoption avec le temps de modes de propulsion plus efficaces que la force humaine, suite à l'adoption notamment du moteur hors-bord permettant de notables gains de vitesse et d'efficacité.

Le transport fluvial dans ses formes modernes est aujourd'hui l'œuvre des sociétés forestières dont les premiers chantiers ont été implantés au plus près du littoral atlantique, à proximité des nombreux cours d'eau. L'okoumé qui fut ici, pendant plus d'un siècle, la principale essence valorisée pouvait certes être évacué ainsi par simple flottaison, mais la nécessité de garder un étroit contact avec la voie d'eau interdisait dans les débuts de s'en éloigner de beaucoup. En effet, le transfert des grumes jusqu'à la rive la plus proche s'effectuait initialement par la seule force humaine à l'aide de chaînes ou de perches permettant de pousser les énormes troncs d'arbre jusqu'à l'eau : cela finalement amenait les forestiers avec le développement des coupes soit à aménager des canaux artificiels pour maintenir une relation commode avec la rivière ou le fleuve soit, assez vite, à doter leurs chantiers de voies ferrées du type « Decauville » (*Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, 1988, p. 30).

Sitôt mis à l'eau, les arbres étaient ensuite assemblés en radeaux qui gagnaient par guidage humain, en s'aidant notamment de la crue saisonnière, la tête de l'estuaire où des remorqueurs pouvaient à leur tour les tracter jusqu'au flanc du navire stationnant à quelques encablures de la côte, en « rade foraine ».

b – Un axe de désenclavement pour la capitale économique : Port-Gentil

Le réseau navigable du littoral gabonais offre bien des possibilités comme en témoignent les baies ouvertes de la Mondah et l'estuaire du Komo ou bien les diverses lagunes de la façade atlantique. Mais c'est l'Ogooué qui reste aujourd'hui encore l'axe majeur structurant l'hinterland de Port-Gentil (Faure, 1993, p. 76). Et c'est toujours par cette voie, navigable depuis N'Djolé, une ville du centre du pays située à 90 km à l'amont de Lambaréné, que transitent les bois de flottage destinés à l'exportation. Elle assure également un important trafic de voyageurs pour lequel a été notamment mis en service, en août 2006, un ferry-boat de 50 m de long sur 14 de large, l'« Ogooué », navire de 440 CV, propriété de la CNI (Compagnie de Navigation Intérieure). Il peut emporter à chaque voyage 350 passagers et prendre théoriquement 500 t de marchandises bien que les conditions de navigation ne lui permettent en fait de ne prendre que 110 t au maximum en saison des pluies et 40 seulement en saison sèche. Car les crues, de la mi-septembre à la mi-mai, rendent difficile la remontée du fleuve par les embarcations, et en basses eaux, entre août et janvier, la navigation devient périlleuse faute d'un système de balisage satisfaisant. Le risque d'échouage est alors élevé et la navigation s'en trouve ralentie.

2 – Des pistes traditionnelles aux voies bitumées modernes

Malgré les importants investissements consentis de longue date, l'ampleur du réseau de pistes et de routes en latérite est le trait marquant du réseau routier gabonais.

a – Les réseaux élémentaires de la période coloniale

Lors de son accession à l'Indépendance, le Gabon présente un réseau routier insuffisant. Plusieurs facteurs expliquent cette longue carence au premier rang desquels l'extrême faiblesse de sa population et les médiocres densités d'un arrière-pays pratiquement abandonné à lui-même. Jouent aussi l'échec des premières tentatives de mise en valeur agricole (exploitation de la vanille, du cocotier...) et la préférence longtemps donnée à la banale exploitation des ressources de la nature gabonaise accessibles par une simple collecte (le caoutchouc, l'ivoire...) aisément transportables à dos d'homme vers les « escales » du fleuve jouant le rôle de points de traite.

Certes à partir de 1896, l'extraction de l'okoumé prit une importance croissante mais sans guère perturber encore l'ancien état des choses vu le rôle pris par la voie d'eau dans le flottage des bois tant du moins que son exploitation se limita à la zone proche du littoral où l'omniprésence de l'eau n'invitait pas à imaginer de systématiser le recours à d'autres modes d'acheminement (fig. 1).

Réalisation technique : NKOU MAKALI Bruno, LAGRAC-UB 2005

Figure 1 – Localisation des principales ressources du Gabon.

Source : Atlas du Gabon. Les éditions J.A. 2004.

Le développement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'effort de valorisation des gisements nationaux d'or et de diamants n'eurent guère plus de conséquences vu la faiblesse des trafics générés, pas plus que les progrès de l'exploitation du pétrole qui contribua certes à étendre le réseau des pistes ouvertes à des fins de prospection mais vit aussi se développer ici les premiers oléoducs reliant pour l'essentiel les sites d'extraction aux points de chargement portuaires.

En résulte la faiblesse du réseau routier hérité de la période coloniale et des premières années d'Indépendance (*Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, 1988, p. 18). Il est vrai que l'instabilité des sols d'altérite, l'ampleur du manteau forestier et l'intensité des précipitations générées par un climat de type équatorial rendaient particulièrement onéreux l'aménagement des pistes et surtout leur entretien saison après saison.

b – Les routes modernes des années postérieures à l'Indépendance

En accédant à la souveraineté, les autorités gabonaises, conscientes des nécessités d'un développement moderne et global, devaient très vite s'intéresser au désenclavement de l'arrière-pays afin de parvenir à une valorisation plus complète du territoire national. Dans ce contexte devait être donc lancé assez vite un nombre important de chantiers routiers ouvrant pour les uns des itinéraires bitumés utilisables en toute saison mais aussi, le plus souvent, de simples pistes de terre compactée. Aujourd'hui encore on peut constater que le réseau routier gabonais est fait, à 94 %, de voies non bitumées (*Atlas de l'Afrique : Le Gabon*, 2004, p. 42).

À considérer la carte, on peut constater que celui-ci s'organise globalement selon deux axes majeurs plus ou moins fermement dessinés. Le premier, à peu près Nord-Sud, est long de 876 km. Il met pratiquement en relation les frontières du Cameroun et du Congo, qu'il évite de peu, *via* Oyem, Lambaréné, Mouila et Ndendé. Le second, orienté Est-Ouest, s'étire sur 887 km depuis Libreville jusqu'à la frontière congolaise, par Ndjolé, Lastourville, Franceville et Léconie. Mais ce réseau est d'intérêt très inégal en raison du contexte physique dans lequel il se développe : il s'agit surtout de pistes dont l'entretien est rendu saisonnièrement difficile par la fréquence et l'intensité des pluies qui minent les infrastructures à peine terminées (*Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, 1988, p. 63). Par ailleurs, les inondations résultant de l'abondance des précipitations, perturbent souvent la circulation pendant la saison pluvieuse tandis que la densité du couvert forestier, qui représente 85 % du territoire national, empêche les routes de sécher après la pluie, entraînant la formation de bourbiers où s'enlisent les véhicules.

Sans doute peut-on en l'occurrence incriminer aussi les effets d'une circulation excessive dans ces périodes de fragilité malgré la pose de « barrières d'hivernage » visant à préserver la qualité des bandes de roulement : c'est sans doute à la surcharge des véhicules qu'il convient en partie d'attribuer la dégradation rapide de tronçons entiers, compliquant gravement la desserte saisonnière des hinterlands. Mais une économie en voie de modernisation rapide ne saurait se contenter d'infrastructures aussi fragiles que la piste classique comme le montre l'effort développé en vue de « durcifier » autant que possible les axes les plus sollicités, notamment à proximité des grands foyers portuaires et urbains. On peut, à ce propos, mesurer les effets de la crise générée ici

par la baisse de la production pétrolière qui a contraint à freiner, par manque de moyens, l'effort d'amélioration des infrastructures routières ainsi que le bon entretien des pistes de l'intérieur dont dépend pourtant l'entrée de régions encore enclavées dans les voies du développement.

L'entretien du réseau a longtemps été financé par le budget de l'État mais les difficultés financières des années 1980 ont vite montré les limites de la situation : la réduction des moyens disponibles a eu pour effet la contraction des budgets d'entretien et de renouvellement du matériel. Jusqu'en 1993, le programme d'aménagement n'avait, pour cette raison, concerné que 468 km effectivement bitumés, dont seulement 109 en structure « lourde » (béton bitumineux) et le reste en structure légère (bicouche) ². Ainsi, pour tenter de combler le retard constaté dans l'effort d'équipement des régions intérieures, les autorités gabonaises ont-elles été amenées à faire appel à l'aide extérieure en lançant, au début des années 1990, avec le concours des bailleurs de fonds internationaux ³, le « Programme d'Aménagement du Réseau Routier (P.A.R.R.) », visant à doter le pays d'un réseau bitumé dense, et le « Programme Triennal d'Entretien Routier » (P.T.E.R.), couvrant la période 1991-1994 pour un montant de 50 milliards de Fcfa, ce qui a notamment permis de rééquiper la régie en matériel neuf.

Toutefois, face aux aléas budgétaires des années 1994-1996, les institutions financières concernées devaient pousser à la privatisation des tâches d'entretien : il en résulta, en 1997, la mise en place d'un « Fonds d'Entretien Routier » (F.E.R.). Mais cet organisme placé sous la tutelle de l'État fonctionne mal. Il souffre de la restriction de ses crédits, de la mobilisation tardive des fonds alloués et surtout de la lourdeur de fonctionnement de la structure. En dépit du statut d'autonomie inscrit dans l'article 2 du Décret fondateur ⁴, sa gestion se trouve compromise par la dépendance où se trouve son administration à l'égard du Comité d'Orientation du Fonds d'Entretien Routier (C.O.F.E.R), prévu à l'article 4 du Décret : il doit le consulter avant toute prise de décision importante ou l'exécution de ses projets. Or la composition de cette structure, placée sous la présidence du ministre de l'Équipement et de la Construction, où étaient représentés neuf ministres et douze autres membres représentant les deux Chambres du Parlement, le Conseil Économique et Social, la Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie du Gabon, le

2. Aujourd'hui, le réseau routier national compte 9 170 km de routes de tous types avec seulement 517 km bitumés. On y compte 650 ponts en bois et 6 bacs encore en service. Avec à peine 5,6 % de routes bitumées, le Gabon montre le plus faible taux d'équipement d'Afrique subsaharienne.

3. Ce sont principalement la Banque Africaine de Développement (B.A.D.), la Banque Islamique de Développement (B.I.D.) et la Caisse Française de Développement (C.F.D.).

4. Décret n° 387/PR/MEC du 20 avril 1998 déterminant les modalités de fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier. *Hebdo informations. Journal hebdomadaire d'informations et d'annonces légales*, n° 473 du 12 au 26 juillet 2003, p. 138.

patronat gabonais et divers syndicats (des transporteurs, des forestiers, des agriculteurs selon l'article 7 de la Loi ⁵) devait très vite prouver ses limites dans la prise de décision.

Vu la lourdeur et l'inefficacité de ce F.E.R., les autorités nationales devaient bientôt lui substituer un « Fonds d'Entretien Routier de seconde génération » de structure plus légère, le « F.E.R. 2 », doté d'un Conseil d'Administration allégé puisque ramené à seulement neuf membres (article 6 et 7 de l'Ordonnance) ⁶. Il devrait être aussi mieux alimenté que la structure précédente ⁷, grâce à des ressources affectées (redevances, diverses taxes et amendes...), un certain nombre de ressources propres (produits de péages, de la vente des dossiers d'appels d'offres) et des subventions publiques (prêts, subventions, aides, dons et legs, etc.) selon l'article 11 de la même Ordonnance.

II – L'épanouissement des réseaux dans le contexte du boom pétrolier

Tournant décisif, le « boom pétrolier » des années 1970 fut, pour le Gabon, un stimulant majeur pour l'ensemble de son économie.

1 – Le développement des réseaux d'oléoducs

Dès 1956⁸, la Société des Pétroles d'Afrique Équatoriale Française, devenue par la suite Société des Pétroles d'Afrique Équatoriale, mettait en exploitation le gisement d'Ozouri. Devenue en 1973 Elf Gabon, puis en 2000 TotalFinaElf à la suite de la fusion des groupes Elf Aquitaine et TotalFina, puis Total Gabon en septembre 2003, il est le premier producteur pétrolier local puisque son implantation dans la province de l'Ogooué-Maritime précède toutes les autres compagnies qu'il s'agisse de la Shell anglo-hollandaise, de la Hess et de la TEXACO américaines ou de l'Agip italienne, opérant en mer

5. Loi n° 2/97 du 25 juin 1997 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier *Hebdo informations. Journal hebdomadaire d'informations et d'annonces légales*, n° 360 du 5 juillet 1997, p. 86-87.

6. Ordonnance n° 001/PR/2006 portant création d'un Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération, du 9 février 2006, 6 p.

7. Les ressources du F.E.R. première manière, étaient essentiellement constituées de la dotation budgétaire de l'Etat, du produit des péages, des fonds de concours versés par les collectivités publiques, de financements extérieurs consentis à cet effet, du produit des services rendus à des tiers, de dons et legs : Article n° 4 de la Loi n° 2 /97 du 25 juin 1997 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier, p. 86.

8. Jusqu'au début des années 70, l'économie du Gabon restait néanmoins dominée par les activités forestières et minières (manganèse et uranium).

et/ou sur terre avec une forte présence entre Port-Gentil et Mayumba où sont concentrés l'essentiel des champs pétroliers gabonais dont les réserves sont estimées à près de 3 milliards de barils. Opérant dans des conditions relativement difficiles, qu'il s'agisse des innombrables marais de la côte ou des profondeurs de la plate-forme littorale, l'exploitation pétrolière a été ainsi amenée à développer un important réseau de pipelines afin de concentrer les volumes extraits du sous-sol gabonais vers quelques points de chargements spécialement équipés ⁹ (fig. 2).

Ainsi les compagnies qui exploitent la trentaine des champs actuellement actifs soit à terre comme Rabi-Kounga, Gamba-Ivanga, Echira, Coucal, Avocette, soit en mer comme Baudroie-Marine, Ablette, Roussette, Pingouin, Mérou, Lucina, Mbya ou Brème, évacuent-elles leur production vers deux grands terminaux de stockage à terre : celui du Cap-Lopez (à 17 km de Port-Gentil) construit en 1956, mis en service en 1959, modernisé en 1989, exploité par Total Gabon ; celui de Gamba/Ivanga, plus récent puisque postérieur à la mise en exploitation, par Shell Gabon, du champ de Rabi-Kounga en juillet 1989. Le premier accueille annuellement une cinquantaine de navires et expédie 45 % des 13 millions de t de la production gabonaise annuelle tandis que les 55 % restant se partagent entre Gamba/Ivanga et les points de stockage flottants d'Etamé (propriété de l'entreprise Valco), de Lucina/M'Bya puis d'Oguendjo/Brème (Perenco) et de Remboué (Panafricain opérateur).

2 – Importance et faiblesses de l'équipement portuaire moderne

Pour l'exportation de ses matières premières, le Gabon dispose en effet de deux ports : Libreville-Owendo et Port-Gentil qui, au fil du temps, ont révélé leurs limites.

a – Des ports insuffisants

Libreville-Owendo associe les anciennes installations de la capitale, postérieures à la Seconde Guerre mondiale, et le port en eaux profondes d'Owendo situé au sud de la ville. Le port-môle de Libreville, qui était à l'origine un wharf, fut créé en 1954 pour développer les activités de pêche et évacuer les grumes, mais surtout pour assurer les liaisons commerciales maritimes, tant avec les pays riverains de la sous-région (Cameroun et Congo) qu'avec la Métropole. Cette infrastructure couvre aujourd'hui une superficie approximative de 4 ha, compte 880 m² de hangars, et dispose de 280 m de linéaire de quai, offrant un tirant d'eau de 2 m, bien que celui du chenal d'accès soit en fait d'environ 11 m.

9. *Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, 1988, p. 76.

Figure 2 – L'économie gabonaise du pétrole : localisation des gisements ; réseaux d'oléoducs ; terminaux maritimes.

Source : Direction Générale des Hydrocarbures.

In : Gabon, Atlas Jeune Afrique (2004).

Avec la mise en service du port en eaux profondes d'Owendo, le port-môle a dû ensuite se spécialiser dans la réception des navires de faible tonnage, de pêche ou de cabotage, car malgré les travaux d'agrandissement successifs de 1962, 1969, 1970 et 1971, le site n'a cessé de s'envaser. Il manque aussi d'équipements adaptés à la manutention du poisson et ses quais sont régulièrement encombrés.

Owendo, port entré en exploitation dès 1974, est localisé à 15 km au sud de Libreville, sur la rive droite de l'estuaire du Komo¹⁰. Il couvre actuellement une surface de 1 500 ha. Au nord, sur 110 ha, aux deux tiers occupés, on trouve des entreprises du bâtiment et des travaux publics. Au sud, sur 125 ha, aux trois quarts occupés, se rassemblent les sociétés liées au trafic du port (ciments, hydrocarbures, chimie). Quant à la partie centrale, à l'est de la route d'Owendo, elle est gardée en réserve en vue du possible développement des deux zones précédentes.

Le quai commercial du port est un appontement du type dalle sur pieux de 445 m sur 70. Il comprend trois postes d'accostage et porte cinq hangars offrant une surface couverte de 14 500 m². Cinq hectares de terre-pleins permettent également le stockage des marchandises. Le poste roulier et pétrolier, aménagé en aval et dans le prolongement de l'appontement commercial, long de 150 m, ne peut accueillir par contre que des navires de 10 m de tirant d'eau. Il permet aussi de recevoir des navires rouliers équipés d'une rampe arrière latérale droite, des navires gaziers et des pétroliers.

Quant au port minéralier, mis en service fin décembre 1988, il permet l'évacuation du manganèse depuis l'abandon de la desserte par le port de Pointe-Noire (Congo). Ce port minéralier, situé à l'extrémité maritime du corridor ferroviaire Moanda-Owendo, dispose de fonds naturels importants (12,5 m) au droit du poste de chargement, mais en raison d'un chenal d'accès partiellement envasé, n'est accessible qu'à des navires calant au maximum 11,5 m.

Le port à bois enfin, mis en service en 1980, permet la réception ferroviaire des grumes trop lourdes pour flotter ainsi que la mise à l'eau des bois légers tels que l'okoumé et l'ozigo. Le port d'Owendo possède aussi un poste à bitume et fuel accessible dans ce cas par pipeline permettant aux navires de ne pas venir à quai, ainsi qu'un poste de clinker, le tout formant un appontement sur pieux de 60 m sur 7 et 5 m de profondeur.

De la même façon, on trouve à **Port-Gentil** :

- un port en eau profonde, mis en service au début de l'année 1980, offrant un front d'accostage d'environ 1 000 m de long et disposant de profondeurs importantes (environ 13 m en marée basse) permettant d'envisager son développement futur. On y trouve entre autres un quai

10. Ibouanga, 1998, p. 99.

commercial, un magasin-cale de 6 000 m², 20 000 m² de terre-pleins aménagés et une zone industrielle de 100 ha située à proximité ;

- une base logistique pétrolière moderne (mise en service en avril 1986) venue compléter les infrastructures portuaires plus anciennes, soit un quai à - 5,50 m pour 180 m de long et trois postes d'accueil pour navires ravitailleurs de plates-formes pétrolières. L'approvisionnement en eau et gasoil est assuré par des conduites placées dans les caniveaux techniques ;
- un espace industriel portuaire, situé à proximité de l'agglomération, gagné sur la rive et mis hors d'eau par remblaiement hydraulique. Il représente actuellement 120 ha ;
- un port-môle enfin, où se développent notamment les activités de stockage secondaire de produits importés.

Outre ces infrastructures publiques, on y trouve aussi des installations spécialisées privées, telles que les postes pétroliers du Cap Lopez pour le pétrole brut exploité par Total Gabon et celui de la Société Gabonaise de Raffinage (SO.GA.RA) pour les produits pétroliers raffinés.

b – Des conditions de fonctionnement perturbées

Les problèmes sont variés. Du point de vue technique tout d'abord, la dégradation et l'étroitesse des infrastructures sont des obstacles majeurs au bon fonctionnement des installations portuaires gabonaises. Le port d'Owendo principalement, avec 8 m seulement de tirant d'eau au niveau du quai n° 2, est désormais dépassé par ses concurrents de la sous-région. Créés en effet il y a plus de 20 ans, les ports sont ici soumis aux agressions permanentes des agents naturels (pluies, érosion, altération naturelle,...). Aussi, compte tenu de la croissance de l'activité économique mondiale et des progrès technologiques, en matière de manutention notamment, les ports qui n'ont guère reçu d'investissements adéquats au cours des dernières décennies, donnent maintenant l'impression d'être les laissés pour compte des années de croissance.

Collectant les eaux des fleuves Komo et Mbé, ainsi que de nombreux écoulements mineurs (Eboné, Ikoi, M'vané, Pongole, Assongo, etc.), l'estuaire du Gabon correspond à un fossé d'effondrement où se rencontrent eaux fluviales et marines ¹¹ avec pour résultat un engraissement rapide des fonds au droit des quais malgré des dragages qui ne font que déplacer la vase, aux effets vite annulés. Quant au type de construction retenu pour l'aménagement du quai d'Owendo, une batterie de 552 pieux, il ne fait qu'encourager le dépôt rapide de la vase le long du front d'accostage, depuis la mise en place de l'ap pontement. Tout cela constitue *de facto* un obstacle majeur à l'accueil de gros navires à cet endroit.

11. Ndjambou, 1994, p. 74.

Au niveau économique par ailleurs, la faiblesse de l'arrière-pays est une grave servitude pour les ports gabonais, car mis à part les trafics nationaux, à l'import comme à l'export, Owendo et Port-Gentil sont exclus de l'activité maritime régionale, faute de moyens de redistribution intérieurs à destination des pays limitrophes, faute également d'une réelle volonté nationale à tenter d'attirer les flux maritimes extérieurs.

3 – La voie ferrée, un soutien aux activités minière et forestière

Le Gabon étant un pays tourné vers la mer pour son commerce extérieur, c'est naturellement vers la côte qu'est dirigé l'essentiel des productions (minières et forestières) de l'hinterland grâce à une voie ferrée de création récente (fig. 3).

a – Un axe privilégié pour l'exportation des pondéreux de l'arrière-pays

Si les premières études relatives à la construction d'un chemin de fer minéralier datent de juillet 1968, c'est seulement le 11 juillet 1973 qu'un accord international sur le financement du premier tronçon fut obtenu du Fonds Européen de Développement (FED) assurant la coordination des créanciers. C'est dans le contexte du « boom pétrolier » que se sont finalement trouvés être lancés les travaux le 21 octobre 1974, permettant les inaugurations successives des quatre tronçons menés à terme : celui d'Owendo-N'Djolé (183 km) le 27 décembre 1978 ; celui de N'Djolé à Booué (157 km) le 18 juillet 1983 ; celui de Booué à Lastourville (145 km) le 28 mars 1986, et celui de Lastourville à Franceville (163 km), le 30 décembre de la même année ¹².

La construction de ce chemin de fer devait permettre d'évacuer les nombreuses matières premières minières extraites dans l'arrière-pays, notamment celles de la région de Franceville, dans le Sud-Est du pays ¹³. C'est là, en effet, que se situe le grand pôle minier gabonais avec les gîtes uranifères de Mounana, exploités de 1961 à 1999 par la Compagnie des Mines d'Uranium de Franceville, qui firent un temps du Gabon le troisième grand producteur africain ; et les gisements de manganèse actuellement exploités par la Compagnie Minière de l'Ogooué (1 856 000 t extraites en 2002), société créée en 1953 pour la mise en exploitation, à Moanda, de l'une des plus riches mines du monde, avec des réserves évaluées à 2,5 % des disponibilités mondiales.

12. Transgabonais. In : *Wikipédia, l'encyclopédie libre*. <http://fr.Wikipedia.org>, p. 1.

13. Parmi les minerais abondants non valorisés ou en voie de l'être figurent le fer de Bélinga (Nord-Est du Gabon), le talc et la barytine de la Nyanga (région Sud) et le niobium près de Lambaréné (Centre-Ouest).

Figure 3 – Les infrastructures de transport et d'exportation des matières premières au Gabon.

Source : Atlas du Gabon. Les éditions J.A. 2004.

Vu la localisation géographique de la mine, la société a cependant toujours éprouvé de grosses difficultés à acheminer sa production vers les ports d'embarquement concernés. En effet, depuis la création de la C.O.M.I.L.O.G., deux formules ont été ici successivement explorées. Dans un premier temps, de 1962 à 1989, a en effet été retenu le principe d'un détour par le territoire congolais voisin en enchaînant un transport par la route, de la mine de Moanda jusqu'aux installations du téléphérique ¹⁴, un transit par bennes sur les 76 km permettant d'atteindre la ville frontalière de Mbinda, un acheminement ferroviaire enfin, par une voie privée jusqu'à Mont Belo, par le réseau du Congo-Océan jusqu'à Pointe-Noire. Mais à partir de 1989, avec la réalisation du port d'Owendo et la mise en service des 658 km du Transgabonais ¹⁵, achevé en 1987, on a été amené à partager les trafics entre la voie ancienne (« voie Sud » ou « voie congolaise ») maintenue jusqu'en 1991, et la nouvelle voie du chemin de fer national, dite « voie nationale » ou « voie Nord ». Il fallut en effet les perturbations apportées à la voie congolaise et la paralysie du parcours, suite à un grave accident ferroviaire, pour que soit enfin décidé, à partir du 25 octobre 1991, de confier au réseau national l'exclusivité de l'exportation.

Sur le site de production, le minerai de manganèse, sitôt extrait, rejoint actuellement la gare par un transporteur curviligne aboutissant, par l'intermédiaire de deux alimenteurs vibrants, soit un centre de stockage temporaire, soit directement la station de chargement des wagons reliée au Transgabonais par un embranchement de 3 km. Ainsi, avec un seul sillon réservé à la circulation des convois minéraliers, ce sont des trains de 270 wagons qui relient Moanda à Owendo en une rotation théorique de 48 heures. Parvenus au port, les wagons minéraliers sont déchargés par un culbuteur. Le minerai, repris à la base de la trémie réceptrice, est alors stocké avec une capacité normale de 600 000 t environ, soit en 12 tas répartis sur deux lignes. Une jeteuse-pelleteuse assure alternativement le stockage ou la reprise de celui-ci.

Mais le trafic de la voie ne concerne pas seulement aujourd'hui les seules exportations minières car la présence du rail n'a pas manqué de « stimuler » depuis 1987 l'exploitation forestière dans sa zone d'influence ¹⁶. En permettant en effet de drainer vers Owendo une part importante des bois exportés par ce port (706 000 m³ en 2002), le chemin de fer est apparu comme le corridor

14. De type monocâble porteur – tracteur, le téléphérique minéralier Moanda – Mbinda traversait la forêt dense à travers 11 stations, dont celle de Bakoumba située à mi-parcours, où se trouvaient les ateliers de réparation, le personnel d'entretien, les équipes volantes pour la surveillance, l'intervention ou la maintenance. Il fut le plus rapide (4,8 m/s) et le plus gros-porteur du monde (3 000 bennes d'une capacité d'une tonne chacune) équipé de 858 pylônes métalliques, distants de 25 à 250 m, soutenant le câble dont la hauteur variait de 4 à 71 m en fonction du relief. (*Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, 1988, p. 74).

15. Ella-Essone, 1986, p. 34.

16. GABON. Ministère de la Planification et de l'Aménagement du Territoire, 1985, p. 143.

d'évacuation le plus sûr et le plus fiable puisque, en une seule rotation, le train est capable d'emporter, à chaque fois, plusieurs milliers de mètres cubes de bois stockés dans les gares successives (Lastourville, Booué, N'Djolé, Oyane, etc.), allégeant d'autant la charge imposée à la route.

b – Les problèmes ferroviaires

L'exploitation de la voie souffre cependant depuis quelques années de bien des handicaps. D'abord parce qu'au lieu des 20 millions de tonnes de capacité espérés, seules 3 millions sont réellement transportées par celle-ci. Ensuite parce que, moins de deux décennies après sa création, décidée en 1972, l'Office du Chemin de Fer Transgabonais (O.C.T.R.A.), d'abord propriété de l'État, a dû être concédé en 1999 en raison de ses graves difficultés de trésorerie. Accablée par le poids des salaires ¹⁷, l'entreprise publique n'était plus capable de faire face aux exigences du trafic et ne parvenait même plus à renouveler son matériel. Mais plutôt que de confier la gestion de la voie à la C.O.M.I.L.O.G, on a alors préféré attribuer la concession à la société du « Transgabonais », un consortium dans lequel la Société Nationale des Bois du Gabon (S.N.B.G) était majoritaire, alors qu'elle était elle-même en proie à de graves problèmes. Le résultat fut que le 15 mai 2003, on dut lui en retirer finalement la concession, sans indemnité, pour la transférer à la Compagnie Minière de l'Ogooué, filiale du groupe français ERAMET.

En fait, la partie gabonaise reprochait au concessionnaire de n'avoir pas, conformément aux clauses du contrat, payé sa redevance, remboursé le matériel roulant d'une valeur de 20,5 milliards de Fcfa (31,2 millions d'euros) mis à sa disposition, et mal entretenu celui-ci ainsi que les voies ; de n'avoir également jamais remis à l'État ses comptes rendus d'activités, d'enregistrer des retards fréquents et même des déraillements. En outre, les dirigeants gabonais dénonçaient le « dénigrement systématique » de l'État par les responsables du Transgabonais auprès des organismes internationaux. Finalement, au terme d'un délai de quatre mois (fin 2003), la gestion de l'entreprise devait être confiée à une nouvelle entité, la S.E.TRAG. (Société d'Exploitation du Transgabonais), elle-même dépendante de la C.O.M.I.L.O.G.

Mais après vingt-six mois d'essai, l'État gabonais ayant finalement apprécié l'amélioration des performances obtenues par la S.E.TRAG., se traduisant notamment par la diminution des ralentissements des trains et la régularité du trafic, devait enfin décider, en mai 2005, d'accorder la concession de son chemin de fer à la C.O.M.I.L.O.G. pour une durée de 30 ans.

17. Avant 1999, la société apparaissait comme une entreprise sinistrée, vu que plus de 51 % des recettes totales (soit 11,5 milliards de Fcfa) étaient absorbé par les salaires.

III – les nouvelles perspectives d'aménagement des réseaux de transport offertes par le projet minier de Belinga

Ce projet de grande ampleur, globalement évalué à 1 600 milliards de Cfa¹⁸, est à multiples facettes. Il s'agit, certes, avant tout de lancer enfin l'exploitation du gisement de minerai de fer de Belinga en associant à l'opération la mise en place de tous les moyens indispensables à l'efficacité du projet : la construction d'une usine hydroélectrique destinée à satisfaire ses besoins en énergie ; la création de divers investissements sociaux ; le développement d'une infrastructure de transports complète, à la fois routière, ferroviaire et portuaire, vu que l'objectif fondamental de l'opération est de satisfaire les exigences d'une industrie chinoise dont les besoins en acier sont particulièrement élevés. Car pour la première fois de son histoire l'opérateur de ce vaste projet n'est pas, il convient de le souligner, d'origine française ou même européenne mais asiatique.

1 – Un projet industriel particulièrement ambitieux

Par ce projet, à bien des égards gigantesque, le Gabon peut en effet espérer se hisser parmi les cinq premiers grands exportateurs mondiaux de minerai de fer¹⁹.

a – Un projet de développement sorti d'une longue léthargie

Le gisement de fer de Bélinga est connu de longue date. Depuis 1865, on sait en effet que le Gabon dispose là d'un riche gisement de fer à teneur élevée et c'est même dans le but de le valoriser qu'avait été initialement conçu le projet du Transgabonais que devait compléter l'ouverture d'un port en eau profonde à Santa Clara, au nord de Libreville. Mais l'état du marché contemporain du minerai de fer devait finalement assez vite décider de l'abandon de ce vaste chantier pour lui préférer la mise en exploitation du gisement de manganèse de Franceville auquel la voie ferrée réalisée doit son tracé actuel. Mais les temps ont changé et c'est dans le contexte cette fois de la forte expansion récente de l'économie chinoise et d'une volonté politique évidente d'ouverture commerciale de la Chine en direction de l'Afrique, que le projet sera repris avec de fortes chances d'aboutir dans les délais les plus brefs vu les termes du contrat récemment passé avec les autorités gabonaises.

Alors que la *Companhia Vale do Rio Doce* (CVRD), le géant brésilien du minerai de fer, privatisé en 1997, s'était déclarée candidate à l'exploitation de ce gisement et envisageait un partage à parts égales du coût financier du projet

18. Coopération Gabon-Chine : 1 600 milliards de francs cfa pour l'exploitation du fer de Bélinga, p. 1.

19. « Projet de minerai de fer de Bélinga présenté par la société brésilienne Companhia Vale do Rio Doce », 2006, p. 1.

avec le gouvernement gabonais, les Chinois ont finalement réussi à enlever prestement le marché, en proposant de réaliser sur fonds propres l'ouverture de la mine ainsi que de prendre la totalité de la charge des investissements nécessaires à la réalisation de toutes les infrastructures complémentaires indispensables, qu'elles soient routières, ferroviaires, énergétiques et même portuaires, épargnant ainsi opportunément au Gabon le poids d'un nouvel endettement ²⁰. La *China National Machinery and Equipment Import and Export Corporation* (C.M.E.C), qui mène le consortium d'entreprises chinoises engagé avec elle dans cette opération de grande ampleur, devrait ensuite amortir peu à peu l'effort d'investissements consenti avec les tonnages de minerai exportés.

L'État gabonais espère ainsi bénéficier de notables avantages en matière d'emplois et de salaires puisqu'on escompte la création de près de 30 000 emplois (dont 80 % destinés à des nationaux) pendant la phase de réalisation des diverses infrastructures, puis 3 000 emplois directs et 10 000 emplois indirects en période d'exploitation ²¹, ainsi que diverses retombées industrielles et agricoles. Le minerai devrait en effet subir sur place une première transformation visant à la production de « pellets » en vue de l'exportation à laquelle serait associée une unité de production de charbon végétal valorisant les sous-produits de l'industrie locale du bois ainsi que le bois d'eucalyptus issu de plantations locales à créer. On envisage aussi le développement d'une unité de production de ferro-manganèse utilisant le manganèse du Haut-Ogooué pour la production de ferroalliages, l'énergie nécessaire provenant du barrage de Poubara situé dans la région de Franceville, qui produit déjà l'électricité à l'échelle de la province ²².

L'objectif affiché est dans ces conditions une production de minerai de fer de l'ordre de 20 millions de tonnes par an pour commencer, mais qui devrait atteindre les 40 millions de tonnes en phase de pleine exploitation, soit à l'horizon de 2010.

b – De fortes incertitudes cependant quant aux retombées environnementales du projet

Si le projet présenté par la *Companhia Vale do Rio Doce* avait le double avantage de créer de nombreux emplois, de garantir une gestion transparente du projet et d'intégrer un plan de protection de l'environnement ²³, en revanche

20. Les raisons de l'attribution du gisement de fer de Bélinga aux Chinois : <http://www.afrio.com/gabon>, p. 1.

21. Gabon : Le fer de Bélinga remboursera tous les investissements sur le projet (Ambassadeur de Chine, interview exclusive) : <http://www.afrio.com/gabon>, p. 1.

22. « Projet de minerai de fer de Bélinga présenté par la société brésilienne Companhia Vale do Rio Doce », 2006, p. 13.

23. Les Chinois vont ferrailer au Gabon, le gouvernement leur accorde l'exploitation du gisement de fer de Bélinga, convoité par les brésiliens : <http://www.planète-urgence.org/planète-info/>, p. 1.

le dossier chinois, qui a d'une certaine manière occulté le volet environnemental, suscite actuellement de graves préoccupations car le site de Bélinga est en fait partie intégrante d'un vaste complexe international d'aires protégées transfrontalières dénommé « TRIDOM », impliquant le Gabon, le Cameroun et la République du Congo.

Dans la région de Bélinga on trouve en effet une colonie importante de grands singes (gorilles et chimpanzés), une flore et une faune relativement bien documentées grâce aux recherches menées depuis les années 1960 par le Centre National de la Recherche Scientifique, l'Institut de Recherche en Écologie Tropicale et le Centre International de Recherches Médicales de Franceville. Il est donc à craindre qu'en plus de l'impact de l'épidémie « Ebola » qui a sévi dans la région, l'intensification de la présence humaine résultant de la mise en route des divers chantiers, ne fasse courir de graves perturbations à l'environnement et singulièrement aux populations de grands singes perturbés par le bruit et l'agitation ambiants et tout particulièrement par l'usage fréquent d'explosifs.

Par ailleurs, on peut redouter des effets de pollution des nappes phréatiques et des terres agricoles, menaçant du même coup la diversité biologique des lieux. Et cela sans compter les risques d'une grave extension de la pandémie du sida dans une région encore essentiellement rurale, relativement épargnée à ce jour en raison de son enclavement. On peut légitimement craindre que l'afflux d'une population de travailleurs, essentiellement masculins, disposant de moyens financiers tirés de leur travail, n'attire tôt ou tard ici nombre de prostituées d'origine urbaine porteuses, pour nombre d'entre elles, du virus et incitant à leur exemple nombre de jeunes filles des villages, qui n'ont souvent jamais entendu parler de sida, à céder à leur exemple ²⁴.

2 – De nouveaux moyens de transport à mettre en place

D'importants aménagements sont en effet programmés.

a – En matière ferroviaire et routière

Dans la région de l'Ogooué-Ivindo, le partenaire chinois s'est engagé à réaliser, parallèlement à la bretelle ferroviaire Bélinga-Booué, une voie routière. En plus de ces deux axes, l'État gabonais envisage l'aménagement, dans la même région, de 65 km de routes entre Lalara et Koumameyong, de 55 km entre cette dernière localité et Ovan d'ici à 2009, avec un prolongement jusqu'à Makokou, la capitale de la province, en 2011 ²⁵.

24. Ndjambou, 2005, p. 140.

25. Programme d'Aménagement du Réseau Routier de la République Gabonaise (2006-2012), p. 1.

Vers la côte, un certain nombre de bretelles routières sont également prévues pour 2009 et 2010, une vingtaine de kilomètres en direction du port d'Owendo d'une part et 55 km vers Santa Clara (parallèles à la voie ferrée) d'autre part, sans compter le bitumage des 30 km de route joignant Libreville à Santa Clara ²⁶.

Par ailleurs la partie chinoise, conformément à l'engagement pris, devrait poser 560 km de voie ferrée entre la mine et le futur port en eaux profondes de Santa Clara, via Booué et Ntoun, tandis que la liaison Lastourville-Okondja, également en projet, devrait permettre l'évacuation du minerai de manganèse qu'on envisage de produire au voisinage de cette localité dans les années à venir.

b – Le port en eaux profondes de Santa Clara

À l'instar du port minéralier d'Owendo qui, bien que placé sous la tutelle de l'Office des Ports et Rades du Gabon (O.P.R.A.G.), est exploité par la Compagnie Minière de l'Ogooué (C.O.M.I.L.O.G.), le futur port de Santa Clara, tant commercial que minéralier, devrait être également placé sous administration chinoise.

Le choix de Santa Clara ne connaît, à l'inverse d'Owendo, aucun risque d'envasement ni d'ensablement, mais on n'y trouve pas de profondeurs importantes (elles sont de 4 à 6 m en moyenne) et sa valorisation devrait impliquer la construction d'un appontement d'environ 3 km pour gagner des profondeurs de l'ordre de 15 m. Par contre, dépourvu d'abri, Santa Clara se trouve privé de protections contre la houle, le vent et les courants marins, ce qui obligera à prévoir les protections indispensables.

Cependant, les futures installations aménagées sur dalles ne devraient pas gêner la circulation normale des sédiments et, avec de meilleures conditions de balisage qu'à Owendo, ce nouvel organisme portuaire devrait pouvoir accueillir les navires de fort tonnage qui ne peuvent pas accoster à Owendo.

Plus que jamais, le Gabon a ainsi choisi de lier sa marche vers le développement à un effort de valorisation plus complet des ressources minérales de son arrière-pays. Ce faisant, la mise en exploitation du gisement de Bélinga devrait au moins permettre à l'une des portions les plus écartées de son territoire de sortir de son anonymat et de mieux participer désormais à la gestion de l'espace national même si cela vient apparemment contredire les aspirations récentes de l'État gabonais à une gestion écologique de son milieu naturel. Peut-être le pays trouvera-t-il, éventuellement dans un futur proche,

26. Programme d'Aménagement du Réseau Routier de la République Gabonaise (2006-2012), p. 1.

l'occasion d'ouvrir de nouvelles perspectives économiques en direction de la République du Congo et de la Centrafrique voisines, offrant ainsi d'autres possibilités de trafic pour son littoral atlantique.

Cependant, si le fer de Bélinga apparaît aujourd'hui localement porteur d'espoirs, le caractère cyclique du marché des matières premières peut laisser planer quelques inquiétudes pour l'avenir. Par ailleurs, si l'on doit bien sûr se réjouir de la programmation de ces nouveaux équipements, on ne peut pas oublier que la création d'un nouveau port, l'ouverture de nouvelles voies terrestres ne suppriment pas pour autant le problème de la gestion des équipements préexistants qu'il convient évidemment de continuer à entretenir et de moderniser au besoin. Il est donc impérativement nécessaire de ne pas céder trop vite à l'euphorie de projets neufs, si merveilleux soient-ils, et les responsables ont un intérêt évident à mener une réflexion préalable sérieuse, constructive et réaliste, intégrant tous les éléments du dossier, les projets nouveaux comme les plus anciennes réalisations qui commencent parfois à témoigner de leur vétusté et mériteraient certainement de ce fait une particulière attention.

Mais plus que tout, peut-être, le réalisme impose de tenir compte des possibilités financières réelles du pays : elles interdisent de multiplier les projets si l'on veut éviter de devoir s'en remettre pour les plus onéreux à des partenaires privés souvent difficiles à contrôler. Il convient en effet de mettre avant tout l'accent sur l'entretien et la modernisation des infrastructures existantes, de manière à consolider les acquis tout en limitant les charges de l'investissement pour l'État. De la même façon il est nécessaire de recenser les axes prioritaires et les modes de transport les plus utilisés, afin que leur soit accordé un traitement particulier. À cet effet, la navigation sur l'Ogooué et le bon entretien des routes en direction notamment du Sud et de l'Est du pays devraient certainement bénéficier d'un traitement prioritaire.

Bibliographie

- ANGO MAYE E., 1984 – *Les transports intérieurs au Gabon : circulation terrestre (rail-route-fleuve)*. Pessac : Université de Bordeaux III, Thèse de Doctorat 3^e cycle de Géographie, 455 p.
- ATLAS DE L'AFRIQUE. *Le Gabon*. Paris : Les Éditions Jeune Afrique, 2004, 74 p.
- Bélinga : les Chinois gagnent la bataille du fer. *Quotidien d'Informations Générales, L'Union*, Libreville, n° 9133 (31^e année), vendredi 02 juin 2006, p. 1-2.
- Coopération Gabon-Chine : 1 600 milliards de francs cfa pour l'exploitation du fer de Bélinga. *Quotidien d'Informations Générales, L'Union*, Libreville, n° 9213 (31^e année), vendredi 08 septembre 2006, p. 1-2.

- Décret n° 387/PR/MEC du 20 avril 1998 déterminant les modalités de fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier. *Hebdo informations. Journal hebdomadaire d'informations et d'annonces légales*, Libreville, n° 473, du 12 au 26 juillet 2003, p. 125-138.
- DJEKIJ., 1985 – *L'évolution récente de Port-Gentil (Gabon)*. Montpellier : Université de Montpellier III, Thèse de Doctorat 3^e cycle de Géographie, 766 p.
- ELLA-ESSONE J.M., 1986 – *Les dessertes de Libreville*. Montpellier : Université de Montpellier III, Thèse de Doctorat 3^e cycle de Géographie et Aménagement des Littoraux, 552 p.
- FAURE F.E., 1993 – *Évolution et perspectives des transports fluviaux : l'axe N'Djolé – Port-Gentil*. Libreville : Université Omar Bongo, Mémoire de Maîtrise de Géographie, 137 p.
- FAURE F.E., 1994 – *La desserte maritime des ports gabonais : réalités et perspectives*. Nantes : Université de Nantes, Mémoire de D.E.A. de Géographie, 131 p.
- GABON, 2006 – *Ordonnance n°001/PR/2006 portant création du Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération*. 09 février 2006, 6 p.
- Gabon : *Le fer de Bélinga remboursera tous les investissements sur le projet* (Ambassadeur de Chine, interview exclusive) : <http://www.allfrica.com>, p. 1.
- Gabon : Le Ministre des mines fait le point des interprétations sur l'attribution du marché du fer aux Chinois. *Infos Plus Gabon*. (www.infoplusgabon.com, le 09/06/2006, p. 1-2)
- GABON. Ministère de la Planification et de l'Aménagement du Territoire, 1985 – *5^e Plan de développement économique et social (1984-1988)*. Paris : Berger-Levrault, Avril, 316 p.
- GABON. Ministère de la Planification et de l'Aménagement du Territoire, 2006 – *Tableau du Programme d'Aménagement du Réseau Routier de la République Gabonaise (2006-2012)*.
- IBOUANGA B., 1998 – *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale*. Bordeaux : Université de Bordeaux III, Thèse de Doctorat de Géographie, 340 p.
- Inauguration du navire « Ogooué ». *Quotidien d'Informations Générales, L'Union*, Libreville, n° 9159 (31^e année), mardi 04 juillet 2006, p. 1.
- Les Chinois vont ferrailler au Gabon, le gouvernement leur accorde l'exploitation du gisement de fer de Bélinga, convoité par les Brésiliens. *Planète urgence* (www.planète-urgence.org, le 05/06/2006, p. 1).
- Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*. Paris : Berger-Levrault, 1988, 160 p.
- L'Ogooué largue les amarres le 14 août prochain. *Quotidien d'Informations Générales, L'Union*, Libreville, n° 9191 (31^e année), vendredi 10 août 2006, p. 8.
- Loi n° 2/97 du 25 juin 1997 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier. *Hebdo informations. Journal hebdomadaire d'informations et d'annonces légales*, Libreville, n° 360, 5 juillet 1997, p. 86-87.
- Loi n° 13/2003 du 17 février juin 2005 portant protection du patrimoine routier national. *Hebdo informations. Journal hebdomadaire d'informations et d'annonces légales*, Libreville, n° 499, 12 mars 2005, p. 37-38.

- NDJAMBOU L.E., 1992 – *Le transport maritime dans l'économie nationale : cas de la SONATRAM au Gabon*. Libreville : Université Omar Bongo, Mémoire de Maîtrise de Géographie, 123 p.
- NDJAMBOU L.E., 1994 – *La dynamique logistique et commerciale du groupe SDV au Gabon*. Paris : Université de Paris IV – Sorbonne, Mémoire de D.E.S.S. Transports, Communication et Logistique des Échanges Internationaux, 134 p.
- NDJAMBOU L.E., 2005 – La dynamique de l'arrière-pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi. *L'Espace Géographique*, Paris, p.134-144.
- NGUEMA R.M., 1998 – *Problématique de l'aménagement du territoire et du développement régional au Gabon, l'exemple du Woleu-N'Tem*. Québec : Université Laval Québec, Ph.D. de Géographie, 332 p.
- Projet de minerai de fer de Belinga présenté par la société brésilienne Companhia Vale Do Rio Doce*. 2006, 20 p.
- TCHIBINDA J.P., 1982 – *Le transport fluvial de bois sur l'Ogooué et ses affluents*. Libreville : Université Omar Bongo, Mémoire de Maîtrise, 133 p.
- Transgabonais. In : *Wikipédia, l'encyclopédie libre* : <http://fr.wikipedia.org>, le 01/10/2005, p. 1-2.

Résumé

Partie prenante de l'ancienne Afrique Équatoriale Française, le Gabon, indépendant depuis le 17 août 1960, a pris son développement en main, amplifié la gamme de ses exportations (pétrole, minerais et bois) et engagé un effort d'équipement dans le prolongement de ce qui avait été entrepris à l'époque coloniale. En résultent : le port d'Owendo, doublant les installations anciennes de Libreville et le développement de Port-Gentil, vers lesquels converge l'essentiel des productions de l'intérieur du pays, grâce notamment à la réalisation du chemin de fer Transgabonais, qui laisse dans une certaine mesure en marge les installations de Port-Gentil. Mais vu l'insuffisance de ses infrastructures terrestres et fluviales intérieures, l'État a dû recourir à l'emprunt pour financer les travaux nécessaires d'où les limites constatées dans l'aménagement et l'organisation des réseaux de communication, et les entraves à l'évacuation des produits concernés, aggravés par les difficultés financières actuelles du pays mais aussi les priorités retenues par les autorités. Des dysfonctionnements en découlent qui freinent la mise en place d'un réseau de transport national bien structuré qui pourrait toutefois, à la faveur de la réalisation du projet du minerai de fer de Bélinga, connaître une nouvelle phase de développement.

MOTS-CLÉS : Gabon, Libreville, Owendo, Port Gentil, Belinga, Port, Transports intérieurs, Route, Voie ferrée, Bois, Exportations, Minerai de fer, Manganèse, Pétrole.

Summary

Recipient of old French Equatorial Africa, Gabon, independent since August 17, 1960, has taken its development in hand, amplified the range of its exports (oil, ores and wood) and engaged an effort of equipment in the prolongation of what had been undertaken at the colonial time. In result the port of Owendo doubling the old installations of Libreville and the development of Port-Gentil, towards which converge the main part of the productions of the interior of the country, thanks in particular to the realization of the railroad Transgabonais, which leaves to a certain extent strokes the installations of Port-Gentil of them. But, considering the insufficiency of its terrestrial and river infrastructures interior, the State had to resort to the loan to finance work necessary. From where limits noted in the installation and the organization of the communication networks, and the obstacles with the evacuation of the products concerned, worsened by the current financial difficulties of the country but also the priorities adopted by the authorities. In rise dysfunctions which slow down the installation of a national grid system good structured which could however, with the favour of the realization of the project of the iron ore of Belinga, to know a new phase of development.

KEYWORDS : Gabon, Libreville, Owendo, Port Gentil, Belinga, Sea Port, Interior transport, Road, Railroad, Wood, Iron ore, Manganese ore, Petrol, Exportations.

Articles

- Jean-François BISSONNETTE et Stéphane BERNARD ➤ 3-30
Quand l'agriculture redessine le territoire : à qui profite l'expansion des plantations de palmiers à huile au Sabah ?
- Moïse Tsayem DEMAZE et Sandrine MANUSSET ➤ 31-48
L'agriculture itinérante sur brûlis en Guyane française : la fin des durabilités écologique et socio-culturelle ?
- Denis BASSARGETTE et Guy DI MEO ➤ 49-80
Les limites du modèle communal français en Guyane : le cas de Maripasoula
- Martin PAEGELOW et Darío Enrique TORO BALBONTÍN ➤ 81-98
Essor et restructuration du vignoble chilien : l'exemple du Maule (VII^e région) : 1995-2005
- Constant Évariste Dapola DA ➤ 99-110
Impact des techniques de conservation des eaux et des sols sur le rendement du sorgho au centre-nord du Burkina Faso
- Bernard PEYROT ➤ 111-144
Incidences écologiques, anthropiques et paléoécologiques sur l'évolution des forêts du Gabon. Essai de synthèse
- Ibrahim BOUZOU MOUSSA et Boubacar YAMBA ➤ 145-162
Savoirs locaux et gestion des écosystèmes sahéliens
- Moïse MOUPOU et Lawrence AKEI MBANGA ➤ 163-183
Désengagement de l'État et réponses paysannes au Cameroun

Notes

- Abdou BONTIANTI et Issa ABDOU YONLIHINZA ➤ 185-208
La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger
- Léandre Edgard NDJAMBOU ➤ 209-231
Les réseaux de transport terrestres au Gabon. Bilan et perspectives

Photo de couverture : Vue aérienne de Maripasoula : le fleuve Maroni matérialise la frontière avec le Surinam (Cliché Jacky Brunetaud).

PRIX : 32 €

ISBN : 978-2-86781-466-2
ISSN : 1961-8603

N° CP : 0311B07748