

Fred-Paulin ABESSOLO
MEWONO
Chercheur à l'IRSH

Moyens et voies de communication du Gabon au sortir de la colonisation

Résumé

Cet article fait le point sur l'état des voies et moyens de communication du Gabon lorsqu'il accède à l'indépendance politique. Il s'agit ici de voir et d'analyser le legs de la colonisation en matière de voies et moyens de communication et de dire si cela suffisait pour un décollage économique qui devait faire du pays un État moderne. Également, les nouveaux mécanismes mis en place par les autorités du jeune État soit pour consolider les acquis, soit pour créer de nouvelles infrastructures de transport sont analysés.

Mots-clés

Gabon - Colonisation - Communication - Transports - Port - Routes.

Abstract

This article makes the point on the state of ways and communications of the Gabon when it reaches the political independence. It is a question here of seeing and of analyzing this legacy of the colonization and of saying if it was enough for an economic takeoff which had to make of the country a modern state. The objective also is to study the new mechanisms set up by the authorities of the young state either to strengthen the experiences, or to create new infrastructures of transport.

Keywords

Gabon - Colonization - Communication - Transportation - Port - Roads.

Introduction

La constitution d'un réseau routier (Ministère de la France d'Outre-
me 1948 : 22) au Gabon s'est heurtée, à la forêt et aux obstacles immenses
qu'elle oppose au travail de l'homme. Cependant, malgré ces difficul-
tés naturelles exceptionnelles (bouleversement du relief, hydrographie
multiforme et torrentielle, pluies diluviennes, populations clairsemées,
etc.), et la pénurie des moyens mécaniques appropriés, un embryon
de réseau a pu être créé. Mais, celui-ci c'était sans comparaison avec la
situation des pays de l'Afrique du Nord qui avaient aussi été adminis-
trés, sous divers statuts, par la France (Benlahcen Tlemcani 1995: 189).

Dès les premiers mois de l'année 1947, le bitumage du grand axe Libre-
ville-Kango-Ebel a été entrepris, et celui de la route Libreville-Owendo
réalisé. En même temps se poursuivait la transformation en ouvrages
définitifs des milliers de ponts et de ponceaux qui jalonnaient les routes
du Gabon. En 1948, le Gabon disposait de 2331 kilomètres de routes
principales et de 811 kilomètres de routes secondaires. Dans ce réseau
routier, seules les artères de Libreville, Port-Gentil, Omboué, Lamba-
réné et Ndjolé étaient entièrement bitumées ainsi que les routes de la
banlieue de Libreville.

Indépendamment des avantages économiques, le développement des
voies de communication, réalisé au prix de rudes efforts, a eu des
conséquences importantes sur le terrain social et humain (Ministère de
la France d'Outre-me 1948 : 29) : regroupement de la population dans des
villages alignés le long des routes et facilement accessibles à l'adminis-
trateur, au médecin et aux agents d'agriculture ; suppression corrélative
de tous les vieux villages perdus dans la forêt et ravagés par la mala-
die ; suppression progressive du portage introduction des techniques
modernes.

Vers la fin de la période coloniale, hormis la grande dorsale constituée
par l'axe Nord-Sud reliant le Cameroun au Congo par Bitam – Oyem
– Mitzié – Ndjolé – Lambaréné — Ndendé, les différentes régions

n'étaient raccordées entre elles que par de médiocres pistes de terre difficilement praticables. Ce déficit en routes praticables favorisait l'extraversion des économies locales et l'attraction vers les pays limitrophes (Nguema 1997 : 139).

En somme au sortir de la colonisation, le Gabon disposait d'une infrastructure routière insuffisante qui ne pouvait pas assurer une liaison normale entre les différentes régions du pays.

L'objet principal de cet article est d'analyser et d'inventorier l'outillage économique du Gabon entre la fin de l'année 1959 et la fin de l'année 1961, pour tenter de saisir quel a été le legs du colonisateur aux nouveaux gouvernants nationaux.

Les questions abordées dans cet article concernent essentiellement les transports, les moyens et les voies de communication. Aussi, après avoir effectué un rapide inventaire du système, et dégagé ses caractéristiques essentielles, nous essaierons de déterminer comment, devant les nouveaux impératifs qui sont apparus (avec l'accession à l'indépendance), ce secteur pouvait contribuer à l'intégration économique du pays d'autant plus que dans un pays comme le Gabon, les voies de communication assumaient plusieurs fonctions des rôles multiples et celles-ci ont d'ailleurs varié au fil des temps depuis l'époque du débarquement des premiers explorateurs.

A - Le rôle et l'état des voies de communication au Gabon dans les années 1950

L'objectif des premiers concepteurs des réseaux de communication du Gabon était de rendre aisé l'accès à l'intérieur des terres et d'y poser les jalons de la civilisation occidentale. Il était donc question d'aller jusque dans les régions les plus inexplorées, de les pacifier, de les prospecter et de les mettre en valeur¹. Les voies de communication devaient donc accompagner l'exploitation des richesses du sol, du sous-sol et de la forêt. C'était là « un rôle de liaisons, caractérisé par le seul impératif de passage, sans considération des notions d'import-

¹Selon le mot d'Albert Sarraut, ancien ministre français de colonies.

tance de trafic, de rentabilité, de vitesse, de continuité de service et de sécurité, couramment considérées comme fondamentales dans les pays les plus évolués » (Prats 1955 : 185). Le premier tissu de voies de communication qui assurait ce rôle de liaisons était constitué de moyens rudimentaires naturels comme les baies le long des côtes, les estuaires, les fleuves et les pistes. Au rôle de liaison s'ajouta assez rapidement celui de transport de produits : transports légers pour l'exportation des produits de collecte (fruits, palmiste, or, diamant, etc.) et l'importation de produits divers.

Les deux missions de liaisons et transports de produits constituèrent les fondements de la constitution des voies de communication au Gabon. Mais, avec des impératifs devenant chaque jour plus exigeants : rapidité et permanence pour la mission de liaison et adaptation aux trafics lourds, permanence (encore exceptionnelle dans certains cas) et la rapidité si possible, pour les transports.

Pour répondre (entre-autres) à ces deux exigences, l'administration coloniale élaborait le premier « Plan de développement économique et social », avec comme projets spécifiques » assurer l'équipement de l'infrastructure du réseau de communication.

Sur la question des transports et communications, le but à atteindre était de doter le pays : (i) d'un réseau de voies de communication permettant de relier les zones de production et/ou de consommation à leurs débouchés extérieurs et (ii) d'un réseau complémentaire de dessertes intérieures².

Il faut toutefois souligner que la conception et la construction desdits réseaux obéissaient à des contraintes purement économiques : obtenir des prix de revient à la tonne kilométrique les plus bas possibles. Cet impératif avait semble-t-il priorité sur tous les autres³. Pour ce qui est de la construction proprement dite, il s'agissait d'abord d'atteindre les régions de l'intérieur puis, les efforts ont porté sur des régions aux niveaux de production plus faibles dont le niveau de vie était

²ANOM, FP, 158 APOM/4, Nouvelles du Gabon, 1959.

³Les impératifs de vitesse et de permanence, du fait de la structure géographique et économique du pays qui commandait à la marchandise d'effectuer de longs trajets entre les grands marchés intérieurs et les zones à desservir dans le pays.

censé s'élever grâce aux projets de constructions et d'aménagements de routes. De plus, les projets de développement de l'infrastructure visaient à rapprocher les fonctionnaires européens de Libreville ou des régions de commandement voisines et le désir pour les autochtones de participer enfin aux réseaux d'échanges. Mais, il fallait y voir également la volonté, des services économiques et de production, de mettre des nouvelles régions à la portée des exploitants et du commerce local (WUNDER ? : 24).

C'est ainsi qu'à la fin des années 1950, le réseau routier du Gabon ne comprenait en tout en pour tout que deux grands axes routiers : l'axe sud reliant Libreville à des villes du Moyen-Congo (Divénié et Dolisie) et l'axe nord reliant Libreville à Ebolowa (Cameroun)⁴. Une série de voies secondaires et de pistes qui desservaient les régions disposées de chaque côté de ces grands axes venaient se greffer sur ces deux axes principaux. Au total, le réseau routier gabonais comprenait en ce temps – là 4701 kilomètres de routes⁵. La faiblesse tant quantitative que qualitative du réseau routier gabonais n'était donc pas de nature à favoriser un trafic automobile important.

Dans les grands centres urbains Libreville et Port-Gentil, dont les voies étaient déjà bitumées ou qui bénéficiaient d'un entretien régulier. Il faut dire que dans ces villes, les routes reliaient essentiellement les quartiers européens, situés dans le centre, aux zones périphériques généralement occupées par les populations autochtones. Ces rues rejoignaient aussi les terrains d'aviation et les centres expérimentaux d'agriculture.

La qualité des routes

Dans les années 1950, les routes du Gabon n'étaient donc pas encore ces voies modernes très élaborées comme celles qui existaient déjà en Europe à la même époque. En effet, seules les routes dites fédérales étaient stabilisées en latérite, les autres n'étant que des pistes

⁴ANOM, FP, 158 APOM/4, Nouvelles du Gabon, 1959.

⁵1081 kilomètres de routes fédérales, 1248 kilomètres de routes de premières catégories ; 634 kilomètres de routes de deuxième catégorie ; 177 kilomètres de routes de troisième catégorie et 1561 kilomètres routes non classées

à l'image des chemins ruraux français. Ces routes n'étaient toujours assez larges (3 à 4 mètres seulement) pour permettre le croisement de deux véhicules. Les routes étant le plus souvent discontinuées par de nombreux cours d'eau, le recours au bac était systématique pour le franchissement des fleuves et des rivières; le recours au bac faisait perdre beaucoup de temps à cause des longues heures nécessaires à l'embarquement, au passage et au débarquement.

L'état général de la route dépendait en grande partie des saisons. En saison sèche par exemple, la chaussée ressemblait à de la tôle ondulée qui se formait sur les routes et les pistes, accélérant ainsi le vieillissement du matériel roulant tout en causant des pertes des marchandises transportées⁶. Plusieurs autres facteurs participaient également de la mauvaise qualité routes : la faiblesse des volumes à exporter, la modicité du parc automobile et le prix des transports (la tonne-kilomètre était taxée, pour les marchandises, au quadruple du tarif pratiqué par la SNCF) n'étaient pas de nature à favoriser le développement des routes.

Les ports et les voies navigables

Les fleuves et les rivières du Gabon se distinguaient des autres cours d'eau du Moyen-Congo et d'Oubangui-Chari par le fait que seuls les biefs côtiers étaient navigables. En effet, ils coulent dans la plaine sédimentaire large au nord-ouest, plus larges dans la région centrale, mais s'effilant de plus en plus vers le sud jusqu'à former une faible bande dans la région de la Nyanga⁷

Hormis quelques milliers de tonnes de produits provenant des productions agricoles et passant par les voies du sud vers le Moyen-Congo, et les voies du nord vers le Cameroun, la majeure partie des marchandises exportées et importées par le Gabon passait par les ports de Libreville et Port-Gentil. Ces ports jouissaient déjà depuis longtemps du privilège

⁶L'Afrique équatoriale française économique et financière, Le développement économique du Gabon en 1958 N°35, 1959.

⁷L'Afrique équatoriale économique et sociale, 1950-1951, op.cit. p 25.

d'être des ports d'escale des navires longs courriers d'Afrique. Certes, les ports de Libreville et de Port-Gentil n'avaient pas encore atteint le développement escompté, mais ils tenaient une place de choix dans le processus de mise en valeur de cette colonie. Les transports de voyageurs et de marchandises étaient effectués par deux grandes compagnies, la Compagnie des Chargeurs Réunis et la Compagnie Fabre et Fraissinnet.

Le port de Libreville

Ce fut pendant longtemps le seul port du Congo-Français avec le bénéfice d'une rade aux dimensions de l'Estuaire du Gabon. Toutefois, le chargement et le déchargement n'ont jamais pu se faire à quai. C'est ainsi que les chargements de bois destinés à l'exportation ne s'effectuaient qu'au large « quelque part dans cette superbe baie large d'une dizaine de kilomètres, qui va en s'effilant vers le Como qui offre des fonds de 10 mètres jusqu'à 30 km de la mer »⁸. De plus, en deux autres endroits (Pointe d'Owendo et l'Île Perroquet) existaient plusieurs autres mouillages où les fonds de 10 mètres étaient assez proches des rivages.

Le port de Port-Gentil

Le premier programme de développement économique et social avait permis à Port-Gentil de se doter d'installations portuaires qui en firent un port en eaux profondes, et par conséquent le fret qui y était débarqué commença à accuser un tonnage plus important que Libreville. En revanche, les quantités de produits embarqués étaient plus faibles celles débarquées. On y enregistrait un trafic de passagers moins important qu'à Libreville.

En dehors de ce que nous pouvons nous permettre de qualifier de « grands ports », il existait sur la côte gabonaise de nombreuses

⁸L'Afrique équatoriale économique et sociale, 1950-1951, op.cit. p 25.

installations servant à la navigation et au trafic maritime, à l'exemple de Mayumba.

À côté de ces installations portuaires, existait un réseau fluvial d'une importance notable. Dans la région de l'Ogooué-Maritime, par exemple, plusieurs exploitations forestières s'étaient installées le long de ces voies de navigation constituées par les lagunes, les fleuves et les rivières. C'est grâce à ce réseau de fleuves ainsi qu'à leurs multiples affluents que la pénétration et donc l'exploration furent rendues possibles.

B - Le système des transports et communications au début des années 1960

Le rôle de premier plan que joue le réseau des transports dans une économie moderne n'est plus à démontrer. Au début des années 1960, il y avait comme un paradoxe entre la réalité économique que représentent les réseaux de transport existant au Gabon et le médiocre état des différents réseaux de transport. En effet, le Gabon commercialisait depuis longtemps des tonnages importants sur le marché mondial, sans autre réseau que de mauvaises routes pour des transports lourds et des fleuves devenant relativement impropres au trafic près de leur embouchure. Cela explique d'ailleurs pourquoi le bois ne fut exploité pendant de longues années que sur la façade atlantique. Alors que les produits comme l'or pouvaient se contenter des quelques médiocres routes de latérite existantes (l'acheminement vers les lieux de commercialisation se faisant par faible tonnage), le transport du cacao était plus problématique. En effet, le cacao, devait emprunter la route vers le Cameroun et la Guinée Espagnole, pour ensuite rallier les ports pour l'exportation vers l'Europe. Il apparaît clairement que si la totalité de l'évacuation de la production avait dû s'opérer par le Gabon, la cacoculture aurait eu beaucoup de mal pour prospérer dans la région du Woleu-Ntem. Toutefois, à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale, le besoin d'un réseau de communication viable commença à se faire sentir du fait que les zones d'exploitation forestières situées près des débouchés naturels commencèrent à s'épuiser. Une fois encore,

l'impératif de pénétration à l'intérieur des terres et l'exploitation des ressources butait sur la carence et la médiocrité des voies de transport. Comment donc exploiter les ressources minières et développer le tourisme cynégétique sans voie de pénétration à l'intérieur du pays et sans transports sûrs et réguliers. Dans le même ordre d'idées, l'amélioration du niveau de vie des populations rurales qui devait devenir la source de ravitaillement des centres urbains et des chantiers forestiers n'était pas possible sans échanges et sans marchés intérieurs, véritables points de jonction des routes et des pistes, dont la création, l'aménagement ou le réaménagement était impérieux.

La voie fluviale

Faute de voies de communication terrestres, la navigation intérieure joua pendant de longues années un rôle capital dans le système déplacement des peuples du Gabon. Dès le début de la colonisation, missionnaires, commerçants, savants, explorateurs, fonctionnaires et militaires n'eurent d'autre moyen de déplacement que les voies d'eau (Neuhoff 1967 : 65). Dès la mise en exploitation des réserves d'Okoumé, l'importance économique des voies navigables s'était davantage accrue. Sans ce réseau dense de cours d'eau, il n'aurait pas été possible d'amener vers la mer les milliers de mètres cubes extraits des forêts. Quelle est donc la configuration du réseau intérieur et côtier des voies navigables? Les parties navigables des quatre principaux fleuves du pays s'étendent au total sur la longueur suivante : Ogooué 677 kilomètres, Ngounié 317 kilomètres, Ivindo 116 kilomètres, et Nyanga 71 kilomètres. Le plateau lacustre du Moyen-Ogooué quant à lui était navigable sur 618 kilomètres, ce qui faisait disposer à la navigation intérieure d'un réseau total de 1799 kilomètres. À ce réseau, il fallait ajouter les quatre grandes lagunes de la moitié sud de la façade atlantique du pays. Ce sont : la lagune de Fernand-vaz 395 kilomètres ; la lagune d'Iguela 118 kilomètres ; la lagune de Ndogo 209 kilomètres et la lagune Mbanio 71 kilomètres. Le total pour ces eaux côtières était donc de 1501 kilomètres, et les voies navigables intérieures comptaient donc

3300 kilomètres. C'est le flottage de l'okoumé et des autres bois ronds qui devenait l'activité principale de la plupart des rivières et fleuves du pays, à tel point qu'en 1961, 85 % des bois abattus dans les chantiers parvenaient à la côte à par ce moyen.

Pour sa part, l'Ogooué était le seul fleuve sur lequel on pouvait transporter et sur lequel on continuait à transporter d'autres marchandises dans des proportions respectables.

La voie maritime

Le trafic s'effectuait essentiellement sur les deux ports de Libreville et Port-Gentil et accessoirement sur Mayumba. Tout de même, il faut signaler les importantes opérations de chargements qui s'exécutaient dans les rades disséminées le long de la côte, dont les principales étaient : le Rio Monda, Alombé Nord, Alombé Sud, Sangataga, l'embouchure de la Nyanga et Mayumba. Ce dernier port, outre le bois, totalisa en 1960 2800 tonnes de produits divers à l'entrée et 700 tonnes à la sortie.

Tableau 1. Évolution du fret entre 1959 et 1960 (taux de frets en francs CFA/tonnes)

Année	Années	
	1959	1960
Tissus coton	13150	13800
Farine	2775	5250
Sucre	3750	5500
Fer à béton	3950	5900
Tôle ondulée	3182	5800
Ciment	1550	4200

Les taux de fret étaient élevés : environ 165 % en moyenne de ceux qui existaient entre la France et le Sénégal. Une importante augmentation survint en 1960 comme le montre le tableau 1 ci-dessus.

Les routes

Au XIX^e siècle, il n'existait en Afrique équatoriale que des pistes, des chemins et des sentiers de forêt, et l'Ogooué était la seule voie d'accès vers les zones intérieures du Gabon. Même si ce fleuve n'a jamais perdu son importance dans les transports intérieurs, une nouvelle voie de communication terrestre commença à passer au premier plan : la route. Les premières routes ne furent conçues et construites au Gabon dans l'entre-deux guerre. Mais, c'est au sortir de la Seconde Guerre mondiale que de grands axes routiers praticables en toutes saisons furent mis en place. Les efforts entrepris à cette époque par l'administration coloniale française sont poursuivis et renforcés par les nouvelles autorités gouvernementales locales.

La dorsale routière, traversant le Gabon de la frontière du Cameroun à la frontière congolaise est alors constituée par un axe nord-sud long de 870 kilomètres (qui part de Bitam pour Ndendé en passant par Oyem, Mitzic, Lalara, Ndjolé, Bifoun, Lambaréné, Fougamou et Mouila). Elle se poursuivait au Cameroun en direction d'Ebolowa et Yaoundé, au Congo-Brazzaville vers Dolisie, et au-delà vers Brazzaville. Au temps de l'AEF, cette route faisait la jonction en entre la capitale de la fédération aux chefs-lieux du Gabon et du Cameroun⁹. À travers trois points, la grande dorsale permettait d'accéder à la côte :

— La route nationale qui reliait la région de l'Estuaire à l'intérieur du pays partait de Libreville en traversant Kougouleu et Kango pour rejoindre la voie nord-sud à Bifoun ;

— Un embranchement de cette route de l'Estuaire menait de Kougouleu à Medouneu et Mitzic, après avoir franchi les monts de Cristal ;

— Une troisième voie, orientée vers le nord-est partait de Mayumba, traversait les chaînes du Mayombe, passait par Tchibanga et rejoignait l'axe principal à Ndendé.

De la route nord-sud partaient d'autres embranchements :

— Oyem-Minvoul ;

⁹Gabon : études routières sur financements BIRD, Paris, Libreville, BCEOM, 1965,160 p.

- Lalara-Koumameyong;
- Alembé-Ayem-Basse-Obiga;
- Fougamou-Mandji;
- Mouila-Moabi-Mourindi-Tchibanga;
- Ndendé-Lébamba;

Le dernier tronçon (Ndendé-Lébamba) bifurquait à l'entrée des monts du Chaillu, ce qui faisait que l'on pouvait poursuivre son voyage depuis cet endroit, soit vers Mimongo et Etéké, soit vers Mbigou. Après Mimongo, cette route desservait Koulamoutou, Lastourville, Mounana, Moanda, Franceville, Lékoni et Okondja que l'on pouvait dès lors atteindre depuis le chef-lieu du Haut-Ogooué. Il convient aussi de mentionner les routes Libreville-Cap Estérias, Libreville-Owendo, Libreville-Ntoum-Cocobeach, Moanda-Mbinda, Koulamoutou-Pana et l'embranchement Koumameyong-Boué. Dans l'île Mandji, une piste reliait le cap Lopez à Ozouri, via Port-Gentil.

Au 1er janvier 1960, le réseau routier gabonais comprenait donc :

- 4019 kilomètres de routes régulièrement entretenues par le service des travaux publics, dont 1656 kilomètres de routes nationales et 2363 kilomètres de routes régionales.
- Environ 1000 kilomètres de pistes saisonnières plus ou moins entretenues sur le produit de la taxe vicinale¹⁰.

À cela, il convient d'ajouter les routes temporaires, généralement excellentes, construites par les exploitants forestiers pour l'évacuation de leur production et abandonnées lorsque les chantiers se déplaçaient (kilométrage non recensé et comptabilisé). Cela donnait une densité de 1 kilomètre de route pour 53 kilomètres carrés ou 1 kilomètre de route pour 87 habitants.

D'une façon générale, les caractéristiques principales de ce réseau étaient les suivantes :

- impraticabilité en saison de pluies;
- limitation à un trafic léger à l'exclusion de tout trafic lourd;
- de nombreuses ruptures de charge lors des passages des bacs;
- tarifs anarchiques, mais souvent très élevés, pouvant aller de 15 à 60

¹⁰ Haut-Commissariat de la République française. Service d'information de l'AEF, Le bilan gabonais, 1959-1960.

francs la tonne kilométrique.

Pour ce qui concerne le parc automobile, il était en augmentation de 800 à 900 unités par an¹¹. En 1960, 900 immatriculations nouvelles ont été effectuées, portant le parc automobile à 7000 véhicules environ. Toutefois, une fraction de 8 à 9 % était à déduire pour tenir compte des multiples réformes non déclarées.

Au 1er janvier 1962, il y avait au Gabon 8449 véhicules qui se répartissaient de la manière suivante¹² :

- 668 motocyclettes et autres deux-roues ;
- 2478 voitures légères ;
- 4203 camions et autocars ;
- 600 tracteurs ;
- 500 engins divers de terrassement.

C - Un système de transport extraverti

En 1961, le système des transports et communications du Gabon constituait l'image fidèle d'une économie entièrement tournée vers l'extérieur :

- les voies d'eau permettaient le transport vers la mer de la production forestière qui constituait à l'époque l'essentiel de l'activité de la zone côtière.
- la route drainait vers le Cameroun la production agricole du Woleu-Ntem, seule région qui présentait une économie rurale à peu près organisée.
- la route rattachait au Congo les régions méridionales de la Ngounié

¹¹-Le parc automobile du Gabon au 1er janvier 1959. In Supplément au Bulletin mensuel de statistique de la République Gabonaise. Ministère des Affaires économiques, du Plan et de l'Industrie, 1959, 34 p.

1er Janvier 1958 : Motos 342 ; Voitures de tourisme 1234 ; Autobus et autocars 44 ; Autobus et autocars 44 ; Camions et camionnettes 2780 ; Tracteurs 139 ; Divers 50 ; Totaux 4589

1er Janvier 1960 : Motos 551 ; Voitures de tourisme 551 ; Autobus et autocars 61 ; Camions et camionnettes 3484 ; Tracteurs 156 ; Divers 96 ; Totaux 6150.

¹²-Annuaire statistique de la République Gabonaise, 1964 et années antérieures.

et du Haut-Ogooué tant pour l'évacuation de leurs produits que pour leur approvisionnement en biens d'équipement ou de consommation. Cet écartèlement résultait du fait que pendant des années, toute la politique en matière de communication était pensée et menée depuis Brazzaville dans une optique fédérale. De cette époque, date et subsiste le grand axe routier Nord-Sud (Bitam-Ndendé) qui n'a jamais été une route économique, mais plutôt une route administrative et politique. Quant à l'économie gabonaise, on lui laissait le soin de s'orienter au mieux : le bois trouvait tout naturellement et sans dépenses budgétaires sa voie vers la mer via les cours d'eau. La production du Woleu-Ntem trouvait au Cameroun des circuits commerciaux propices à son écoulement ; le Congo jouait vis-à-vis des régions du sud un rôle de transitaire dont il tirait profit. Quant au reste, à savoir tout le centre du pays, peu peuplé, ne produisant rien ou presque, « il n'avait besoin de rien ». Une telle solution a évidemment exacerbé les tendances centrifuges naturelles de l'économie gabonaise, et les conséquences apparaissaient très nettement :

— le système de communications demeurait invertébré avec un axe nord-sud encore précaire et un axe est-ouest totalement inexistant :

— la primauté de la voie d'eau en matière d'évacuation des produits était incontestable : 774 000 tonnes de produits forestiers ont ainsi quitté le Gabon en 1960. La véritable navigation fluviale demeurant extrêmement faible et n'ayant jamais donné lieu qu'à des investissements et à la mise en place d'une infrastructure des plus réduits.

— Le système routier était pour sa part limité par des obstacles naturels (forêts, cours d'eau, reliefs, dégradation rapide) et n'a pu trouver sa justification économique en raison de la faiblesse de la production commercialisée à l'intérieur, de la dispersion et de la faiblesse de la population, de la longueur des distances à parcourir. On retrouvait ainsi le cercle vicieux classique : le manque de produits commercialisables entraînait l'irrégularité des transports, leur faible capacité unitaire, leur coût élevé

Les coûts de transports constituaient, au premier degré, un facteur paralysant. Si le transporteur routier, aux prises avec des parcours diffi-

ciles et à l'usure de rapide de son matériel, était souvent obligé de fixer des tarifs 50 ou 60 francs la tonne kilométrique (la moyenne situant entre 15 et 25 francs), il semble bien que son bénéfice n'était pas démesuré. Les transports fluviaux qui étaient le monopole de deux ou trois sociétés pouvaient vraisemblablement abaisser leurs tarifs. D'un autre côté, les tarifs d'acconage atteignaient des niveaux exorbitants, et au 1er janvier 1960, ils se présentaient de la manière suivante¹³ :

- Tissu de coton : 2040 francs CFA/tonne
- Farine : 1100 francs CFA/tonne, soit 3,2 % de la valeur du produit en douane;
- Sucre : 1320 francs CFA/tonne, soit 2,2 % de la valeur du produit en douane;
- Fer à béton : 1320 francs CFA/tonne, soit 2,3 % de la valeur du produit en douane;
- Tôle ondulées : 1320 francs CFA/tonne, soit 2,3 % de la valeur du produit en douane;
- Ciment : 1110 francs CFA /tonne, soit 24,2 % de la valeur du produit en douane;

Une nouvelle augmentation de 10 % s'est encore produite dans le courant de l'année 1960. Or si le taux élevé de ces tarifs était fâcheux (en ce qu'il contribuait à gonfler artificiellement le coût de la vie) il pouvait y avoir à l'exportation des conséquences plus néfastes en interdisant purement et simplement la sortie de certains produits dont la valeur unitaire relativement faible ne pouvait s'accommoder de charges aussi lourdes. C'était le cas des bois divers qui étaient en passe de constituer un poste important des exportations du pays, mais dont la sortie était ralentie encore par la cherté des tarifs d'acconage.

Quant à voie aérienne, elle était particulièrement dominée par le trafic de passagers, et il ne semblait pas qu'une politique de fret aérien ait été sérieusement étudiée. Tout de même, l'acquisition par la compagnie locale d'un appareil d'assez grandes capacités cargo pouvait modifier les données du problème pour certains produits de valeur unitaire élevée.

¹³Chambre de commerce, Industrie et Agriculture du Gabon, Développement du Territoire du Gabon, Libreville, 1960, p 150.

Le secteur des transports au Gabon était donc affecté d'une série de handicaps :

- Handicap historique : héritage de l'époque coloniale
- Handicap naturel : nature hostile et solution de facilité représentée par le flottage des bois
- Handicap économique : faiblesse du volume des produits commercialisables
- Handicap professionnel : organisation défectueuse des structures et de la profession

Conclusion

L'accession à l'indépendance du Gabon et la volonté de développement manifestée par ses dirigeants imposaient de considérer le problème de l'outillage économique et des infrastructures de communication sous des angles nouveaux. Pendant la période coloniale et après une longue période de léthargie, les autorités coloniales se mirent finalement à doter le pays d'un outillage économique, mais leurs intentions et leurs ardeurs étaient tempérées par des lourdeurs administratives puisqu'il fallait attendre l'aval de Brazzaville, capitale de la fédération, avant d'engager des travaux. Et lorsque cet accord était obtenu, dans de nombreux cas les fonds alloués étaient mal utilisés ou redirigés vers d'autres secteurs. Le 17 août 1960, tout était à faire en matière de infrastructures indispensables au décollage économique. Le réseau routier, les ports modernes et les aéroports étaient à renforcer et implanter dans le pays partout où ils s'imposaient. Les divers plans de développement économique et social furent, de ce point de vue, un début efficace et durable à la question des infrastructures de communication.

Sources

ANOM, FP, 158 APOM/4, Nouvelles du Gabon, 1959.

ANOM, FP, 158 APOM/5, Aperçu de l'économie du Gabon en 1959

Chambre de commerce, Industrie et Agriculture du Gabon, Développement du Territoire du Gabon, Libreville, 1960, 190 p.

L'Afrique équatoriale française économique et financière, Le développement économique du Gabon en 1958 N° 35, 1959

Haut-Commissariat de la République française. Service d'information de l'AEF, Le bilan gabonais, 1959-1960.

Annuaire statistique de la République Gabonaise, 1964 et années antérieures

Le parc automobile du Gabon au 1er janvier 1959. In Supplément au Bulletin mensuel de statistique de la République Gabonaise. Ministère des Affaires économiques, du Plan et de l'Industrie, 1959, 34 p.

Gabon : études routières sur financements BIRD, Paris, Libreville, BCEOM, 1965, 160 p.

Ministère de la France d'Outre-mer, AEF : Le Gabon, Agence des Colonies, 1948, Paris.

Bibliographie

ALMEIDA-TOPOR H. d' (1992) — *L'Afrique au XXème siècle*. Paris, Armand Colin, 2e éd., 383 p.

BENLAHCEN TLEMCANI M. (1995) — Le secteur des transports au Maghreb. *Région et Développement*, 1, p. 189.

Binonche Guedra J. (1992) — *La France d'Outre-mer 1815-1962*. Paris, Masson Histoire, 224 p.

DUBLY A., FIERMEYER M. (1961) — *Étude pour orienter le développement économique du Gabon*. Libreville, Ministère de l'information, 161 p.

NEUHOF H.-O. (1967) — *Le Gabon*. Bonn, K. Schroeder, 167 p.

NGUEMA M.-TH. (1997) — *La politique économique et so-*

ciale du Gabon, 1946-1973. Thèse pour le doctorat d'Histoire de l'Université de Limoges.

PRATS R. (1955) — *Le Gabon. La mise en valeur et ses problèmes*. Thèse pour le doctorat en droit, Université de Montpellier, Faculté de droit, 456 p.

WUNDER S. (?) — *Quand le Syndrome Néerlandais rencontre la French Connection : Pétrole, Macroéconomie et Forêts au Gabon. Rapport préparé pour le projet CIFOR-CARPE-USAID. « L'impact des politiques macroéconomiques et agricoles sur l'état des forêts au Gabon »*, Libreville, CIFOR-CARPE-USAID, 81 p.

Fred-Paulin ABESSOLO MEWONO

Dr en Histoire

Observatoire des dynamiques historiques et l'analyse des institutions et des politiques publiques (ODHAIP)
Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH)
Bp 846
Libreville - Gabon
