

Aménagement des infrastructures routières au Gabon après la Conférence de Brazzaville (1946 - 1958) : des résolutions à la réalité

Fred Paulin ABESSOLO MEWONO
Institut de Recherche en Sciences Humaines
(IRSH)/CENAREST-Gabon
fred.abessolo@yahoo.fr

Résumé : La présente étude examine l'impact des réformes découlant de la Conférence des gouverneurs de Brazzaville de 1944, matérialisées notamment par les financements apportés par le Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'Outre-Mer (FIDES) sur les infrastructures routières du Gabon. Pour ce faire, l'étude mobilise une diversité de sources écrites et de multiples références bibliographiques. Territoire sous obédience française, le Gabon se distingue jusqu'en 1946 par la faiblesse de son réseau routier. Entre les contraintes physiques imposées par un relief ardu, un climat dénué de toute clémence et les exigences financières imposées par la centralisation administrative depuis la capitale fédérale de l'Afrique équatoriale française (AEF), Brazzaville, le Gabon présentait un des réseaux routiers les plus défaillants de l'ensemble colonial français. Après la Conférence de Brazzaville, la création du FIDES en 1946, des espoirs de redressement de la situation sont apparus. Ainsi, avec les financements engrangés auprès d'organismes financiers comme le FIDES, quelques infrastructures routières viables ont pu être construites.

Mots-Clés : Gabon, infrastructures routières, FIDES, Conférence de Brazzaville, AEF.

Development of road infrastructure in Gabon after the Brazzaville Conference (1946-1958): from resolutions to reality

Abstract: This study examines the impact of the reforms resulting from the 1944 Brazzaville Governors' Conference, materialized in particular by the financing provided by the Investment Fund for the Economic and Social Development of Overseas Territories (FIDES), on Gabon's road infrastructure. To do this, the study mobilizes a diversity of written sources and multiple bibliographic references. A territory under French obedience, Gabon was distinguished until 1946 by the weakness of its road network. Between the physical constraints imposed by a difficult terrain, a climate devoid of any clemency and the financial demands imposed by administrative centralization from the federal capital of French Equatorial Africa (AEF), Brazzaville, Gabon had one of the most deficient road networks in the French colonial system. After the Brazzaville Conference, the

creation of FIDES in 1946, hopes of redressing the situation appeared. Thus, with funding obtained from financial organizations such as FIDES, some viable road infrastructures could be built.

Keywords: Gabon, Roads, infrastructure, FIDES, Brazzaville Conference-AEF.

Introduction

Au sortir de la conférence des gouverneurs généraux de Brazzaville (30 janvier-8 février 1944), une nouvelle politique économique semble se dessiner. Elle répond à un double objectif : intensifier la production et les échanges à l'intérieur des colonies en suscitant leur développement économique et social, avec leur enrichissement, et augmenter le pouvoir d'achat de l'indigène. Il se dit alors qu'il faut libérer les populations de certaines servitudes et « intégrer les territoires d'outre-mer dans la communauté française, avec leur personnalité, leurs intérêts, leurs aspirations et leur avenir »¹. En outre, le « respect et le progrès de l'Indigène » sont théoriquement placés à la base de cette politique coloniale. Ainsi, la conférence fait une place primordiale à l'Homme et à la société humaine. Désormais, il s'agit en principe, sur tous les plans, non de travailler pour le seul bénéfice de la métropole, mais d'œuvrer au profit direct des populations autochtones. Telles sont les théories développées. Pour les commissaires de l'économie impériale, le but essentiel, en matière économique, est « le développement du potentiel de production et l'enrichissement des colonies en vue d'assurer aux Africains une vie meilleure par le développement de leur potentialité de production »². Pour ce faire, il est nécessaire de s'en tenir aux résolutions de la conférence de Brazzaville³. Cette conférence adopte un programme qui reprend pratiquement les thèmes chers au plan Sarraut de 1920⁴. Il faut d'abord accorder une large part aux mesures d'ordre

1. Chauvet P., G. G. de l'A.E.F. « Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954 », *JOEAF* du 1^{er} décembre 1954.

2. Gouverneur Général Chauvet P, discours prononcé lors de la séance inaugurale de la 2^{de} session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F. le 31 octobre 1956. *JOAEF* du 15 novembre 1956.

3. Article 3 de l'arrêté du 3 janvier 1953 portant réorganisation des services des travaux publics de l'AEF.

4. Le 12 avril 1921, Albert Sarraut, ministre des Colonies, dépose sur le bureau du Président de la Chambre des Députés un Projet de loi portant fixation d'un plan général de mise en valeur des colonies françaises. Il reproduit peu après ce programme dans un ouvrage intitulé *La Mise en valeur des Colonies françaises*, paru en 1923.

économique sans lesquelles l'amélioration du niveau de vie des populations autochtones ne peut être obtenue. Ces résolutions économiques portent essentiellement sur l'organisation de la production et la réorganisation des méthodes de production par le développement du machinisme. Ensuite vient l'aspect social et culturel. En effet, «le développement des organes d'éducation, de l'enseignement technique et de l'apprentissage devait permettre dans un proche avenir de confier tous les emplois d'exécution aux indigènes, les emplois de commandement et de direction étant réservés aux citoyens français» (G. Meunier, 1953, p. 89). La conférence émet de nombreuses recommandations sur la vie et le fonctionnement des colonies. Tous les domaines sont concernés, notamment les travaux publics. Sur cet aspect, la conférence recommande l'amélioration des tracés et l'extension du réseau routier et ferré, l'équipement des ports principaux et secondaires, l'aménagement des voies fluviales qui restent le moyen de transport le plus économique. En raison des difficultés d'ordre technique que représentent ces travaux, la création d'organismes centraux ou le rattachement des services coloniaux à des institutions métropolitaines (société nationale des chemins de fer français, service central de l'action administrative) est également abordé. De fait, la situation du groupe de territoires Afrique-Équatoriale française (AEF) commande la centralisation des tâches de conception et de contrôle, la déconcentration aussi poussée que possible des travaux à exécuter. Tels sont les principes fondamentaux, ainsi que les résolutions et recommandations, issues de cette rencontre stratégique.

C'est dans ce contexte que s'ouvre, en 1946, une période décisive, marquée par la création du Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'Outre-Mer (FIDES), véritable pierre angulaire de l'intervention publique en matière d'équipement au Gabon, l'autonomie financière du territoire, ainsi que l'instauration de nouvelles institutions au sein de l'AEF. La métropole engage alors un vaste programme de modernisation, visant à doter chaque territoire des infrastructures de base nécessaires à la

construction d'une économie rentable et à l'amélioration des conditions de vie. Cette période s'achève en 1958, une année charnière tant sur le plan politique que financier : le Gabon accède au statut de République autonome au sein de la Communauté franco-africaine, tandis que le FIDES est supprimé, marquant la fin d'un cycle et l'ouverture d'une nouvelle ère dans les relations entre la France et ses anciennes colonies. Partant de ce qui précède, il est pertinent d'interroger les réalités des infrastructures routières des territoires français, en particulier du Gabon, après conférence de Brazzaville à partir de la question centrale suivante : les réformes engagées au lendemain de la Conférence de Brazzaville de 1944, marquées entre autres par la création des fonds d'investissement, dont le FIDES, ont-elles permis d'améliorer les infrastructures routières au Gabon ?

La présente étude se propose d'examiner l'impact des réformes découlant de la Conférence des gouverneurs de Brazzaville de 1944, matérialisée notamment par les financements apportés par le FIDES sur les infrastructures routières du Gabon. Pour y parvenir, ce travail s'appuie à la fois sur des sources primaires (documents d'archives, articles de presse, discours et déclarations des responsables de l'époque) portant sur l'ensemble des colonies françaises d'Afrique équatoriale, avec une attention particulière portée au cas du Gabon. Il mobilise également une littérature scientifique composée de thèses, d'ouvrages et d'articles spécialisés. De l'exploitation de l'ensemble documentaire découlent cinq articulations principales. La première articulation traite des recommandations de la conférence de Brazzaville en matière d'infrastructures économiques et de la mission stratégique du FIDES. La deuxième articulation analyse la situation des infrastructures routières au Gabon en 1946. La troisième articulation souligne que le réseau routier reste à établir et/ou à moderniser. La quatrième articulation aborde l'épineuse question du financement des travaux d'équipement du Gabon. La cinquième articulation examine l'extension notable du réseau routier, mais de qualité globalement médiocre.

1. Les recommandations de la Conférence de Brazzaville en matière d'infrastructures économiques et la mission stratégique du FIDES

La Conférence de Brazzaville, à caractère uniquement administratif, rassemble du 30 janvier au 8 février 1944 les gouverneurs généraux et gouverneurs des colonies françaises d'Afrique noire et de Madagascar⁵. Son but est de proposer au pouvoir politique de la métropole des mesures destinées à établir, sur des bases nouvelles, la mise en valeur des territoires africains, le progrès social de leurs habitants et l'exercice de la souveraineté de la métropole dans le cadre d'une communauté qui préfigure l'Union française. À l'origine de la Conférence : la prise de conscience que la Seconde Guerre mondiale rend inévitable une transformation profonde des structures coloniales, la volonté politique d'affirmer, principalement à l'égard des États-Unis, que seule la France a compétence pour faire évoluer ses colonies, la gratitude devant l'effort de guerre de l'empire et la nécessité d'encourager la poursuite de cet effort.

Les travaux de la Conférence aboutissent à la rédaction de recommandations qui, en préambule, excluent toute possibilité d'autonomie ou de *self-government* ainsi que toute évolution politique en dehors de la France. En revanche, ces recommandations prônent une large décentralisation administrative et la participation des indigènes à la gestion de leurs propres affaires. Elles préconisent également la création d'une Assemblée fédérale du bloc France-empire et l'élection de représentants des populations locales à la future Assemblée constituante. Sur le plan économique et social, elles appellent à la suppression progressive du système de l'indigénat après la fin des hostilités et proposent diverses mesures pour relancer l'économie. L'économie est donc l'une des questions essentielles de cette conférence.

5. J. Champion (n.d.). CONFÉRENCE DE BRAZZAVILLE. Encyclopædia Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/conference-de-brazzaville/> consulté le 23 juin 2025.

Il se dit que le «le but de la politique française en cette matière était le développement du potentiel de production et l'enrichissement des territoires»⁶. Tout d'abord, l'industrialisation des colonies est voulue pour atteindre ces objectifs puisque le machinisme est censé accroître le pouvoir d'achat. Au sujet de l'agriculture, il faut envisager l'amélioration des produits par un conditionnement plus strict, la reconstitution rapide de la fertilité épuisée des sols tropicaux, la programmation des commandes d'outillage agricole, la création d'un institut de recherches agronomiques. Dans le secteur des communications, il s'agit de s'intéresser aux travaux publics avec l'amélioration et l'extension du réseau des pistes, la modernisation des chemins de fer, l'extension et l'équipement des ports principaux, l'étude des voies navigables. Dans le secteur des travaux publics, de grands travaux routiers, ferroviaires, portuaires et fluviaux doivent être engagés pour répondre aux nécessités de transports à intégrer à la programmation de l'économie. Dans le fond, l'objectif est d'établir un système de grandes routes transafricaines. Le programme à établir doit, de ce fait s'accommoder exactement au résultat de l'inventaire général des richesses et aux décisions prises dans le cadre de la mise en valeur de l'industrialisation ; il s'agit théoriquement de supprimer radicalement le système de portage et de s'intégrer dans un système de grandes routes transafricaines, afin de désenclaver les colonies. Pour atteindre ces objectifs, la Conférence recommande aux colonies l'établissement d'un état prévisionnel des besoins à satisfaire, dès la fin de la guerre, en personnel, matériel, matériaux et approvisionnement pour assurer la marche des services des travaux publics, des chemins de fer, des ports et des transports routiers et fluviaux. Le programme de l'aide envisagée par la nouvelle politique économique est matérialisé par le plan décennal d'équipement et de développement établi par les services du gouvernement général de l'AEF en application des dispositions de la loi du 30 avril 1946. Ladite loi fixe les conditions d'établissement, de financement et d'exécution des travaux d'infrastructure et des voies de communication des terri-

6. JOAEF du 28 janvier 1953, p. 232. cité par Pierre Ndombi, *op. cit.*, p. 804.

toires d'outre-mer⁷. À cet effet, l'organe moteur du financement est Le Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social (FIDES) (G. Allogo Obame, 2004, p. 343).

Créé en 1946 par la puissance coloniale française, le FIDES outre-mer est un organisme qui a pour mission de financer au moyen de prêts le développement économique et social des colonies de l'Union française. Il a joué un rôle important dans la modernisation des territoires d'outre-mer, notamment en Afrique et à Madagascar, surtout dans un soutien aux projets d'infrastructure, des d'équipements lourds, des études et des recherches en tout genre.. Ainsi :

Le financement des programmes de modernisation des TOM est assuré par le biais du FIDES. Créé en 1946, il est alimenté d'une part, par une dotation du budget de l'État (fixé annuellement par le Parlement dans la loi de finances) et, d'autre part, par une contribution des TOM. Toutefois, pour permettre à ces territoires de poursuivre, sur leurs disponibilités budgétaires, un effort parallèle et complémentaire, leur contribution au FIDES n'est pratiquement pas versée par eux, mais plutôt par un autre organisme créé en même temps que le FIDES, à savoir la CCFOM. Celle-ci leur consent une avance remboursable à long terme, à des conditions très avantageuses : intérêts de 2 % sur 40 ans, payables seulement à partir de la dixième année. Ces taux assez bas, comparés à ceux imposés par les banques sur les emprunts octroyés à l'AEF avant la guerre, permettent d'entamer normalement les travaux d'équipement sans hâter le remboursement des fonds empruntés. Très vite, le FIDES émet de vives recommandations aux colonies pour l'établissement des plans de développement économique et social rapidement exécutables sur quatre années. Chaque territoire doit fournir un programme d'action, élaboré localement avec le concours de son Assemblée représentative. En fait, le plan décennal est transformé en plusieurs plans quadriennaux, comprenant l'ensemble des projets à engager pendant la période allant du 1er juillet de l'année qui donne son nom au programme au 30 juin de la quatrième année. Le premier

7. JOAEF du 28 janvier 1953, p. 232. cité par Pierre Ndombi, *op. cit.*, p. 804.

plan quadriennal s'étend sur la période 1948-1952. Le deuxième, prévu pour 1953-1957, est prolongé jusqu'en 1958-1959. (S. W. Mehyong et R. E. Ndong, 2011, p. 97)

Pour A. Le Masson (1998, p. 540),

Le FIDES est alimenté par une subvention venant de la métropole, et par de faibles contributions propres des territoires. De fait cependant, la part imputable aux TOM provient d'avances consenties par la CC-FOM auxdits territoires pour leur permettre de contribuer au FIDES, la Caisse tirant elle-même la plupart de ses ressources d'avance que lui octroie le Trésor.

De plus,

La détermination des nouvelles ressources nécessaires au FIDES et à la CC-FOM fait l'objet de multiples débats chaque année, et la direction du Budget est, pour le compte du ministère des Finances et avec la direction du Trésor, l'un des intervenants dans ce processus (A. Le Masson, 1998, p. 540).

Par conséquent :

Dans la détermination des ressources allouées au FIDES, la proportion entre les subventions budgétaires et les avances du Trésor n'est pas à l'origine établie de manière rigide. Mais, la nature des opérations financées par le FIDES détermine la part respective entre subvention et avance, une répartition qui n'est pas sans connaître des évolutions. Il a pour mission de concourir au développement économique et social des TOM en finançant leurs budgets spéciaux. Ce sont des budgets d'équipement, alimentés par le FIDES et établis de manière annuelle. Mais dans le cadre de grands travaux d'équipement comme le sont les travaux financés par le FIDES (routes, ports, barrages, etc.), le principe budgétaire de l'annualité s'avère rapidement une contrainte forte (A. Le Masson, 1998, p. 540).

2. La situation des infrastructures routières en 1946

La nécessité d'un réseau routier viable est indéniable. Pour parvenir à un développement économique cohérent au Gabon, il faut d'abord aménager et construire des routes, car selon E. Guernier (1948, p. 56) : « Sans routes, le Gabon végètera. Ce serait de l'imprévoyance de les lui refuser, car le Gabon fait un tout à lui tout seul qu'il convient à même de se développer et de s'équiper ».

En 1946, les routes du Gabon sont médiocres. En réalité, il est difficile de parler d'un véritable réseau routier au sens premier du terme. Il s'agit plutôt d'un embryon de réseau routier. L'une des recommandations de la nouvelle politique coloniale est donc d'apporter des améliorations à cet embryon de réseau. La construction des routes se heurte toutefois à plusieurs contraintes que souligne E. Guernier (1948, p 57) :

— D'abord, celles liées au milieu forestier équatorial. En effet, ce milieu fait peser une menace constante sur les infrastructures au sol. La percée de la forêt exige alors des travaux considérables, ensuite l'érosion du sol liée aux multiples précipitations abondantes occasionne une instabilité sur la chaussée. Les pluies rendent impraticables les routes en terre non entretenues.

— Une deuxième contrainte provient des méthodes d'exécution des travaux. Celles-ci sont précaires pour un territoire comme celui du Gabon. Le matériel utilisé n'est constitué que d'outils de travail manuel. Ce sont des pelles, des pioches, des barres à mines pour casser les grosses pierres. La seule main-d'œuvre utilisée est pénale ou prestataire. Tout l'effort souhaitable n'est donc pas fait pour doter le pays d'un véritable réseau routier.

En 1946, le réseau routier du Gabon restait inchangé par rapport à 1936, avec seulement 100 km de routes. Les routes nationales sont quasi inexistantes. La seule route à grande circulation est celle qui relie Libreville à Kango où l'automobile peut rouler à plus de 50 kilomètres à l'heure. Il y a aussi celle qui relie Mitzic à Oyem, Minvoul à Bitam et Mitzic à Medouneu, où l'on peut aller entre 30 à 50 km/h.

Faute de voies de communication terrestres en bon état, l'exploitation des réserves d'Okoumé, principale richesse du territoire, donne une importance économique aux voies navigables du pays dont le rôle premier revient à l'Ogooué. C'est-à-dire que ces cours d'eau servent à l'évacuation des bois, au ravitaillement des chantiers en produits agricoles et au transport de la population.

3. Un réseau routier à établir et/ou à moderniser

Dans ce domaine, les besoins sont énormes. L'objectif fondamental est de compléter l'ossature fluviale et aérienne en la prolongeant et en la ramifiant. Pour assurer ces liaisons, les obstacles sont incontestablement le franchissement des fleuves, rivières et lagunes. Les méthodes anciennes d'exécution des travaux — pelles, pioches, petits paniers, main-d'œuvre, prestataire, pénale ou militaire — ne sont plus valables. Il faut importer des machines modernes, former des conducteurs et des mécaniciens, créer des parcs et des ateliers. Il faut aussi forger et mettre au point des techniques nouvelles adaptées au sol et aux conditions climatiques. Ainsi que l'indique H. O Neu-hoff (1948, p. 87), la technique routière exige une connaissance approfondie et détaillée des conditions physiques variées et variables : reliefs, régime des eaux, nature des terrains. Le réseau routier du Gabon comporte deux axes principaux sur lesquels vient se greffer une série de voies secondaires et de pistes, mais surtout des routes desservant les régions situées de part et d'autre de ces axes.

L'axe Sud relie Libreville à Divénié et à Dolisie, villes du Moyen-Congo. Cet axe emprunte les bords de l'estuaire par Owendo, remonte la vallée du Como jusqu'à Kango et, de là, cesse sa course vers l'est en obliquant vers Bifoun. Il atteint l'Ogooué à Lambaréné et la franchise pour desservir Fougamou. À Fougamou, la route emprunte la vallée et remonte par Mouila et Ndendé pour aboutir au Moyen-Congo. Autour de cet axe se greffent deux voies d'importance régionale qui partent de Ndendé. L'une des voies, vers le sud-ouest, parvient à la Nyanga ; l'autre, vers le nord-est, dessert les districts de la Ngounié, qui ne sont pas desservis par l'axe du Moyen-

Congo. La liaison Nord-Est repose à Ndendé, à Lébamba, mais elle est scindée en deux : l'une dessert Mbigou à l'est, l'autre remonte vers le nord pour atteindre Mimongo et Etéké.

L'axe Nord, quant à lui, relie Libreville à Ebolowa, ville du Cameroun. Cet axe emprunte, au départ de Libreville, la même voie que l'axe sud jusqu'à Bifoun. De là, il oblique vers l'est pour desservir Ndjolé, puis prend la direction du nord par Mitzic et Bitam avant de rejoindre Ebolowa au Cameroun. Sur l'axe Gabon-Cameroun, un embranchement permet d'atteindre l'Ogooué-Ivindo et dessert Booué grâce à de modestes ramifications qui évitent Okondja et la vallée de l'Ogooué. Ensuite, par la vallée de l'Ivindo, on parvient à Makokou et Mékambo.

En dehors de ces itinéraires, un autre peut permettre d'atteindre le Moyen-Congo. Il s'agit des localités de la région des Adoumas et du Haut-Ogooué. En effet, Lastourville et Koula-Moutou, respectivement district et chef-lieu de cette région, sont mieux reliés au Moyen-Congo qu'au Gabon. La première l'est par la vallée de l'Ogooué, la deuxième par une piste traversant la savane jusqu'à Franceville. Or, Franceville, chef-lieu du Haut-Ogooué, relié à Okondja, est desservi par une route partant de Pointe-Noire–Brazzaville et remontant par Kimboto et Zanaga (localités du Moyen-Congo). Pour repartir au Moyen-Congo, il faut faire un angle droit vers l'est ou passer par Léconi, qui est un poste de contrôle administratif.

Sur ces axes, le trafic routier au Gabon est fonction de la longueur et de l'état de ce réseau, du nombre de véhicules qui composent le parc automobile, de leur genre et enfin de la situation économique du pays. En effet, pour expliquer ce trafic durant notre période d'étude, il est nécessaire de donner une vue d'ensemble des routes gabonaises, qui traversent pour la plupart des zones encore enclavées. Cependant, le Gabon, en 1936, ne compte que 100 km de route ; il connaît une évolution flagrante de son réseau à partir de 1947. Ceci, grâce aux travaux de grosses réparations et d'aménagement entrepris par le FIDES. Ainsi, les routes du Gabon sont classées, d'après Gilbert Meunier, de la manière suivante :

- 1 083 km de routes fédérales constituant la liaison du pays avec d'autres territoires voisins, à l'instar du Cameroun et du Moyen-Congo ;
- 2 363 km de routes locales ;
- 1 450 km de pistes non classées, soit un total de 4 895 km de voies de communication.
- Les routes sont classées en quatre catégories :

Routes	Fédérales	1ère catégorie	2ème catégorie	3ème catégorie	Pistes non classées	Total
Longueurs (km)	1081	1248	634	177	1561	4701

Source : Annuaire statistique de l'A.E.F., vol. 1, 1936-1956, p. 12.

Tableau 1 : Types de routes de la colonie du Gabon en 1947

Les itinéraires sont les suivants :

- Les routes fédérales assurent la liaison entre les territoires et leur entretien incombe au budget général : Libreville vers le Moyen-Congo par Kango, Lambaréné, Fougamou, Mouila, Ndendé ; Libreville vers le Cameroun par Kango, Bifoun, Mitzié, Oyem, Bitam.
- Les routes de première catégorie sont des routes à gros trafic et jouissent d'une praticabilité permanente. L'entretien de ces routes incombe au budget local, sauf pour les dépenses afférentes à la route fédérale Moyen-Congo-Cameroun et à celle de Libreville-Kango-Ebel, soit 1083 km, qui sont à la charge du budget général.
- Les routes de deuxième catégorie sont des routes d'intérêt économique dans le territoire du Tchad et de l'Oubangui-Chari, ainsi que des routes de liaison et de commandement au Gabon et au Moyen-Congo.

Ainsi décliné, le réseau routier de la colonie du Gabon reste embryonnaire. Les raisons et causes de cet état après tant d'années de colonisation et d'exploitation de ce territoire sont nombreuses. Certains pointent le relief très accidenté du pays où seules quelques rares zones sont plates, d'autres désignent une négligence des différents administrateurs coloniaux pour qui le Gabon ne constitue qu'une étape vers une colonie plus prestigieuse ou plus lucrative. Il y a aussi le camp de ceux qui pensent que les moyens financiers octroyés pour la constitution d'un réseau routier n'ont jamais été à la hauteur de ce que le pays produit comme richesse.

4. La question du financement des travaux routiers Gabon

Au cours de la période 1946-1958, les interventions de l'État colonial portent en partie sur le secteur des travaux publics. En effet, une part importante du budget est consacrée à la construction et à l'amélioration des voies de communication, ainsi qu'à la construction de bâtiments. Mais, des efforts considérables se font ressentir dans le cadre des voies de communication, en l'occurrence, le réseau routier. Ce réseau doit permettre non seulement l'acheminement des produits agricoles et forestiers de l'intérieur vers l'extérieur, mais également augmenter la part des revenus dans le budget de l'État. Il faut encourager les colons européens qui s'adonnent à la culture cacaoyère et à l'exploitation forestière par la construction du réseau routier, l'aménagement des ports maritimes et fluviaux. Le tableau 2 ci-après détaille l'évolution des dépenses de travaux en rapport avec les dépenses totales de la colonie.

Cette évolution traduit l'action gouvernementale en termes de sacrifices financiers consentis en faveur de la mise en valeur ou de la modernisation du pays. Ces données statistiques indiquent l'importance de la construction des infrastructures dans l'action gouvernementale du Gabon. De 1949 à 1953, les dépenses des travaux publics enregistrent une croissance constante. Puis en 1954, une légère baisse intervient, soit un recul d'environ 19 % par rapport à 1953.

Années	Dépenses publiques totales (en millions FCFA)	Dépenses des travaux (en millions FCFA)	% travaux publics dans dépenses totales
1949	569	82	14,41
1950	767	121	16,41
1951	1032	134	12,98
1952	1264	192	15,18
1953	1277	192	15,03
1954	1131	154	13,61
1955	1306	191	14,62
1956	1550	190	12,25
1957	2090	553	26,45
1958	3572	1053	30,59
Total	14 558	2882	

Sources : - Comptes définitifs des recettes et des dépenses du budget local du Gabon de l'exercice de 1949 à 1958 (en millions FCFA). Archives nationales du Congo, carton GG 151, Statistiques financières, 1949-1958.

Tableau 2 : Évolution des dépenses de travaux publics au Gabon (1949 - 1958)

Ici, la baisse s'explique par l'effet général d'un ralentissement de la mobilisation des ressources au niveau des deux fonds qui pourvoient et financent les travaux publics au Gabon. Ces dépenses des travaux publics permettent aussi de mieux mesurer l'importance de la politique coloniale du Gouvernement général en les comparant aux dépenses publiques totales. Ces dépenses font apprécier la direction et l'intensité des progrès accomplis dans le domaine de la construction des infrastructures au cours des années.

En outre, l'effort du budget général et du budget local du Gabon n'est pas négligeable dans la mise en place de l'infrastructure du transport qui joue un rôle considérable dans le système de l'itinérance⁸. Cet effort s'emboîte aussi avec les objectifs du FIDES dans ses deux plans

8. La loi 46-360 du 30 avril 1946, fixant les conditions d'établissement, de financement et d'exécution des plans de développement et d'équipement des territoires d'O.M., JOAEF du 15 juin 1946, citée par Pierre Ndombi : *L'administration publique de l'Afrique équatoriale française de 1920 à 1956. Histoire d'un État providence colonial*. Thèse de doctorat (Histoire), vol. 3, Université d'Aix - Marseille I, 1995, p. 722.

quadriennaux : de 1947 à 1952 pour la première tranche et de 1953 à 1957 pour la seconde tranche. C'est ainsi que le Gabon dépense, de 1949 à 1958, 2,882 milliards de francs CFA au profit des travaux publics (matériel, personnel, construction, etc.).

Enfin, il importe de noter que les dépenses du service des travaux publics sont couvertes par le budget général de la Fédération, le budget local du Gabon ainsi que l'aide financière du gouvernement métropolitain par le biais du FIDES. En effet, les données présentées par le tableau confirment la tendance d'une hausse considérable d'activités après l'adoption du premier plan de développement économique quadriennal. L'aperçu sur les dépenses publiques totales permet d'actualiser l'action réelle de L'État colonial dans le développement économique et social du pays. C'est en fait l'histoire de l'avènement d'un État bureaucratique au service d'une mise en valeur annoncée par la loi du 30 avril 1946 et ses décrets d'application (P. Ndombi, 1995, p. 456).

Avec le financement des plans FIDES, le réseau routier du Gabon connaît de profonds changements. En effet, à l'aide du premier plan quadriennal, achevé en 1953, le Gabon consacre 3 milliards de francs CFA à l'amélioration et à la création de son infrastructure routière. Cette somme vise non seulement la construction des routes, mais il faut aussi penser à l'achat du matériel, au logement du personnel et à sa rémunération. Il faut que la Compagnie générale des colonies (CGC) s'associe au groupement d'entreprises dont font partie la Régie générale des chemins de fer et de travaux publics ainsi que des sociétés françaises de dragages et de travaux publics, afin de mettre en valeur les vastes ouvrages : routes, ponts, chemins de fer, travaux portuaires et maritimes, aérodromes, bâtiments publics.

Cette société est dotée d'un matériel en état de marche qui compte : 24 tracteurs lourds avec des équipements divers, bulldozers, grues, treuils, scrapers ; 6 motorgraders ; 6 gros angles-dozers ; trois pelles mécaniques ; 12 rouleaux compresseurs ; 12 compresseurs ; 10 dumpers lourds ; 3 répanduses de liant ; 4 wagons-perceuses. Cette société dispose également d'un personnel européen qualifié. L'effort

de la CGC porte surtout sur l'amélioration et l'entretien des routes existantes en les rendant plus ou moins carrossables et praticables, et non sur leur transformation en véritables autoroutes. C'est ce que confirme le gouverneur Digo, chef du territoire du Gabon : «Le problème routier doit être repensé pour tenir compte à en même temps des contingences financières et des difficultés exceptionnelles de franchissement des zones de montagne ou de marécages. Les travaux neufs sont réduits à l'aménagement des parcours »⁹.

Au Gabon, l'aménagement des itinéraires porte sur la section de route Libreville-Kango. Les unités mécaniques de la CGC en régie sont basées à Libreville et à Lambaréné. En 1953, 200 km de travaux routiers et de déforestation sont réalisés. Enfin, le trafic routier le plus important se trouve être celui qui relie Libreville à Kango à Bifoun. Le deuxième programme du plan, qui dure de 1953 à 1957, s'efforce de continuer l'œuvre entreprise pour améliorer l'infrastructure. Cependant, le gouverneur Paul Chauvet invite les Africains à être plus réalistes¹⁰. Il s'agit d'adopter un esprit nouveau qui vise à tirer parti de ce qui existe en le modernisant et en l'adaptant à l'actualité, et cela avec le moins de capitaux possible. Il déclare ceci : «Le seul rétablissement d'une viabilité minimale sur l'axe d'évacuation de la production mobilise encore, pour les années à venir, des sommes importantes qui, malgré la stricte économie des moyens mis en œuvre, peuvent parfois paraître disproportionnées avec le tonnage à exploiter»¹¹. Ainsi, on ne construit plus les routes pour étendre un réseau important, mais disproportionné par rapport à l'économie du pays. Le réseau routier est, pour le Gabon, l'épine dorsale de son essor économique futur et de son exploitation par la puissance colonisatrice. En effet, un programme de travaux est élaboré en s'établissant

9. ANG Archives nationales du Gabon, carton 2294, rapport annuel Centre d'études pour les équipements d'outre-mer (BCEOM) 1957 p. 41.

10. Chauvet (P.), G. G. de l'A.E.F. «Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954», JOAEF du 1^{er} décembre 1954

11. Chauvet (P.), G. G. de l'A.E.F. «Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954», JOAEF du 1^{er} décembre 1954.

sur une coordination harmonieuse des réseaux routiers. Les voies de communication constituent des éléments créateurs de l'économie. C'est l'existence manifeste d'un réseau routier cohérent qui favorise en partie le développement et oriente vers la création des ports maritimes imposants ainsi des voies navigables et des aérodrômes afin de répondre aux mêmes nécessités de liaison. Réduit à ses seuls moyens, le Gabon est alors incapable d'exécuter les programmes projetés, ni par ses ressources directes, c'est-à-dire les revenus annuels de ses budgets, ni même par l'emprunt. Le Gabon recourt à l'aide garantie par l'État français (R. PRATS, 1955). En effet, faute d'un rendement suffisant des impôts locaux, l'aide extérieure est mise à contribution pour payer les colossaux investissements structurants d'infrastructures routières et portuaires à Libreville et Port-Gentil, ou encore la construction des ponts en béton ainsi que des écoles et des formations sanitaires.

En somme, pendant un peu plus de 10 ans, de 1946 à 1958, les crédits accordés par le FIDES au Gabon dans le cadre du plan de développement économique et social des territoires d'outre-mer avoisinent 9 233 millions de F CFA. De cette somme, 6 436,8 millions de F CFA sont consacrés au secteur des infrastructures. Le secteur des communications, le principal bénéficiaire, a absorbé la moitié de la somme arrêtée. L'importance de la subvention accordée à ce secteur révèle, à plus d'un titre, le rôle vital que doit revêtir la couverture du pays par un réseau de communications pouvant lui permettre de désenclaver certaines régions du territoire.

5. Une extension notable du réseau routier, mais de qualité globalement médiocre

En 1958, le territoire du Gabon compte 5135 km de routes, dont 3200 km classés (axe Dolisie-Lambaréné, Libreville-Oyem et Dolisie-Franceville-Lastourville), mettant ainsi fin à l'isolement du Gabon par rapport aux autres territoires de l'AEF. Le tableau ci-après retrace l'évolution du réseau routier du Gabon de 1948 à 1956.

Années	Distance en km
1948	3100
1950	4846
1954	5133
1956	5135

Source : Annuaire statistique de l'A.E.F., vol. 1, 1936-1950, p. 13.

Tableau 3 : Évolution du réseau routier au Gabon (1948-1956)

Bien qu'ayant connu une évolution progressive depuis 1948, ce réseau reste faible pour un territoire aussi vaste que celui du Gabon. En effet, les routes du Gabon sont loin d'être aussi modernes que celles que les habitants de la métropole connaissent. Hormis quelques routes dites nationales ou fédérales, stabilisées en latérite, les routes de troisième catégorie sont des routes d'intérêt local. À ces trois types de routes s'ajoutent les pistes non classées. En effet, celles-ci sont ouvertes par des forestiers pour desservir leurs exploitations, ainsi que par la Société de recherche et d'études pétrolières (SERP), afin de permettre les prospections dans la région d'Azingo. L'état général de ces routes est mauvais, surtout en saison des pluies. Le trafic économique reste faible en raison des prix très élevés demandés par les transporteurs, justifiés par l'entretien déplorable des chaussées, qui forment une croûte dure en saison sèche et restent convenablement si l'eau s'écoule rapidement en saison des pluies.

L'établissement des itinéraires, leur entretien et la circulation des véhicules se heurtent à de multiples obstacles. D'abord, la nature du sol : celui-ci, sans aucun revêtement autre qu'une herbe poussant dru au milieu de la route, constitue un véritable frein à la construction de voies solides, car elles deviennent défectueuses au moindre choc. Ensuite, un autre frein est lié aux conditions climatiques, très sévères. En effet, avec huit mois de saison des pluies, durant lesquels il tombe trois mètres d'eau, suivis de quatre mois de saison sèche, il est difficile de construire des voies capables de supporter des poids lourds. Les pluies sont toujours considérées comme des agents destructeurs des routes et des ponts, qui sont presque inexistantes.

Pour franchir les fleuves et rivières, il faut soit traverser à gué, soit emprunter un bac. Les pluies font apparaître en outre les bourbiers, dans lesquels les camions et autres véhicules s'enlisent et se cassent. À ces raisons essentielles s'ajoutent bien d'autres facteurs, tout aussi remarquables : l'absence d'une organisation adéquate, la faible densité de la population, l'insuffisance de matériel fiable, l'absence de règles de circulation et la limite des tonnages, qui mettent le réseau à la merci des véhicules à plusieurs essieux. Enfin, toutes ces raisons rendent l'établissement de nouvelles voies de communication insoutenable du point de vue économique. Les ponts, particulièrement ceux en béton, sont rares. Toutefois, il existe de nombreux ponceaux à tablier constitués de billes de bois qui permettent le passage de faibles cours d'eau. Ces derniers ne sont pas fiables, car ils peuvent être emportés par des marigots en crue, à tel point que, pour franchir les grands fleuves, il faut utiliser des bacs, comme celui du Como à Kango et ceux de l'Ogooué à Lambaréné, pour ne citer que ceux-là.

Conclusion

À la suite de la conférence de Brazzaville et avec l'avènement du FIDES en 1946, l'idée prédominante est la valorisation des colonies ; y compris du Gabon par le développement des voies de communication. Comme l'affirme le gouverneur Antonetti : « la seule façon de mettre en valeur (d'exploiter parfaitement les intérêts de la puissance colonisatrice) une colonie, c'est d'y créer des routes, des chemins de fer, des ports »¹². Il n'est donc point question de laisser les colonies s'autoadministrer. L'idée est de tenir les territoires colonisés aussi proches que possible de la métropole sans trop le faire paraître. Il est évident que sans moyens d'évacuation adéquats et adaptés au territoire du Gabon, toutes les énergies et tous les capitaux s'usent et se dépensent sans résultat utile. Pour y parvenir, des dépenses énormes sont engagées en faveur des travaux publics. C'est ainsi que, ces dépenses évoluent tout long dans l'intervalle temporel

12. Discours présenté à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 septembre 1953 », *JOAEF* du 15 octobre 1952

1946-1958, en même temps que se dessine l'outil économique dédié à l'exploitation du territoire. Mais, le constat après cet investissement est que le territoire demeure dans un dénuement infrastructurel notable, la faute ici à la non-prise en compte réelle des spécificités que peut présenter un territoire situé en zone équatoriale. Les dépenses consacrées aux travaux routiers atteignent même 30 % des fonds dégagés par gouvernement général de l'AEF qui s'élèvent à 2882 millions de FCFA pour la période étudiée. Enfin, malgré de multiples obstacles climatiques et pédologiques, des résultats concrets sont tout de même obtenus. Ainsi, l'ouverture des différents axes routiers, la création des ports et des aéroports aboutissent au désenclavement de l'intérieur du pays, élevant ainsi le niveau de vie des populations par le développement de l'instruction et l'amélioration des conditions sanitaires. Cela permet également le développement du commerce extérieur.

Sources et bibliographie

Sources écrites

Sources d'archives

ANG, JOAEF du 28 janvier 1953, arrêté du 3 janvier 1953 portant réorganisation des services des travaux publics de l'AEF.

ANG, JOAEF du 15 novembre 1956. Chauvet (P) : Discours prononcé lors de la séance inaugurale de la 2^e session ordinaire du Grand Conseil l'AEF le 31 octobre 1956.

ANG Archives nationales du Gabon, carton 2294, rapport annuel du Bureau Centre d'études pour les équipements d'outre-mer (BCEOM) 1957 p. 41.

Sources imprimées

CHAUVET (P.). Gouverneur général P.I. de l'AEF, haut-commissaire de la République en AEF, «Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'AEF., le 30 septembre 1952», *JOAEF* du 1^{er} octobre 1952.

CHAUVET (P.), G. G. de l'AEF, «Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'A.E.F., le 30 octobre 1954», *JOAEF* du 1^{er} décembre 1954.

Décret n° 476-2-272 du 16 octobre 1946 portant création dans les TOM des budgets spéciaux d'exécution des plans d'équipement et de développement de la loi n° 46-360 du 30 avril 1946, *JOAEF* du 15 novembre 1946.

Décret du 25 octobre 1946 portant création d'assemblées représentatives territoriales en AEF, *JOAEF* du 15 novembre 1946.

Décret du 16 octobre 1946 portant réorganisation administrative et territoriale de l'AEF, *JOAEF* du 15 novembre 1947

«Discours présenté à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'AEF, le 30 septembre 1953», *JOAEF* du 15 octobre 1952.

«Discours prononcé à la séance inaugurale de la deuxième session ordinaire du Grand Conseil de l'AEF, le 24 octobre 1954», *JOAEF* du 1^{er} décembre 1955.

«Le plan décennal de l'AEF pour les voies de communication et son développement économique», *Chronique de l'Union française*, 1948.

Loi n° 46-360 du 30 avril 1946 fixant les conditions d'établissement, de financement et d'exécution des plans de développement et d'équipement des TOM, *JOAEF* du 15 juin 1946, p. 695.

Références bibliographiques

ABESSOLO MEWONO Fred Paulin, 2006, *L'automobile à la conquête du Gabon des années 1940 aux années 1980*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, Aix-Marseille I.

ALLOGO OBAME Gouédard, 2004, *La France et la mise en valeur de l'Afrique noire : étude de la contribution de la France au développement économique et social de l'AEF : 1946-1959*, thèse de doctorat Histoire et culture de l'Europe, Aix-Marseille I.

ANVAME Olga, 1990, *L'action des organismes financiers dans le développement économique du Gabon 1944-1960*. Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université Omar Bongo.

DURAND-REVILLE, 1949, «Cendrillon de l'empire», *France Outre-mer*, n° spécial, décembre, p. 97-106.

GANGOUÉ André, 1989, *L'action du FIDES en Afrique équatoriale française de 1946 à 1958*, thèse de doctorat en Sciences humaines, Université de Poitiers.

DRESCH Jean, 1946, «Des recommandations de Brazzaville à la Constitution de l'Union française», *Politique étrangère*, n° 2, 11^e année, p. 167-178.

Le Masson Alix, 1998. «La CCFOM, le FIDES et la direction du Budget 1946-1958». *La direction du Budget face aux grandes mutations des années cinquante, acteur... ou témoin?* édité par Nathalie Carré de Malberg, Institut de la gestion publique et du développement économique, p. 537-547.

MATOMBO Isabelle, 1999, *La politique des travaux publics au Gabon, 1946-1958*, mémoire de maîtrise d'Histoire, université Omar Bongo.

MEUNIER Gilbert, *Les routes du Gabon*, Institut Pédagogique National, p. 28.

MEHYONG Stéphane William, NDONG Robert Edgard, 2011, «L'électrification de l'Afrique équatoriale française (AEF) dans la période de l'après-Seconde Guerre mondiale : aménagements hydroélectriques et rivalités interterritoriales», *Revue historique*, n° 657, p. 93-118.

NDOMBI Pierre, 1995, *L'administration publique de l'Afrique équatoriale française de 1920 à 1956. Histoire d'un État-providence colonial?* Thèse de doctorat d'histoire, université de Provence Aix-Marseille 1.

ROCQ Jean, 1976, *Ports et aéroports au Gabon*, thèse de doctorat 3^e cycle de Géographie, université de Nice.

NZE ABOGUE Paul-Hervé, 2003, *Les dépenses de travaux publics au Gabon, 1960-1986*, Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université Omar Bongo.

PRATS Raymond, 1955, *Le Gabon : la mise en valeur et ses problèmes*, thèse de doctorat de droit Université de Montpellier, Faculté de Droit.

Webographie

CHAMPION, J. (n.d.). CONFÉRENCE DE BRAZZAVILLE. Encyclopædia Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedia/conference-de-brazzaville/> consulté le 23 juin 2025.