

UNIVERSITE PAUL VALERY - MONTPELLIER III

Arts et Lettres, Langues et Sciences Humaines et Sociales

Mutations des Territoires Européens - FRE 30276

Thèse de Géographie pour l'obtention du grade de Doctorat nouveau Régime

Thèse présentée par :

Gisèle MAKIELA-MAGAMBOU

LA LOGISTIQUE PORTUAIRE AU GABON

**Contribution à une géographie des transports de la Communauté
Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)**

Thèse dirigée par le **Professeur Henry BAKIS**

Thèse soutenue publiquement le **13 juin 2007**

Jury :

Benjamin STECK, Professeur de Géographie, Université du Havre (rapporteur)

Gilles PACHE, Professeur de Gestion, Université de Montpellier I (rapporteur)

Laurent CHAPELON, HDR, Maître de conférence d'Aménagement, Université de Montpellier III (examineur)

Henry BAKIS, Professeur de Géographie, Université de Montpellier III (directeur de recherche)

La reconnaissance et l'étude de la logistique sont les préalables de toute politique de désenclavement territorial, de facilitation des échanges nationaux, sous-régionaux et internationaux et, par voie de conséquence du développement socio-économique.

A ma fille
Claire MAKIELA-MAGAMBOU-NGOUBA

REMERCIEMENTS

Un travail de cette envergure ne s'effectue pas en solitaire. C'est pourquoi je tiens à remercier particulièrement tous ceux qui, d'une façon ou d'une autre, par leurs informations, leurs conseils, la communication de rapports ou travaux divers, ont contribué à l'aboutissement de ce travail de recherche :

- le Professeur Henry BAKIS pour avoir dirigé ce travail de recherche ;
- les membres du jury pour leur disponibilité et leur compréhension ;
- Jean-Marie QUIESSE pour ses encouragements, ses conseils utiles qui nous ont aidés dans l'accomplissement de ce travail de recherche. Il a suivi avec intérêt nos recherches. Nul doute que cet ouvrage doit beaucoup à ses suggestions, ainsi qu'à ses amicales interprétations ;

- aux nombreuses personnes et divers organismes qui nous ont généreusement permis d'utiliser dans cette thèse, des documents provenant de leurs propres publications et/ou de leurs centres de documentation. Nos pensées vont particulièrement à Bertrand LELE, François MOUKETOU N'ZAMBA, NANG EDOU, Anicet OLENDE, Julien MOMBE-NGUEMA, Frédéric MICKOTO, Paul VANE, les agents du Service Shipping SDV Port-Gentil, le personnel du Service mouvement de SIGEPRAG, les agents du Service manutention de GETMA à Libreville. De plus, ce document doit beaucoup à tous ces acteurs qui ont constitué, le plus souvent involontairement, un terrain d'observation passionnant. Parmi ceux : l'Office des Ports et Rades du Gabon, la Direction de la Marine Marchande gabonaise, le Conseil gabonais des Chargeurs, la Direction Générale de l'Economie, SIGEPRAG-Gabon.

- SIGEPRAG-Gabon, notamment l'ensemble du personnel, pour nous avoir acceptés en stage. Il nous a ouvert la porte de ses locaux et offert gracieusement un cadre agréable de travail. Ce stage a été très bénéfique puisqu'il nous a permis de mieux nous imprégner du fonctionnement et de l'organisation des réseaux d'acteurs des ports du Gabon ;

- l'Etat gabonais pour avoir financé nos études supérieures, notamment pendant nos quatre premières années en France ;

- ma fille MAKIELA-MAGAMBOU pour avoir supporté mon indisponibilité durant l'élaboration de ce travail. Elle a su par ailleurs m'aider à préserver ma santé mentale au fil de cette aventure et illuminé chaque instant de mon existence ;

- les amis et connaissances qui ont, à la mesure de leurs possibilités, contribué à la réalisation de ce projet notamment par leurs conversations fructueuses, leurs critiques constructives, leur soutien, la fourniture de certaines informations et données liées aux ports gabonais. Nous avons une pensée singulière pour : Nicaise RABENKOGO, la famille

GREFFEUILLE, Jean-Bernard MAMBANI, Nicaise MEZUI M'ABA, Yves-Désiré MAGAMBOU, Guy-Serge MBINI-MAGAMBOU, Diane TSOBOU-MAGAMBOU, Chantal SCABBARRASI ;

Que tous ceux dont les noms ne figurent pas ici veuillent bien nous pardonner. L'importance des généreux contributeurs s'oppose à notre volonté sincère de remercier nommément chacun de vous.

- Monsieur Pierre USSELMAN, responsable de l'équipe montpelliéraine UMR Espace 6012 et l'ensemble du personnel pour nous avoir accueillis et permis d'utiliser les équipements du laboratoire, dont la fermeture (mars 2007) nous a désorientés. Nous remercions aussi les camarades et membres du laboratoire GERT-GEMS avec qui nous avons eus de nombreux échanges ;

- le laboratoire « Mutations des territoires européens » et l'ensemble de son équipe : Christine LAGARDE, Sylvie HAMMEL, pour avoir facilité notre intégration grâce à leur accueil chaleureux et au cadre de travail offert pour terminer notre travail de recherche ;

- L'Office national d'information sur les enseignements et les professions (ONISEP) pour m'avoir permis de réaliser une expérience enrichissante en logistique de diffusion – distribution et pour son aide matériel. Nous exprimons notre gratitude à Monsieur Jean-Marie QUIESSE, le Délégué régional, pour son encadrement et le sens de la rigueur qu'il a aiguisé en nous. Nous ne saurons passer sous silence le soutien de nos collègues ;

- à tous ceux qui me sont chers : Hubert MAGAMBOU, Agnès MBERKEGNANGOU, Germaine NYANGUI, Marianne IVELET, Marianne MOUIRY, Jean-Paul MOUSSOUNDA, Julienne MBOULA, Yvonne DISTINGOULI-MBOUMBA, François LECLERC, NZIGOU-YAMATH, Daniel LOUNDOU-MASSALA, Viviane BRUN ... pour leur sagesse, leur amour et leurs encouragements. Vous vous êtes évertués à cultiver en moi la persévérance et le courage, en me permettant de faire de longues études. Recevez ici la consécration de vos vœux. Je n'oublie pas mes frères, sœurs, neveux, nièces et cousins pour leur espérance ;

Que chacun trouve à travers ces lignes le témoignage de notre profonde reconnaissance.

- nos pensées vont à nos défunts parents particulièrement à Pierre-Célestin NGOUBA-MIGUELI qui veille sur Claire et moi.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	7
SOMMAIRE	9
INTRODUCTION	11
PARTIE I) CADRE DE L'ETUDE	15
Chapitre I) DEFINITION DES OBJETS DE LA RECHERCHE	17
Chapitre II) LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (NTIC)	63
Chapitre III) UN LARGE APERCU DES PORTS DU GABON	79
PARTIE II) LA LOGISTIQUE DES PORTS ET SES STRUCTURES D'ENVIRONNEMENT	113
Chapitre IV) LA LOGISTIQUE DANS L'ORGANISATION DE LA FILIERE PORTUAIRE AU GABON : UN FONCTIONNEMENT ECLATE	115
Chapitre V) LE COMPLEXE PORTUAIRE D'OWENDO ET LES HANDICAPS ENVIRONNEMENTAUX A SON DEVELOPPEMENT	217
Chapitre VI) LA LOGISTIQUE DES PORTS GABONAIS ET LE PROBLEME DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES EN AMONT : L'EXEMPLE D'OWENDO	311
PARTIE III) STRATEGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION PORTUAIRE AU GABON	383
Chapitre VII) LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION DANS LES PORTS DU GABON	385
Chapitre VIII) UNE LOGISTIQUE PORTUAIRE FEDERATRICE : UN ATOUT POUR LA PERFORMANCE DES PORTS DU GABON	457
CONCLUSION GENERALE	479
BIBLIOGRAPHIE	487
TABLE DES ILLUSTRATIONS	505
ABREVIATIONS	509
TABLE DES MATIERES	533

INTRODUCTION

Le présent thème : « **La logistique portuaire au Gabon. Contribution à une géographie des transports de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)** » s'insère dans le cadre des mutations spatiales. Celles-ci apparaissent comme une préoccupation majeure pour toutes les nations du monde confrontées aux bouleversements spatiaux, démographiques et économiques.

La mondialisation des économies, la libéralisation des marchés du transport, l'intégration des fonctions production – transport – distribution restructurent profondément l'ensemble de la chaîne des transports maritimes et de la logistique. Ces facteurs accentuent la concurrence interportuaire qui a pour conséquence la concentration des entreprises portuaires et de transports. Cette restructuration des transports maritimes et des ports appelle, d'une part, une capacité de réaction par rapport aux besoins exprimés sur le marché, dont l'optimisation du service rendu au client. Elle nécessite, d'autre part, de nouveaux investissements pour faire face à la concurrence.

Dans le contexte international actuel, la compétitivité portuaire règne en maître et, la fluidité des informations, des documents et des marchandises dans les chaînes de transport peut faire varier les choix logistiques des opérateurs. A cet effet, les ports commerciaux modernes ont à faire face à quatre impératifs principaux :

- le gigantisme naval : augmentation de la taille des navires associée à leur spécialisation ;
- l'aménagement des ports : plan d'eau, profondeurs, zones de stockages, outillage ;
- la célérité dans le déroulement des différentes phases des opérations de manutention ;
- la gestion des flux par le biais de l'informatique.

Cela conduit non seulement à une réorganisation spatiale, mais aussi à une nouvelle organisation fonctionnelle des ports : la coordination des opérations portuaires à l'échelle mondiale et le développement de la circulation de l'information¹ et de la communication. A ce sujet, Th Baudouin dit que : « *ce transport s'interconnecte avec une circulation d'information de plus en plus essentielle à la marchandisation des richesses centrées autour des services* »². Les ports doivent satisfaire à ces conditions non seulement pour pourvoir aux exigences actuelles des transports maritimes, mais aussi pour ne pas se voir marginaliser.

¹ L'information permet à des personnes de communiquer c'est-à-dire de dialoguer grâce à l'utilisation d'un langage commun et de partager des représentations communes.

²BAUDOUIN, Th, « Les ports, interfaces entre la mondialisation et les territoires », www.aivp.com/program/genes/theme.htm#alemany, p.1

L'adaptation des ports du Gabon aux mutations organisationnelles constitue un enjeu socio-économique. D'autant plus que de part leur position centrale dans les échanges commerciaux et en raison de l'importance du traitement des flux, ils sont directement concernés par la compétitivité de la chaîne de transport.

L'objectif de notre travail de recherche est d'analyser la logistique portuaire au Gabon. Il s'agit de voir les conditions de la gestion de l'information portuaire et de l'exploitation des ports gabonais pour un meilleur traitement des marchandises et une célérité de la rotation des navires.

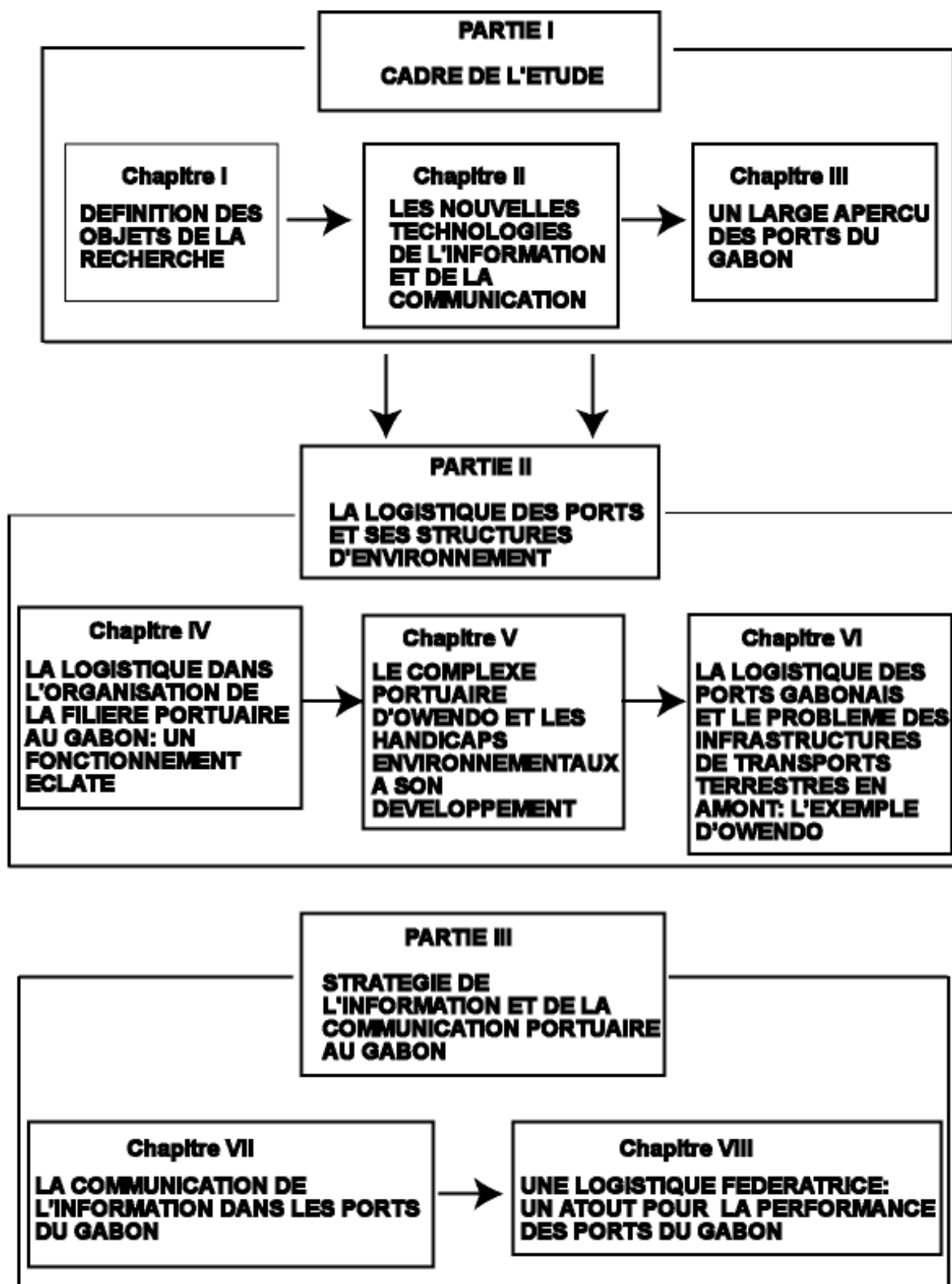
Le plan adopté s'articule autour de 3 parties subdivisées en 8 chapitres (figure 1, page 11). La première partie précise les objets et les méthodologies de la recherche, les problématiques qui imprègnent à nos investigations une orientation particulière. Elle aborde aussi le champ de connaissances dans lequel s'inscrivent nos discussions : technologies de l'information, potentiel physique des ports du Gabon.

Dans la seconde partie, la logistique des ports du Gabon et ses structures d'environnement sont analysées dans trois chapitres successifs : la logistique et l'organisation de la filière portuaire, le complexe portuaire d'Owendo et le problème des infrastructures de transport terrestre (route, rail et fleuve).

La troisième partie traite des stratégies d'information et de communication portuaire au Gabon et comporte deux chapitres : les modalités de communication de l'information dans l'exploitation et la gestion des ports, l'intérêt stratégique de les améliorer.

La présente thèse se fonde, d'une part, sur des développements conceptuels permettant d'éclairer la manière dont la logistique concoure à la performance des ports et à une meilleure gestion des flux. Elle permet aussi de conduire une analyse à partir des problématiques posées, et d'examiner en quoi une meilleure gestion de l'information sur les ports mais, au-delà, à propos des flux d'acheminement des marchandises, mais aussi l'accueil des navires, améliorerait la performance globale. Ainsi, couplée à quelques autres améliorations, les ports du Gabon pourraient occuper toute leur place dans le jeu économique concurrentiel d'accès au continent africain. Notre travail de recherche s'appuie aussi sur des travaux existants et une enquête de terrain que nous avons menée nous-même entre juillet et août 2006. Pour rendre la présentation plus agréable, le corps du texte est agrémenté par de nombreux tableaux, figures et photos, ainsi que d'exemples concrets tirés d'enquêtes de terrain, d'Internet, de revues scientifiques, etc. Chaque partie et chapitre se concluent par une rapide synthèse.

Figure 1 - Articulation de la thèse



Cette étude fait le point des connaissances actuelles sur la performance des ports du Gabon, leurs atouts mais également les nombreuses insuffisances qui sont autant de freins à un bon fonctionnement de la logistique, des flux d'échange et des services rendus. Elle fournit

une masse d'informations aux non-spécialistes qui souhaitent s'emparer du problème, mais aussi aux chercheurs souvent quelque peu désemparés par les difficultés d'accès aux connaissances.

Ce travail de recherche se veut un moyen d'amélioration du système d'information et du réseau de communication des ports gabonais. C'est aussi un outil de préconisations pour mieux gérer les flux commerciaux et d'information. Nous espérons qu'il servira de support décisionnel dans la prise de mesures compensatoires devant permettre l'optimisation de la performance de la logistique portuaire au Gabon. Il s'agit d'une contribution aux efforts en cours pour arriver à une meilleure compréhension des mesures à prendre en vue de doter ce pays et, la zone CEMAC en général, d'un système d'information et de communication qui lui permette de soutenir le rythme de croissance économique qui pourra satisfaire ses objectifs de développement. Ces organismes ne pourront que profiter des progrès du traitement et de la gestion de l'information et de la communication. Encore faut-il qu'ils sachent s'adapter.

PARTIE I

CADRE DE L'ETUDE

CHAPITRE I

DEFINITION DES OBJETS DE LA RECHERCHE

I) JUSTIFICATION DE L'ETUDE

A) METTRE LES PORTS A LA HAUTEUR DES ENJEUX ACTUELS

Les ports maritimes de la CEMAC, particulièrement gabonais, n'échappent pas aux mutations sus - décrites. Ils disposent d'un vecteur maritime et stratégique dans un transport désormais mondial et multimodal³. Toutefois, un problème se pose : mettre les ports gabonais à la hauteur des enjeux actuels. Ceci suppose, d'une part, faire face à l'accueil des marchandises en transit et à l'augmentation du trafic et, d'autre part, gérer de manière optimale les flux.

Cette question a son importance dans la mesure où les ports gabonais jouent un rôle considérable dans l'économie nationale. Ce pays est largement tributaire à plus de 90 %⁴ des échanges commerciaux qui transitent par Libreville et Port-Gentil.

B) PEU DE FLUIDITE DE LA FONCTION TRANSIT

Cependant, les ports de Libreville et de Port-Gentil ne semblent pas assurer correctement **leur fonction de transit**. A ce propos, J. Marcadon fait remarquer en ce qui concerne les ports africains que : *« la fonction de transit n'offre pas la fluidité, voire la fiabilité de ce que l'on connaît en Europe ou en Amérique du Nord ; les temps, pour des raisons multiples, sont plus longs, la marchandise risque d'arriver parfois en mauvais état. Quantitativement, les flux n'ont pas l'importance de ce que l'on observe dans le monde*

³ Le transport multimodal désigne le transport de marchandise qui utilise au moins deux modes. Quant au transport combiné encore appelé intermodalité, il utilise plusieurs modes de transport et n'engendre aucune rupture de charge de la cargaison.

⁴RICHARD, A, LEONARD, G, et l'IPN, 1993, « *Le Gabon, géographie active* », EDIG – EDICEF, p. 172

développé »⁵. En effet, de nombreux dysfonctionnements entravent le bon acheminement des biens dans les systèmes de transport. Les pouvoirs publics n'ont pas été en mesure de réaliser les nouveaux investissements qui auraient permis à l'outil portuaire d'être remis à un niveau proche des standards internationaux et satisfaire les besoins de l'économie nationale. Il en est de même de la qualité des dessertes routières qui permettent d'irriguer ou de drainer l'arrière-pays des ports. En plus de ces obstacles politiques et structurels qui freinent leur développement, s'ajoutent les déficits en matière des télécommunications : couverture nationale mal hiérarchisé et non fiable, coût de communication téléphonique élevé, etc. Ceux-ci constituent un handicap supplémentaire pour leur efficacité et leur efficience.

Par conséquent, il est très difficile de réaliser un transport de bout en bout au Gabon. B Ibouanga dit à ce propos que « *si les transports routiers – reconnus comme mode de transport le plus souple – étaient fiables, l'aire de desserte nationale du port de Libreville - Owendo et du Port de Pêche couvrirait l'ensemble du pays et s'étendrait même au-delà de ses frontières* »⁶. De même, une connexion du chemin de fer gabonais avec le Congo voisin, qui se trouve seulement à 100 km de Franceville, permettrait d'augmenter le trafic si toutefois le calme revenait dans ce pays. Puisque de l'autre côté de la frontière il y a une voie secondaire du chemin de fer Congo - Océan. Ainsi, Libreville serait relié à Pointe-Noire et à Brazzaville. Ceci serait utile dans la mesure où l'Afrique Centrale est particulièrement mal équipée en infrastructures de transport. Ces liaisons permettraient aux ports de Libreville d'étendre leur influence dans la région de la Sangha (Nord du Congo), plus proche de ce dernier que de Pointe-Noire. A la condition toutefois, que les organismes de la capitale gabonaise offrent des bonnes prestations de services. Cette situation aurait l'avantage de favoriser une concurrence tarifaire loyale entre le rail et la route. Pour le moment, la ville de Libreville et ses environs constituent encore l'essentiel de l'aire de rayonnement des ports d'Owendo⁷, même si celle-ci s'est étendue avec la construction du chemin de fer Transgabonais.

Quant à l'activité économique de Port-Gentil, premier centre industriel, économique et portuaire du Gabon, sa croissance se trouve freinée par une absence de véritable *hinterland* économique. Mal relié à la capitale Libreville, ainsi qu'au reste du pays, l'arrière-pays de cette ville se limite essentiellement aux provinces côtières de l'Ogooué - Maritime, du Moyen - Ogooué et de la Nyanga. Nous pensons que l'aboutissement du projet de désenclavement de

⁵ MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux ouest africains », *L'espace littoral, Approche de géographie humaine*, PUR, p. 68.

⁶ IBOUNGA, B, 1998, « *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale* », thèse, Université de Bordeaux III, p. 221-224.

⁷ Le nom d'Owendo est réservé à la pointe sur laquelle est implanté le port en eau profonde. Dans l'usage courant, il désigne la zone comprise entre le quartier Lalala et les ports.

la ville par la construction de la route Libreville / Port-Gentil via Four - Place aura l'avantage de diversifier et d'élargir sa zone d'influence commerciale.

La situation du Gabon dans l'économie des transports de la sous-région apparaît comme particulière. Ce pays ne semble pas tirer le meilleur parti de son ouverture sur la mer. D'autant plus que celui-ci n'a pas la vocation d'un pays de transit, en dépit de sa position géographique.

Tous ces handicaps laissent présager que les ports du Gabon ne sont pas prêts à rivaliser avec d'autres ports de la sous-région. Le tableau 1 met en évidence les trafics de quelques ports de l'Afrique occidentale. D'une manière générale, l'activité de la côte occidentale africaine est dans l'ensemble, modeste, lorsque nous la comparons à celle d'énormes organismes européens, asiatiques ou nord-américains. Au niveau de la zone CEMAC, nous constatons qu'en 1996, le volume total de marchandises manipulées au Port Autonome de Douala (PAD) est supérieur à celui d'Owendo - Libreville (4 306 000 tonnes contre 3 477 000 tonnes). En Revanche, les performances de Port-Gentil sont liées aux flux d'hydrocarbures qui gonflent les trafics.

Tableau 1 - Trafics de quelques ports ouest - africains en 1996 (en milliers de tonnes)

	Navire	Trafic entré	Trafic sorti	Trafic total	Vracs liquides	Vracs secs	Divers	Dont conteneurs
Douala	1157	2216	2090	4306	602	571	3133	734
Dakar	2542	3764	2264	6028	2136	1851	2041	720
Cotonou	1321	1796	424	2220	298	460	1462	614
Owendo - Libreville ⁸	1216	540	2737	3477	198	35	3244	146
Port-Gentil	1492	178	17540	17719	17087	482	150	12

D'après le Journal de la Marine Marchande et du Transport multimodal, cité par J. Marcadon, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux ouest - africains », L'espace littoral. Approche de la géographie humaine, PUR, p. 35.

Le dynamisme du PAD s'explique, d'une part, par la mise en place d'une plate-forme logistique terrestre destinée au transit d'une partie du commerce extérieur des pays de la CEMAC, en particulier ceux des pays enclavés sans littoral : Tchad et Centrafrique. L'embranchement des installations portuaires à un vaste réseau de transport permet au Cameroun de drainer plus facilement les marchandises en direction ou en provenance des pays voisins. Le couloir camerounais traite près de 60 % du trafic tchadien et centrafricain⁹. Cela fait de lui un port de transit par excellence au niveau de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

⁸ Hors terminal privé de la COMILOG (Compagnie minière de l'ogoué, Gabon).

⁹ SINSOU, JP, 1995, « Réseaux de transport et développement économique en Afrique Centrale », V^e Conférence internationale Villes et Ports, AIVP, Dakar, 22-25juin, p. 321.

D'autre part, les autorités du PAD ont procédé à l'informatisation de l'ensemble des paramètres et procédures intervenant dans l'exploitation du port. La mise en oeuvre du Système d'Information Portuaire (SIP) permet non seulement la communication entre professionnels maritimes et services opérationnels du port, mais aussi le traitement des informations concernant les prestations fournies aux navires et à sa cargaison (facilité et simplification des formalités d'enlèvement des marchandises au port, suivi des recettes, confection rapide et automatique des factures).

C) UN PROBLEME DE TRAITEMENT DE L'INFORMATION

Le développement incessant des technologies de l'information ouvre un potentiel important de croissance. Le secteur des ports constitue un acteur majeur de ce développement dans la mesure où l'utilisation des technologies contribuerait à améliorer leur efficacité. En logistique, les TIC permettent la coordination des relations d'échange entre partenaires contractuels pour une meilleure articulation des actions. Ils concourent à mieux gérer les flux physiques et les flux d'information. Ainsi, N Fabbe - Costes¹⁰ rappelle le rôle majeur des systèmes d'information et de communication dans la gestion des outils de développement et des flux, de même que dans l'échange d'informations intra et interentreprises. C'est aussi ce qu'indique G Paché et Th Sauvage dans le domaine plus large de l'agencement organisationnel¹¹.

Nous nous posons alors le problème de la fluidité et de l'amélioration de la communication des ports gabonais pour un meilleur traitement des marchandises. Ce pays se distingue encore par une quasi-absence de continuité dans la circulation de l'information et de la communication entre les différentes parties prenantes : transporteurs, chargeurs, auxiliaires de transport et instances décisionnelles. Si toutes les interfaces fonctionnaient correctement et, si les services étaient dotés d'équipements informatiques, alors la qualité de l'information et de la communication serait améliorée. Ainsi, il serait possible d'augmenter leur performance. Les retombées économiques (accroissement du chiffre d'affaires) et sociales (emplois) seraient alors bénéfiques pour eux.

Eu égard à ce qui précède, les ports maritimes gabonais, comme ceux de la zone CEMAC, représentent un terrain propice pour observer et étudier la performance de leur

¹⁰ FABBE-COSTES, N, « Le rôle transformatif des SIC et TIC sur les interfaces multi-acteurs de la distribution et de la logistique », N Fabbe-Costes, J Colin et G Paché, coordinateurs, *Faire de la recherche en logistique et distribution* », Vuibert, coll. FNEGE, p. 171 - 194

¹¹ PACHE, G et SAUVAGE, Th, 2004, « *La logistique. Enjeux stratégiques* », 3^{ème} édition, Vuibert,

logistique. Nous reconnaissons qu'un nombre important de travaux portant aussi bien sur leurs aspects physiques, démographiques, économiques, en plus des discours politiques, leur ont été consacrés. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'ils restent encore un véritable champ en friche, dans lequel de multiples interrogations restent sans suite. Notre objectif étant de voir dans quelle mesure la gestion de l'information favorise ou non un meilleur traitement des marchandises et une gestion efficace des mouvements des navires.

II) PROBLEMATIQUE DE L'ETUDE

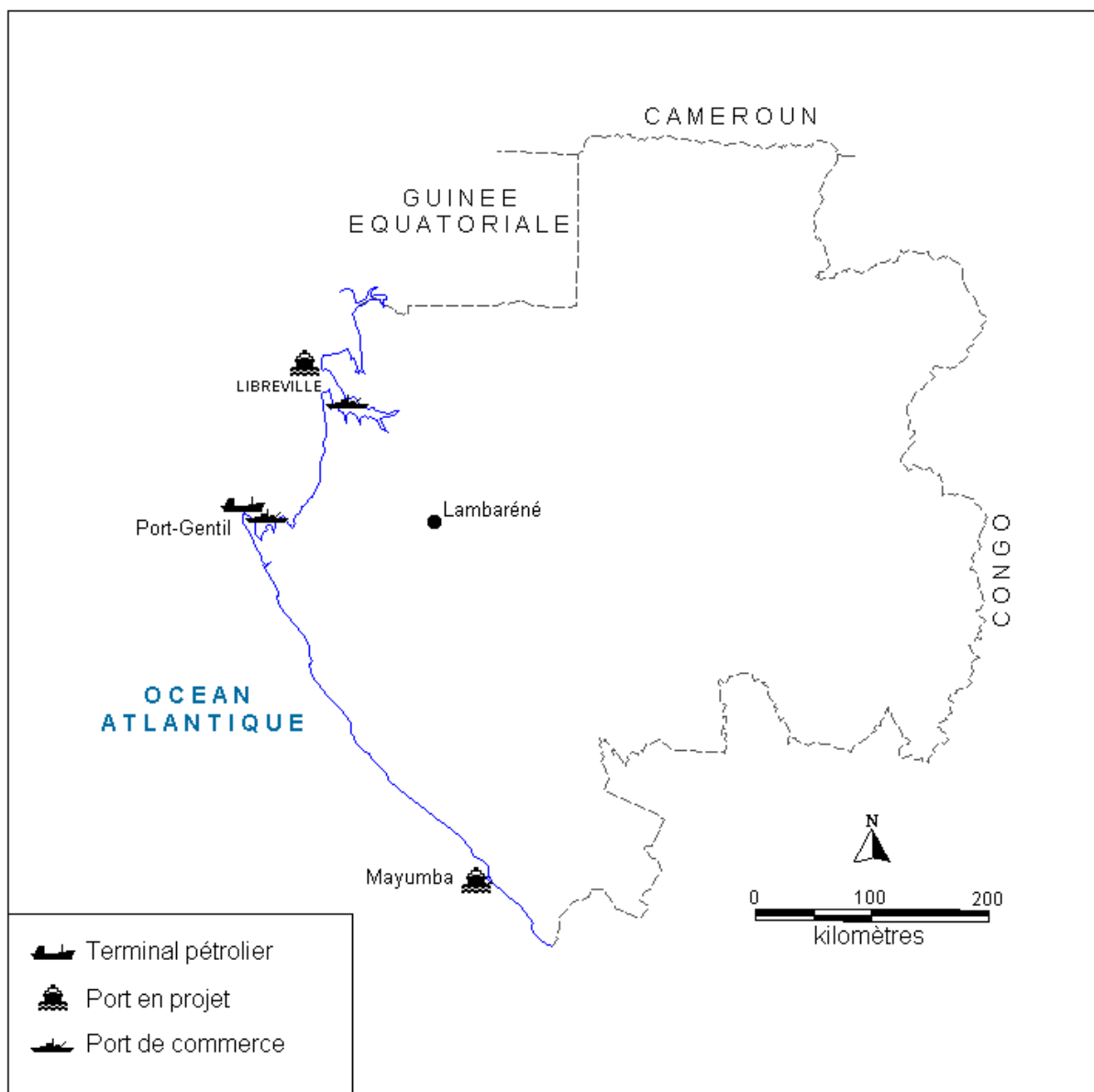
A) OWENDO ET PORT-GENTIL : PRESENTATION DES PORTS GABONAIS

Le Gabon dispose de 800 km de façade maritime sur laquelle deux principaux pôles d'activités sont aménagés: Owendo - Libreville et Port-Gentil (figure 2).

1. Les ports d'Owendo, trois terminaux : bois, minerais et commerce

Les ports d'Owendo sont des ports d'estuaire (annexe 1) exigus, sujets au phénomène de l'envasement. Celui-ci est un facteur inhérent aux milieux estuariens. Il pénalise les transports maritimes.

Figure 2 - Situation géographique des ports du Gabon



D'après l'Institut géographique national, 1987

Le gestionnaire des ports et rades gabonais, l'OPRAG¹², éprouve, depuis les années 1980, d'énormes difficultés pour garantir en tout temps, la sécurité de leur accès aux navires de grand tirant d'eau. Les campagnes de dragages qui sont régulièrement effectuées pour maintenir la cote d'exploitation à un niveau satisfaisant grèvent substantiellement son budget. Dans le cadre de sa politique de promotion des exportations, le Gabon œuvre de plus en plus pour le développement de la transformation locale. Le bois, secteur stratégique pour l'économie gabonaise, offre un exemple significatif à ce sujet. Dans la perspective du déclin de ses ressources pétrolières, l'Etat encourage depuis l'année 2001, le développement des activités de transformation du bois (déroulage, contreplaqué, sciage, tranchage). L'objectif étant d'ajouter de la valeur aux produits exportés. Il mise aussi sur la promotion et la

¹² OPRAG (Office des ports et rades du Gabon): établissement public national à caractère industriel et commercial, créé en mars 1974.

commercialisation d'autres essences mal connues sur le marché international. Ce qui a comme résultat une importante augmentation du trafic bois ouvrés transitant par le Port commercial d'Owendo. Certains observateurs estiment que ce trafic pourrait quintupler d'ici l'année 2010 : il passerait ainsi de 100 000 pour se situer autour de 500 000 tonnes¹³.

2. Port-Gentil : premier centre économique : bois et pétrole

Le Port de Port-Gentil (figure 3), du nom de la capitale économique gabonaise, bénéficie de la stabilité des fonds puisque c'est un port de mer. Il offre des conditions nautiques adéquates à l'accueil de gros porteurs. Par exemple, l'isobathe – 10 m passe non loin du rivage. Cela lui donne un avantage comparatif déterminant pour accueillir les navires de fort tirant d'eau. Il pourrait ainsi constituer, sur le plan technique, l'un des meilleurs sites de la zone CEMAC. Ces atouts ne doivent pas occulter les inconvénients qui rendent l'expansion du port difficile. Malgré une topographie généralement basse, le problème le plus aigu est la proximité des terrains marécageux et la structure urbaine envahissante.

L'activité économique de Port-Gentil est centrée sur les exportations pétrolières et de bois. Toutefois, l'absence de véritable arrière-pays économique constitue un frein pour sa croissance. Les échanges se font essentiellement par voies maritimes et/ou aériennes.

Ce port rencontre aussi des problèmes logistiques. Si certains d'entre eux sont communs avec les problèmes d'Owendo (formalités douanières, etc.), d'autres sont par contre spécifiques à ce port. Ils sont liés, entre autres, à la nature de ses échanges mais aussi à l'implantation géographique du site. Dans quelles mesures améliorer l'accélération des marchandises sur cette plate-forme pétrolière ?

B) LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

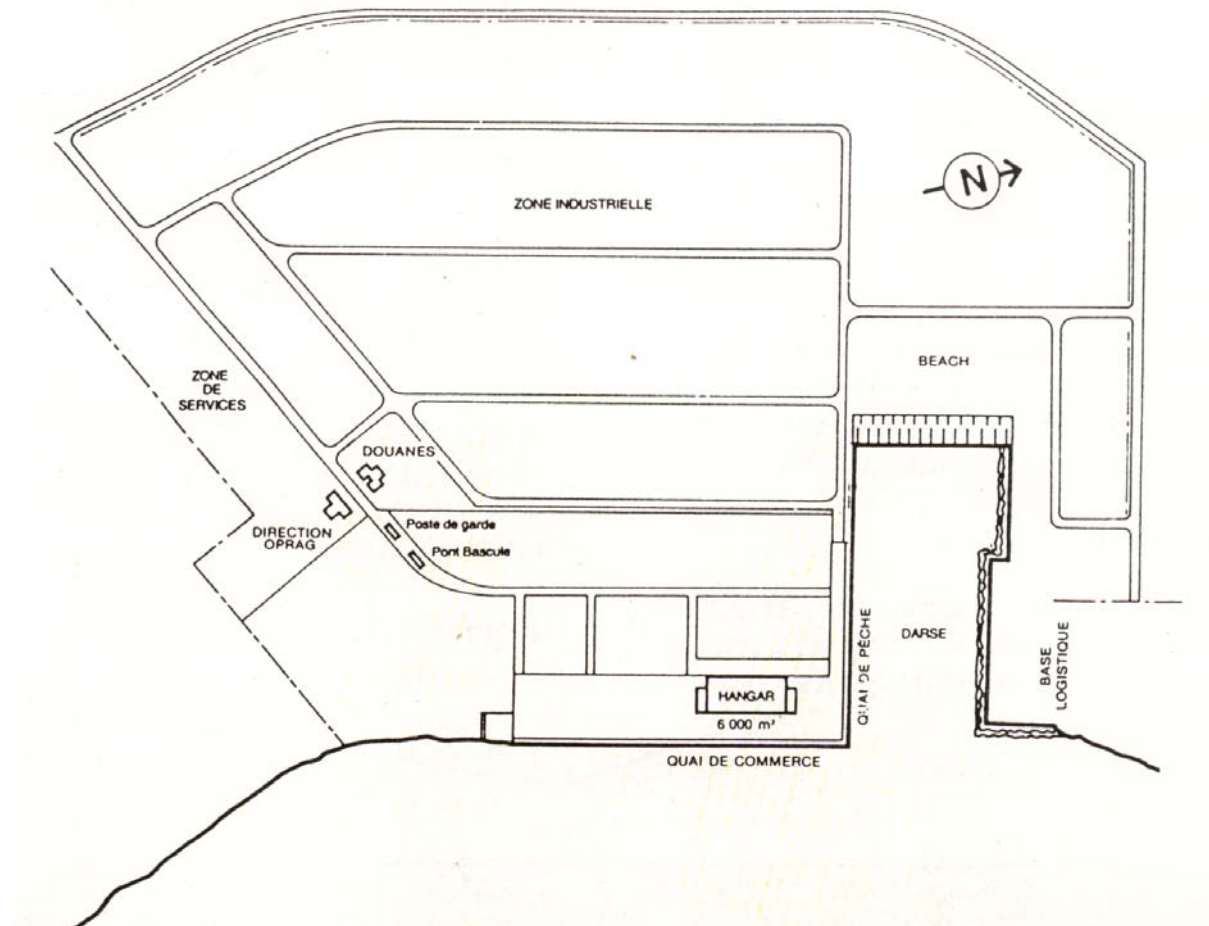
1. Le problème du réseau routier

Le Gabon se caractérise par l'insuffisance des voies de communication par rapport à l'étendu du territoire (267 667 km²). Il compte actuellement 9 170 km de routes publiques (hors voirie urbaine), dont 1 173 km de routes revêtues (sur ce total, 163 km sont en cours de

¹³ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, «*Projet d'ajustement et de planification du secteur urbain et du secteur des transports. Plan Directeur intermodal des transports (1998-2015)*», TESCULT, P 2-11

travaux), contre 7 459 km de routes non revêtues¹⁴. Le maillage partiel du territoire accroît l'isolement de certaines zones et augmente la dépendance des provinces frontalières (Woleu-Ntem, Ogooué-Ivindo, Haut - Ogooué, Nyanga) à l'égard des pays voisins du Cameroun et du Congo, parce que bien desservies par leurs voies de communication.

Figure 3 - Le port commercial de Port-Gentil



D'après OPRAG - brochure spéciale des ports (non daté), « Les grands projets portuaires », Direction générale de l'OPRAG, p. 30

Au déficit des routes, il faut ajouter l'existence de tronçons de viabilité incertaine en saison pluvieuse en particulier. La dégradation des réseaux de transport entrave les mouvements de marchandises et allonge considérablement le temps de transport. Etant donné que le problème des échanges nationaux et internationaux est lié à la question des transports, la réhabilitation du réseau routier (y compris ferroviaire) et l'entretien efficace et durable des routes existantes deviennent les priorités des autorités de ce pays.

¹⁴ DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS, 2004, « Programme des travaux d'entretien routier », Ministère de l'Équipement et de la Construction, p. 4

2. Des difficultés dans les services logistiques

L'insuffisance en matière d'organisation du transport a un impact négatif sur la fluidité des flux d'échanges. Il conduit à des systèmes compensatoires caractéristiques des pays en développement. Il s'agit essentiellement des prélèvements illégaux, de la corruption et, des abus de pouvoir exercés par la plupart des intervenants de la fonction transport terrestre et des plates-formes logistiques. Ces pratiques lucratives, également observées dans les ports, sont connues de la majorité des usagers des routes gabonaises, et africaines en général. Elles obèrent considérablement l'activité de transport dans la CEMAC. Les coûts qui en découlent sont répercutés à la consommation du produit, alors même que le pouvoir d'achat est faible dans lesdits pays.

Par ailleurs, nous constatons un manque de fluidité sur les voies de transport. Ceci amène les pouvoirs publics gabonais à l'améliorer pour accroître la performance des chaînes logistiques. Cela aura pour conséquence d'accroître la qualité des évacuations, de garantir un bon acheminement des marchandises et des informations, et d'assurer une bonne conservation des produits transportés. L'amélioration du réseau logistique gabonais est importante dans la mesure où il permettra l'aménagement du territoire national, l'amélioration des transports dans l'économie de ce pays. C'est aussi un pourvoyeur d'emploi. Au-delà de ces aspects, c'est l'efficacité du port qui s'en trouve optimisée.

3. Des projets d'amélioration des infrastructures

Les infrastructures désignent l'ensemble des ouvrages publics servant aux activités de la circulation des biens, des personnes et des informations d'un lieu, d'un pays.

La prévision de l'accroissement du trafic à Owendo fait apparaître trois conditions essentielles pour répondre à ses exigences :

- agrandir le Port commercial d'Owendo, c'est-à-dire augmenter la capacité d'accueil des navires, et donc du tonnage des marchandises. Il convient de réaliser l'extension des appointements actuels avant 2010, date probable de saturation de celui-ci, annoncent les experts. Le renforcement de ses capacités passe aussi par l'acquisition d'une drague et d'un portique.

Comment améliorer les infrastructures actuelles pour qu'elles soient en mesure de traiter cette augmentation de flux de marchandises ?

- améliorer les liaisons intermodales route – rail - port dans le sens où la performance du Port commercial d'Owendo est compromise par la qualité des dessertes routières et ferroviaires.

Dans le même temps, la qualité de l'offre de service des transports est loin d'être effective. Sur les itinéraires et les points de transbordement, la coordination rail-route ou voie fluviale est quasiment inexistante. Ce phénomène se vérifie aussi pour les mouvements de navires avec les autres modes de transport. La mauvaise coordination entre consignataires, transitaires, douaniers et transporteurs terrestres semble être responsable de cette situation. Pourtant, de cette coopération dépend l'amélioration des services et la synchronisation des activités nécessaires au contrôle et à la fluidité des échanges. Par exemple, les retards de livraison du bois aux ports sont dus, entre autres, aux contrôles intempestifs des forces de l'ordre et aux difficultés d'exploitation du chemin de fer. Ces facteurs sont préjudiciables à la fluidité des mouvements et favorisent l'allongement du temps de transport.

Par ailleurs, pour diversifier le tissu industriel gabonais, il est prévu de renforcer les capacités de stockage du Port de Port-Gentil. Il y a lieu d'ajouter aussi la création d'une plate-forme à l'île Madji pour pourvoir à une augmentation du trafic de transit des produits énergétiques. Cette augmentation est liée au développement croissant des activités pétrolières dans la zone du Golfe de Guinée, notamment la découverte du pétrole en Guinée - Equatoriale. Son installation vise à approvisionner les chantiers pétroliers *off shore* camerounais, congolais, guinéens, angolais. Cette plate-forme sera destinée à accueillir les activités de stockage, de manutention, de réparation navale, orientées vers les industries pétrolières. Elle prendra place dans le cadre d'une zone franche¹⁵ installée à Port-Gentil.

C) LES RESEAUX DE COMMUNICATION ET D'ECHANGE D'INFORMATION

¹⁵ Une zone franche (ou port franc) consiste en l'exemption des droits de douanes à l'entrée comme à la sortie sur des marchandises destinées, éventuellement après transformation industrielle, à être réexportées. Les marchandises sont stockées dans une zone plus ou moins étendue considérée, au sens douanier, comme étant en dehors du territoire national. Outre l'intérêt commercial, une zone franche a aussi sur le plan administratif, l'avantage de limiter les formalités administratives et douanières pour l'admission et la sortie des marchandises.

1. Absence de réseaux connectés : une mauvaise communication

Aujourd'hui, nous ne pouvons plus aborder la problématique des transports maritimes internationaux sans tenir compte de la structure informationnelle et communicationnelle. Les échanges économiques incorporent de plus en plus d'informations, et les nouvelles infrastructures de télécommunications en rendent largement compte. Dans ce contexte, la maîtrise du traitement de l'information, et les banques de données, s'imposent comme des fonctions stratégiques de l'organisation pour la performance de tout organisme. Ces fonctions deviennent des composantes de l'économie mondiale au même titre que l'énergie, etc.

Pourtant, à ce jour, **il n'existe pas**, dans le cas des ports du Gabon, une **banque de données nationale** concernant les opérations portuaires. Cela est dû au fait que les Douanes, la Société d'investissement de gestion et d'exploitation des ports et rades du Gabon (SIGEPHAG), l'Office des ports et rades du Gabon (OPHAG), le Conseil gabonais des Chargeurs (CGC) et le Ministère de la Marine Marchande possèdent chacun leur propre système d'information, dont la configuration diffère d'un opérateur à l'autre. Seules les agences maritimes et le Trésor Public sont connectés sur le serveur de la Douane, le Système SINDARA¹⁶. Cet état de fait entraîne une mauvaise communication aussi bien entre instances décisionnelles des ports (Ministère de la Marine Marchande, Douanes, CGC, OPHAG), qu'entre ces derniers et les opérateurs privés (SIGEPHAG, transporteurs, transitaires, consignataires). Il en est de même de la communication entre les ports (y compris gabonais et étrangers), entre les gestionnaires des ports et les services ministériels.

Lors de notre séjour sur le terrain, un responsable de la Direction générale de la Marine Marchande nous a confié qu'il passait souvent par ses amis exerçant à l'OPHAG ou au CGC pour obtenir plus facilement des informations de la part de ces deux organismes publics. Soulignons aussi le problème du dysfonctionnement entre l'opérateur privé chargé de la gestion commerciale des ports, SIGEPHAG, et les opérateurs économiques. Nous avons constaté une mauvaise circulation de l'information entre eux. En effet, l'information n'étant pas toujours communiquée au bon moment et parfois au bon endroit, les droits de passage portuaire à la charge de l'armateur ne sont pas traités dans les meilleurs délais. Il en est de même de la production des statistiques portuaires. Il apparaît que l'« *asymétrie informationnelle* »¹⁷ indique clairement le manque de liens informatiques entre acteurs – partenaires des ports du Gabon. Cette absence de connexion entre systèmes d'informations ne

¹⁶ Système SINDARA : « Système informatique douanier à architecturale relationnelle avancée ».

¹⁷ PACHE, G et SAUVAGE, Th, 2004, op. cit., p. 168

facilite pas la communication et le partage des informations entre les opérateurs. Cela constitue un des facteurs de leur faible dynamisme.

Au moment où le gain de temps devient un facteur déterminant de compétitivité, comment optimiser traitement des marchandises des ports gabonais ? De quelle manière développer un système d'information et de communication dans un contexte caractérisé par des entraves conjoncturelles, politiques et structurelles ? Dans tous les cas, se pose la question de l'amélioration de la performance de la logistique portuaire gabonaise, c'est-à-dire de l'ensemble des acteurs – partenaires de la chaîne, pour accroître la satisfaction des clients – utilisateurs et les fidéliser.

2. Faible qualité et faible quantité de l'information portuaire

A l'exception de la Douane, chaque opérateur possède sa propre banque de données. Pour ce faire, chacun d'eux saisit les informations qui le concernent, sur la base des documents fournis par le consignataire, avec les risques d'erreurs réguliers que cela comporte. La ressaisie des mêmes données et les manipulations des documents sont source de perte de temps et de redondance de l'information. Par ailleurs, la multiplication des bases de données privatives et l'absence de mutualisation ne manquent pas de créer des dysfonctionnements tels que les problèmes de circulation des données entre les différents organismes, l'insuffisance de fiabilité et de disponibilité de l'information en terme de qualité et de quantité. Cela pose en réalité le problème de la circulation des statistiques et des données de l'escale entre les différents organismes publics et privés et, par conséquent **de la fiabilité des données et de leur traitement rapide**. L'amélioration de cette fluidité pourrait accroître la performance du système portuaire.

Dans le contexte actuel de « juste à temps » et de qualité, « l'information utile » s'avère indispensable pour une meilleure gestion des mouvements des navires et des marchandises. Il est donc important de mieux gérer l'information et de la mettre à la disposition des demandeurs pour répondre aux attentes des utilisateurs et des gestionnaires. Dans ces conditions, il conviendrait de savoir comment modifier le processus de fonctionnement actuel des ports gabonais pour que l'organisation se fluidifie pour gagner quelques points stratégiques en flexibilité et en réactivité. Il conviendrait aussi de savoir comment développer une informatique communicante pour faciliter l'accès rapide aux informations nécessaires à un meilleur traitement des flux ?

L'information portuaire concerne l'outil portuaire, d'une part et, d'autre part, le passage portuaire. L'information sur l'outil portuaire porte sur les taux d'occupation des postes à quai (ou de chaque terminal conventionnel, conteneur...). Ces derniers renseignent sur les risques et probabilités d'attente des navires, les rendements de manutention (tonnage moyen opéré par navire et par jour, et par heure), et le temps de séjour moyen des marchandises sur les surfaces d'entreposage.

L'information relative au passage portuaire a trait aux coûts de séjour du navire à quai (ou en rade), ainsi que les taxes sur la marchandise. Les coûts liés à ces deux prestations sont payés directement par le chargeur et l'armateur.

D) HYPOTHESES

L'amélioration des infrastructures de transport jusqu'aux ports, la modernisation et l'entretien des équipements portuaires, sont des investissements nécessaires mais onéreux à envisager à long terme.

Toutefois, dans un environnement où le gain de temps et la recherche d'économie guide les échanges mondiaux, l'efficacité des ports gabonais repose sur l'optimisation de la logistique et, donc sur une amélioration de la productivité. Celle-ci s'appuie sur une conception de la performance globale : management coopératif, mise en place des réseaux informatisés, développement d'une politique de qualité.

Il s'agit d'abord d'assurer une **meilleure gestion de l'information et de développer une communication améliorée** entre les différents acteurs. Ceci pour contribuer à l'amélioration de la fluidité des échanges et à la continuité des flux tout en accentuant la sécurité. Cette politique repose sur la mise en œuvre d'un système de communication fiable et sur le partage des informations et des références entre tous les acteurs. Peuvent être ainsi améliorées : les liaisons administratives entre opérateurs économiques, douanes, OPRAG et SIGEPRAG via un réseau informatique, mais également la relation avec les clients – utilisateurs - partenaires et les fournisseurs.

Pour avoir une meilleure logistique, il est aussi envisageable de développer un management innovant, faisant appel à l'initiative et à la créativité. Ce management repose sur la gestion coopérative des hommes, de leurs compétences et de leurs connaissances, mais aussi sur la transformation des structures de communication actuelles. Cette approche qualité doit également être étendue aux clients et aux fournisseurs.

Envisager la gestion des ports à partir de l'introduction des TIC apparaît aujourd'hui possible et susceptible d'améliorer, à leur niveau, la performance de la logistique au Gabon.

Le développement de ces techniques semble indissociable de la transformation des réseaux de communication qui assurent les échanges de toutes natures. Cet investissement relativement léger peut contribuer par la performance qu'il induira à une meilleure compétitivité.

III) METHODOLOGIE DE L'ETUDE

A) RECUEIL ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION

Une information « complète » n'est jamais d'un seul tenant ni d'un seul type¹⁸. En effet, ayant peu de chance de trouver l'information souhaitée à partir d'une seule source d'information, nous avons recherché les données sur la logistique des ports dans plusieurs, voire un nombre assez élevé de sources.

A ce titre, notre étude repose sur la recherche documentaire mais aussi la collecte directe des données auprès des acteurs.

1. La recherche documentaire

a. Les sources bibliographiques

Ce travail de recherche s'appuie dans un premier temps sur une démarche pluridisciplinaire. Cette dernière nous a permis d'aborder le sujet dans sa globalité tout en élargissant notre champ de réflexion (cf. état de la littérature). Cette démarche purement théorique fait appel à des lectures variées et, nécessaires à l'enrichissement de nos connaissances concernant les notions telles que la chaîne logistique, les réseaux de télécommunications, les technologies de l'information et de la communication.

Pour mieux déterminer les contours de notre approche, nous avons porté un intérêt particulier sur les ouvrages consacrés aussi bien à la logistique, à l'information, à la communication, à l'économie, à la méthodologie, qu'aux transports. A cet effet, l'essentiel de

¹⁸ VARET, G et VARET, MM, 1995, « Maîtriser l'information à travers sa terminologie. Manuel – dictionnaire », *Annales littéraires de l'Université de Besançon*, vol. 559, p. 263

notre recherche bibliographique s'est fait dans les différentes bibliothèques françaises et gabonaises¹⁹.

b. Internet ouvre des horizons documentaires aux géographes

Aujourd'hui, la part du Réseau mondial dans la recherche scientifique prend une importance primordiale. En effet, « *Internet fait désormais partie intégrante des moyens d'information, en complément des sources traditionnelles sous formes papier* »²⁰. Il représente une sorte de « fenêtre » ouverte sur le monde qui permet aux universités scientifiques et au grand public d'avoir à portée de main la plus grande « bibliothèque scientifique du monde. » A ce propos, P. Renaud et A. Torres déclarent que : « *Internet est, de plus en plus, un moyen privilégié, voire exclusif, pour accéder à la production scientifique courante : thèses et rapports de recherche dans leurs versions intégrales, programmes de recherche des laboratoires, composition des équipes et adresse électronique de leurs membres* »²¹. C'est dans ce cadre que nous nous sommes intéressées à cette catégorie de sources documentaires : les sources disponibles sur Internet²² (annexe 2). La multiplicité des sites Web abordant diverses thématiques sur l'économie maritime et portuaire, la logistique, les nouvelles technologies, est générale au Gabon et dans le reste du monde. Cependant, cette floraison de sites pose deux problèmes essentiels : trouver le renseignement recherché et vérifier la fiabilité de l'information souhaitée. L'ampleur de ces flux d'information devient inquiétante dans la mesure où il est malaisé de discerner l'essentiel de l'accessoire. Paradoxalement à ce constat, il y a encore des régions où le développement du potentiel de diffusion, de communication, de collectes de faits s'avère nécessaire. C'est le cas des pays en

¹⁹ A Montpellier, les bibliothèques fréquentées sont :

- bibliothèque du département de Géographie (université Montpellier III) ;
- bibliothèque de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines (université Montpellier III) ;
- bibliothèque de la Faculté de Droit et Sciences Economiques (université Montpellier I) ;
- bibliothèque de la Faculté des Sciences et Techniques (université Montpellier II) ;
- bibliothèque de l'I.R.D. (Institut de Recherche et Développement), ex-ORSTOM ;
- bibliothèque du CIRAD
- bibliothèque de la Maison de la Géographie ;

A Bordeaux, nous avons été à la bibliothèque de l'Université de Bordeaux III et à l'Institut politique de Bordeaux. Notre séjour à Nantes nous a conduit à bibliothèque de la Faculté de Droit et Sciences Economiques, à celles de la Faculté de Lettres et du laboratoire Littomer. A Aix-en-Provence, la bibliothèque de l'Université Aix-Marseille III a servi de cadre pour notre recherche d'information.

Au Gabon, la bibliothèque des Archives Nationales, celles de l'Institut national des Finances et du Département de Géographie de l'Université Omar Bongo ont également servi de cadre pour notre recherche documentaire. Je tiens à souligner que certains documents nous ont été remis à titre personnel par certaines personnes soucieuses de l'avancement de la science.

²⁰ ISEMAR, 2001, « *Spécial Internet. Synthèse n° 40* », décembre, www.isemar.asso.fr

²¹ RENAUD, P et TORRES, A, 1996, « Internet, une chance pour le Sud », *Le Monde diplomatique, manière de voir*, n° 503, p. 24

²² BAKIS, H, 1996 ; 1997, « Une nouvelle catégorie de « sources » pour la recherche géographique », *Netcom*, vol. XI, n° 2, p. 460-461

développement, comme le Gabon où Internet compense le faible équipement en matière de bibliothèques et centres documentaires.

2. La collecte des données qualitatives et quantitatives

a. Méthode et technique de recueil des données

La collecte des données sur la circulation de l'information et l'utilisation des TIC dans la gestion des ports gabonais s'est effectuée sur la base d'une enquête de terrain. Elle repose essentiellement sur :

- la définition de la population cible : elle est composée d'acteurs participants aux échanges économiques, notamment les utilisateurs des ports, les transporteurs maritimes et terrestres, les organismes publics de décision (Ministère de la Marine Marchande, CGC, OPRAG), le gestionnaire commercial des ports, la Commune d'Owendo, les personnes ressources ;

- la définition de la méthode et de la technique de recueil des données : elle a consisté à mener une enquête sous forme de questionnaire (annexe 3) que nous avons soumis à certains agents et responsables appartenant aux services et organismes concernés par notre étude. Ce questionnaire reposait sur plusieurs points, parmi lesquels : l'identification de l'organisme / service enquêté, la qualité des réseaux de transport, la qualité des services portuaires, les rapports existants entre opérateurs économiques entre eux et entre les instances publiques et/ou privées gestionnaires, le processus informationnel et communicationnel, les propositions des enquêtés, etc.

Pour valider certaines questions et obtenir des renseignements sur d'autres, nous avons commencé à préparer notre champ d'investigation par des observations et des entretiens. Nous avons effectué plusieurs excursions sur le terrain, lors de nos différents séjours au Gabon²³. Nous nous sommes rendus aux ports d'Owendo et de Port-Gentil, aux ports môles de Libreville et Port-Gentil, au service informatique de la Douane. Ces sorties avaient pour objectif de compléter les informations provenant des sources écrites et de notre connaissance du milieu. Elles ont constitué un excellent exercice d'apprentissage puisque la géographie « s'apprend à la semelle de ses chaussures »²⁴. Elles ont de ce fait contribué à l'établissement d'un lien direct entre les cours théoriques reçus et la réalité. C'est fort de cette expérience,

²³ Premier séjour : novembre 1999 – février 2000 ; deuxième séjour : avril - juillet 2004 ; troisième séjour : juillet - août 2006

²⁴ FERRAS, R. ; CLAY, M, et DUFAU, G, 1983, « *Faire de la géographie* », Paris, Belin

qu'il nous est apparu intéressant d'élargir notre champ d'étude à plusieurs aspects (économique, humain, communicationnel, équipement infrastructurel, etc.), qui participent au fonctionnement de la circulation des flux physiques et des flux d'informations. Ceci pour comprendre les enjeux et les facteurs qui pèsent sur la chaîne de la logistique des ports gabonais.

Les stages de terrain ont également constitué la base de notre travail. Nous en avons effectué trois, notamment auprès de la Direction générale de la Marine Marchande, de la société GETTMA - Gabon et de SIGEPRAG. Ils étaient la solution idéale pour deux raisons : d'abord pour échapper au climat de suspicion qui règne dans les administrations au Gabon ; ensuite pour obtenir certaines informations et documents sans trop de difficultés. Ces stages ont donc eu le mérite de nous aider à mieux cerner notre champ d'étude, et surtout, de collecter les informations nécessaires à l'élaboration de ce travail de recherche. Cela nous a permis d'élucider et d'approfondir notre problématique. Cela a été également l'occasion de nous imprégner des réalités administratives des structures qui nous ont acceptées en stage. Ils ont eu l'avantage de renforcer notre apprentissage en matière de recherche. Ces stages nous ont aussi permis de mieux comprendre le fonctionnement des ports gabonais et la gestion de leur communication et de leurs informations²⁵.

Les entretiens que nous avons eus avec les opérateurs de ce secteur (transitaires, acconiers, manutentionnaires) et les agents du ministère de tutelle, s'inscrivaient dans ce cadre. Ils portaient sur les précisions sur le fonctionnement du port, les moyens de communication et de gestion de l'information. Malheureusement, beaucoup d'enquêtés n'ont pas répondu à nos questions sous prétexte qu'elles n'étaient pas à leur portée.

La collecte des données a vu aussi la participation de certains membres de ma famille et d'amis impliqués dans le secteur qui ont bien voulu m'aider dans l'accomplissement de cette oeuvre.

a.1. L'enquête de terrain (juillet - août 2006)

Dans cette partie, nous parlerons essentiellement du déroulement de l'enquête que nous avons menée entre juillet et août 2006 et, des difficultés que nous avons rencontrées.

²⁵ La formation du DESS « Economie Quantitative et Management des Transports » que nous avons eu l'occasion d'effectuer à la faculté de Montpellier I (2002-2003), et surtout notre stage au « Service Atelier prospectif et développement portuaire » du SMNLR²⁵, nous a permis de mieux apprécier l'importance d'une gestion des flux documentaires et d'information dans un système portuaire, en l'occurrence celui de Sète. Cela nous a aidées à mieux orienter nos recherches de thèse. Nous réitérons à cette occasion, notre reconnaissance pour l'accueil et les conditions de travail offertes par le SMNLR, la Capitainerie du Port de Sète et l'agence maritime CGMS (Comptoir Général Maritime Sétois).

- Les objectifs de l'étude

Cette étude est menée dans le cadre de l'analyse des performances de la logistique des ports gabonais pour un meilleur traitement des marchandises. Le questionnaire que nous avons élaboré, représente aussi un outil de sensibilisation à la communication et à l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Il a été adressé à un échantillonnage constitué d'opérateurs économiques, du personnel de la capitainerie du port, de l'opérateur portuaire concessionnaire, de l'opérateur public gestionnaire des ports de la commune d'Owendo (tableau 2).

Tableau 2 - Echantillon de la population enquêtée

Entreprises	Direction/service	Nombre de personnes interrogées
SIGEPRAG	Service mouvements des navires	7
	Direction de l'Exploitation	5
	Direction Informatique organisation	1
	Direction Technique	3
	Direction générale	3
	Direction administrative et financière	2
OPRAG	Direction de la communication et des relations internationales	2
	Département suivi des mouvements des navires	3
	Capitainerie	1
	Département sûreté/sécurité	6
Commune d'Owendo	Service du personnel	1
Douanes	Inspection	2
PAF	Service de l'immigration	2
Opérateurs économiques	Service Shipping (SDV)	2
	Service ressources humaines (SDV)	2
	Entreprise de pêche	1
	Service manutention (Getma)	3
SAREP	Service remorquage	2
Armateurs		2
Autres		2
TOTAL		53

L'objectif est de tenter de mesurer la performance des équipements portuaires, des ressources humaines, de la gestion de l'information et de leur impact sur le traitement du navire et de sa cargaison au port. Nous avons spécifiquement mis l'accent sur l'identification des modalités de la circulation de l'information entre opérateurs – acteurs des ports. Nous avons aussi cherché à comprendre comment ceux-ci récupèrent les informations et, surtout, comment ils les utilisent dans le cadre de la performance globale. Il s'agit de cerner les actions et les moyens mis en œuvre pour gérer l'information dans le but d'améliorer la rotation des navires et le traitement des marchandises.

- Méthodologie de l'enquête

En 2000 et 2004, nous avons commencé à préparer notre terrain d'étude par des observations et des entretiens pour mieux comprendre l'organisation des ports gabonais. A la suite de leur privatisation partielle, nous nous sommes à nouveau rendu sur le terrain. A ce titre, nous avons réalisé une enquête entre juillet et août 2006. Nous nous sommes appuyées sur une première démarche de prise de contact avec les personnes que nous estimions occuper une place clé dans l'organisation ; puis, sur un questionnaire ; enfin sur des entretiens directs. Le stage effectué à SIGEPRAG - Gabon, opérateur privé concessionnaire des ports gabonais, nous a donné l'occasion de renforcer nos connaissances sur le fonctionnement des ports du Gabon.

En ce qui concerne nos entretiens, nous avons suivi la grille du questionnaire. Nous avons aussi représenté graphiquement certaines données pour améliorer la visibilité du texte.

Sur vingt questionnaires ventilés, nous avons pu en récupérer neuf. La plupart de nos interlocuteurs les ont gardées par-devers eux en dépit de plusieurs relances pour rentrer en leur possession. En dehors des explications classiques (manque de temps, trop de travail, etc.), certains ont prétendu que « *ces questions ne relevaient pas directement de leur domaine d'activité* » et nous ont demandés de « *nous rapprocher des pilotes ou des opérateurs économiques qui sont plus enclin à nous répondre.* » Par ailleurs, de nombreuses questions n'ont pas eu de réponses (activités portuaires, communication entre acteurs, circulation de l'information), du fait de l'ignorance de nos enquêtés sur le sujet. Des personnes nous ont aussi fait part de leur crainte de représailles.

Pour compléter notre recueil d'information, nous avons opté pour des entretiens directs et les observations pour comprendre le phénomène de la communication et de la circulation de l'information dans le système portuaire gabonais. A ce titre, nous avons interrogé cinquante personnes, dont 17 cadres, 22 agents de maîtrise et 15 employés (tableau 3). La hiérarchisation professionnelle tient compte des fonctions occupées et des tâches effectuées par les différents acteurs concernés.

Tableau 3 - Répartition des catégories socioprofessionnelles des personnes interrogées

catégories socioprofessionnelles	Nombre de personnes interrogées
Agents cadres	17
Agents de maîtrise	22
Agents d'exécution	15

- Difficultés de l'enquête

Nous avons rencontré des blocages divers de la part des représentants de la commune d'Owendo et des forces de l'ordre implantées à proximité des ports d'Owendo. Ces blocages étaient surtout dus au non-respect des procédures administratives. Malgré la lettre de recommandation que nous avons obtenu de SIGEPRAG, ces administrations ont exigé des

lettres de demande d'audience pour rencontrer leurs personnels. Pendant que les demandes suivaient leur cours dans les circuits administratifs, quelques personnes soucieuses du développement du pays, nous ont accordé leur temps en répondant à nos questions et en acceptant d'être accompagnées dans leur travail.

a.2. Interprétation des résultats de l'enquête

L'analyse qui suit indique toutes les catégories de l'échantillon qui ont répondu aux questions posées ou expliquées leur rôle dans le fonctionnement des ports.

Au cours de notre enquête nous avons relevé trois types d'informations :

- l'information liée à l'environnement de travail que nous évaluons à 40 %. Elle concerne par exemple la propreté du port, des locaux, le problème de l'ajustement et de la qualification demandée, etc. ;

- l'information relative au fonctionnement de l'organisation de travail, que nous estimons à 20 %. Elle porte entre autres sur le portail qui n'est pas ouvert rapidement à l'approche du train ; des pilotes qui ne disposent pas d'un bureau, le manque de moyens roulant et de communication pour les agents de la police portuaire... ;

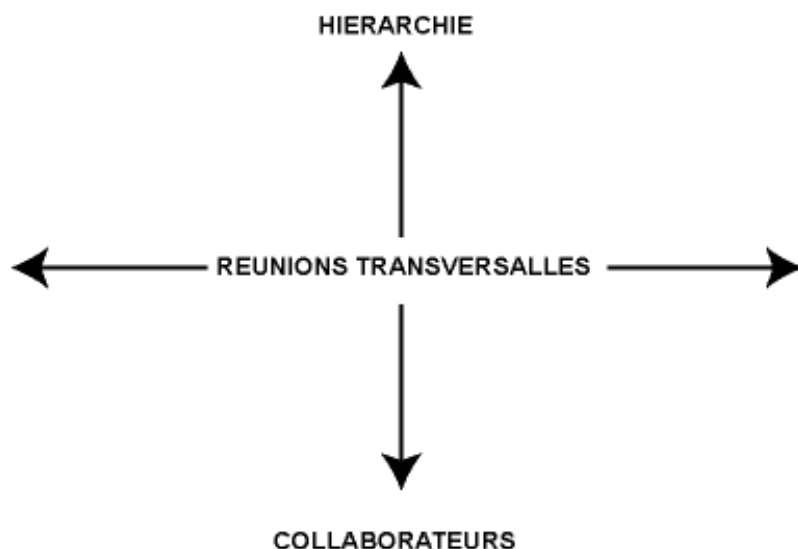
- l'information sur le service rendu (environ 40 %) est celle qui nous intéresse particulièrement et sur laquelle nous porterons notre attention. Nous pensons que si l'environnement proche est amélioré, les centres d'intérêts seront déplacés vers l'information relative au service rendu. Cela réduirait les déperditions d'information et augmenterait la qualité des services rendus aux utilisateurs des ports commerciaux gabonais.

Notre enquête nous a aussi amenés au constat ci-après :

- l'existence d'une certaine culture de partage de l'information dans le système des ports gabonais. 68 % des personnes interrogées disent se partager l'information au cours des conférences portuaires journalières, contre 11 % lors des réunions de direction et 7 % à l'occasion des séminaires, des notes de service, des assemblées générales, des comités de direction ;

- l'information circule selon un schéma mettant en valeur l'information de proximité et celle à distance (figure 4). La première, celle qui est transmise verticalement, c'est-à-dire de la hiérarchie vers les collaborateurs et vice versa, circule assez bien. Cependant, elle peut être améliorée (par exemple à travers des réunions entre personnes de même niveau.) C'est un effet de système qui n'est pas propre aux ports gabonais. Il s'observe quasiment dans toutes les organisations.

Figure 4 - Schéma de circulation de l'information



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet -août 2006

La seconde qui concerne une circulation transversale l'est beaucoup moins. En effet, les personnes devant assurer le relais, notamment les chefs de services, ne remplissent pas toujours leur rôle de vecteur de transmission. Ils ne répercutent pas souvent l'information à l'ensemble de leurs collaborateurs, en particulier ceux qui ne sont hiérarchiquement rattachés à eux. Il est par conséquent nécessaire de mettre en œuvre la connexion des systèmes informatisés pour améliorer la communication à distance et favoriser une logistique portuaire performante.

Au niveau du port, la conférence portuaire reste à ce jour et, dans les conditions de développement actuel, le seul moyen fiable pour diffuser une information. Cette information concerne seulement les mouvements des navires et les campagnes d'entretien des plans d'eau. D'autres types d'information liés par exemple à la sécurité ne sont pas diffusés. Le cas du passage des trains marchandises en est une illustration. En dépit des risques que cela comporte, les utilisateurs des ports d'Owendo ne sont pas informés par la société gestionnaire du Transgabonais, la SETRAG, des horaires de circulation des trains. De ce fait, de nombreuses personnes sont toujours surprises lorsque les trains traversent la zone portuaire et son domaine. Une collision entre une voiture et un train s'est même produite sous nos yeux en juillet dernier. Heureusement, il n'y a eu que des dégâts matériels.

Outre la communication formelle par le biais des supports comme les notes de services, la conférence portuaire, nous avons aussi noté l'existence d'une communication informelle (entretiens téléphoniques, interpellation dans le port, etc.). Plus de 80 % des informations sont diffusées de manière informelle dans les ports gabonais. Le Commandant du port d'Owendo dit que « *la communication informelle est la plus efficace pour diffuser une*

information ». Mais nous remarquons que plus de 80 % des personnes ne sont pas très satisfaites de la façon dont circule l'information sur la place portuaire.

Par ailleurs, l'enquête révèle aussi l'existence d'une mobilité hiérarchique qui repose sur la promotion interne. Ce sont des « cadres maison ». Leur souhait commun est de bénéficier de formations complémentaires qualifiantes adaptées à leurs fonctions. Nous avons en effet rencontré ici et là des cas d'inadéquation entre postes occupés et compétences requises. Il apparaît que les améliorations à apporter en terme de formation sont nécessaires pour faciliter la communication, donc l'interprétation de l'information.

L'enquête souligne également un besoin d'améliorer l'environnement de travail, notamment l'extension des quais et l'aménagement des aires de stockage, l'acquisition d'équipements de manutention, le renforcement des mesures de sécurité et de sûreté ; l'acquisition des moyens de communication, etc.

b. L'exploitation d'autres sources de données

Nous avons eu recours aux statistiques fournies par la Direction de l'Exploitation de SIGEPRAG. Ces statistiques concernent essentiellement les ports d'Owendo. Notre interlocuteur à SIGEPRAG (Libreville) n'a pas réussi à obtenir les statistiques de Port-Gentil. Aussi, pour compléter nos données, avons-nous utilisé celles figurant sur la publication de la Direction Générale de l'Economie, appelée « Tableau de bord de l'économie gabonaise ». Elle a été d'une grande importance dans l'illustration chiffrée de notre travail de recherche. Les données sont certes intéressantes, mais parfois peu détaillées pour nos besoins. Ils donnent les volumes totaux des marchandises manipulées mais ne précisent pas les quantités exportées et importées par chaque port. Il en est de même des marchandises en transit en dehors des principaux produits d'exportation (bois, manganèse, pétrole).

Les données contenues dans les mémoires de maîtrise, les thèses de doctorat, certains périodiques et revues (Cahiers d'Outre - Mer, Marchés Tropicaux et Méditerranéens, Transports, etc.) ont également servi pour la représentation graphique nécessaire à l'argumentation de notre travail. Cependant, leur point commun réside dans le fait que ces documents n'informent pas sur les origines et les destinations continentales des produits répertoriés. Il en va de même des trafics transbordés et de la conformité des données d'une revue à une autre même si la source est parfois la même. Nous avons aussi consulté les textes de loi (annexe 4).

L'analyse des flux d'échanges, pose constamment le problème de la statistique. La statistique désigne l'expression quantifiée des phénomènes économiques. La fiabilité des

échanges dépend de la qualité de l'enregistrement des données et de la sincérité des déclarations. La rigueur des contrôles est indispensable, particulièrement lorsque les marchandises font l'objet d'une manipulation manuelle comme au Gabon. Il en résulte que les données ne reflètent pas toujours les éléments qualitatifs souhaités compte tenu des fausses déclarations et de fréquentes omissions. L'importance des fuites statistiques, qui incombe au premier chef aux responsables de la gestion des transports, contribue à fausser les grandeurs calculées, et par voie de conséquence, à donner une mauvaise appréciation des échanges par économiques internationaux. C'est pourquoi les faits et les chiffres fournis par les transports maritimes doivent être interprétés avec prudence. D'ailleurs, le manque d'information et de fiabilité des données sur les transports africains a mobilisé les pays membres de la CMEAOC/TM. L'une des recommandations de la Table Ronde de Cotonou (1992) portait sur la mise en place d'un observatoire régional de transports pour disposer d'une base de données objectives. L'exploitation et l'analyse comparative des éléments suivants : coûts, délais, flux de marchandises..., devront faciliter la prise de décisions par les décideurs, de même que l'élaboration et le suivi des politiques et stratégies communes de développement du secteur maritime.

B) DIFFICULTES RENCONTREES

1. Une documentation disparate et malaisément accessible

La collecte de l'information s'est fait avec beaucoup d'embûches. La première difficulté est liée à une documentation centrée sur notre thème de recherche souvent disparate et peu abondante. En outre, l'inexistence de banques de données et d'archivage correct est un autre problème vécu par la plupart des pays africains. Il serait souhaitable que ces Etats mettent en place des centres de documentation importants susceptibles d'aider les chercheurs. Doter les ports d'un système informatique, les rendraient plus performants. Ainsi, ils gèreraient mieux l'information en optimisant convenablement leurs besoins.

Le manque de coopération de certains professionnels rencontrés et leur hostilité à s'exprimer constituent non seulement un handicap à l'accès aux informations, mais aussi un

frein pour la recherche. Nos questions nous ont valu d'être taxé d'espion et d'indésirable dans certaines administrations. C'est le cas de la compagnie maritime danoise Maersk Line - Gabon. Son Directeur général s'est montré très méfiant à notre égard parce qu'il entendait protéger l'information économique et les intérêts de son entreprise. Cela est dommage. D'autant plus que cette entreprise²⁶ aurait pu représenter un terrain d'observation privilégié pour mieux comprendre l'impact des technologies de l'information et de la communication sur la logistique portuaire. De même, le directeur général de Delmas - Vieljeux, l'un des principaux opérateurs de la côte occidentale d'Afrique, n'a pas consenti à nous recevoir.

Nous avons aussi rencontré des blocages de la part des autorités portuaires. Ces blocages étaient dus surtout au refus de collaborer présenté sous forme d'un manque de disponibilité au regard « *des charges professionnelles trop ardues* ». En effet, la plupart de nos interlocuteurs ont souvent manifesté leur indisponibilité à remplir et/ou répondre à notre questionnaire, parce qu'« *ils avaient trop de travail et pas du tout de temps pour remplir des questionnaires* ». Aussi, nous demandaient-ils de le leur laisser pour le récupérer plus tard. Malheureusement, certains d'entre eux, les ont gardés. Il nous a fallu les relancer à plusieurs reprises pour en récupérer quelques-uns. Cela a contribué à augmenter la durée de notre étude.

2. L'éloignement de notre zone d'étude

L'éloignement de notre zone d'étude nous a conduit à adopter une certaine démarche. Il nous fallait dans certaines situations être guidées par notre propre intuition à partir d'une observation des faits sur les questions et problèmes similaires.

Nous avons également sollicité l'aide de certains membres de notre famille pour contourner la difficulté de l'éloignement de notre champ d'investigation. Ils ont contribué à collecter l'information et à nous fournir des données. Ils se sont appuyés sur les questionnaires que nous leur avons transmis. Nous communiquions par téléphone, fax, courrier postal et plis remis à des tierces personnes allant où revenant du Gabon. Dans le souci de vaincre la distance, notre besoin d'obtenir des informations ou des précisions complémentaires sur la logistique des ports gabonais, a nécessité l'utilisation des moyens de communication modernes (téléphone, fax et Internet). Nous avons procédé à des entretiens téléphoniques avec quelques personnes travaillant dans des organismes et administrations

²⁶ C'est l'une des compagnies maritimes de lignes conteneurisées la plus importante au monde de part ses services modernes, son équipement de pointe et sa propre organisation.

publiques impliquées dans le secteur portuaire. En dépit de leurs promesses de nous fournir de la documentation, certaines de nos demandes sont restées sans suite jusqu'à ce jour. Internet nous permet de communiquer régulièrement avec quelques agents de SIGEPRAG et d'être au fait de l'actualité. Leur collaboration et leur disponibilité ont été bénéfiques pour la rédaction de cette étude.

En somme, malgré l'éloignement de notre champ d'étude, nous n'avons jamais quitté notre terrain. Car il y a les contacts mails et téléphoniques avec notre réseau relationnel. De plus, nous avons pu compter sur le dévouement de quelques personnes qui ont accepté de nous aider dans la collecte et la transmission des informations.

IV) CADRE CONCEPTUEL DE LA RECHERCHE

L'information, sur laquelle nous reviendrons, a toujours été l'élément essentiel des projets et des stratégies. De nos jours, le développement d'Internet et des messageries électroniques (publiques ou privées) donne la possibilité à toute personne équipée d'un ordinateur connecté au Réseau, de consulter des informations variées sous des formes diverses. Ceci est d'autant plus vrai que tout individu (chercheur, acteur du développement, opérateur économique, etc.) a droit à une information de qualité, pertinente pour ses besoins. Avec les TIC, une véritable révolution s'opère dans le domaine du traitement de l'information. Elles constituent un vecteur puissant d'amélioration de la productivité des services. De même, elles participent dans la dynamique de développement d'une région, d'un pays²⁷.

En logistique, le couplage des TIC avec les systèmes d'information et de la communication devient l'un des organes centraux de ce domaine. Il permet de recevoir l'information utile, de la stocker, de la traiter, de la restituer, et de la communiquer. Il favorise la qualité des décisions logistiques, la simultanéité et l'immédiateté de la communication. Il s'ensuit une meilleure coordination et articulation des actions pour gérer dans un temps très court les problèmes.

A) L'INFORMATION, UNE QUESTION DE GEOGRAPHIE

²⁷ LOUKOU, AF, 2005, « Télécommunications et développement en Côte d'Ivoire à l'ère de la société de l'information et de la communication », thèse de géographie,

1. Une approche mécaniste de l'information

Bien qu'unaniment considérée comme centrale dans le fonctionnement des organisations, l'information reste encore un concept flou dont il est difficile de cerner les propriétés. Cette difficulté est soulignée par E. Morin qui évoque l'aspect « *caméléonesque* »²⁸ de la notion. La communication et l'information sont traitées sous l'angle de la théorie mathématique de Claude Shannon. Celle-ci a pour objet l'étude du mouvement de l'information. Il s'agit d'une définition à la fois physique, quantitative et statistique. Cette théorie est basée sur la mesure, le codage et le transport des signaux (essentiellement téléphoniques). La mesure de l'information consiste à trouver le codage le plus performant (vitesse et coût) d'un message télégraphique d'un émetteur vers un destinataire. L'unité de mesure est le bit²⁹. Il est question ici de « quantités d'information » devant circuler dans un canal. Cette approche mécaniste s'intéresse uniquement au canal par lequel transitent les signaux. Elle laisse de côté leur interprétation et leur utilisation dans son environnement. Pourtant, l'analyse technique de l'information ne peut être disjointe d'une étude géographique. Dans l'étude de la dynamique spatiale, se pose le problème organisationnel des flux et des moyens matériels concourant à leur organisation. Cela revient à s'intéresser à la manière dont la circulation de l'information intègre la dimension territoriale et comment son évolution et son partage remodelent un cadre spatial donné. La compréhension d'un tel espace nécessite l'analyse des flux et des réseaux dont celui-ci est le support.

En matière de commerce maritime international, l'information constitue la matière première d'un processus de création de richesse. Pour désigner ces échanges, nous développons la notion d'information portuaire. Celle-ci contient les données et renseignements portuaires et commerciaux intégrés dans le processus de diffusion. L'information permet de suivre la traçabilité d'un produit. Elle est témoin de la rotation des marchandises dans le sens où il y a une liaison entre l'information autour et sur les marchandises, ainsi que sur l'activité de déplacement de cette marchandise. Elle accompagne et précède la marchandise. Les données sont rassemblées à une extrémité du parcours maritime ; elles sont ensuite utilisées tout au long de la chaîne de transport et en l'occurrence dans le port de déchargement. Elle marque et constate la circulation des trafics. Elle se constitue également en mémoire de référence (stockage). Elle régule aussi la communication par stockage successif (redondance).

²⁸ MORIN, E, 1977, « *La méthode* », Paris, Editions du Seuil,

²⁹ Bit (*binary digit*, en anglais) est une unité binaire de quantité d'information qui représente deux valeurs distinctes : 0 ou 1.

2. Information et dynamique spatiale

Les échanges d'information, plus particulièrement de l'information portuaire, dans l'espace sont au cœur de la dynamique spatiale de la géographie. Cependant, l'analyse de la circulation de l'information reste encore partielle en géographie. Elle semble demeurer pour les géographes un sujet d'étude peu présent. Cette réserve disciplinaire proviendrait semble-t-il de la difficulté à saisir des phénomènes dénués de matérialité et de réelles lisibilités territoriales. A ce propos, H.Bakis reconnaît qu'« *il n'est pas fréquent d'associer la géographie et les télécommunications* »³⁰ à cause de l'immatérialité des flux. Pourtant, l'information est considérée comme une activité productive permettant d'ajouter de la valeur à un produit.

Selon A. Rallet, cet embarras s'explique par le fait que « *la question croise deux thèmes que l'analyse économique a longtemps refoulés : l'espace et l'information* »³¹. Pour faire face à cette situation, « *les économistes ont contourné la difficulté en réduisant l'espace à un point et en supposant une totale transparence de l'information* », explique-t-il.

Pour J. Lombard et P. Mauny, il ne fait aucun doute en ce qui concerne la parenté conceptuelle entre les télécommunications et l'information. Ils disent que « (...) *aucun déplacement de marchandises ne se fait sans transmission d'informations. Non seulement parce que dans la définition la plus large du mot, les marchandises sont une forme particulière d'information, mais également parce que le transport se fait sur demande et, par-là, nécessite une organisation antérieure au déplacement lui-même* »³².

Il est évident que l'information est témoin des relations et des hiérarchies entre espaces géographiques. Elle porte en germe ce qu'est l'organisation spatiale d'un organisme et la structuration du territoire, dans un monde où « *“l'informationnalisation” des économies modifie en profondeur l'organisation spatio-temporelle des firmes* »³³. La fluidité des données et la maîtrise de l'information deviennent ainsi des facteurs déterminants de gain de temps et de compétitivité. La compréhension de l'espace suppose une analyse des réseaux. Celle-ci donne l'occasion de saisir la place de l'information dans la formation et la définition des systèmes spatiaux. Dans ces conditions, les flux intéressent les géographes, soit dans leur

³⁰ BAKIS, H, 1984, « *Géographie des télécommunications* », Paris, PUF, QSJ ?, n° 152

³¹ RALLET, A, 1987, « Télécommunication et organisation des activités : une problématique économique », *Netcom*, n° 1

³² LOMBARD, J et MAUNY, P, 1997, « Flux de marchandises et flux d'information, espace (s) de production des transports routiers de marchandises », *Netcom*, vol. 11, n° 2

³³ LE BOULCH, JL, 1993, « *Transportabilité de l'information technologique et insertion spatiale des firmes* », L'Harmattan, p. 67

« matérialité » (échanges commerciaux, mouvements de populations, etc.), soit dans leur « immatérialité » (échanges d'information, échanges d'idées, etc.). Cela implique la description et la disposition des phénomènes dans leur dimension spatiale, objectif essentiel de la géographie.

La plupart des travaux en géographie que nous avons consultés analysent l'aspect organisationnel du transport ; il s'agit des réseaux et des infrastructures mis à la disposition des usagers, de la nature des produits déplacés, du matériel de transport lui-même, du jeu des différents acteurs. L'intérêt de ces études porte sur l'organisation du réseau de la circulation physique des marchandises et des hommes. Ces dernières mettent aussi l'accent sur l'impact des réseaux de transport dans la localisation et la répartition spatiale des activités économiques.

B) LA LOGISTIQUE

1. Contexte historique

Depuis une quinzaine d'années, la logistique connaît un véritable engouement aussi bien dans les milieux scientifiques, industriels que commerciaux. Son intérêt se confirme à deux niveaux : la multiplication des recherches et des études sur ce thème, d'une part, et son implication dans le processus de planification stratégique, d'autre part.

Le concept n'est pas tout à fait nouveau. Le retour aux sources montre que la logistique a une origine philosophique et, renvoie à la logique. D. Tixier et ses collaborateurs soulignent qu'« *on trouve logique et logistique employée de façon complémentaire par les penseurs comme Aristote (...) La pensée logique utilise les mots et les phrases comme outils et la logistique les chiffres et les symboles mathématiques* »³⁴. La logistique et la logique sont considérées comme des « *sciences du raisonnement correct* », précisent les auteurs.

Au 16^{ème} siècle, l'armée a utilisé le terme de logistique pour désigner « *l'art pratique* » des plans militaires, c'est-à-dire « *l'exécution des combinaisons de la stratégie et de la tactique* »³⁵. Il s'agit de l'art de combiner tous les moyens de transport, de ravitaillement et d'hébergement des troupes. Cette définition fait non seulement apparaître la notion de mouvement mais, aussi celles d'approvisionnement, d'implantation, etc. Dans le monde de

³⁴ TIXIER, D et all, 1983, « *La logistique au service de l'entreprise. Moyens, mécanismes et enjeux* », Paris, Dunod

³⁵ JOMINI, JF, 1838, « *Précis de l'Art de la guerre ou nouveau tableau analytique des principales combinaisons de la stratégie, de la tactique et de la politique militaire* », Paris,

l'entreprise d'aujourd'hui, la logistique signifie toujours l'art de combiner les divers moyens de façon logique.

La logistique a donné lieu à une lente évolution dès la fin de la Seconde Guerre mondiale. En effet, après une période de stabilité, voire de régression, la logistique apparaît aux Etats-Unis dans les années 1960 à la suite des travaux menés par l'*American Marketing Association*. La logistique revêt essentiellement une dimension opérationnelle limitée à la mise à disposition de moyens matériels et humains pour assurer un soutien efficace à la vente et, ultérieurement à la production. C'est cette approche qui domine également en France jusqu'au milieu des années 1970. Elle privilégie les techniques liées au traitement physique des flux de marchandises, qu'il s'agisse des stocks, d'organisation des tournées ou de la définition des procédures d'ordonnancement.

Depuis le début de la décennie 1980, la logistique connaît un développement rapide. « *Le mouvement touche en priorité les firmes du secteur agro-alimentaire qui comprennent, au vu de la faible valeur ajoutée des produits, que leur compétitivité dépend d'une maîtrise rigoureuse des coûts de distribution physique. La démarche logistique s'étend ensuite aux autres secteurs de biens de grande consommation puis, de près ou de loin, à l'ensemble de l'industrie et du commerce intégré et associé. Confrontés au double défi d'une réduction des coûts logistiques et d'une augmentation obligée de la qualité de service, les chargeurs industriels et commerciaux, c'est-à-dire les expéditeurs de marchandises, vont ainsi reprendre à leur compte l'approche en termes de profit global pour conforter leurs positions vis-à-vis des concurrents présents et futurs* »³⁶.

2. Une approche fonctionnelle des opérations

Chercheurs, commerciaux et industriels ne semblent pas ignorer les principaux mécanismes et enjeux de la logistique. Cependant, la relative jeunesse de la discipline pose le problème de sa conceptualisation. A ce propos, D. Tixier et ses collaborateurs font la remarque suivante: « *il y a donc une grande difficulté conceptuelle qui entoure la logistique dès lors qu'on cherche à dépasser le niveau de sa mise en œuvre. Cette difficulté découle directement de la complexité résultant de ses aspects intégrateurs (...)* »³⁷. En effet, lorsque l'on s'en tient à l'évolution de sa définition, on constate que la question n'est pas seulement académique, elle est aussi professionnelle. Certes, les définitions sont partiellement

³⁶ PACHE, G et SAUVAGE, Th, 2004, op. cit., p. 11

³⁷ TIXIER, D, MATHE, H et COLIN, J, 1996, op. cit,

convergentes. Mais les divergences d'opinions constatées dans l'expression de la logistique portent essentiellement sur l'étendue du champ d'action de cette dernière.

La difficulté d'établir une nomenclature précise des fonctions logistiques a conduit les analystes qui se sont intéressés à la question d'avoir une approche segmentée, parcellisée. C'est le cas de M. Savy qui analyse la logistique sous l'angle des transports, en particulier dans sa dimension industrielle³⁸. Pour lui, les transports sont « *au cœur de la production immédiate*. » Ces derniers sont déterminants pour maîtriser les discontinuités de flux dans le processus de production. Ils constituent le trait d'union entre « *les établissements de production spatialement disjoints* ». Ils favorisent la « *circulation des produits d'une phase à l'autre de l'élaboration* »³⁹.

Une telle conception de la logistique repose essentiellement sur une démarche fonctionnelle des activités de l'entreprise et de la maîtrise des mouvements. Celle-ci met en relief le caractère physique de la logistique, c'est-à-dire son aspect opérationnel. Les limites de cette approche se trouvent dans la prise en compte de la seule gestion opérationnelle des flux. Or la logistique des flux ne pourrait se réduire uniquement à une série de techniques déterminant le mouvement qui s'écoule de l'amont vers l'aval. Ce qui tendrait à réduire la pertinence de la fonction transversale au sein des entreprises.

En dépit du rôle central des transports dans la localisation et le fonctionnement spatial de la production, la logistique ne peut se résumer simplement à « *une imbrication fine du transport à toutes les étapes des filières de production* »⁴⁰, ni aux seules opérations de manutention et de stockage. Il s'agit également de la recherche de coordination qui garantissant un meilleur fonctionnement du processus de production et de distribution.

3. La chaîne logistique

Les ports sont les maillons essentiels de la chaîne internationale des transports. Ils constituent des points de jonction stratégique pour le transbordement des marchandises. Ce

PACHE, G et COLIN, J, 2000, « Recherche et applications en logistique : des questions d'hier, d'aujourd'hui et de demain », N. Fabbe-Costes, J Colin et G Paché, coordinateurs : *Faire de la recherche en logistique et distribution ?*, Vuibert, p. 31- 53

LEBRATY, J, 2000, « S'intéresser à la logistique : un pari scientifique, managérial et pédagogique », N. Fabbe-Costes, J Colin et G Paché, coordinateurs : *Faire de la recherche en logistique et distribution ?*, Vuibert, p. 5-28

³⁸ SAVY, M, 1993, « *Logistique et territoire. Le nouvel espace des transports* », Montpellier, GIP-RECLUS
Cet auteur tente de rétablir la notoriété de la géographie des flux (ou géographie du fret) dans les sciences sociales, étant donné que celle-ci a toujours été considérée comme une approche inusitée de la géographie des lieux.

³⁹ SAVY, M, 1984, « Transports de marchandises et division spatiale du travail », P. Aydalot (éd.), *Crise et espace*, Paris, Economica

⁴⁰ SAVY, M, 1993, idem

Monsieur Savy reprend la définition faite par D. Tixier et collaborateur dans leur ouvrage paru en 1983.

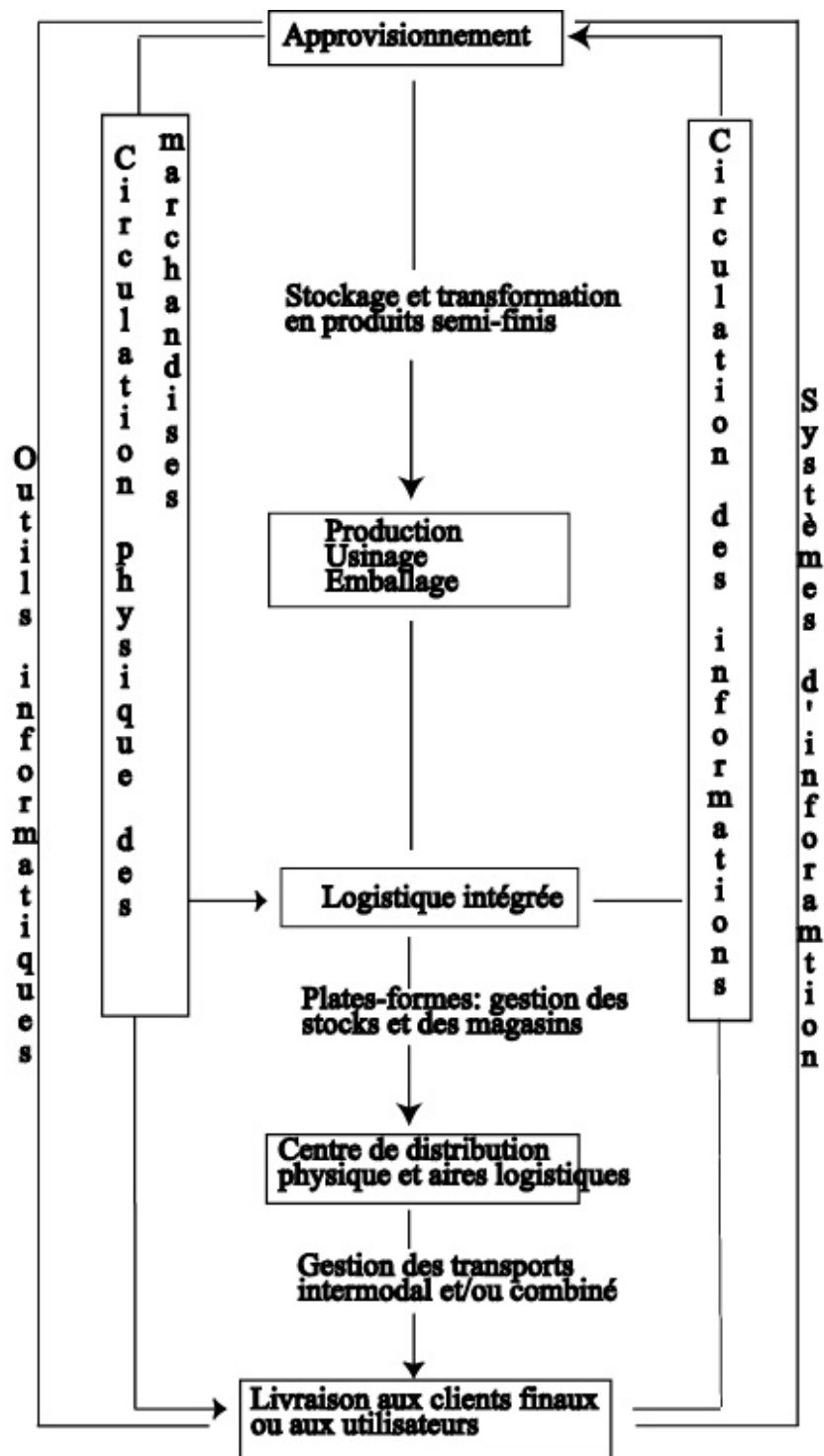
sont aussi des plates-formes à partir desquelles s'échangent des renseignements sur les marchandises et les données capitales (heures de départ des navires, description des cargaisons, etc.). Pour accélérer les opérations, un agent maritime peut transmettre par télécopie, télex, Internet, etc., une description des marchandises, un plan de chargement / déchargement du navire et d'autres informations requises pour l'escale d'un navire.

Le déplacement d'une marchandise consiste en une succession de ruptures de charge, c'est-à-dire à un changement du vecteur transport. Cette pratique encore appelée transbordement, désigne le transfert d'une unité de charge d'un mode à un autre en évitant de l'abîmer au cours de l'opération. L'ensemble de toutes les opérations (transport, stockage et manutention) concourant à l'accomplissement d'un service de « bout en bout » s'intègrent dans un processus plus global appelé « chaîne logistique » ou « *supply chain* » (figure 5). La coordination et l'articulation dans la succession des différentes étapes contribuent à la circulation des marchandises, à la gestion du mouvement et des informations, le tout dans un souci d'efficacité. Ph Vallin parle de « *la succession de maillons (ou segments de transport homogènes) et de ruptures de charge* »⁴¹.

En filigrane, apparaît la question du transport multimodal, dont l'importance ne cesse de croître avec la « conteneurisation ». La complémentarité des modes de transport favorise l'optimisation des flux de transport des marchandises en supprimant une partie du transbordement. Par ailleurs, les mutations observées dans ce secteur induisent des problèmes de pollution.

Figure 5 - La chaîne logistique

⁴¹ VALLIN, Ph, 2001, « *La logistique. Modèles et méthodes du pilotage des flux* », 2^{ème} édition, Paris, Economica, p. 85-86.



D'après : G. Paché et Th. Sauvage, 2004, « La logistique, enjeux stratégiques », Paris, 3^{ème} édition, Vuibert, p. 5

W. Gysele Colt, « L'internationalisme ou le transport multimodal, l'impact sur le transport maritime côtier », APEC-VZW, Antwerp port engineering and consulting, p. 24 ;

Th. N. Ngatchou, « Le port dans la chaîne de transport », p. 4

Modifiée par Gisèle, Makiéla-Magambou, mai 2005

M. Goussot considère la chaîne logistique comme « l'ensemble des services nécessaires pour qu'une marchandise parvienne au client ou qu'un passager puisse se rendre à la destination souhaitée. Elle comprend les opérateurs, les transporteurs aériens, ferroviaires, routiers, maritimes, les établissements portuaires ou aéroportuaires, les

auxiliaires du transport maritime ou aérien, voire aujourd'hui routier ou ferroviaire »⁴². De ce fait, il la qualifie de « *chaîne de transport complète* » dans la mesure où elle décrit l'ensemble des opérations successives ou simultanées qui permettent de mettre un produit sur le marché. Elle représente aussi les nombreux acteurs qui contribuent à ce processus et qui sont engagés dans une même logique de fonctionnement. Il insiste sur le fait que la performance de chacun d'eux détermine l'efficacité de la chaîne ainsi formée.

Eu égard à ce qui précède, le système logistique fait apparaître « *la traduction d'une logique de coordination de coût et de qualité de service* »⁴³. Celui-ci est symbolisé par trois éléments essentiels : stratégie, technologie et **information**.

a. Les facteurs déterminants de l'efficacité d'une chaîne logistique

La définition de chaîne logistique repose également sur le niveau d'efficacité de la chaîne de transport.

a.1. Coordination, réactivité et flexibilité

Le maillage économique qui découle de la chaîne logistique se compose d'intervenants multiples et successifs. Le fonctionnement d'un tel système repose, comme nous l'avons déjà dit, sur la coordination et la fluidité de la circulation des informations aussi bien entre les différents opérateurs que dans les plates-formes (ports, etc.). Il s'appuie également sur la mise en place de dispositifs logistiques (systèmes informatiques ...), dont le rôle est essentiel pour un meilleur suivi de la marchandise le long de la chaîne, et une bonne gestion des éléments qui alimente le transport. Cela concourt à l'efficacité des transports et de la logistique.

La fluidité des informations permet une « *cohérence complète dans l'écoulement des flux de matières et produits* »⁴⁴. Elle participe à la réalisation du transport dans des conditions satisfaisantes de coûts et de délai. La coordination entre les différents acteurs concernés par l'escale d'un navire permet d'éviter toute entrave qui pénaliserait de façon onéreuse les opérateurs et les économies. L'exemple de la coordination entre les exploitants d'un port à l'intérieur des réseaux de transport et d'information montre qu'elle est nécessaire pour assurer le bon déroulement des opérations tout au long de la chaîne. Les ports ne sont qu'un maillon

⁴² GOUSSOUT, M, 1998, « *Les transports dans le monde* », Paris, Armand Colin, coll. Synthèse, p. 24

⁴³ PACHE, G et SAUVAGE, Th, 2004, « *La logistique, enjeux stratégiques* », Paris, 3^{ème} édition, Vuibert, p.4

⁴⁴ TIXIER, D, MATHE, H et COLIN, J, 1996, « *La logistique d'entreprise. Vers un management compétitif* », 2^{ème} édition, Paris, Dunod Entreprise,

de cette chaîne ; ils doivent à cet effet assurer la régularité et la fluidité du trafic. Cela suppose que l'autorité portuaire collabore étroitement avec les clients – partenaires (transporteurs, agents maritimes, armateurs, etc.), et les services administratifs comme les douanes, les services phytosanitaires, etc., au niveau national, régional et international. C'est ce partenariat qui favorise l'amélioration des opérations portuaires. A ce titre, la mise en place des **systèmes de communication efficaces** est indispensable pour assurer la flexibilité de la chaîne logistique, la régularité et la fiabilité de l'information entre acteurs – opérateurs. Il en est de même des liaisons informatiques entre les ports.

Un autre exemple de coordination concerne le transport international. Celui-ci fait appel à une succession d'exploitants pour chaque maillon de la chaîne. Un entrepreneur de transport multimodal est responsable des différentes opérations, mais les services sont assurés en sous-traitance par des entreprises locales. La coordination entre l'entrepreneur et les sous-traitants est donc nécessaire pour garantir la qualité des services. Il va de soi que chaque élément de l'ensemble est tributaire de tous les autres et, la solidité de la chaîne dépend de la tenue de son maillon le plus faible. La disponibilité de l'information est donc vitale dans ce sens où elle permet de réagir et de s'adapter aux premiers signes de dysfonctionnements logistiques.

a.2. La qualité de service

La qualité de service offert par la chaîne logistique est l'un des éléments déterminants de compétitivité. La qualité doit être comprise comme le respect de l'ensemble de la prestation au cahier de charge. Les critères de qualité de service peuvent se décliner sous diverses formes :

b. La qualité dans une démarche de rationalisation des transports maritimes et de la manutention portuaire

Les armateurs cherchent à gagner en productivité partout où cela est possible. Pour satisfaire aux techniques de rationalisation du transport maritime (concentration des escales sur des ports majeurs et sur des *hubs*⁴⁵) des investissements importants sont nécessaires. Il en résulte une recomposition capitalistique et financière qui entraîne la concentration des acteurs

⁴⁵ *Hubs* : techniques à partir desquelles sont desservis par des petits bateaux (feeders), les ports secondaires

maritimes au niveau mondial. Elle se traduit par : des accords de partenariat⁴⁶ ou d'alliances stratégiques (techniques ou commerciales), et des fusions d'entreprises. Les armateurs essaient d'atteindre des avantages compétitifs sur le marché par le biais de la coopération : élargissement de leur part de marché par l'amélioration de la qualité des services, mise en commun des ressources, etc. Les consortiums sont un exemple bien connu dans le secteur du transport maritime.

Le phénomène technique relatif à la rationalisation du transport (navires de plus grande capacité, réduction du nombre de touchés portuaires...) débouche aussi sur une manutention rationalisée. Cela implique, comme pour les compagnies maritimes, la concentration des activités de manutention ; celle-ci vise à améliorer la productivité et à réduire la durée d'escale, donc l'immobilisation du navire. D'où la fusion d'entreprises d'acconage pour faire face aux investissements considérables en matière d'équipements et d'exploitation des terminaux.

La concentration des activités modifie la physionomie des transports maritimes et des ports. Elle entraîne aussi l'expansion internationale des prestations de services. A ce propos, A. Frémont estime que « *la conteneurisation a pour conséquence une internationalisation renforcée de l'espace maritime. En effet, avec la conteneurisation, les compagnies maritimes ne peuvent plus concevoir des liaisons régulières d'Etat à Etat qui jusqu'alors segmentaient et cloisonnaient l'espace maritime en sous-espaces maritimes nationaux, contrôlés eux-mêmes par ces mêmes compagnies organisées en conférences. Les liaisons se font désormais de continent à continent et nécessitent l'acquisition d'une dimension internationale par les armements de lignes régulières* »⁴⁷.

La mondialisation des économies accompagne l'évolution des transports. De nos jours, les réseaux de transport traversent les frontières en les ignorant. Le transport international se conçoit de plus en plus de façon intégrée dans la chaîne d'activité comprenant, entre autres, ports, gares, voies terrestres. La chaîne est ainsi replacée dans un contexte général plus vaste où les transports sont envisagés de façon globale. Par conséquent, la segmentation antérieure d'un pays à un autre tend à disparaître au profit d'un aménagement régional intégré.

La chaîne logistique intégrée vise « *à gagner du temps, de l'argent, des moyens humains, en réduisant les tâches sur les sites. (...) Les réseaux deviennent multifonctionnels*

⁴⁶ Pour le Secrétaire de la CNUCED (1996), le partenariat désigne « *des liens étroits en raison de l'existence d'un contrat et des enjeux commerciaux à prendre à considération* », tandis que l'alliance « *est une forme de partenariat moins contraignante et qui repose sur un pacte tacite conclut pour le long terme (dix ans au moins), en vertu duquel les parties s'engagent à coopérer selon des principes convenus* » « Possibilités de coopération régionale dans le secteur des ports », Nations Unies, UNCTAD/SDD/PORT/5, p. 3

⁴⁷ FREMONT, A, 1998, « Conteneurisation et Tiers-Monde à travers l'exemple de la CGM. 1965-1995 », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 34, p. 3

en assurant des fonctions de bout en bout de la chaîne, anéantissant les frontières terrestres »⁴⁸. Cette approche de la globalité a donc pour but de livrer les produits attendus dans des quantités désirées, au niveau de qualité requis, au bon endroit, en temps et en heure, conformément aux exigences et/ou engagements du service, au moindre coût. En s'appuyant ainsi sur la chaîne logistique intégrée, les prestataires de service cherchent à apporter une grande qualité de service au client tout en minimisant les coûts. Pour ce faire, ils leur offrent un service de transport intégré dans lequel toutes les opérations sont comprises et réalisées par eux-mêmes et leur réseau (groupe).

b.1. La combinaison des moyens de transport pour satisfaire les clients

Cette approche prolonge l'analyse précédente dans ce sens où la finalité de la logistique est « *l'obtention du produit souhaité à l'endroit adéquat dans le meilleur rapport qualité / prix et dans des délais optimaux en fonction de la nature du produit transporté* »⁴⁹. En d'autres termes, la logistique représente « *la planification, l'exécution, et le contrôle des mouvements et destination des personnes et des marchandises, ainsi que toutes les opérations de support de ces activités. L'ensemble de ces tâches se situe au sein d'une approche systémique où la régulation est opérée par le couple niveau de service-coût* »⁵⁰.

Ces définitions font apparaître non seulement la gestion organisationnelle des flux. Il s'agit de l'optimisation des flux amont et aval, mais aussi des moyens matériels concourant à l'organisation d'un service. Elles font également intervenir trois notions fondamentales : le coût, le temps (délais) et la qualité.

La logistique traduit la satisfaction d'un client. G Paché et Th Sauvage pensent que c'est une « *véritable démarche de gestion dotée d'une mission de coordination des différentes opérations commerciales et industrielles de telle sorte que celles-ci soient déclenchées ni trop tôt ni trop tard par rapport à la demande exprimée (...). Pour que les opérations logistiques soient en définitives déclenchées juste à temps, il apparaît indispensable de réguler d'aval en amont le flux de marchandises par un flux d'informations associées prenant la forme d'une commande-client, d'un ordre de fabrication ou encore d'un ordre d'approvisionnement* »⁵¹.

Du point de vue de la logistique, trois facteurs placent les ports dans une position stratégique :

⁴⁸ GOUSSOUT, M, 1998, op. cit., p. 25

⁴⁹ DAMIEN, MM, 2001, « *Transport et logistique* », Paris, Dunod, coll. Aide mémoire

⁵⁰ www.logistique.com

⁵¹ PACHE, G et SAUVAGE, Th, 2004, op. cit., p. 6

- les ports sont des maillons essentiels de la chaîne de transport de marchandises. Ils sont les points d'arrivée et de départ de marchandises ;

- les ports sont des interfaces entre les différents modes de transport en ce qui concerne le commerce international. Ils regroupent une diversité d'intervenants dont le rôle est essentiel dans l'animation de la place portuaire. De ce fait, les ports sont des centres importants de gestion de l'information ;

- les ports sont des lieux qui assurent la combinaison des différents facteurs de production.

b.2. La composante « transport terrestre » en terme de qualité de la desserte

Les technologies de l'information et de la communication augmentent les possibilités de communication à distance. Cependant, les transports classiques restent incontournables pour la nouvelle économie (ou « e-commerce »). Celle-ci présuppose des infrastructures aériennes, routières, ferroviaires adéquates. Via Internet, les entreprises de transport et de logistique peuvent directement passer commande, mettre en route et suivre chaque étape d'un transport et réguler les flux. Toutefois, l'expédition physique d'une marchandise nécessite absolument l'utilisation des réseaux de transport classiques. La rapidité de la transaction dépend de l'état des voies d'accès qui permet d'assurer un transport en « juste à temps. » A ce titre, F. Lasserre fait remarquer que « *l'émergence de la nouvelle économie ne gommara pas la géographie, elle ne fera que poser en termes plus crus la nécessité de maîtriser l'espace et de transporter les biens d'un point à l'autre du globe* »⁵².

Par conséquent, la maîtrise de la chaîne logistique est un enjeu important de compétitivité. Cela implique une planification et une gestion des mouvements de produits et d'informations pour livrer au juste moment et au bon endroit. De ce point de vue, A. Borri pense que les professionnels doivent d'abord mettre en place une « *informatique de terrain communicante* » avant d'investir dans un site. D'autant plus que « *l'information disponible sur Internet est exploitable s'il existe au niveau opérationnel des systèmes informatiques qui font le lien en temps réel entre les flux physiques et les flux d'information* »⁵³.

Ainsi, le transport terrestre demeure un vecteur essentiel de la performance de la chaîne logistique. Il en est de même de l'information « utile ». La maîtrise de l'arrière-pays en terme de rapidité et de fluidité (des marchandises et d'informations) est à cet effet

⁵² LASSERRE, F, 2001, « Internet : la fin de la géographie ? », www.cybergeopresse.fr/ptchaud/lasserre.htm#note12

⁵³ www.e-logisticien.com/articles.php3?non=surfer

déterminante dans la guerre commerciale que se livre aussi bien les compagnies maritimes, les ports que les corridors de transit. C'est à juste titre que le couple Bavoux affirme que « *la guerre commerciale se gagne d'abord à terre et la dépendance continentale l'emporte sur la dépendance maritime* »⁵⁴.

Outre des infrastructures de transport adéquates, la facilitation des procédures administratives et douanières est aussi nécessaire pour garantir la qualité de service au port que sur les routes de transit. Il en est de même de la réglementation nationale des transports.

L'efficacité de l'infrastructure portuaire se traduit par la célérité des opérations. Pour ce faire, la performance de la chaîne logistique intégrée doit privilégier deux principaux critères que nous déclinons comme suit :

- l'information en temps réel sur la marchandise circulant depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire final ;

- la maîtrise et la fluidité des flux physiques et d'informations.

Pour ce qui est de notre étude, nous nous intéressons à cet aspect de la circulation de l'information dans la chaîne logistique de transport des marchandises.

Ces facteurs apparaissent plus clairement avec la mondialisation, notamment dans le choix des axes logistiques et du tracé de la chaîne logistique nécessaire au bon convoyage des marchandises. Toute entrave, de quelque nature, au fonctionnement « normal » du commerce international et du transport a des conséquences pénalisantes pour les opérateurs et les économies, en termes de délais et de coûts. Voilà pourquoi les opérateurs et prestataires de service, soucieux de livrer « juste à temps » et selon les « quantités demandées », ont constamment besoin de disposer en temps réel, d'une information fiable et pertinente pour des choix à faire et les décisions à prendre. Dans le même temps, ils doivent connaître les besoins en matière de transport, de manutention, d'entreposage, leurs variations, ainsi que les moyens mobilisés pour les adapter aux besoins ainsi exprimés.

Dans le cas du Gabon et, de zone CEMAC en général, il n'est pas rare de constater que la fourniture de tels services est loin d'être effective. Une infrastructure de transport insuffisante est à l'origine de l'inefficacité des services de transport et des coûts qui en découlent. De même, l'absence de liaisons informatiques entraîne le cloisonnement de l'information. Par conséquent, il devient impératif pour ces pays d'organiser la logistique dans les activités liées à leurs échanges internationaux, s'ils ne veulent pas continuellement rester à l'écart des flux logistiques importants.

⁵⁴ BAVOUX, JJ et BAVOUX, D, 1998, « *Géographie humaine des littoraux maritimes* », Paris, Armand Colin, p. 47

La logistique joue un rôle essentiel dans l'organisation spatiale des flux de marchandises et d'informations. En filigrane, la logistique renvoie à la question suivante : comment maîtriser l'espace en maximisant la fluidité de l'information et celle du transport à moindre coût tout en synchronisant les activités économiques ? Comment augmenter le service, l'efficacité et la qualité tout en réduisant les délais de transport et les coûts ? Dans tous les cas se pose la question de l'amélioration de la performance logistique portuaire, c'est-à-dire l'ensemble des acteurs – partenaires de la chaîne, pour accroître la satisfaction des clients – utilisateurs et les fidéliser.

Dans notre recherche, la logistique privilégie trois approches :

- la desserte de l'arrière-pays des ports gabonais, notamment ceux d'Owendo et l'organisation des flux. Cette approche met l'accent sur la logistique et son environnement opérationnel (milieu physique, économique, social et politique) pour comprendre les dynamiques spatiales, la répartition territoriale des flux et leurs implications.

Une analyse est également faite sur les conséquences du développement de la logistique et de ses implications sur la place et le rôle des acteurs impliqués ou exclus de cette gestion des flux.

- la circulation des documents et des informations le long de la chaîne de transport de la logistique.

- l'avant pays des ports gabonais dans le cadre des échanges du Gabon avec ses partenaires commerciaux.

C) AUTRES CONCEPTS CLES

1. Transports maritimes

a. Echanger de l'espace contre du temps

Les transports⁵⁵ jouent un rôle considérable dans l'accroissement des échanges internationaux. Ils sont par définition, « *la solution apportée à un problème de discontinuité spatiale, défini comme étant la recherche d'une continuité entre les emplacements distincts de la surface du territoire* »⁵⁶. Si la recherche de la relation géométrique est l'expression la plus

⁵⁵ Les différents modes de transports sont : le transport maritime, le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport routier, le transport fluvial, le transport par pipeline. Il faut aussi y ajouter les télécommunications pour le transport des flux immatériels.

⁵⁶ CHESNAIS, M, 1981, « *Transports et espace français* », Paris, Masson

directe de cette continuité, celle-ci s'apprécie cependant en fonction de la durée du déplacement et du coût suscité par celui-ci.

Ils désignent aussi un service qui permet de répondre aux besoins de déplacement, de transfert ou, de communication dans un espace donné moyennant une contrepartie. De ce point de vue, P Merlin fait la remarque suivante : « *les transports apparaissent comme une activité économique différente des autres : on y échange de l'espace (distance, possibilité de produire ailleurs ce qu'on ne consomme pas, etc.) contre du temps (temps de déplacement, temps de livraison)... et de l'argent* »⁵⁷.

b. Une forte croissance des transports maritime dans les échanges mondiaux

Les transports maritimes sont une donnée fondamentale du commerce international. Pendant longtemps, ils ont été marginalisés par les milieux scientifiques⁵⁸. Cependant, depuis les années 1970, l'accroissement des activités commerciales maritimes dans l'économie mondiale lui a donné son importance. C'est à juste titre, que A. Vigarié souligne l'universalisation des échanges dans lesquelles les liaisons par mer sont devenues vitales⁵⁹. Dans ce sens, les transports maritimes internationaux assurent la majeure partie du transport de marchandises, soit 75 % en poids et 66 % en valeur. Il connaît, par-là même, un essor fulgurant : les échanges internationaux sont passés de 300 millions de tonnes en 1913 à 4,972 millions de tonnes en 1997⁶⁰. Cette massification résulte de trois facteurs essentiels :

- l'accroissement des besoins liés au développement des échanges et à la montée de la mondialisation de l'économie ;

- l'augmentation considérable des tonnages consécutive à l'augmentation de la taille des navires. Cela a contribué à baisser le coût du transport transocéanique et celui des frets maritimes ;

- la révolution des transports maritimes, dont la forme la plus connue est le conteneur. Ce mode de transport favorise le développement des échanges grâce à sa souplesse d'utilisation : il permet la suppression des ruptures de charge qui alourdissaient les coûts d'acheminement et pesaient autrefois sur les transports maritimes.

c. Les différentes approches liées aux transports maritimes

⁵⁷ MERLIN, P, 1992, « *Géographie des transports* », Paris, PUF, QSJ ? n° 1427

⁵⁸ LE LANNOU, M, 1964, « Transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue de Géographie de Lyon*, n° 39, p. 215.

⁵⁹ VIGARIE, A, 1968, « *Géographie de la circulation* », Paris, Génin, 492 p.

⁶⁰ Sources diverses

Les transports maritimes ont fait l'objet de plusieurs études sur de multiples sujets.

c.1. Le cadre institutionnel

Une première approche est celle des juristes. Celle-ci insiste particulièrement sur le cadre institutionnel qui régit le fonctionnement commercial et juridique des transports maritimes internationaux⁶¹. D'une manière générale, les auteurs analysent les mesures adoptées par la CNUCED⁶² pour favoriser une plus grande participation des pays en développement à la vie océanique internationale.

La problématique de l'accès à la mer par les pays privés de littoral est une autre question qui intéresse la juridiction internationale. Celle-ci apparaît avec l'épineux problème du franchissement de la frontière. D'où une réglementation internationale visant à favoriser le commerce extérieur de ces pays. La liberté d'accès à la mer pour les pays enclavés est consacrée par de nombreuses conventions bilatérales et multilatérales. Parmi lesquelles la convention de New York du 8 juillet 1965 sur le commerce de transit des Etats sans littoral ; la Convention de Montego - Bay du 10 décembre 1982 sur le droit d'accès à la mer⁶³. Dans ce contexte, une solidarité interétatique semble s'être développée entre les pays concernés par cette position et les Etats côtiers. En réalité, les faits ne traduisent pas toujours une coordination des actions et des moyens mis en place. Les services administratifs pléthoriques de ces pays constituent un handicap pour les transporteurs. Des efforts pour faciliter le transit des marchandises des pays sans littoraux sont en cours entre ces derniers et les pays côtiers. Des corridors caractéristiques par leur régime administratif particulier se développent de plus en plus. Ainsi, les voies transcamerounaise et transéquatoriale sont pour la République centrafricaine les accès les plus directs à la mer⁶⁴.

⁶¹ GOUADAIN, D et KOFFI NUBURKHO, C, 1988, « Partage des cargaisons : le point de vue de la COWAC », *Marchés Tropicaux*, n° 2242, p. 2912-2914.

KARANDAWALA, P, 1990, « La politique maritime des Etats africains », *Marchés Tropicaux*, n° 2312, p. 599-606.

STURMEY, SG, 1984, « Les taux de fret et le code de conduite des conférences maritimes », *Journal de la Marine Marchande*,

PIYASIRU KARANDAWALA, 1990, « La politique maritime des Etats africains », *Marchés Tropicaux*, n° 2312,

VIGARIE, A, 1985, « Le Tiers-Monde et la mer : un puissant courant dans l'évolution mondiale », *Transports et sous-développement*, l'Institut de Géographie de Reims, p. 21-43.

⁶² CNUCED : Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, a été créée en 1964, est le principal organe de l'assemblée générale des Nations Unies dans le domaine du commerce et du développement.

⁶³ REZENTHEL, R, 1992, « La desserte portuaire des pays sans littoraux », *Revue Navigation, Ports et Industrie*, 772 p.

⁶⁴ OUM OUM, C, 1993, « Le Cameroun et le droit d'accès à la mer des pays voisins dépourvus de littoral », France, thèse de doctorat, Université de Paris I

c.2. La vision des économistes

Une deuxième approche est celle des économistes. Celle-ci tente de montrer l'interaction entre activité économique, activités portuaires et celle de transports sous l'angle macro - tarifaire. Nombreux sont les auteurs qui s'intéressent aux problèmes de la tarification, qui est une composante déterminante dans la concurrence entre les ports et, entre les chaînes de transport⁶⁵.

La performance des ports est abordée sous l'angle réticulaire des acteurs en mettant en avant la dynamique relationnelle, organisationnelle, contractuelle et coordinatrice des actions et des échanges pour une optimisation des opérations d'import / export⁶⁶. L'intérêt d'un modèle en réseau pour l'organisation d'un port réside dans le fait que celui-ci est une entité complexe où s'interpénètrent différents métiers qui concourent au processus de passage de la marchandise en offrant des prestations de services globales.

c.3. L'approche des géographes

Les géographes tentent de comprendre les enjeux et les facteurs qui pèsent sur l'organisation et le fonctionnement des transports maritimes. Ils analysent les trois espaces que sont l'avant et l'arrière-pays des ports ainsi que le port lui-même⁶⁷. Ces trois aires d'influence, de part leur étroite interdépendance, représentent les facteurs indispensables d'explication de la circulation maritime et, par ricochet de la dynamique d'un port en tant qu'interface dans le système de transport intermodal. Certaines études ont la particularité de restreindre l'analyse des flux maritimes uniquement au port. D'autres, l'élargissent tantôt à l'avant-pays, tantôt à l'arrière-pays. Quelques travaux intègrent les trois espaces pour saisir

⁶⁵ N'DALA, B, 1990, « La structure des prix de transport sur les corridors de désenclavement de la République centrafricaine », *Transports*, n°342, p. 371-376

SINSOU, JP, 1988, « Tarification intermodale au Gabon », *Transports*, n°28, p. 234-242.

⁶⁶ LE MESTRE, P, 2004, « La performance des réseaux interorganisationnels : une étude des réseaux d'acteurs portuaires », thèse de gestion, Université du Havre, 489 p.

FREDOUET, CH et GUERIN, F, « Réorganisation des places portuaires : vers un système de pilotage inter-organisationnel », 14 p

⁶⁷ NDJAMBOU, LE, 1999, « Le transport maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », France, thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, 446 p.

GOLDFIEM, F (sous la direction), 1999, « Transport multimodal. Jouez le combiné gagnant », *Marchés Tropicaux*, n° 1381, mars

DELVEAUX, D, 1998, « Transport maritime. L'Afrique Atlantique », *Jeune Afrique*, n° 1954, juin

FAURE, EF, 1996, « Les échanges de marchandises diverses et le développement du multimodalisme sur la côte occidentale d'Afrique : l'exemple du Gabon », France, thèse de doctorat, Université de Nantes,

BASSAYI, AP, 1994, « Les sociétés de lignes régulières dans les échanges entre l'Europe et l'Afrique occidentale », France, thèse de doctorat, Université Nantes, 337 p.

MARCADON, J, 1997, « Ruptures et continuités sur les littoraux français : le cas des ports de commerce et du transport maritime », *Les Cahiers nantais*, IGARUN, n° 47-48

l'organisation d'ensemble des flux, ainsi que leurs implications spatiales. Rares sont les travaux qui s'interrogent sur la structure informationnelle et communicationnelle des transports maritimes. Pourtant, celle-ci demeure un des aspects fondamentaux qui participent au fonctionnement de la chaîne logistique. Au même titre que les marchandises, l'information permet de comprendre les enjeux et les facteurs qui pèsent sur la circulation des flux maritimes. Il s'agit notamment de l'ensemble des transports, des manutentions, de l'entreposage et des télécommunications.

La réflexion sur les transports maritimes ne peut être abordée distinctement des autres activités de la chaîne. Un intérêt particulier a ainsi été accordé aux flux générés par ces trois espaces à partir d'une analyse sur l'activité économique des pays concernés. A cet effet, les auteurs ont analysé les trafics portuaires commerciaux, les zones d'influences ainsi que l'impact économique et social des différents ports étudiés⁶⁸. Au-delà de cette vision, c'est l'évolution des échanges internationaux entre les pays africains et le reste du monde qui en ressort⁶⁹.

Une autre vision porte sur le désenclavement des régions intérieures. Ces travaux font ressortir les difficultés conjoncturelles et structurelles auxquelles le secteur des transports est confronté et leurs conséquences sur l'économie nationale. Ils proposent quelques pistes d'actions (réformes structurelles et institutionnelles des transports, etc.) pour améliorer l'efficacité des réseaux de transports, conditions essentielles de la réduction des coûts de transport⁷⁰.

⁶⁸ GAMOKO, M, 1994, « *Contribution à l'étude des avant- et arrière-pays des ports de l'UDEAC* », France, thèse de doctorat, Université de Nantes

MARCADON, J et N'GUIMBI, Z, 1994, « Les flux maritimes conteneurisés, l'axe de transport Congo-Océan et le réseau urbain », *African Urban Quarterly, special issue on Port Cities*, vol. 9, chap. 6, p. 69-84.

MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux Ouest-africains », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, Rennes, PUR, p. 27-69.

NGOMA, SJ, 1983, « *Port et développement : essai d'analyse d'une situation de concurrence entre les ports de Pointe-Noire (Congo) et Douala (Cameroun)* », France, thèse de doctorat, Université de Lyon II, 262 p.

VENNETIER, P, 1969, « Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 88, p. 335-355.

MAINET, G, 1976, « Douala, le port et la ville », *Cahier d'Outre-Mer*, n° 113, p.49-60.

VIEL, H, 1995, « Le port de Douala », *Journal de la Marine marchande et du transport multimodal*, n° 3955, p. 2470-2472.

IBOUNGA, B, 1998, « *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale* », France, thèse de doctorat, Université de Bordeaux III

KOUSSOU, JR, 1988, « *Le port de Pointe-Noire (Congo) : évolution et perspective* », France, doctorat 3^e cycle, Université Paul Valéry-Montpellier III

⁶⁹ MARCADON, J, 1988, « Les échanges maritimes entre les ports français et l'Afrique », *L'Information Géographique*, vol. 52, n° 3, p. 122-131.

FAURE, EF, 1996, « *Les échanges de marchandises diverses et le développement du multimodalisme sur la côte occidentale d'Afrique : l'exemple du Gabon* », thèse de doctorat, Université de Nantes,

⁷⁰ LODS, J, 1988, « *Les transports en Afrique francophone. Situation en 1988 et perspectives* », *Marchés Tropicaux*, n° 2242, p. 2935-2955

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, « *Projet d'ajustement et de planification du secteur urbain et du secteur des transports. Plan Directeur intermodal des transports (1998-2015)* », TESCULT, P 2-11

Le problème de l'équité spatiale est au cœur des politiques d'aménagement du territoire. Ainsi, les entreprises multinationales, avec la participation des collectivités territoriales, sont un facteur de développement. Toutefois, en Afrique et particulièrement au Gabon, cette contribution continue à perpétuer un modèle de développement basé sur l'exportation d'une ressource naturelle, et à maintenir une occupation spatiale urbaine héritée de la colonisation⁷¹.

La circulation des biens, des personnes et des informations, est aussi une question d'aménagement. Son efficacité peut trouver des solutions dans l'utilisation adéquate des technologies de l'information et de la communication. A ce titre, la performance souhaitée doit s'appuyer sur une bonne organisation stratégique menée à la fois par les acteurs concernés et sur l'offre d'infrastructures techniques⁷².

Une autre réflexion concerne la compétitivité des transports maritimes. Après avoir dressé un sombre tableau sur la situation critique des transports maritimes au Gabon et, en Afrique Noire, certains travaux font des préconisations pour dynamiser le secteur et améliorer sa compétitivité⁷³. Cette amélioration est indispensable dans ce contexte mondial de libéralisation pour ne pas se voir marginaliser sur la scène internationale.

L'optimisation des transports et des échanges justifie le recours massif à des services de communication. La combinaison des moyens informatiques et des télécommunications (télématiques) pour la collecte, le transfert de l'information et la gestion d'un système de transport complexe deviennent des facteurs stratégiques indispensables. A ce propos, l'étude de Ch. Mathonnet sur « *la naissance des réseaux informatiques portuaires* »⁷⁴ décrit le rôle joué par les récentes techniques de communication dans la normalisation des échanges automatiques des données commerciales dans le cas des ports français.

CEA, 1988, « *Etude de l'état physique des routes du réseau routier communautaire. Rapport officiel* », Nations Unies, RAF/88/049, 88 p. + annexes

CEA, 2002, « *Etude sur le renforcement de l'intégration régionale en Afrique centrale à travers les infrastructures physiques de transport* », Nations Unies, ECA/SRDC-CA/NRP/02/02/a, 46 p. + annexes

STECK, B, 2003, « L'Afrique de l'Ouest confronté à l'impératif de circulation », M Lesourd, coordinateur : *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*, éditions du Temps, p. 219- 240

⁷¹ MBADINGA, M, 2000, « Elf et Port-Gentil (Gabon) », *Netcom*, vol. 14, p.267-282

⁷² LOUKOU, AF, 2005, « Télécommunications et développement en Côte d'Ivoire à l'ère de la société de l'information et de la mondialisation », thèse de doctorat, Université Montpellier III,

⁷³ AUDIGE, M, 1995, « Les services maritimes en Afrique de l'Ouest. Tendances et problèmes », *Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne*, Banque Mondiale et Commission économique pour l'Afrique, doc. SSATP n° 16F, 32 p.

STECK, B, 1997, « Les ports de la côte Ouest-africaine : articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires », *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan, p. 65-72.

SIBY, F, 1998, « *Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Rapport bilan* », Brazzaville (Congo), 10^e session ordinaire, 26-30 octobre,

BANQUE MONDIALE – CMEAOC, 1997, « *Compte rendu de la réunion entre la délégation du comité ministériel de la CMEAOC / TM et le vice-président de la Banque mondiale pour la région africaine* », Washington, BANQUE Mondiale, 13 janvier, 3 p.

⁷⁴ MATHONNET, Ch, 1988, « Naissance de réseaux informatiques portuaires », *Transports*, n° 328, p. 211-221.

De même, l'article J. Marcadon portant sur la « *logistique et transports internationaux, le cas de la filière portuaire* »⁷⁵ est riche d'enseignements. Le couple conteneurisation – télématique est devenu un élément fondamental dans la réalisation des économies d'échelle en permettant le traitement efficace et rapide de l'information ainsi que son transfert. Parallèlement, en facilitant l'acheminement des marchandises dans les chaînes de transport moderne, celui-ci favorise la cohésion spatiale.

L'étude de la CNUCED, portant sur le « *système d'information anticipé sur la marchandise* » (SIAM), nous paraît intéressante. Elle propose de mettre en œuvre un système d'information qui pallierait les insuffisances en matière de communication terrestres dans les pays d'Afrique subsaharienne. Ce système contribuerait ainsi à accroître les échanges dans les différents Etats de l'Afrique. Il permettrait également de renforcer l'aptitude des opérateurs économiques en améliorant leur capacité de gestion.

D) SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DE LA LITTÉRATURE

Au sortir de ces différentes lectures, notons qu'une importante littérature a été consacrée aux aspects juridiques et à la situation préoccupante des transports en Afrique. Ces approches nous ont donc permis de mesurer les déficiences en matière de formation professionnelle et des infrastructures de transports, de la faible participation des pays africains aux échanges maritimes internationaux. De même, nous avons pu appréhender le cadre institutionnel dans lequel se déroulent les activités de ces pays.

Des réflexions ont été menées sur les problèmes de la logistique, notamment sous l'angle du désenclavement des régions intérieures, et de l'acheminement des biens et des personnes. Ces travaux font ressortir les difficultés spécifiques que pose le transport en direction des ports aussi bien pour les régions dépourvues de littoral que celles qui en possèdent. Au-delà, c'est le problème de l'insertion des pays africains dans le système économique mondial qu'il faut souligner.

Les études portant sur le transport multimodal, les systèmes organisationnels et les réseaux de communication intéressent précisément notre recherche. Elles permettent de saisir l'importance de la maîtrise de l'espace en ce qui concerne la coordination des activités et la fluidité des marchandises et des informations.

L'infrastructure portuaire gabonaise est l'objet de quelques recherches sur lesquelles nous nous appuyons. Mais c'est la gestion de l'information au niveau de la logistique

⁷⁵ MARCADON, J, 1989, « logistique et transports internationaux, le cas de la filière portuaire », *revue géographique de l'Est*, n°3, vol. 4, p.251-258.

d'acheminement des marchandises vers les ports d'Owendo et de Port-Gentil qui va retenir particulièrement notre attention pour cette recherche – avec sa dimension de communication entre les acteurs aux différents endroits et aux différents niveaux de la chaîne.

CHAPITRE II

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (NTIC)

S'affranchissant des frontières physiques et temporelles, l'Internet symbolise l'ère de la nouvelle économie. Celle-ci est caractérisée par l'information ; elle constitue chaque jour le « *“nerf” de la compétitivité et de la guerre* »⁷⁶. Pour autant, les changements ne se résument pas uniquement à l'apparition d'un nouveau média. La maîtrise et la circulation de l'information, combinées à la mondialisation produisent des bouleversements économiques, organisationnels et sociaux. Ces changements et, surtout, les effets induits par les nouvelles technologies, donnent lieu à des interrogations, auxquelles la géographie, essaie de répondre. En ce qui concerne la logistique des transports des ports commerciaux du Gabon, les TIC sont loin d'avoir atteint l'amont des ports (systèmes embarqués dans les camions). Par contre, elles commencent à s'implanter dans les ports eux-mêmes et, produisent un certain nombre de changements. C'est de la relation entre ces technologies et la logistique que nous allons traiter.

I) GENERALITES

A) UNE NOTION AMBIGUË

Apparues avec le développement des réseaux de communication, les Technologies de l'information et de la communication (TIC) ou Nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) sont une expression ambiguë. Ils recouvrent des technologies diverses : « *télécommunications de la fin du XX^e siècle et des médias qu'elles supportent* »⁷⁷, « *nouveaux médias de communication : la combinaison d'ordinateurs, de logiciels, de réseaux et de banques de données multimédias* »⁷⁸, « *tout ce qui tourne autour d'Internet et du*

⁷⁶ BES, MP, 1993, « Introduction », M- P Bes et J-L Lebulch (coord.) : *L'information face au changement technologique. Une approche interdisciplinaire*, L'Harmattan,

⁷⁷ GOUSSOT, S, 1998, « *Géographie des télécommunications* », Paris, Armand Colin, p. 8

⁷⁸ MUCCHIELLI, A, 1998, « *Les sciences de l'information et de la communication* », 2^{ème} édition, Paris, Hachette, p. 48

multimédia »⁷⁹, « tous les grands systèmes informatisés de télécommunications et de gestion de données et d'informations, publics ou privés, qui s'adressent aux entreprises ou aux individus »⁸⁰, « l'ensemble des vecteurs de l'information et de la communication : par les réseaux informatiques, les Cd-rom⁸¹, Internet, la téléphonie mobile, etc. »⁸².

Devant cette panoplie de définitions, M. Chouinard constate qu'il n'existe pas de définition générique pour les nouvelles technologies de la communication. De plus, il est difficile d'en faire une nomenclature car elle serait incomplète car il s'en ajoute tous les jours. Aussi, les caractérise-t-il comme suit :

« - application originale des progrès technologiques visant à rendre un appareil ou un service de télécommunications plus utilisable ou plus disponible, c'est-à-dire facilement, directement, immédiatement, économiquement ;

- éphémères et surtout assez rapidement remplacées par d'autres, plus performantes ;
- en général compatibles avec les technologies qui les précèdent »⁸³.

Cependant, S Goussot attire notre attention sur le fait que « les télécommunications ne doivent être confondues avec les médias qui les traversent ; la télévision, la radiophonie, Internet ne sont pas des télécommunications »⁸⁴.

Eu égard à ce qui précède, nous nous proposons d'utiliser l'expression technologies de l'information et de la communication pour désigner des ensembles techniques vastes relatifs à l'audiovisuel, aux télécommunications, à l'informatique et à leurs imbrications ou pour apprécier l'efficacité externe – économie et sociale – de ces ensembles sur leur répartition géographique.

⁷⁹ Dictionnaire de l'informatique et d'Internet: <http://www.dicofr.com>

⁸⁰ ROECHLIN, G, 1995, cité par A. Cheneau-Loquay, 2000, « Pour une stratégie de communication pour le développement. Les usages et les besoins en communications au Gabon : approche socio-économique exploratoire », CNRS, p. 14

⁸¹ Cd-Rom : abréviation anglaise de *compact disc-read only memory*

⁸² GROUPE DE TRAVAIL « Gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement », 2002, *Stratégie sectorielle d'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans la gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement*, Ministère de la Communication, de la Poste et des Technologies de l'Information – PNUD, p. 4

⁸³ CHOUINARD, M, 1986, « Nouvelles technologies et technologies », *Nouvelles technologies de communications et développement dans l'espace francophone. Synthèse de la session d'échange*, 15-19 juillet, Talence, ACCT – Ecole Internationale de Bordeaux, p. 83.

⁸⁴ GOUSSOT, S, 1998, op. cit, p. 6.

B) L'IMPACT DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Depuis une vingtaine d'années, les télécommunications modernes ne cessent de croître, tant par la diversité et les dimensions de ses applications, que par l'étendue et l'ensemble des connaissances scientifiques et techniques mises en oeuvre. Ces progrès se traduisent par : une multiplication des possibilités de communication, une accélération de la vitesse de transmission, une amélioration de la qualité des signaux, une simultanéité des supports médiatiques (image, son, écriture). Il s'ensuit une densification de l'information dans les échanges à distance.

Comme toute révolution technologique, les TIC provoquent une réorganisation de l'économie mais aussi de la société. Cette transformation peut à la fois créer des crises, mais aussi offrir de nouveaux moyens d'évolution ; cela a été le cas pour le moteur, le chemin de fer, la radio, etc. Les conséquences des TIC sont importantes : l'électronique et l'informatique ne sont pas les seules innovations techniques de ces dernières années. Elles en constituent cependant le facteur commun qui accompagne mais aussi accélère toutes les autres. D'autant qu'elles bouleversent le traitement et la conservation de l'information ; elles modifient le système des organisations et de la société tout entière, donnant naissance à une société de l'information et de la communication.

1. Des formes nouvelles de communication

Les TIC jouent un rôle central dans le processus de transmission de l'information. Elles présentent, du point de vue de la circulation de l'information, deux caractéristiques essentielles. D'abord les progrès techniques réalisés dans ce domaine accroissent les potentialités de formalisation de l'information, c'est-à-dire sa numérisation. Celle-ci consiste à traduire les documents (textes, films, musiques...) en langage binaire, issu de l'informatique. Une fois numérisées, les documents sont indexés et stockés sous forme de fichiers dans des banques de programmes multimédias. La deuxième phase du processus avant le transfert de l'information concerne la compression des fichiers. Elle permet de réduire le nombre de données binaires relatives à chaque élément d'information à l'aide d'un logiciel basé sur une série d'algorithmes. Une fois compressées, les informations tiennent moins de place et, donc circulent beaucoup plus rapidement dans les réseaux.

La numérisation et la compression de l'information facilitent la transmission de celle-ci. Il est de même de son stockage immatériel dans un support de communication à distance

(banques de données, etc.). En irriguant l'entreprise, les réseaux informatiques décentralisent la saisie des données et permettent ainsi à l'ensemble des employés d'accéder, en temps réel, aux fichiers et aux capacités de traitement des informations. Il peut donc y avoir partage d'une même information au même moment, et donc d'une même logique.

Ensuite, les progrès dont bénéficient les supports de communication changent les pratiques dans le domaine de la communication. En effet, la diversification des services proposés par les télécommunications permet un échange interactif à distance : courrier, téléphone, etc. Les télécommunications contribuent à modifier les relations à distance à travers le changement de support de communication. Comme le souligne J Darmon, on est passé du courrier - papier au courrier électronique et de la conversation vocale à l'interaction informatique entre les individus⁸⁵ : utilisation de la visioconférence, de l'audioconférence. La communication à distance est passée de l'envoi d'un signal code (le morse) au contact humain direct interactif. Dans ce contexte, la communication devient « *une technologie* » puisque « *elle prend aujourd'hui la forme d'une communication par les réseaux informatiques* »⁸⁶.

Les technologies de l'information et de la communication désignent « *à la fois un ensemble d'innovations technologiques mais également les outils permettant une redéfinition radicale du fonctionnement des organisations (...)* »⁸⁷. Nous entendons par-là, d'une part, la synthèse, à un instant donné, des technologies les plus avancées, appliquées au développement de la communication et, d'autre part, l'ensemble d'appareils nécessaires qui servent à manipuler et stocker l'information. Sur ce dernier point, il s'agit en l'occurrence des ordinateurs et des programmes qui permettent de convertir l'information, de la stocker, de la gérer, de la transmettre.

2. « L'apparente fluidité des communications à distance »⁸⁸

Les TIC contribuent à modifier la relation espace / temps dans les communications. En effet, les réseaux de télécommunications induisent une déterritorialisation des communications et s'affranchissent des contraintes géographiques, temporelles et frontalières entre les territoires. En autorisant des connexions infinies et immédiates à l'échelle mondiale, les réseaux de télécommunications offrent les possibilités d'être en liaison instantanée avec le

⁸⁵ DARMON, J, 1987, « Promesses de la communication inter-entreprises », *Politique Industrielle*, n° 6, p. 191-204

⁸⁶ OLLIVIER, B, 2000, « *Observer la communication. Naissance d'une discipline* », Paris, CNRS éditions, p. 9

⁸⁷ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Technologies> de l'information et de la communication

⁸⁸ Titre emprunté à MP, BES et JL LEBOULCH, 1993, « *L'information face au changement technique. Une approche multidisciplinaire* », L'Harmattan, p. 15

monde pour s'informer, se former, vendre et se vendre, s'afficher. Comme l'indique MP Bes et JL Leboulch, « *la quasi-instantanéité des transmissions télématiques permet aujourd'hui une interactivité à distance. Alors qu'un échange de lettre nécessite au moins quarante huit heures par le réseau postal, une page dactylographiée est transmise en moins de cinq secondes par fax* »⁸⁹.

Par conséquent, la modernisation des communications favorise, d'une part, une optimisation de l'organisation spatio-temporelle des firmes⁹⁰ et, d'autre part, l'apparition d'un nouveau mode d'organisation caractérisé par sa flexibilité⁹¹. C'est-à-dire que les entreprises travaillent en réseaux et fonctionnent « *en mode synchrone avec leurs fournisseurs* »⁹². Géographiquement, les entreprises s'organisent le plus souvent en réseau avec leurs partenaires à partir des connexions Internet / extranet (ou Internet / intranet). L'utilisation de ces réseaux relationnels leur donne l'occasion de communiquer avec leurs parties prenantes et d'avoir des échanges fréquents en informations quantitatives et informelles. Il en est de même des échanges interactifs d'informations renouvelées et moins routinières avec leur environnement. La constitution de ces flux, ainsi que leurs imbrications fait que « *ce n'est pas seulement l'espace géographique qui est tissé de relations multiples, c'est aussi le temps* »⁹³.

Rappelons que l'**extranet** est une extension du système d'information de l'entreprise (ou d'un organisme) à des partenaires situés à l'extérieur du réseau. C'est la partie d'un intranet accessible à l'extérieur de l'entreprise à des personnes précises par Internet. En fait, un extranet est un système supplémentaire qui offre un accès privilégié à certaines ressources informatiques de l'entreprise par l'intermédiaire d'une interface Web. A ce titre et comme l'intranet, il est nécessaire de sécuriser l'accès, soit par une authentification simple (par le nom et le mot de passe de l'utilisateur) ou par une authentification forte (à l'aide d'un certificat par exemple).

Un **intranet** est un réseau local (en anglais : *Local Area Network, en abrégé LAN*) et privé qui utilise les technologies de l'Internet : Web, email, etc. Il a la particularité de ne pas s'ouvrir aux connexions publiques. Il est destiné à l'usage exclusif d'un organisme ou d'une entreprise. C'est-à-dire qu'un intranet est accessible uniquement à partir des postes d'un réseau local ou bien d'un ensemble de réseaux bien définis, et invisible de l'extérieur. Des droits d'accès ainsi qu'une authentification des utilisateurs sont nécessaires pour que ceux-ci

⁸⁹ BES, MP et LEBOULCH, JL, 1993, « *L'information face au changement technique. Une approche multidisciplinaire* », L'Harmattan, p. 15

⁹⁰ RALLET, A, 1991, « *Télécommunications et compétitivité* », IRIS-TS, Université de Paris Dauphine

⁹¹ COHENDET, P et LLERENA, P, 1989, « *Flexibilité, information et décision* », Paris, Economica

⁹² MAUGERI, S, 1995, « *Nouvelle rationalisation de la production, EDI et transport : de l'intégration à l'anomie* », Netcom, vol. 9, n° 1.

⁹³ BANCEL-CHARENSOL, L, DELAUNAY, JC et JOUGLEUX, M, 1999, « *Les services dans l'économie française* », Paris, Armand Colin, p. 21

aient un accès personnalisé à certains documents. Un intranet donne aussi l'occasion de réaliser une fonction de *groupware*⁹⁴. Dans ce sens, il permet un travail coopératif à travers le partage d'information. La constitution d'un tel système d'information limite les erreurs.

Ainsi, l'utilisation des réseaux informatisés d'échanges de données permet d'améliorer le temps de réactivité. Des systèmes d'information performants tels qu'Internet, accélèrent la diffusion des informations textuelles et la transmission des données, programmes, fichiers, qui sont directement opérationnels entre les différents maillons. L'information est donc transmise en « pseudo temps réel » (*best effort*) sur la marchandise circulant depuis l'usine, les entrepôts, jusqu'au consommateur final. En effet, la qualité de service d'Internet n'est pas garantie. Elle peut être offerte par les services d'interconnexion fournis par les opérateurs privés au travers de leur infrastructure privative.

Les réseaux d'échanges de données informatisées (plus puissants et plus variés) participent à modifier l'espace mondial, régional et local. Il en est de même des nouveaux réseaux de télécommunications. Leur intérêt pour améliorer la fluidité de la chaîne logistique des ports du Gabon et, de l'Afrique Centrale en général, réside dans le fait qu'ils contribuent à contrecarrer les barrières de la communication. Ces dernières constituent dans bien des cas, des freins au bon fonctionnement des chaînes logistiques en créant nombre de discontinuités dans les flux. En raison des changements que subissent « la relation espace-temps », H. Bakis fait la remarque suivant : « *la distance se trouve niée en quelque sorte, et le temps lui-même est sérieusement domestiqué* »⁹⁵. Les télécommunications engendrent des formes de communication nouvelles. Aux télécommunications classiques par voies hertziennes et par câbles sont venus s'ajouter de nouveaux modes de transmission, par satellites et par fibres optiques. Ces médias sont en fait fortement dépendants de la technique qui les supporte. Au-

⁹⁴ Le *groupware* (en français collectif) désigne l'ensemble des méthodes et outils logiciels dénommés collecticiels (ou plus rarement synergiciels) permettant à des utilisateurs de mener un travail en commun à travers les réseaux. Ce terme renvoie à une multitude d'application concourant à un même but : permettre à des utilisateurs géographiquement éloignés de travailler en équipe. Le travail en équipe peut se concrétiser par le partage d'information ou bien la création et l'échange des données informatisées. Il s'agit pour la plupart du temps de la messagerie (instantanées ou non), ainsi que d'applications diverses telles que l'agenda partagé, espace de documents partagés, outils d'échange d'information (forums électroniques), outil de gestion de contacts, outils de *workflow* conférence électronique (vidéoconférence, chat, etc.).

Un *workflow*, traduisez littéralement « flux de travail », gestion électronique des processus métier décrit le circuit de validation, les tâches à accomplir entre les différents acteurs d'un processus, les délais, les modes de validation et fournit à chacun des acteurs les informations nécessaires pour réaliser sa tâche. En somme, c'est la modélisation et la gestion informatique de l'ensemble des tâches à accomplir et des différents acteurs impliqués dans la réalisation d'un processus opérationnel.

⁹⁵ BAKIS, H, 1984, « *Géographie des télécommunications* », Paris, PUF, QSJ ?, n° 152

delà du débit⁹⁶, les systèmes de télécommunications progressent désormais parallèlement aux avancées informatiques.

Les dispositifs communicationnels, en particulier informatique, ont pour objectif de satisfaire les besoins des usagers en matière d'information, de rationaliser l'organisation du travail interne et de gagner en efficacité au niveau de la gestion. Leur fonctionnement s'articule à la fois autour de la gestion du contenu et des accès : gestion des flux et des protocoles d'échange dans les réseaux de télécommunications internes ou partagés avec les partenaires.

II) « UNE SOCIÉTÉ D'INFORMATION, DE COMMUNICATION ET DE TEMPS »⁹⁷

A) LA COMMUNICATION

Il est important de différencier plusieurs notions lorsque l'on parle de communication. Ce terme est porteur depuis longtemps des valeurs complexes de partage, de transformation de la personne, d'inscription dans un groupe ou une communauté.

1. Les voies de communication

La communication peut être envisagée sous l'angle spatial. Dans ce cas, le terme « communications » s'emploie pour désigner les moyens de communication et de transport, notamment les voies routières et ferroviaires, les lignes aériennes, les télécommunications, etc. Cette approche renvoie aux déplacements des personnes, des biens (matériels et immatériels). Cependant, il convient de souligner que les réseaux de communication liés au transport des hommes diffèrent des réseaux de transport des marchandises dans le sens où pour le second type de réseau, une structure hiérarchisée est nécessaire afin de minimiser les coûts de transport, alors que dans le premier, la structure doit être pyramidale afin de minimiser les coûts de communication⁹⁸.

⁹⁶ Il s'agit de la capacité à transporter les informations, c'est-à-dire l'aptitude physique à transférer des informations de plus en plus volumineuses sur des réseaux plus ou moins hybrides (téléphonie + informatique).

⁹⁷ Titre emprunté à L. Bancel-Charensol, JC Delaunay et M. Jougoux, 1999, « *Les services dans l'économie française* », Paris, Armand Colin, p. 21

⁹⁸ CLAVAL, P, 1990, « La mise en réseau des territoires », H. Bakis, (dir.) : *Communications et territoires* ; La Documentation Française,

Afin d'éviter les ambiguïtés, nous utiliserons le mot transport pour désigner le transfert de matière ou d'énergie. Nous réservons celui de communication au transfert d'une entité que nous appellerons information.

a. Un processus de communication

La communication permet l'échange d'information entre les systèmes et les individus – lorsque l'on se réfère à son origine latine « commis » qui, signifie faire en commun ou établir une communication entre un ou plusieurs peuples⁹⁹. Cette définition indique que la communication est à la fois interpersonnelle et sociopolitique. En ce sens, on communique quand on partage, quand on a en commun quelque chose. Cela associe un acte aux messages (ensemble de signes : traces, gestes, paroles, dans lesquels l'information est contenue) et aux moyens de communication qui y sont liés. L'établissement de la communication est réalisé par le déplacement de l'information (télécopie, email, lettre, marchandise, etc.), ou des personnes concernées (voyages). Le fait de communiquer avec quelqu'un inscrit l'homme dans un groupe précis et le définit en même temps. La communication est un facteur d'organisation des relations sociales.

L. Bancel-Charensol et les autres donnent comme équivalent au mot communication « *l'ensemble des opérations de mise en rapport des agents pour recueillir de l'information, pour leur en transmettre ou pour leur en faire produire par leur face-à-face* »¹⁰⁰. La communication est envisagée aussi bien sous l'angle de l'établissement d'une relation entre personnes et/ou groupe d'individus, des moyens (geste, écriture ...) par lesquels les agents communiquent, que des supports de communication (téléphone, courrier électronique...), des acteurs de ce processus, des informations transmises lors de ce processus et de leurs déplacements, des processus de collecte, de traitement, de stockage, de transmission, de diffusion.

Supports et moyens de communication permettent aux messages d'être transportés vers un ou plusieurs individus après leur mise en forme en vue de leur décodage. Dans cette optique, la communication est un « *processus, une machinerie* »¹⁰¹ qui favorise l'échange d'informations entre les personnes et surtout son intégration à des projets. L'organisation d'une telle structure vise à développer l'efficacité dans le partage, le traitement et la transmission des informations. On parle généralement de système d'information ou de réseau.

⁹⁹ IRRI, 1990, « *Performance-Objectives Manuelles* »

¹⁰⁰ BANCEL-CHARENSOL, L, DELAUNAY, JC et JOUGLEUX, M, 1999, op. cit, p. 22

¹⁰¹ ESCARPIT, R, 1990, « *Théorie générale de l'information et de la communication* », Paris, Hachette,

Un système d'information est un ensemble des moyens organisés de ressources (personnel, données, procédures, matériel informatique, logiciel, etc.), ainsi que tous les éléments du réseau d'un organisme tel qu'un port, qui autorisent d'acquérir, de structurer et de communiquer des informations diverses et variées (sons, images, données diverses, textes). En fait, il s'agit de l'ensemble des moyens dont une structure dispose en son sein et qu'elle met en place pour favoriser le partage des données. Nous nommons réseau un ensemble de nœuds, d'acteurs ou lieux de communications grâce auxquels les messages circulent. L'information se concentre et se redistribue ainsi. Les relations formées par les différents acteurs constituent un réseau. Le réseau exprime aussi l'ensemble des chemins reliant les différents lieux de la terre et qui supportent les flux dudit système.

La communication remplit plusieurs fonctions parmi lesquelles « *l'information, la connaissance, l'explication, la compréhension* »¹⁰². B. Ollivier ajoute que la communication permet aussi de « *vendre, d'acheter, de connaître, d'enseigner, de nous exprimer, d'écouter les autres, de savoir, d'échanger, de comprendre, d'aimer, en somme de participer pleinement à tous les actes en relation instantanée avec la terre entière* »¹⁰³.

b. La science de la Communication

La science de l'information et de la communication est fondée sur une interdiscipline et repose sur un socle informationnel. Elle porte sur l'analyse des processus liés au concept de communication. Elle s'attache aussi aux processus de traitement, de classement et de transmission de l'information. Elle cherche à conceptualiser et rationaliser des processus de transmission des informations entre les hommes, les machines, les groupes ou les entités.

2. Caractéristiques et mobilité de l'information

a. L'information

a.1. L'information, un facteur de connaissance et d'explication d'un phénomène

Si la notion shannonienne de l'information est quantitative et statistique, elle est très éloignée de l'étymologie du concept information qui dénote le processus donnant forme au

¹⁰² MORIN, E, « 1998, « *La communication. Etat des savoirs* », Edition Sciences Humaines,

¹⁰³ OLLIVIER, B, 2000, op. cit., p. 9

savoir. L'information désigne « toute donnée pertinente que le système nerveux central est capable d'interpréter pour se construire une représentation du monde et pour interagir correctement avec lui. L'information, dans ce sens, est basée sur des stimuli sensoriels véhiculés par les nerfs, qui aboutissent à différentes formes de perception »¹⁰⁴. L'information vise à appréhender le sens ou l'être dans sa signification, c'est-à-dire la connaissance. C'est le moyen pour un individu de connaître son environnement de s'y adapter ou de l'adapter à ses projets. Elle permet d'accroître ses connaissances par l'observation et l'analyse de tout objet ou de tout phénomène. Elle est liée à la perception.

Y.F Le Coadic souligne que l'information est « une connaissance inscrite (enregistrée) sous forme écrite (imprimée ou numérisée), orale ou audiovisuelle »¹⁰⁵. Dire que l'information est une connaissance (un savoir) signifie que l'homme « construit »¹⁰⁶ et saisit un objet ou un phénomène à partir de l'observation et de l'analyse qu'il en fait.

P Breton et S Proulx traitent l'information dans le sens de la « description objective faite en vue d'être communiquée et apportée, le cas échéant, une nouveauté pour l'auditoire »¹⁰⁷.

Deux propriétés fondamentales de l'information se dégagent de ces contributions : l'information ne peut exister sans support physique (véhicule), puisqu'elle est perçue. D'autre part, l'information comporte un élément de sens : il n'y a pas d'information sans récepteur, car l'information doit être intégrée dans un système cognitif pour mériter son nom. Les données sont donc transformées sous une forme signifiante pour que l'individu qui les reçoit puisse en tenir compte dans ses décisions et ses actions. Cela favorise en effet l'efficacité dans sa prise de décision ; l'information lui donne l'occasion de faire des choix parmi des alternatives et de s'orienter en anticipant les événements et en réagissant de manière adéquate. Ces deux aspects : forme et contenu, sont liés par des relations encore mal connues. Ils font d'ailleurs l'objet d'étude en sciences de l'information et de la communication (sémiologie, sémantique, etc.).

Cette vision se fonde sur une conception dialogique de la communication¹⁰⁸. L'échange d'information se fait par contacts interpersonnels directs. En fait, la communication de l'information exige un dialogue entre le transmetteur et le destinataire, pour lequel l'information n'est pas immédiatement explicite. Un échange interactif entre

¹⁰⁴ <http://fr.wikipedia.org/wiki/information>

¹⁰⁵ LE COADIC, YF, 1994, « La science de l'information », QSJ ?, Paris, PUF, p., 8

¹⁰⁶ LE COADIC, YF, 1994, op. cit., p. 14-16

¹⁰⁷ BRETON, P et PROULX, S, 2002, « L'explosion de la communication à l'aube du XXI^e siècle », Paris, Editions la Découvertes, p. 98

¹⁰⁸ PLANQUE, B, 1984, « Télématique et réorganisation spatiale de l'industrie », communication au colloque ADEFI-GRECO Régions et politique industrielle

l'émetteur et le récepteur est nécessaire pour que l'information soit signifiante pour le destinataire. Un effort continu d'interprétation interne et de dialogue entre les deux protagonistes est indispensable pour préciser le contenu et la signification du message initiale. Le dialogue est généralement de forme alternée entre des questions et des réponses croisées.

L'information n'existe que dans un processus d'échange : elle constitue un flux de connaissances. Pour être signifiante, l'information doit être située par rapport à des connaissances, celles de l'émetteur comme celles du récepteur. Elle n'atteint sa cible que dans la mesure où elle est comprise conformément à l'intention de son auteur.

Notons que l'information n'implique pas nécessairement un échange. Elle existe en dehors d'un processus d'échange, notamment lorsqu'elle est stockée sur un support (base de données par exemple). Cet échange d'information traduit néanmoins la volonté de diffuser une connaissance.

a.2. Médiatiser un évènement

L'information peut aussi être envisagée sous l'angle de la médiatisation d'un évènement. Il s'agit alors du genre journalistique « news » visant à imposer une nouveauté. Dans ce cas, elle exprime « *l'idée de mise en forme, la mise en forme étant faite en vue d'une mise au courant* »¹⁰⁹. Il est question ici de la représentation que se fait le journaliste du mot information qu'il considère comme la mise en forme (écrite ou orale) d'un fait ou un évènement daté et (en principe) objectif dans le but de mettre au courant ou d'informer les individus. L'information est la base rédactionnelle d'un journal. Cette approche livre deux aspects de l'information : informer et s'informer. Comme l'indique F. Terrou, l'information c'est « *l'ensemble des formes et conditions de diffusion régulière dans le public sous une forme appropriée des éléments de connaissance, de jugement et conjointement de divertissement* »¹¹⁰

a.3. Représenter conventionnellement une information

Une autre approche de l'information est celle de la donnée. Celle-ci désigne « *la représentation conventionnelle, après codage, d'une information sous une forme permettant d'en faire le traitement sous une représentation après codage d'un mot* »¹¹¹. La représentation

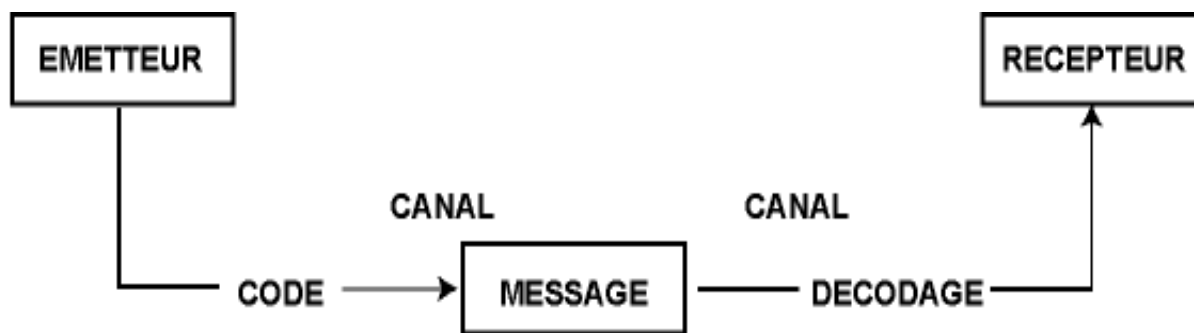
¹⁰⁹ TERROU, F, 1962, « *L'information* », QSJ ? , n° 1000, Paris, PUF, p. 5.

¹¹⁰ TERROU, F, 1962, op. cit., p. 5.

¹¹¹ LE COADIC, YF, 1994, op.cit., p. 9

après codage convient alors à une communication, à une interprétation ou un traitement par l'homme ou des systèmes automatiques (figure 6). Dans ce dernier cas, les connaissances sont transformées par des logiciels (ou programmes) sous forme de données pour être ensuite véhiculés sous forme d'information. Celle-ci est ensuite intégrée dans le processus de production / diffusion. Le mot « donnée » doit être pris ici dans son sens large. La gestion de l'ensemble de données structurées et de ses relations est réalisée par le biais de l'informatique. Les ordinateurs représentent des moyens adaptés à la gestion, au stockage de l'information, à son traitement, à sa transmission dans les réseaux. L'informatique traite les informations, les mémorise systématiquement et de manière efficace et les met en relation. A partir de ces éléments informatisés, il est possible de constituer des banques de données¹¹².

Figure 6 - Modélisation de l'information



D'après Y-F, Le Coadic, 1994, op. cit., modifiée par Gisèle, Makiéla-Magambou, mars 2006

Cette démarche fait apparaître le principe suivant : ne peuvent être reçues comme données en vue d'un traitement informatique que des informations se présentant de manière déjà structurée, quel que soit le mode de structuration. Autrement dit, ces informations nécessitent d'être formalisées, c'est-à-dire préalablement codifiées, pour pouvoir circuler sur un support de communication et être accessibles à distance¹¹³. Elles doivent ensuite être décodées, déchiffrées par le destinataire de la communication pour être signifiantes. On parle alors de communication monologique¹¹⁴, puisqu'il n'exige pas un dialogue entre l'émetteur et le récepteur de l'information. Les bases de données sont interrogées à distance

¹¹² Selon la nature des données, l'information peut être textuelle, c'est-à-dire que la donnée porte sur une information ou une connaissance dont la rédaction possède une existence antérieure. L'information est dite factuelle lorsque la base de données contient l'information à laquelle elle donne elle-même accès. En fait, la base de donnée ne renvoie pas à des documents extérieurs ou préalables mais, en fournit les données validées et traitées de manière à permettre des corrélations, des comparaisons, des manipulations, des représentations graphiques portant sur l'information précise recherchée.

¹¹³ LE BOULCH, JL et LE FLOCH, P, 1993, « Les paradoxes de l'information : réflexion sur les problèmes d'appropriation de l'information technologique », M- P Bes et J-L Leboulch (coord.) : *L'information face au changement technologique. Une approche interdisciplinaire*, L'Harmattan, p. 25-62

¹¹⁴ PLANQUE, B, 1984, op. cit.

monologiquement. La diffusion de l'information prend alors une forme systématique, dans le sens où l'émetteur n'est pas contraint d'individualiser la communication de l'information.

Une base (ou banque) de données (en anglais : *database ou DB*) est l'élément d'un système d'information. C'est un « *ensemble structuré et organisé permettant le stockage de grandes quantités d'information afin d'en faciliter l'exploitation (ajout, mise à jour, recherche des données) et d'éviter les redondances possibles* »¹¹⁵. Une base de données se traduit physiquement par un ensemble de fichiers liés entre eux et stockés sur un disque dur (ou mémoire). La notion de base de données est couplée à celle de réseau pour mettre en commun les informations. La gestion et l'accès à une base de données sont réalisés par un système de gestion de base de données. C'est un ensemble de programme qui permet de décrire, de mémoriser, de manipuler, de restituer les données tout en assurant leur sécurité. Il s'agit d'un logiciel qui autorise l'organisation et la manipulation des données, donc le contrôle et la gestion des données et des utilisateurs. Le système de gestion de base de données remplit quatre fonctions essentielles :

- permettre l'accès aux données de façon simple ;
- autoriser un accès aux informations des multiples utilisateurs ;
- manipuler les données présentes dans la base de données (insertion, suppression, modification). Une base de donnée peut être locale, c'est-à-dire utilisable sur une machine par un utilisateur ou bien répartie, c'est-à-dire que les informations sont stockées sur des machines distantes et accessibles par réseau ;
- garantir l'intégrité (ou la qualité) des données stockées.

Au terme de cette analyse, nous constatons que la communication est complémentaire de l'information. Elle la dirige. Elle la traite et, surtout, l'intègre dans un projet. La relation entre communication et information telle que nous l'avons décrite plus haut, traduit le fait que la complémentarité entre l'information et la communication repose sur la connaissance / explication d'un phénomène. A ce sujet, R. Escarpit dit que la communication est un acte, et l'information son produit, sa substance¹¹⁶.

Dans le contexte de la gestion des ports, nous considérons comme « information » l'ensemble des données (ou renseignements) susceptibles d'être numérisées en vue de leur conservation, leurs traitements par informatique et leurs diffusions à travers un réseau potentiellement disponible et sans limitation de distance. Il s'agit de toute donnée pertinente

¹¹⁵ <http://> Cet ensemble doit permettre une représentation fidèle des données avec le minimum de contraintes imposées par l'ordinateur. Cela suppose donc /fr.wikipedia.org

¹¹⁶ ESCARPIT, R, 1990, op. cit.

dont la collecte, le traitement, l'interprétation et l'utilisation concourent à la gestion optimale de la logistique des ports.

Quant à la communication, elle désigne la modélisation des informations et les effets décisionnels issus des utilisateurs et gestionnaires, des acheteurs et propriétaires des marchandises. L'exploitation des données portuaires facilite la prise de décision : compréhension du fonctionnement actuel et anticipation des actions pour un meilleur pilotage. Dans le cadre d'une fluidité de l'information pour la performance globale, la communication doit se faire à deux niveaux : interne et externe. Au niveau interne, la communication regroupe, d'une part, les activités liées à la collecte des données, au traitement, à la diffusion et la publication des informations relatives aux activités portuaires et maritimes. D'autre part, elle concerne la connaissance, la mise à disposition et l'explication, c'est-à-dire la maîtrise de l'information recueillie. Cette activité sous-tend l'ouverture vers l'extérieur. S'agissant du niveau externe, il concerne essentiellement de l'échange avec d'autres organismes et/ou services concernés directement ou indirectement par la gestion des ports, et généralement des transports au Gabon et en Afrique Centrale. Cet échange doit contribuer à créer une « communication » entre services / entités qui communiquent. Une bonne gestion du partage permet d'améliorer la performance globale et s'inscrire ces effets dans la durée.

Cette approche de la communication soulève trois problématiques fondamentales. La première à trait à une communication fluide et rigoureuse, c'est-à-dire qu'elle implique de la rapidité et de la précision dans la collecte, le traitement et la diffusion de l'information. La seconde porte sur la généralisation et la transparence de l'information. Il s'agit d'ouvrir et de rendre accessible l'information à tous les partenaires concernés par le processus informationnel et communicationnel des ports. Cela suppose la suppression de la plupart des barrières / frontières spatiales, temporelles, fonctionnelles et sociales entre les opérateurs – acteurs. La troisième est liée à une communication intégrée. En effet, dans une approche de performance portuaire, le contexte de mondialisation exige de la part de l'ensemble des opérateurs – acteurs concernés une prise de conscience quant à la gestion des ports et un apprentissage personnel permanent.

b. Organisation et circulation de l'information

L'analyse précédente conduit s'intéresser à la filière informationnelle des ports du point de vue des supports de transport. La circulation des données quantitatives et des informations informelles dépend non seulement de la possibilité technique de transmission de

l'information sur un support de communication, mais aussi des caractéristiques spécifiques d'appropriation.

A propos de l'appropriation de l'information, J-L Le Boulch et P Le Floch¹¹⁷ dans leur étude sur l'approche théorique de l'information, montrent que l'usage d'une information est apparemment collectif puisqu'elle est accessible à tous les agents économiques. Ce n'est pas toujours le cas. En effet, il existe une appropriation privative de l'information, dont le cycle est lié à sa valeur d'usage. Les informations détenues de façon exclusive par les individus ou les organisations circulent peu. L'introduction d'une rivalité dans la consommation de l'information – liée à son caractère stratégique – réduit inévitablement son espace de circulation. L'existence d'une possibilité technique de formalisation n'est qu'une condition nécessaire à son accessibilité en tout point de l'espace. Seules les informations collectives disponibles sur un support de communication (bases de données ...) sont finalement accessibles à distance par le plus grand nombre. Les informations détenues par une organisation ou un réseau de firmes – à condition qu'elles soient formalisables – pourront circuler dans l'espace. Cependant, cet espace de circulation sera limité aux réseaux liant les établissements concernés par la coopération. L'accès à distance de ces informations se fait sous forme monologique par l'intermédiaire des banques de données. Comme nous le verrons plus loin, les opérateurs des ports du Gabon disposent de réseaux de circulation dans lesquels circulent des informations collectives et privées. Pour une communication à distance, ces informations sont formalisées en fonction des besoins de l'organisation. Par contre, elles sont non formalisées dans le cas des communications de proximité.

J-L Le Boulch et P Le Floch¹¹⁸ font aussi remarquer que les supports de communication à distance ne prennent pas en compte l'ensemble des informations échangeables. Il s'agit par exemples des données stratégiques privatives et complexes qui échappent à une transmission formalisée. Ces informations non formalisées sont en fait diffusées sans passer par l'ensemble du processus de transmission. Elles circulent directement entre l'émetteur et le récepteur, à cause de leur caractère tacite. Cela implique donc la mise en place de réseaux informels pour accéder à des informations dites de type « dialogiques. » Dans ces conditions, l'organisation de la circulation qui est liée à ce genre d'information est difficile à réaliser. Elle nécessite généralement une rencontre physique entre l'émetteur et le récepteur ; elle impose un déplacement de l'un ou l'autre des protagonistes du transfert informationnel. Leur diffusion ne peut être qu'occasionnelle ; c'est-à-dire que leur

¹¹⁷ LE BOULCH, JL et LE FLOCH, P, 1993, op. cit., p. 25-62

¹¹⁸ LE BOULCH, JL et LE FLOCH, P, 1993, op. cit., p. 47

communication doit être individualisée, mais aussi collectivement valorisée car c'est là que réside la source des innovations.

Avec le développement des TIC, une communication monologique à distance est possible. Elle est réalisable grâce à l'utilisation des supports de communication tels que la visioconférence, le téléphone, etc. Ces supports permettent également des échanges à distance dialogiques. J-L Le Boulch dit que certains de ces supports (cas du téléphone) ont l'inconvénient, au cours d'une communication, de ne pas permettre le transfert d'information exigeant l'utilisation de supports écrits dans la transmission de la connaissance (démonstration à partir de schémas, cartes, etc.). De plus, la quasi-instantanéité de la transmission sur supports monologiques (fax, réseaux télématiques) donne l'occasion de réduire l'intervalle de temps entre deux communications monologiques. Nous nous rapprochons en fait d'une communication dialogique. Cependant le dialogisme de telles communications ne peut être parfait dans la mesure où la formalisation de l'information avant sa transmission effective ne permet pas une instantanéité de l'échange informationnel¹¹⁹.

Au terme de cette analyse, nous retiendrons que les TIC permettent d'anticiper dans le temps et dans l'espace. Cela donne l'occasion de mieux s'organiser au moment crucial pour améliorer la gestion globale de la chaîne. Si elles sont très développées, nous constatons sur le terrain d'étude l'existence des systèmes cloisonnés. Ce cloisonnement entraîne une importante communication transversale nécessitant la présence physique comme pour la conférence portuaire. Nous remarquons aussi la prédominance d'une communication interpersonnelle, qui utilise en effet des moyens modernes d'échange d'informations (radio VHF, téléphone mobile, télécopie ...).

Pour contribuer à résoudre le problème de l'amélioration de la logistique globale des ports gabonais en particulier, il convient de mettre en réseau les systèmes cloisonnés. Il convient aussi d'utiliser des moyens modernes tels que la visioconférence. L'intérêt des TIC est de permettre une communication simultanée et immédiate pour une gestion simultanée et une prise de décision rapide au juste moment. Les moyens informatiques ont l'avantage de gérer dans un temps assez court les problèmes.

¹¹⁹ LE BOULCH, JL, 1993, « Transportabilité de l'information technologique et insertion spatiale des firmes », M- P Bes et J-L Le Boulch (coord.): *L'information face au changement technologique. Une approche interdisciplinaire*, L'Harmattan, p. 73-75

CHAPITRE III

UN LARGE APERÇU DES PORTS DU GABON

Le passé portuaire du Gabon, comme celui du reste de l'Afrique Subsaharienne, est récent ; ses infrastructures marquent le début de sa participation à la vie maritime internationale. A cet effet, « *le wharf représente le symbole de l'entrée de l'Afrique occidentale dans les flux d'échanges maritimes* »¹²⁰.

Le wharf, simple appontement métallique, en pierre ou en bois, est une structure qui offre peu de postes à quais¹²¹. Il a représenté la forme la plus répandue d'installation portuaire en Afrique, avant qu'elle ait été récemment dotée de quais et de bassins.

Avec le développement du trafic, les installations sommaires, utilisées autrefois pour la manutention des marchandises (wharfs et môles commerciaux) sont devenues obsolètes. Cette inadaptation aux contraintes liées aux échanges maritimes internationaux a nécessité la modernisation et/ou la construction d'infrastructures nouvelles et suffisamment bien équipées. Ces dernières se composent de quais spécialisés et adaptés à la typologie des marchandises exportées ; d'où la juxtaposition des activités dans des « complexes portuaires » nationaux. Selon la nature des produits exploités, les ports de commerce proprement dits côtoient dans leur ensemble, des terminaux à bois, des terminaux à divers, des terminaux à minerais, des infrastructures de pêche. Les ports « *polyfonctionnels* »¹²² gabonais offrent des paysages identiques de quais, de hangars, de terre-pleins, comme ceux d'autres ports à travers le

¹²⁰ MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux Ouest africains », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, PUR, p. 27-70.

¹²¹ Historique des infrastructures portuaires au Gabon :

1870 : construction des premières infrastructures portuaires au Gabon par la Marine française. Il s'agit de deux jetées en maçonnerie (mesurant chacun 40 m et 130 m de long) érigées respectivement en face de l'immeuble UTA et de l'actuel Palais présidentiel. Après plusieurs années d'exploitation, ces ouvrages victimes du phénomène de la houle ont été abandonnés ;

1930 : la Compagnie des Chargeurs Réunis construit un wharf (80 m de long sur 6, 5 m de large) en aval des premiers ouvrages. Les vestiges de ces installations sont encore visibles sur la côte ;

1954 : construction du Port de pêche de Libreville face à la cathédrale Sainte Marie pour faire face au développement permanent du trafic. Ce port sera successivement agrandi en 1962, 1969, 1970 puis 1971 pour atteindre son état actuel ;

1974 : mise en service du Port de commerce d'Owendo ;

1986 : extension du Port de commerce d'Owendo par un linéaire d'accostage de 150 mètres pour le déchargement de tous les hydrocarbures liquides et gazeux ;

1979 : inauguration Port Grumier (ou Port à bois d'Owendo) ;

1980 : inauguration du Port Commercial de Port-Gentil.

¹²² VIGARIE, A, 1979, « Les pays en développement et la mer », *Cahiers de sociologie économique*, n° 1, Institut havrais de sociologie économique et de psychologie des peuples, p.28-29.

monde. De ce fait, il existe au Gabon un « *internationalisme portuaire* »¹²³, même si les installations portuaires actuelles ne satisfont pas pleinement les besoins des transports maritimes.

Les ports gabonais ont fait l'objet de nombreuses études portant sur la présentation de leur potentiel physique et leurs supports techniques¹²⁴. En complément de ce qui a déjà été écrit, nous nous proposons d'aborder les ports sous l'angle de leur performance.

I) LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DU GABON

Le tableau 4 résume les installations portuaires du Gabon. Comme nous l'avons déjà mentionné, Libreville abrite le complexe portuaire d'Owendo comprenant trois installations portuaires, en plus du Port Môle de Libreville réservé pour la pêche et le cabotage. Comme à Libreville, les installations portuaires de Port-Gentil se composent aussi de trois ouvrages, en plus des quais privés appartenant à diverses sociétés, dont les plus importants sont : le Terminal pétrolier du Cap Lopez de Total - Elf ; le poste SOGARA (Société gabonaise de raffinage) ; les môles Elf et UIAE (Union Industrielle pour l'Afrique Equatoriale) ; le débarcadère de la CFG (Compagnie forestière du Gabon) ; le quai de la SNBG (Société nationale des bois du Gabon). Il est utile de faire remarquer que les aménagements d'Owendo et de Port-Gentil s'intègrent, comme les infrastructures portuaires coloniales, dans le système de l'économie d'extraversion alors que croissent les importations.

L'activité portuaire du Gabon s'organise également autour des sites de moindre importance : Mayumba et Cocobeach. Ces deux derniers centres d'embarquement traitent un niveau de trafic relativement faible. L'essentiel de leur activité est limité à l'exportation des

¹²³ MARCADON, J, 1999, p. 60

¹²⁴ IBOUNGA, B, 1998, « *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale* » – thèse, Université de Bordeaux III, p.204

MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux Ouest-africains », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, Rennes, PUR, p. 27-69.

VENNETIER, P, 1969, « Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 88, p. 335-355.

OPRAG-BROCHURE SPECIALE DES PORTS GABONAI, 32 p.

OPRAG-INFO, 1989, n° 16, 28 p.

OPRAG-INFO, 1997, n° 18, 30 p.

FAURE, EF, 1996, « *Les échanges de marchandises diverses et le développement du multimodalisme sur la côte occidentale d'Afrique : l'exemple du Gabon* », thèse, Université de Nantes,

¹²⁴ NDJAMBOU, LE, 1999, « *Le transport maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », thèse, Université de Bordeaux III, 446 p.

bois en grumes. Compte tenu des conditions de transport¹²⁵ et de chargement du bois, ils ne disposent d'aucune installation technique spécialisée. Mayumba se situe au Sud du Gabon, à 375 km au Sud du Cap Lopez. Les installations existantes sont composées d'un appontement pour remorqueurs et d'un débarcadère pour bac. Cocobeach se trouve quant à lui au Nord ouest du Gabon. Il comporte comme Mayumba, d'un débarcadère pour l'accostage des remorqueurs et des pirogues.

Tableau 4 - Synthèse sur les caractéristiques des ports de commerce gabonais

Ports	Profondeur	Longueur des quais
LIBREVILLE		
Port de Commerce	- 11 m	455 m
Terminal à Bois	- 4 m	260 m pour les bois flottables 280 m les bois non flottables
Terminal Minéralier	- 12,5 m	900 m
Port Môle de Libreville	- 2,5 m	240 m
Les installations privées comprennent : - Poste roulier et pétrolier - Poste à ciment - Poste à hydrocarbure	-10 m - 5 m - 4 m	150 m 60 m
PORT-GENTIL		
Port Môle	- 3 m	280 m
La zone portuaire commerciale : - Port de Commerce - Quai de pêche - Quai de chalandage	- 11 m entre -7 m et 8 m - 2,5 m	375 m 277 m 75 m
La base logistique pétrolière dispose d'un quai pour l'accostage des navires	- 5,5 m	180 m
Installations privées : - Terminal Pétrolier du Cap Lopez - Poste SOGARA (Société gabonaise de raffinage) - Môles Elf et UIAE (Union Industrielle pour l'Afrique Equatoriale) pour la réparation navale et le trafic de cabotage avec les installations pétrolières off shore - Débarcadère CFG (Compagnie forestière du Gabon) - Quai SNBG (Société nationale des bois du Gabon) complété d'un parc à bois d'une superficie de trois hectares	- - 13 m	26 m

Synthèse réalisée par Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2004.

¹²⁵ Les grumes attachées en radeaux sont tirées par un remorqueur jusqu'au navire mouillé au large. Le chargement s'effectue directement à l'aide des mâts de chargement des cargos.

A) CARACTERES DOMINANTS DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE DES PORTS DU GABON

Les ports commerciaux d'Owendo et de Port-Gentil sont les seuls débouchés maritimes d'envergure du Gabon. C'est par eux que s'effectuent près de 90 % des échanges de ce pays avec l'extérieur. Ils sont donc d'une importance vitale pour ce pays. Et comme la quasi-totalité des ports d'Afrique, ils sont généralistes, c'est-à-dire que ce sont des ports à tout faire. De ce fait, on les qualifie généralement de ports polyfonctionnels.

1. Evolution de l'activité commerciale des ports du Gabon

a. Les flux de marchandises générales des ports gabonais

Par marchandises générales nous entendons toutes marchandises qui ne nécessitent pas l'utilisation d'infrastructures portuaires spécifiques pour leur déchargement / chargement. Il s'agit des marchandises conventionnelles, conteneurisées, frigorifiques, etc.

a.1. L'activité des ports d'Owendo

Si nous considérons l'ensemble des marchandises générales exportées, son volume progresse régulièrement. Nous notons une certaine régression entre 2000 et 2002. L'évolution générale est relativement légère. Nous notons également une progression assez soutenue des importations (figure 7).

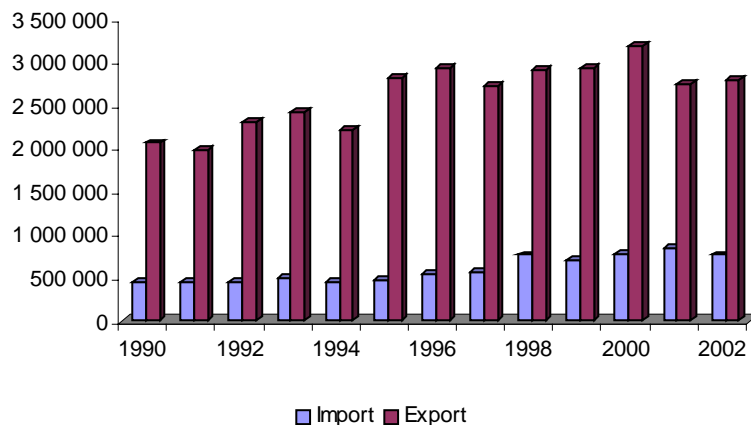
Selon la répartition du trafic (débarquée ou embarquée) établi par l'OPRAG nous distinguons :

- le trafic conteneurs : après une croissance soutenue entre 1996 et 2000 à l'import, date à laquelle le trafic atteint son maximum (256 780 tonnes), cette activité enregistre un repli : 211 904 tonnes en 2002, contre 233 256 tonnes en 2001. A l'exportation, le trafic est modeste (moins de 50 000 tonnes) mais en progression constante. Cette évolution s'expliquerait par le fait qu'une grande partie des importations et exportations des marchandises générales s'effectue par ce type de conditionnement, à savoir le conteneur. Ce mode de transport¹²⁶ voit son importance s'accroître du fait de l'augmentation prévisionnelle

¹²⁶ Le conteneur est apparu en 1971 à Owendo et, en 1974 à Port-Gentil.

des bois ouvrés. Notons que le tonnage déclaré des conteneurs concerne essentiellement le trafic manipulé par les porte-conteneurs et les rouliers ;

Figure 7 - Evolution du trafic de marchandises générales en tonnes (1990-2002)



D'après le Service Statistiques, Direction Commerciale et de l'Exploitation, OPRAG, 2003

- le trafic divers, à l'importation comme à l'exportation, connaît une évolution en dents de scie, ponctuée de période de croissance et de récession. A l'importation par exemple, le volume de marchandises manipulées en 2002 est en baisse (55 339 tonnes) par rapport à l'année 2001 qui, enregistre aussi une régression (83 468 tonnes) par rapport à l'année précédente (103 264 tonnes en 2000) ;

- le trafic de transbordement : après une période marquée par l'absence de trafic, le port enregistre des volumes modestes dès 2002 : moins de mille tonnes à l'import comme à l'export. Cette situation s'explique par le fait que le Gabon n'a pas une vocation de pays de transit malgré la présence d'une côte de 800 km de long. C'est un trafic à destination des ports de la sous-région, en l'occurrence Pointe-Noire et Brazzaville au Congo, Bata (Guinée-Equatoriale), Matadi (ex-République du Congo).

Par ailleurs, la structure de l'activité commerciale des ports d'Owendo présente un déséquilibre entre les importations et les exportations. Il en est de même de celle de Port-Gentil. En 2002, le volume global de marchandises manipulées dans ces ports s'élève à 3 567 206 tonnes, en baisse de 0,51 % par rapport à 2001 (3 585 551). Au cours de cette même période, les marchandises débarquées dans ces ports correspondent à 761 952 tonnes, contre 842 130 tonnes en 2001, soit une baisse de l'activité portuaire de 9,04 %. A l'embarquement par contre, les ports enregistrent une hausse de trafic de 2 805 254 tonnes de marchandises en 2002 par rapport à l'année 2001(2 743 421 tonnes), soit une augmentation du volume d'activité portuaire de 10,39 %.

Deux raisons pourraient expliquer le recul du trafic aux ports d'Owendo. D'abord la conjoncture internationale à laquelle le Gabon n'échappe pas. Cette conjoncture est particulièrement liée aux conséquences néfastes de la baisse du cours du dollar consécutif à la crise irakienne et aux attentats terroristes du 11 septembre 2001 survenus en Amérique du Nord. Cette dépréciation du dollar entraîne un ralentissement de l'économie gabonaise, fragilisant ainsi la reprise de la croissance qui s'est manifestée au cours de ces dernières années.

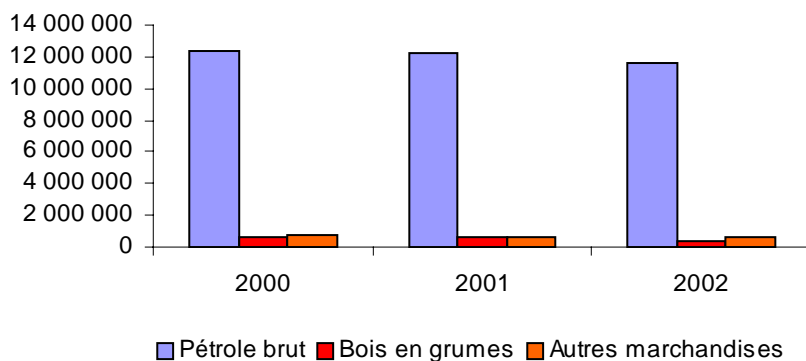
Cette baisse révèle aussi la faiblesse de la capacité opérationnelle du Port d'Owendo. Comme il a été dit plus haut, l'exiguïté des installations et les mauvaises conditions nautiques constituent un sérieux handicap pour l'accueil des navires de la nouvelle génération. La capacité de l'apponement commercial ne semble plus suffisante pour satisfaire aux exigences de massification des trafics, de taille et du type des navires actuels. Ainsi, le concept de trois postes initiaux est rendu caduque avec l'accroissement de la taille des navires escalant dans ce port. Il s'efface progressivement au profit des deux postes. De ce fait, les activités portuaires s'exercent dans un cadre spatial qui s'avère désormais étriqué. De l'avis des experts, les infrastructures portuaires répondent encore de façon satisfaisante à la demande actuelle. Cependant leur capacité maximale pourrait être atteinte vers l'année 2010 souligne le « projet d'ajustement et de planification du secteur urbain et des transports » (PAPSUT)¹²⁷. Ce projet prévoit un doublement des importations des marchandises générales, ainsi qu'une augmentation des exportations de bois ouvrés à 500 000 tonnes au cours de cette période. Ces prévisions appellent deux préconisations : moderniser les infrastructures portuaires d'Owendo et, les repositionner par rapport aux besoins liés aux transports maritimes d'aujourd'hui.

a.2. L'activité portuaire de Port-Gentil

Sur l'exercice 2000 – 2002 (figure 8), le Port de commerce de Port-Gentil connaît une régression significative de son activité commerciale malgré la hausse des importations en provenance de la sous-région. Cette situation est liée à la persistance de la crise du bois et à la chute des exportations du pétrole brut. La dégradation se traduit par une baisse de 23,9 % de la quantité des grumes manipulées dans ce port (432 398 tonnes en 2002, contre 568 258 tonnes en 2001), ainsi que celle du pétrole brut qui est passé de 12 270 000 tonnes en 2001 à 11 573 000 de tonnes en 2002, soit un recul de 5,7%. En revanche, le volume des autres marchandises, en s'établissant à 625 830 tonnes en 2002 (contre 605 198 tonnes l'année dernière), est en hausse de 3,4 % par rapport à l'année 2001.

¹²⁷ COMMISSAIRE GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit.,

Figure 8 - Tonnage de marchandises manipulées à Port-Gentil entre 2000 et 2002



D'après La Direction Générale de l'Economie, 2002, « Tableau de bord de l'économie. Situation 2002. Perspectives 2003-2004 », n° 32 et « situation 2003. Perspectives 2004-2005 », n° 33

Par ailleurs, la répartition des flux de marchandises à l'export transitant par Port-Gentil révèle que le pétrole occupe une part importante dans l'activité de ce port par rapport au bois. Cela traduit sa spécialisation en matière d'exportation de produit pétrolier. Par contre, les tonnages des grumes manipulées par Port-Gentil connaissent une baisse depuis la mise en service du chemin de fer. Ce dernier impute une part considérable des flux passant par l'Ogooué. La réduction des transports de bois par voie fluviale entraîne une régression continuelle du trafic. Celui-ci s'est stabilisé à 150 000 tonnes environ ; parallèlement à cette dégradation, le trafic d'Owendo est en constante augmentation : il atteint actuellement 700 000 tonnes¹²⁸.

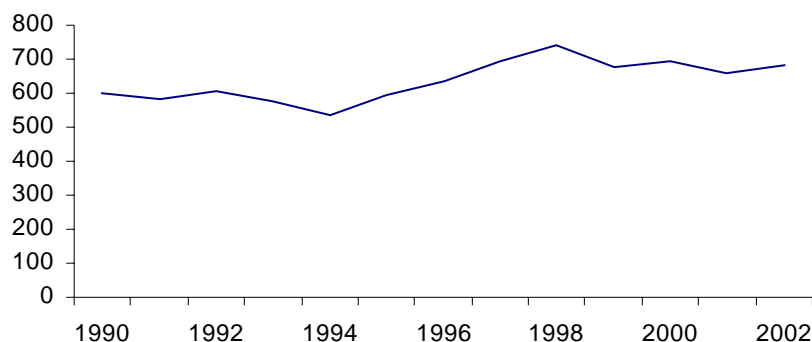
b. Evolution des flux de navires

b.1. Mouvements des navires au Port commercial d'Owendo

L'étude des éléments du trafic portuaire révèle d'importantes fluctuations en ce qui concerne le mouvement des navires à Owendo. Les ports enregistrent une augmentation de trafic entre 1990 et 1993. L'année 1994 est marquée par un tassement de - 6,48 par rapport à l'année précédente (575 navires en 1993, contre 537 navires en 1994) suivie d'une remontée des mouvements sur la période allant de 1995 à 1998. A partir de cette date, le trafic des navires se caractérise par une légère progression : le nombre de navires ayant touché les ports passe de 661 en 2001 à 682 navires en 2002, soit une hausse de près de 3 % (figure 9).

¹²⁸ MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux Ouest-africains », *L'espace Littoral. Approche de géographie humaine*, Rennes, PUR, p. 49

Figure 9 - Nombre d'escale aux ports d'Owendo (1990-2002)



D'après le Service Statistiques, Direction Commerciale et de l'Exploitation, OPRAG, 2003

Sur le plan technique, la très grande majorité des navires opérant en permanence sur la côte occidentale africaine sont de type polyvalent (tableau 5). Il s'agit d'une manière générale des cargos polyvalents (cargo-grumiers) qui ont la particularité de s'accommoder à plusieurs types de cargaisons. Ce sont des navires à tout faire ; si la fréquence des navires grumiers tend à décroître, leur part reste néanmoins important en raison du trafic des grumes détenu majoritairement par Owendo. Cela confirme la spécialisation de ce port en matière de transport des produits forestiers. Ils sont suivis des porte-conteneurs, des citernes et des Ro-Ro. Les porte-voitures et les vraquiers représentent une faible proportion par rapport au nombre total des navires.

Tableau 5 - Evolution du trafic navires par type

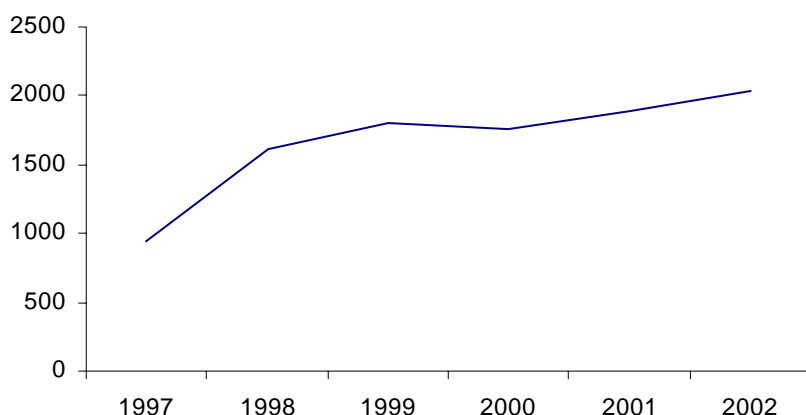
Types de navires	Nombre de navires						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Cargo-grumiers	36	47	64	94	92	53	26
Cargos	49	79	69	76	71	66	76
Citernes	64	76	95	114	87	91	97
Grumiers	177	186	162	113	146	122	111
Minéraliers	67	68	61	69	61	62	52
Navires de guerre	12	8	6	5	1	3	1
Navires divers	14	24	31	60	18	106	77
Navires frigos	3	0	0	0	0	0	2
Pinardiers	7	6	6	6	3	5	7
Porte conteneurs	117	106	123	118	107	82	92
Porte-voitures	13	7	3	6	8	14	6
Ro-Ro	28	25	72	78	82	86	113
Tankers	0	0	0	0	0	0	0
Vraquiers	9	4	1	1	1	3	1

D'après le Service Statistiques, Direction Commerciale et de l'Exploitation, OPRAG, 2003

b.2. Les trafics de navires au Port de Port-Gentil

La figure 10 donne un aperçu du nombre des navires ayant fait escale à Port-Gentil entre 1997 et 2002. Nous observons que le port enregistre une augmentation de 7,4 %, s'évaluant à 2 028 mouvements en 2002 contre 1 888 en 2001.

Figure 10 - Mouvement des navires au Port de Port-Gentil



D'après La Direction Générale de l'Economie, 2002, « Tableau de bord de l'économie. Situation 2002. Perspectives 2003-2004 », n° 32 et « situation 2003. Perspectives 2004-2005 », n° 33

2. Le poids écrasant des produits de base dans les exportations des ports gabonais : le cas du bois et du manganèse transitant par Owendo

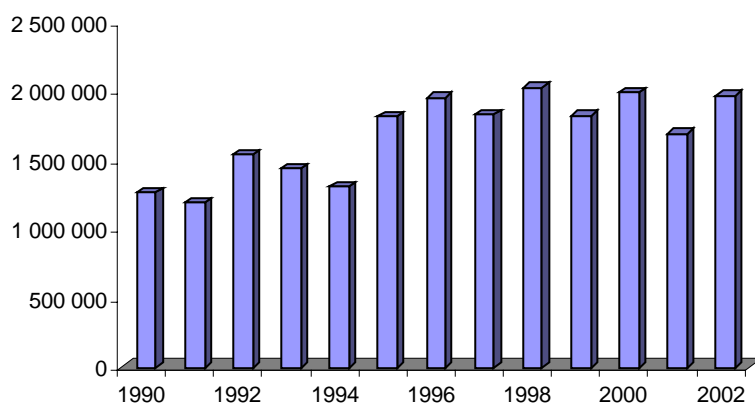
L'analyse détaillée des éléments de la structure du trafic portuaire gabonais laisse apparaître le schéma du commerce extérieur du Gabon. Le niveau des échanges est fortement influencé par les premières activités économiques du pays, à savoir les productions minières, pétrolières et forestières. En effet, le profil général de la structure du trafic des ports d'Owendo est très marqué par l'évolution du trafic de vracs spécifiques, notamment les grumes et le minerai de manganèse. Ces deux produits occupent une place importante dans l'activité des ports d'Owendo. D'une manière générale, les activités tournées vers l'exportation connaissent une évolution contrastée en 2002.

a. L'exportation du manganèse

La figure 11 montre que le volume du manganèse enregistre une augmentation de 275 753 tonnes, passant de 1 693 583 tonnes en 2001 à 1 969 336 tonnes en 2002. Ces résultats

positifs résultent, à la fois, de la reprise des activités sidérurgiques dans les pays industrialisés, particulièrement Amérique du Nord et d'une meilleure compétitivité du minerai sur les marchés mondiaux. Le manganèse représente la majorité de l'activité des vracs solides (environ 49 % de l'activité globale des ports), soit plus de 1 million tonnes en sortie.

Figure 11 - Exportation de manganèse en tonnes (1990-2002)



D'après le Service Statistiques, Direction Commerciale et de l'Exploitation, OPRAG, 2003

b. L'exportation du bois

Les grumes en bois occupent le second poste des vracs solides (figure 12). Leur part figure pour plus de 25 % dans le trafic global. Nous constatons cependant une baisse significative ces dernières années : les tonnages passent de 1 128 823 en 2000 à 692 994 en 2002. De même, au Port de Port-Gentil les volumes de grumes et de pétrole manipulé fléchissent respectivement de -23,90 % (432 398 tonnes en 2002, contre 568 258 tonnes en 2001) et - 5,70 % (11 572 870 tonnes en 2002, contre 12 269 559 tonnes en 2001)¹²⁹.

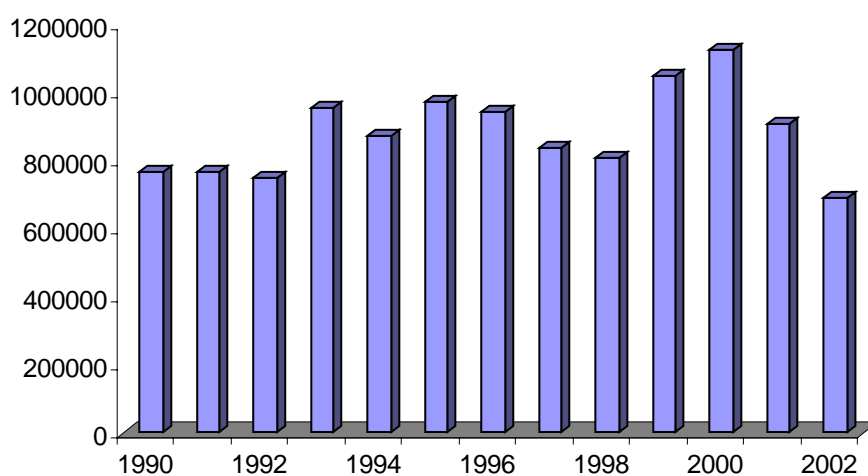
La morosité des activités forestières s'explique, d'une part, par les effets de la persistance de la crise du bois qui affecte l'activité économique gabonaise. Cette baisse du tonnage de bois déclaré est, d'autre part, justifiée par le fait que les agents de la SEPEB transmettent avec beaucoup de retard les « manifestes sortis » grumiers au service de la Direction Commerciale et de l'Exploitation de l'OPRAG. Ce retard est imputable aux délais trop longs constatés dans la préparation des manifestes grumiers. En effet, un nouveau manifeste, le « manifeste nettoyé » ou D1, est établi après la vérification du nombre de billes et des caractéristiques du bois embarqué. Il reprend toutes les marchandises contenues sur le *booking* ainsi que leurs caractéristiques. Or ce contrôle n'est pas évident dans la mesure où il

¹²⁹ DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE, 2003, « *Tableau de bord de l'économie. Situation 2002. Perspectives 2003-2004* », n° 33, Ministère de l'Economie, des Finances, du Budget et de la Privatisation, p. 53

est affecté par plusieurs facteurs. Il s'agit, entre autres, des difficultés que rencontre la filière bois en amont : les différents moyens de transport de grumes dont elle est tributaire freine les exportations des grumes, malgré l'apport du transport routier. Cela entraîne deux conséquences :

- l'allongement des durées de séjour en rade des navires en attente de chargement ;
- le rallongement des délais dans l'établissement des manifestes grumes aussi bien pour le personnel de la SEPEB en charge de la rédaction du D1, que pour les agents de douane celui du manifeste final, c'est-à-dire le « manifeste sorti » ou D2.

Figure 12 - Exportation de bois en grumes en tonnes (1990-2002)



D'après le Service Statistiques, Direction Commerciale et de l'Exploitation, OPRAG, 2003

Le bois a été pendant longtemps la principale, sinon l'unique ressource commerciale du Gabon. Aujourd'hui, son importance économique tend à diminuer pour deux raisons essentielles : l'épuisement des réserves de la première zone forestière et le développement progressif de l'exploitation des ressources minière et pétrolière. Notons que le pays était l'un des principaux fournisseurs africains de bois avec 60 % des exportations du pays¹³⁰. Aujourd'hui, cette activité ne représente plus que 7 % en valeur des exportations alors qu'en 1957 il en constituait 87 %¹³¹. Le volume du pétrole équivaut quant à lui au 2/3 des tonnages en partance du Gabon. Le chargement du pétrole s'effectue à Port-Gentil sur deux sites : SOGARA (pour le pétrole raffiné) et le Terminal du Cap Lopez (pour le pétrole brut).

¹³⁰ VAN CHI-BONNARDEL, R, 1993, « *Le grand Atlas du continent africain* », Paris, Jeune Afrique, p. 187

¹³¹ BARRET, Ch, 1983, « Commerce extérieur », *Géographie et cartographie du Gabon. Atlas illustré*, Paris, IPN-EDICEF, p.82.

3. Une économie fragilisée par la nature des produits exportés

a. Une quasi-stagnation des tonnages manipulés

L'analyse précédente sur la structure de l'activité commerciale portuaire permet de dégager un certain nombre de remarques. Nous observons que le Gabon exporte le pétrole brut, le manganèse et le bois. C'est une caractéristique d'exportation de matières premières générale des économies des pays en développement, y compris ceux de la CEMAC. La structure du commerce extérieur du Gabon reflète, à bien des égards, celle de tous les pays en développement : les matières premières continuent à dominer son commerce extérieur. Il en est de même de la structure des importations qui reflète la faiblesse du tissu industriel. A ce propos, Ben Yahmed fait remarquer en ce qui concerne les exportations africaines qu'elles comptent pour plus de 80 % de la valeur de toutes exportations alors que les produits manufacturés ne représentent que moins de 15 %¹³². Les recettes des ventes provenant du manganèse, du bois et du pétrole, sont vitales pour le Gabon. Ces trois ressources représentent 97 % des recettes d'exportation gabonaises (tableau 6) ; les hydrocarbures procurent à eux seuls plus de 75 % des recettes d'exportation du Gabon.

Tableau 6 - Part des exportations dans les recettes

Pays	Nature des exportations	Recettes d'exportation (%)
Cameroun	pétrole ¹³³ , bois, cacao, café	84
Congo	pétrole, bois	94
Gabon	pétrole, bois, manganèse	93
Guinée-Equatoriale Centrafrique	pétrole, bois	97
Tchad	coton, bois, diamants, café	87
	coton, gomme arabique	63

D'après le Fonds Monétaire International, Direction of Trade Statistics, <http://izf.net/EE/pro/commun/5054.asp>

Le trafic général des marchandises laisse apparaître une faible croissance. Les fluctuations de l'activité portuaire sont fonction du volume de l'activité économique. La stagnation des tonnages est similaire dans d'autres ports de la sous-région. Au Cameroun par exemple où les tonnages manipulés par le Port de Douala sont plus importants que ceux des ports gabonais, mais leur augmentation est cependant modeste en comparaison à ceux des ports asiatiques ou européens (tableau 7).

¹³² BEN YAHMED, D, 2 000, « L'agriculture », *L'Atlas de l'Afrique*, Paris, groupe Jeune Afrique / Edition du Jaguar, p. 42.

¹³³ La production camerounaise en pétrole est modeste en comparaison à celle du Gabon, par exemple. En 1990, il avait produit 164 000 barils/jour. Cette production est tombée à 110 000 en 1996 et le déclin ne cesse de continuer.

Tableau 7 - Evolution du trafic à l'export de quelques produits manipulés au Port Autonome de Douala (Cameroun)

	1993	1994	1995
Banane	172 196	187955	178 966
Cacao	107 915	100 049	109 095
Beurre de cacao	7 311	2 097	3 598
Billes de bois	578 498	896 863	8 583 323
Sciages	164 060	246 318	259 175
Café	75 765	80 439	78 667
Coton	104 816	83 345	126 610
Tourteaux de coton et cacao	1 441	5 739	5 799
Caoutchouc	54 110	58 984	45 383
Aluminium	73 166	60 559	63 403
Articles en aluminium	5 362	4 320	3 300
Huile de palme	7 735	3 439	4 406
Palmiste	18 160	30 912	4 291
Son de blé		34 390	22 287

D'après www.cyberkoki.net/douala/francais/port.htm

Au regard de ce qui précède, nous pouvons donc dire que l'infrastructure ne paraît avoir aucune incidence sur la fluctuation de l'activité économique du Gabon. Les tonnages sont quasiment stables depuis la création des ports. Dans ces conditions, il nous semble inutile d'apporter des investissements à l'infrastructure pour améliorer leur situation du point de vue de leur performance sauf si le marché est plus favorable ou change de nature. Une première solution consiste à maximaliser l'utilisation des équipements actuels et d'améliorer les processus de communication. Au vu des résultats, des investissements plus lourds pourraient être envisagés. Dans tous les cas, se pose non seulement la question de l'aménagement comme outil d'amélioration de la performance des ports, mais aussi celle de la qualité des services à offrir. En filigrane la performance globale s'appuie sur une amélioration de la communication pour une meilleure gestion des flux. Les enjeux sont importants dans la mesure où chaque navire qui entre ou sort, chaque tonne de marchandise manipulée engendre des taxes, des frais de manutention, autrement dit des richesses et des emplois.

Pour cela, les ports gabonais doivent offrir des conditions meilleures de stockage et de transbordement pour assurer le traitement rapide des navires et des marchandises. Ils doivent aussi être alimentés en tonnage considérable pour attirer les navires et devenir de véritables plaques tournantes régionales des flux de marchandises. Ainsi, l'amélioration de la capacité d'accueil des navires et des marchandises à travers le projet d'agrandissement du port commercial d'Owendo avec la construction d'un quai pour l'accueil des navires conteneurisés, l'aménagement d'un terminal à conteneurs et d'une zone de préparation des exportations de bois sciés, le développement de l'arrière-pays portuaire constitue un double enjeu. D'une part, rendre le port d'Owendo attractif en l'équipant d'une logistique de base

indispensable à l'accueil des navires et de leurs cargaisons. D'autre part, en faire une plateforme régionale de redistribution du trafic en direction des pays de *l'hinterland*. L'équipement performant du port et des moyens modernes et opérationnels d'intervention s'inscrit aussi dans ce sens. L'acquisition d'une grue mobile pour la manutention des conteneurs permettra d'augmenter les cadences des marchandises manipulées à Owendo, donc d'augmenter les trafics et de créer et/ou de maintenir les emplois. Cette dotation aura l'avantage d'améliorer le service aux navires en réduisant la durée d'escale et les attentes en rades. Le développement de la desserte terrestre avec la réhabilitation de la route Libreville - Bitam et son embranchement sur les voies nationales camerounaises et équato-guinéennes est aussi une réponse à la compétitivité des ports. Il permettra d'améliorer le traitement des marchandises au port afin d'éviter la constitution des nœuds déficients pour le réseau de transport international. Toutefois, il faut un transport terrestre et fluvial organisé mais aussi un système de communication amélioré pour assurer le ramassage de la marchandise dans un sens et de la distribution dans l'autre. Cela permet d'éviter tout dysfonctionnement susceptible d'entraver le bon déroulement de chaîne logistique. Il va de soi que tous ces efforts devront concourir à rendre le port compétitif dans la mesure où il offrira les mêmes services que les autres ports : service de qualité en matière des prestations rendues aux navires et à leurs cargaisons ; maintien de l'activité, donc de l'emploi dans toutes ses composantes. Notons que les investissements en cours ou à venir le sont grâce à un effort conjugué des secteurs public et privé et constituent un volet important du processus de privatisation.

b. Des produits de poids mais à faible valeur ajoutée

La nature de l'économie des produits exportés fait que ceux-ci sont sujets à la fluctuation du fait de la concurrence. Ce sont des produits de poids, dont la caractéristique économique principale de la matière est la monoculture. Ils sont importants en poids mais de faible valeur ajoutée. En effet, l'économie gabonaise est fortement tributaire des produits primaires. Cette situation pose le problème de la fragilité de l'économie nationale et au-delà, celui du manque de contrôle des ressources budgétaires nationales. D'autant plus que la commercialisation des matières premières présente un double inconvénient :

- le manganèse, le pétrole et le bois produit par le Gabon sont exportés à l'état brut ou subissent peu de transformation pour leur utilisation industrielle. Le transport de ces produits primaires se révèle lourd et encombrant. De ce fait, ils déséquilibrent le trafic sur les voies de communication et dans les ports. D'autant que si leur volume est considérable, ces produits sont d'un rapport minimal parce que leur valeur relative est faible ;

- ce sont des marchandises dont la commercialisation est sous la dépendance des forces du marché, c'est-à-dire des variations de l'offre et de la demande. L'instabilité du prix des produits de base rend donc le Gabon vulnérable, surtout en période de régression économique. De ce fait, les exportations sont fragilisées par les fluctuations des marchés internationaux. Cette situation pèse sur le budget et l'économie.

Dans la nouvelle économie, la valeur d'une marchandise ne se mesure plus à son poids mais, à la plus-value qu'elle rapporte, aussi bien pour le consommateur, que l'entrepreneur. Si on souhaite que la marchandise entraîne une plus grande plus-value, alors il convient d'adapter les ports à ces nouvelles données en terme d'infrastructures légères et si nécessaires lourdes.

C'est dans cette optique que les professionnels se tournent de plus en plus vers la transformation des matières premières. L'exemple de la restructuration du secteur forestier et de sa filière au Gabon de la filière bois témoigne d'une réelle volonté d'exporter des produits à plus forte valeur ajoutée. De plus, elle permettrait à ce pays de diversifier ses exportations. Effectivement, la réorganisation de l'activité du bois vise une plus grande industrialisation de ce secteur. Le taux d'industrialisation enregistre une hausse : 15 % en 2000, contre 10 % en 1999¹³⁴. Actuellement, le taux de transformation avoisine les 25 %¹³⁵. L'activité des industries du bois repose sur quatre principaux segments : le sciage, le déroulage, le tranchage et les menuiseries-ébénisteries. Le pays compte 45 unités de transformation dont 34 scieries, 7 usines de déroulage, 3 usines de fabrication de contre-plaqué et 1 usine de tranchage¹³⁶. Les grands groupes tels Leroy, Rougier, Lutexfo, BTIG, CEB, CBG, CIB sont en concurrence avec des entreprises artisanales et le secteur informel.

COMILOG a aussi engagé des réformes en ce qui concerne son activité minière. Le groupe français exploitant du manganèse gabonais a transféré sa fabrication du ferromanganèse vers son lieu d'extraction, Mounana (sud Gabon), depuis août 1993. Sa politique s'oriente de plus en plus vers l'élargissement de la gamme de ses trafics.

La transformation des produits primaires permet la diversification des exportations gabonaises. Elle a l'avantage d'ajouter de la valeur aux produits de bases, donc de la plus value. Cela rend le pays moins tributaire des cours des matières premières, d'une part. Cette politique est d'autre part source de revenus substantiels pour l'Etat et au-delà, de ses possibilités propres d'investissement. L'industrialisation du bois et du manganèse est à la fois porteuse de développement économique et de création d'emploi.

¹³⁴ DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE, 2000, « *Tableau de bord de l'économie. Situation 2000. Perspectives 2001-2002* », n° 31, Ministère de l'Economie, des Finances, du Budget et de la Privatisation, p. 45

¹³⁵ DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE, 2003, idem, p. 37

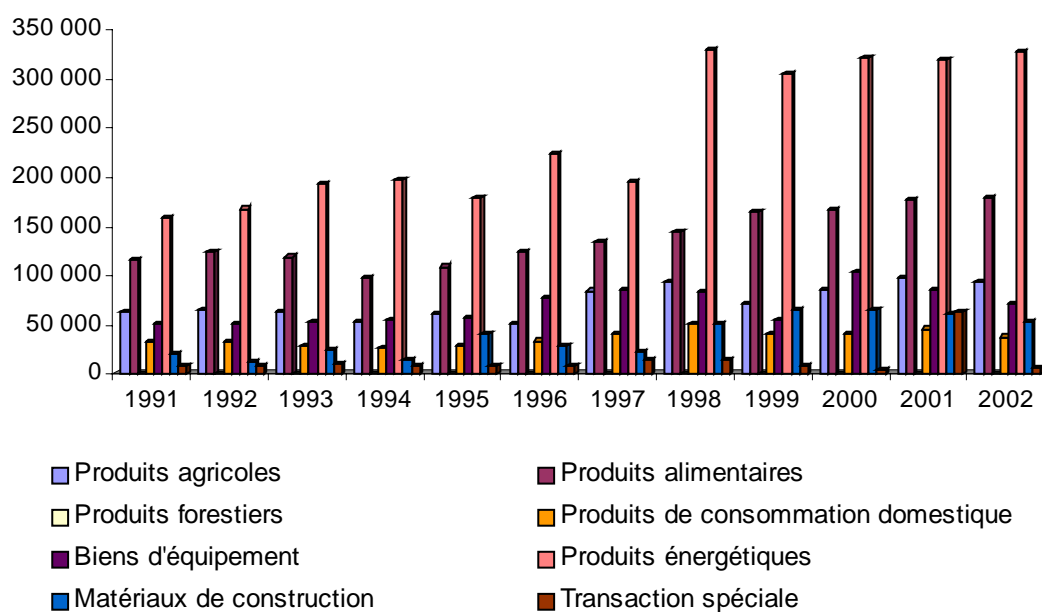
¹³⁶ DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE, 2003, idem, p. 37

c. La dépendance extérieure du pays

La structure des importations est aussi caractéristique des besoins d'un pays en voie de développement. Les ports commerciaux gabonais, traitent à l'importation tous types de marchandises nécessaires au fonctionnement du pays, notamment une gamme de trafics variée allant des produits finis comme les véhicules automobiles ou engins de travaux publics, aux divers carburants, en passant les produits alimentaires tels que le riz, le blé, etc. Cette structure reflète la faiblesse de l'agriculture et du tissu industriel.

Ainsi que le montre la figure 13 sur le mouvement des produits à l'importation entre 1991 et 2002 à Owendo, les produits énergétiques tiennent une place notable dans les achats. Leur consommation en constante progression porte sur non moins de 326 000 tonnes en 2002, dont 240 799 tonnes d'hydrocarbures. Nous pensons que l'évolution ne pourra que s'accroître en raison de l'insuffisance de l'industrialisation locale. Le pays ne compte qu'une seule société de raffinage, la Société gabonaise de raffinage (SOGARA), basée à Port-Gentil, dont la mise en exploitation remonte en 1967. Ses faibles rendements ne permettent de satisfaire tous les besoins nationaux. En tant que pays producteur de pétrole, le Gabon devrait développer ses capacités de raffinage pour réduire ses importations coûteuses en énergie.

Figure 13 - Trafics de marchandises par natures de produits (en tonnes) à l'importation aux ports d'Owendo



D'après le Service Statistiques, Direction Commerciale et de l'Exploitation, OPRAG, 2003

La part des produits alimentaires arrive en seconde position dans les importations des ports d'Owendo : 175 669 en 2001 contre 178 890 tonnes en 2002. Ils satisfont non seulement la population occidentale (produits laitiers, eaux minérales...), mais aussi la population autochtone dont les habitudes alimentaires se sont « occidentalisées. » La dépendance alimentaire l'est particulièrement pour les denrées indispensables telles que le riz¹³⁷, la viande, la volaille, les crustacés. Cette dépendance ne devrait pas voir son importance décroître, l'agriculture de subsistance, encore appelé agriculture d'autoconsommation étant peu développée. Les faibles rendements de l'agriculture ne permettent pas au pays d'assurer sa sécurité alimentaire. Il est donc obligé d'importer pour se nourrir. La part des matériaux de construction dans les importations est à mettre en parallèle avec celle des biens d'équipement (69 931 tonnes en 2002) : il s'agit de l'acier, de tôles, de profilés fer rail, fil de fer, tuyaux PVC, tubes métalliques, utilisés dans la construction ou la fabrication d'objets métalliques. La forte demande en ce qui concerne le matériel de transport, les machines diverses (matériel agricole, matériel de forage, etc.), le matériel des travaux public, les moteurs, est caractéristique de la nature même des entreprises installées dans ce pays. Les biens de consommation domestiques (36 861 tonnes en 2002) comprennent entre autres, les produits pharmaceutiques, les appareils électroménagers, les produits d'entretien, les fournitures de bureaux et scolaires, la parfumerie, les cosmétiques, etc.).

B) AXES DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET AVANT-PAYS DES PORTS DU GABON

Les ports gabonais, à l'instar d'autres ports de la côte occidentale africaine (COA), accueillent peu souvent les navires de taille importante en raison, entre autres des contraintes nautiques. Ce faisant, *« les armements ont donc dû développer des stratégies d'escales particulières, tenant compte de leurs trafics et de leurs rotations. Deux schémas de travail différents ont actuellement cours en Afrique : les armements organisés autour d'un hub, comme cela est le cas pour MSC sur Palmas ou Maersk – Sealand et Safmarine à Algésiras ; et les rotations pendulaires à escales multiples et régulières d'autre part, stratégie de Delmas sur la COA. Les premiers utilisent des navires plus gros, d'une capacité comprise entre 1 100*

¹³⁷ Depuis quelques années, le riz est en entrain de supplanter les produits vivriers (manioc, banane, igname, taro, patate douce ...) comme aliment de base

et 1 700 EVP¹³⁸, alors que les seconds ont recours à une flotte plus modeste, dépassant rarement les 800 EVP de capacité »¹³⁹.

Les armateurs les plus représentatifs sont ceux qui touchent la côte gabonaise depuis près d'une décennie en y traitant, essentiellement un trafic important de marchandises conteneurisées. Parmi ces armements, ceux de l'U.E. (dont celui de la France, en raison de ses relations coloniales passées) sont les mieux implantés sur cette côte africaine, à l'exemple de la compagnie maritime Delmas-Vieljeux.

1. L'offre de fret maritime entre le Gabon et le reste du monde

a. Une structure de l'avant-pays dominée par la route Afrique - Europe

Une analyse des navires et armateurs qui relient la côte gabonaise au reste du monde permet de définir les voies océaniques. Les routes les plus actives convergent d'une manière générale vers les ports ayant une activité soutenue. Dans le cas de la COA, on note une domination de la ligne Afrique-Europe pour des raisons historiques. Trois pôles européens dominent le marché maritime gabonais et de la sous-région en général. Il s'agit du pôle Navale Delmas/Nedlloy/Lloyd Triestino avec 19 unités, du pôle EAC-Was/Dafra/Woermann avec 11 unités et du pôle Hoegh/Scadoa/SNC/EA/DSR avec 12 unités, soit un total de 42 navires. En revanche, l'Afrique exploite seulement 40 navires appartenant à 8 compagnies¹⁴⁰.

La politique de regroupement qui caractérise le transport maritime aujourd'hui a considérablement modifié la structure de l'offre de transport maritime entre le Gabon et le reste du monde. Pour s'adapter à ces mutations, les armements ont développé des stratégies d'escales qui tiennent compte de leurs trafics et de leurs rotations. A cet effet, deux schémas de travail peuvent être distingués en Afrique occidentale, notamment au Gabon. Pour illustrer notre propos, nous prendrons les cas de Delmas et Maersk, du fait qu'ils sont les principaux acteurs de la desserte maritime africaine.

¹³⁸ EVP : Equivalant vingt pieds ; Il désigne la taille standard d'un conteneur.

¹³⁹ CASLIN, O, 2002, « Le transport maritime africain change d'horizons ; dossier transport maritime » ; *Marchés Tropicaux*, n° 2957, p. 1514

¹⁴⁰ PROUTEAU, JP, 1991, « Spéciale Europe-COA », *Journal de la Marine marchande*, mars

a.1. L'organisation des lignes maritimes à rotations pendulaires à escales multiples et régulières

C'est une stratégie développée par la compagnie maritime Delmas-Vieljeux¹⁴¹, le principal acteur¹⁴² du marché maritime Ouest africain de part l'importance de son activité et son implication dans la vie économique et sociale du continent. Elle assure au départ des ports d'Europe du Nord et de Méditerranée, une diversité de services qui concerne aussi bien les services conteneurisés, conventionnels que rouliers¹⁴³. Delmas propose 5 liaisons régulières en direction des principaux ports de l'Afrique occidentale, dont les ports d'escale sur la COA, sont entre autres, Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Pointe-noire, Libreville, Port-Gentil, etc. Il a mis en place un service conteneurisé hebdomadaire au départ appelé « Hebdo-direct. » Le service « Nord-direct », lancé en juillet 1999, a une fréquence décadaire pour la desserte de tous les ports de l'ouest africain jusqu'à Abidjan. Ce service est développé avec l'assistance de son partenaire Otal. Delmas dispose également des services rouliers, avec « Roro-sud » et « Roro-nord. » La « ligne Conbulk » est dotée de 4 navires polyvalents grumiers (départ tous les 21 jours en direction des ports du Golfe de Guinée). Ainsi, Delmas effectue près de 170 départs annuels entre les principaux ports d'Europe et d'Afrique, soit l'équivalent d'un navire tous les 2 jours¹⁴⁴. L'armateur est également présent au départ de la Méditerranée (Barcelone, Marseille-Fos, La Spezia, Valence) avec « Med Africa Roro » (départ tous les 10 jours) et le « Med Africa PC (départ tous les 7 jours). Ces lignes sont complétées par les services grumiers (développés avec Setramar) et polyvalents.

La SDV représente à elle seule, près de 60 % du trafic de marchandises diverses, grumes et placage sur la ligne Europe-Afrique ; au Congo par exemple, elle assure environ 1/3 du trafic, soit 2/3 du tonnage au débarquement et 1/3 à l'embarquement¹⁴⁵; au Gabon, il réalise 60 % du trafic dans le sens France – Atlantique - Gabon et 67 % dans le sens inverse, 75 % dans le sens Bassin méditerranéen - Gabon et 98 % dans le sens opposé, 51 %¹⁴⁶. Compte tenu de son mode opératoire, Delmas dispose d'une flotte modeste dépassant

¹⁴¹ L'appellation Delmas-Vieljeux regroupe les trois filiales du groupe Bolloré présent au Gabon, à savoir : SDV, SAGA et SOCOPAO.

¹⁴² Depuis juillet 2005, Bolloré a rétrocédé ses armements à la compagnie générale d'affrètement CGM-CM. Toutefois, la compagnie Delmas opère toujours sur la côte occidentale africaine.

¹⁴³ CASLIN, O, 2000, « Le transport de marchandises entre l'Europe et l'Afrique », *Marchés Tropicaux*, n° 2867, p.2058-2062

CASLIN, O, 2002, « Le transport maritime africain change d'horizon », *Marchés Tropicaux*, n° 2957, p. 1507-1528

¹⁴⁴ http://www.sdv.com/html/01_grp/04_bfe

¹⁴⁵ KOUSSOU, JR, 1988, « *Le Port de Pointe-Noire (Congo), évolution et perspectives* », thèse de doctorat, Université Paul Valéry-Montpellier, p.150

¹⁴⁶ MEZU M'ONDO, 1996, « *La marine marchande du Gabon et les enjeux maritimes d'un pays côtier* », Mémoire de maîtrise, Libreville, UOB,

rarement 800 EVP de capacité. Au 1^{er} janvier 2000, Delmas compte 57 navires auxquels il faut ajouter les 6 navires (3 porte-conteneurs et 3 rouliers) de l'armateur anglais OTAL (OT Africa Line). Notons qu'une coopération technique entre Delmas et OTAL existe depuis 1993. Ce partenariat se traduit par un échange d'espace entre les deux armateurs. Chacun d'eux conserve cependant l'exploitation de ses services respectifs.

a.2. L'organisation des lignes maritimes autour d'un hub

Le système de transbordement à partir d'une plate-forme est utilisé par le danois Maersk-Sealand. L'armateur a développé des synergies avec le sud-africain Safmarine pour l'utilisation de sa plaque tournante régionale se trouvant à Algésiras (Espagne). Ceux qui y escalent bénéficient des apports de l'ensemble des autres lignes du groupe. Depuis quelques années, Maersk est le principal concurrent de l'armement français Delmas sur la côte africaine, notamment sur l'axe Nord-Sud. Il y possède 40 % des parts du marché¹⁴⁷. Les liaisons au départ de l'Europe du Nord et de la Méditerranée sont hebdomadaires et desservent près de 20 ports africains. L'armateur est également présent sur la côte Est avec 2 services hebdomadaires au départ des grands ports d'Europe du Nord (Rotterdam et Anvers), le premier en direction de Mombassa, Dar Es Salam et Salalah, le second desservant les ports sud-africains de Durban, Port Elizabeth et Cap Town. L'armement dessert aussi les principaux ports de l'Afrique du Nord.

Un *hub*, encore appelé port d'éclatement, est une plate-forme permettant le transbordement des marchandises, principalement les conteneurs. Ces derniers sont ensuite acheminés vers leur destination finale (et vers les ports) par voie maritime, fluviale ou terrestre. Les plates-formes sont équipées pour permettre des opérations fiables et rapides. Elles offrent des avantages importants en terme de coûts.

En Afrique, singulièrement au Gabon, de tels équipements ne semblent pas adaptés en raisons, notamment de la faiblesse des tirants d'eau, de l'insuffisance des capacités d'accueil des navires de 1100 à 1700 EVP, de la quasi-inexistence des liaisons terrestres multimodales.

b. Répartition du trafic des navires

Le nombre d'acteurs présent sur le secteur géographique africain, notamment gabonais est significatif. Le tableau 8 donne l'état des navires ayant fréquenté les ports d'Owendo en

¹⁴⁷ CASLIN, O, 2002, op. cit, p. 1513

2005. De même que le pavillon et le nombre de navires par pavillon. Il convient de signaler que si le pavillon permet d'identifier la nationalité du navire qui le hisse, cette acceptation n'est pas toujours vraie. Il arrive souvent que la véritable nationalité d'un navire ne corresponde pas à celle du pavillon. C'est le cas des navires battant pavillon dit « de complaisance ».

Tableau 8 - Navires ayant fréquentés les ports d'Owendo en 2005

Type de navires	Pavillon	Nombre de navires par pavillon
Caboteurs	Ghana	4
	Somalie	2
	Canada	1
	Ile Maurice	2
	France	1
	Cameroun	2
	Togo	1
	Bénin	1
	Gabon	1
	Non déclaré	3
Chalutiers	Malte	3
	Belgique	1
	France	1
	Islande	1
	Panama	2
	Libéria	3
	Thaïlande	1
	Arabie Saoudite	1
	Chypre	3
	Ile Bahamas	1
	Israel	1
	Non déclaré	4
Vraquiers	Chypre	4
	Panama	3
	Libéria	1
	Non déclaré	1
Ro-ro	Panama	4
	France	3
	Angola	1
	Italie	2
	Libéria	1
	Chypre	4
	Espagne	1
	Pologne	1
	Suède	1
Non déclaré	1	
Cargos	St Vincent Grenadine	1
	Panama	3
	Chypre	2
	Malte	3

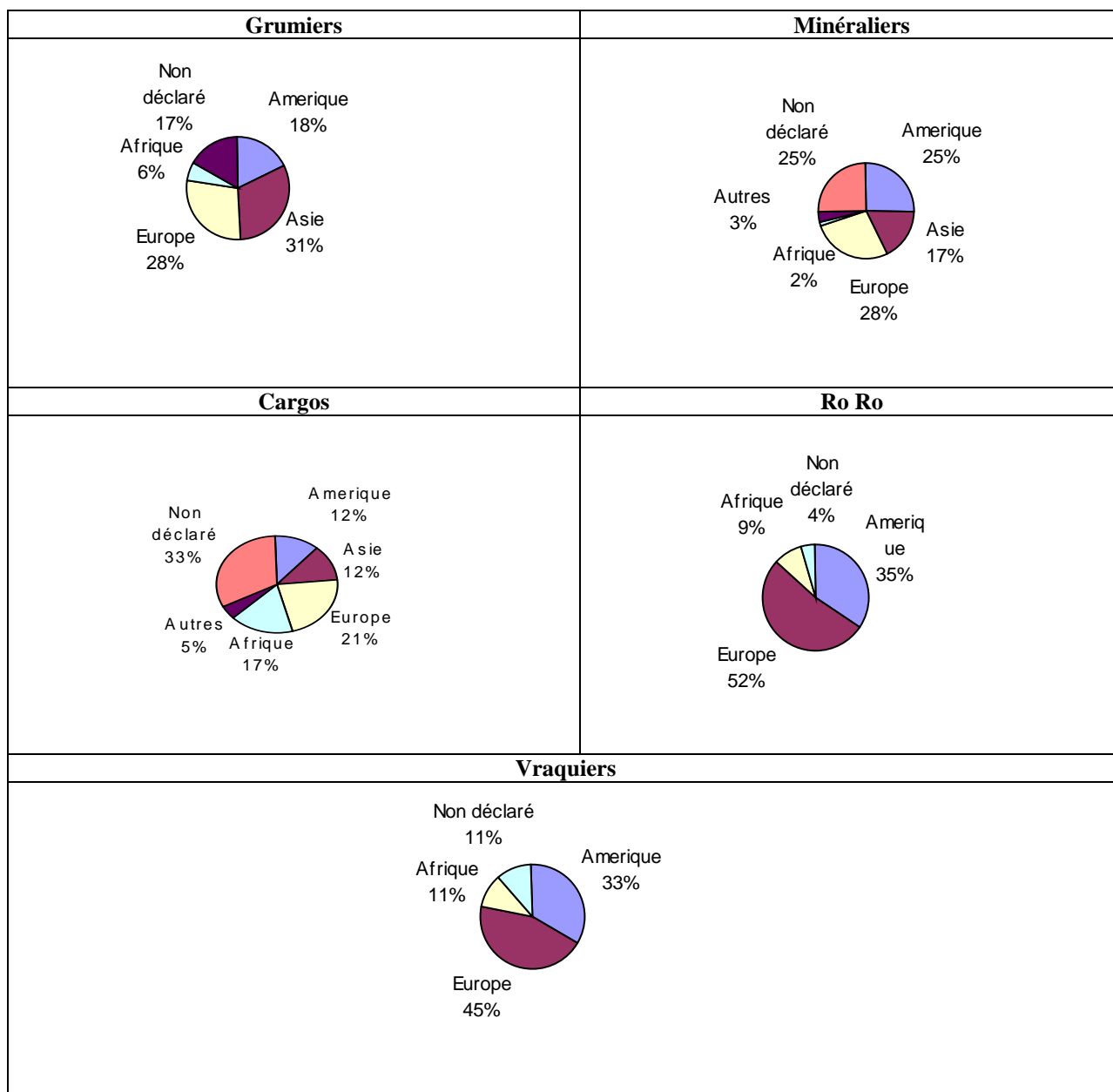
	Allemagne	1
	Corée du Sud	1
	Chili	1
	Libéria	7
	Ile Bahamas	1
	France	2
	Thaïlande	2
	Grèce	1
	Corée du Nord	1
	Iran	1
	Non déclaré	14
Minéraliers	Libéria	1
	Panama	12
	Inde	1
	Chypre	2
	Philippines	3
	Thaïlande	1
	Pologne	1
	Japon	2
	Ile Bahamas	3
	Grèce	9
	Dubaï	1
	Corée du Sud	1
	Singapour	1
	Malte	2
Israël	1	
Non déclaré	15	
Citernes	St Vincent Grenadine	1
	France	1
	Panama	1
	Singapour	1
Pinardier	France	1

D'après la Direction de l'Exploitation de SIGEPRAG

L'analyse des éléments du trafic portuaire (figure 14), en 2005, montre la prédominance des pavillons européens dans le trafic des navires par région, notamment en ce qui concerne les minéraliers (28 %), les cargos (21 %), les ro-ro (52 %) ; les vraquiers (45 %). Dans le détail, les pavillons grecs avec 9 navires occupent la première place pour les minéraliers, contre 3 navires cargo pour Malte, 4 ro-ro et 4 vraquiers pour Chypre. La France compte 3 ro-ro, 3 grumiers, 2 cargos. Ils sont suivis par ordre décroissant, suivant le type de navires, des bâtiments américains, asiatiques. Quelques navires immatriculés en Afrique (Libéria) ou dans d'autres pays (non déclaré), complètent l'offre de transport maritime. Les pays asiatiques occupent le premier rang pour les grumiers avec 31 %, contre 28 % pour l'Europe, 18 % pour l'Amérique et 6 % pour l'Afrique. Malte est de loin le pays qui dispose le plus de navires en Europe. Il en totalise 9, alors que la France par exemple n'en compte que

3. L'arrivée de ces armateurs sur un secteur géographique historiquement détenu par l'Europe, principalement la France, témoigne de la diversification de l'offre de transport.

Figure 14 - Répartition du trafic par pavillons



D'après la Direction de l'Exploitation de SIGEPRAG, septembre 2006

S'agissant du trafic des caboteurs, le pavillon ghanéen avec quatre navires se place au premier rang ; il est suivi par le Cameroun et l'île Maurice qui, ont respectivement deux navires. Chypre, Malte et le Libéria se positionnent au premier rang pour ce qui concerne les chalutiers. Ils ont trois navires chacun.

II) ORGANISATION JURIDIQUE ET ADMINISTRATIVE DES PORTS DU GABON

A) UN DEFICIT DE STATUT

L'organisation administrative des ports est à la base de leur bonne intégration dans l'économie moderne. Pour avoir une idée des bases de l'exploitation portuaire et des divers aspects qu'elle peut avoir, nous nous proposons dans cette partie, d'exposer d'abord la structure organisationnelle des ports commerciaux gabonais ; ensuite nous examinerons l'organisation de la filière portuaire à Owendo au niveau des relations entre les acteurs.

1. Un mode d'exercice des fonctions portuaires ambigu

L'activité des ports gabonais, comme partout ailleurs, s'organise en premier lieu, autour de l'autorité portuaire. Celle-ci a donc une responsabilité en ce qui concerne l'animation de la place portuaire et la promotion de son développement. Nous distinguons plusieurs modèles d'exercice des fonctions portuaires dans les organismes portuaires publics. En règle générale, le mode gestion du port se superpose aux acteurs et à la répartition des fonctions. Au Gabon, les ports commerciaux sont gérés selon un modèle dominant dans lequel des variantes existent. En effet, les autorités portuaires gabonaises combinent deux modèles pour gérer les ports (tableau 9) : le modèle du port dit « port propriétaire foncier » et celui dit « port opérateur ».

Tableau 9 - Structure d'organisation des ports maritimes gabonais

	Port de Port- Gentil	Port d'Owendo- Libreville
Propriété	Publique	Publique
Autonomie de gestion	Limitée	Limitée
Modes d'organisation	Port « propriétaire » (prédominant) / port « outil »	Port « propriétaire » (prédominant) / port « outil »
Responsabilité de la gestion	Exploitée par l'Etat	Exploitée par l'Etat
Autorités portuaires	OPRAG	OPRAG
Financement public externe	Très important	Très important
Commentaires	Les ports sont administrés par deux organes : le Conseil d'Administration et la Direction Générale. La manutention, la consignation, le transit, le stockage sont privatisés. L'exploitation commerciale des quais portuaires est concédée à SIGEPRAG.	

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juin - juillet 2004

a. Une gestion de type « port propriétaire »

Le mode principal d'organisation des ports gabonais est celui de la gestion du type dit « port propriétaire foncier. » Conformément à ce type de gestion, l'autorité portuaire est propriétaire du domaine foncier et des infrastructures. Ses attributions concernent essentiellement la valorisation du domaine auprès d'entreprises portuaires, privées en général, à qui elle en confie l'équipement et l'exploitation commerciale. En fait, l'OPRAG met à disposition des opérateurs « individuels » (du secteur privé ou entreprise publique) les infrastructures et les plans d'eau pour qu'ils en assurent la gestion, de même que l'exploitation de certaines prestations (manutention, transit, etc.). Il définit aussi les règles de concurrence entre les opérateurs.

L'OPRAG agit comme un propriétaire du domaine portuaire. A ce titre, il exerce essentiellement les fonctions administratives. Ses pouvoirs sont limités aux décisions relatives à l'aménagement foncier : réservation de l'espace foncier destiné à la zone portuaire, construction des infrastructures de base. Il procède à des locations ou concession à plus ou moins long terme, tout en exerçant d'autres activités pour assurer une meilleure utilisation des équipements portuaires. L'autorité portuaire réalise ou confie la construction de nouvelles infrastructures (dans le cadre de la concession) à des entreprises portuaires. C'est le cas des projets d'extension du quai à conteneurs et roulier à l'Est de l'actuel quai commercial d'Owendo par SIGEPRAG et de construction d'un port minéralier au Cap Estérias¹⁴⁸ (nord de Libreville) pour l'évacuation du fer de Bélinga par la Chine. Cependant, depuis le 20 septembre 2003, date de la signature de la convention de concession entre l'Etat gabonais et le concessionnaire des ports commerciaux, le groupement espagnol PIP (*Progosa Investment y Puertos de las Palmas*), la gestion commerciale des ports dans la zone sous-douane est octroyée à SIGEPRAG - Gabon qui en est la filiale. Cet opérateur privé est chargé, dans les deux ports, des opérations d'exploitation (remorquage, lamanage et avitaillement). Il est à noter que les remorqueurs et leurs personnels appartiennent à une société privée, SAREP, avec laquelle SIGEPRAG sous-traite. Quant aux fonctions de capitainerie liées aux mouvements des navires, elles sont assurées par les commandants des deux ports avec la collaboration de SIGEPRAG. Celle-ci s'occupe de la gestion commerciale des navires, alors que l'OPRAG organise le service de réception des navires en rade et à quai, c'est-à-dire le pilotage. L'Office coordonne aussi les activités à l'intérieur du périmètre de la concession.

¹⁴⁸ Les études de projets des années 1969, avaient retenu deux sites pour la construction d'un port en eau profonde à Libreville : Pointe Pongara et Libreville Nord entre Les caps Estérias et Santa-Clara. Owendo est choisi pour abriter les ports au détriment des sites de la côte septentrionale à cause de l'ampleur de l'ouvrage et des investissements que cela nécessitait.

Remarquons que les pilotes ont un statut complexe : ils sont sous l'autorité administrative de l'Etat (Ministère de la Marine Marchande) par l'entremise de l'OPRAG et « prêtés » à SIGEPRAG. Seul le personnel de lamanage relève de SIGEPRAG.

b. Une gestion de type « port outil »

Les ports commerciaux gabonais se servent aussi du modèle « port outil » dans leur gestion. A ce titre, conformément à la recommandation de l'article premier, paragraphe B du Décret n° 00493/PR-MTPTC du 5 avril 1974 fixant les modalités d'application de l'ordonnance 41/74/PR/MTPTAC du 30 mars 1974, les activités à caractère industriel et commercial telles que la manutention, le transit, la consignation des navires et des marchandises, le stockage, sont confiées à des entreprises privées. Ces activités connexes aux transports maritimes sont assurées par de grands groupes privés (Getma, SDV, Panalpina, etc.) qui disposent chacun de leur propre matériel de manutention. Ces grosses structures ont la particularité, comme dans la plupart des pays de la côte occidentale africaine où elles sont implantées, de concentrer toutes ces fonctions. Il est important de souligner que le cadre juridique de cette intervention est généralement un bail, appelé improprement « concession », au Gabon. Un bail peut être défini comme étant *« un contrat donnant le droit d'utiliser un bien (terrains ou outillages) pour une période donnée contre un paiement ou une série de paiements par le locataire au bailleur. Le bailleur conserve la propriété ; la possession et la jouissance sont transférées au locataire. Dans un bail, le locataire n'investit pas. Il bénéficie simplement de l'usage de l'investissement du bailleur »*¹⁴⁹.

Quant à la concession, forme traditionnelle de participation du secteur privé dans l'activité portuaire, elle désigne *« l'acte par lequel la puissance publique, dite autorité concédante, confie, sous la forme d'un contrat, à une personne physique ou morale, dite concessionnaire le droit de financer, de construire et d'exploiter un ouvrage public dans un but de service public, à ses risques, pendant une période déterminée, à l'issue de laquelle l'ouvrage ou l'équipement faisant l'objet de la concession revient à l'autorité concédante, et au cours de laquelle le concessionnaire, pour recouvrer ses coûts d'investissements et de fonctionnement, et pour se rémunérer, percevra des redevances sur les usagers de l'ouvrage et du service »*¹⁵⁰.

Contrairement à d'autres ports de la sous-région, comme Douala, l'OPRAG met à disposition de ses usagers, des ports aux « quais nus » (photo 1) c'est-à-dire sans équipements

¹⁴⁹ GROSIDIER DE MATONS, J, 1999, « Droit, économie et finances portuaires », Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, p.268

¹⁵⁰ GROSIDIER DE MATONS, J, 1999, op. cit., p. 306-307

de manutention spécialisés : portiques, centres d'emportage et de dépotage, tapis, suceuses, divers engins de levage, grues.

Photo 1 - Vue partielle de l'appontement commercial d'Owendo



Cliché : Gisèle Makiéla-Magambou, juillet 2006

La carence d'équipements nécessaire à une manutention performante d'unités de cargaison justifie l'utilisation fréquente des appareils des navires, lorsque la manipulation des marchandises ne relève pas simplement des moyens classiques de manutention (photos 2, 3 et 4). Cette carence est aussi compensée par la présence de nombreux docks, dont la corrélatrice est le faible rendement. Il entraîne la lenteur de rotation des navires à quai, augmentant de ce fait la durée d'escale et les risques d'avaries. Mais cet investissement est-il nécessaire au vu du tonnage manipulé ?

Au regard de ce qui précède, nous pouvons dire que la manutention dans les ports gabonais représente, sans aucun doute, le point le plus névralgique de la logistique de base pour l'accueil des navires. Ce ne sont pas des ports outils puisqu'ils ne disposent pas d'un service de manutention commun et actif. L'observation que nous pouvons faire au terme de cette analyse est l'ambiguïté du mode de gestion des ports du Gabon. Actuellement, il semble difficile de définir le type de gestion auquel ils appartiennent. Depuis le mois de mai 2004, leur gestion est affectée par d'importantes réformes organisationnelles liées à l'adoption de politiques de privatisation initiée par l'Etat gabonais en 1998. Si ces réformes s'inscrivent dans le cadre de l'amélioration de leur rendement, elles posent néanmoins le problème de la gouvernance portuaire au Gabon. D'autant plus que l'ensemble des activités de Port-Gentil et de Libreville est organisé par l'OPRAG.

Photo 2 - Manutention de blé



Cliché : Gisèle Makiéla-Magambou, Owendo, août 2006

Photo 3 - Elingage des sacs de riz



Cliché : Gisèle Makiéla-Magambou, Owendo, juillet 2006

Photo 4 - Empotage d'un conteneur avec les sacs de riz



Cliché : Gisèle Makiéla-Magambou, Owendo, juillet 2006

L'exploitation du domaine des deux ports commerciaux (terrains et plans d'eau) est régie par le Règlement d'Exploitation Portuaire¹⁵¹ qui, est une application de l'ordonnance n°

¹⁵¹ Elaboré en 1974 lors de la création de l'OPRAG par l'ordonnance n° 41/74/PR/MTPTAC du 30 mars 1974, ce document est actuellement remis à jour pour l'adapter au nouveau contexte des échanges internationaux.

41/74/PR/MTPTAC du 30 mars 1974 portant création de l'OPRAG. Ce Règlement organise tous les services publics dévolus au gestionnaire des ports et, détermine les modalités d'usage des installations et de leurs dépendances. Il définit aussi, les conditions d'application des mesures de sécurité et de sûreté dans les ports gabonais. Cependant, depuis le 20 septembre 2003, l'Etat gabonais procède à la réorganisation des activités portuaires. Ainsi, une partie des activités de l'OPRAG, notamment la gestion commerciale des quais est confiée à un opérateur portuaire privé, SIGEPRAG, pour une durée de vingt cinq ans. Quant à l'OPRAG, il est responsable des zones concédées et des infrastructures portuaires. Il exerce une administration complète dans les ports spécialisés, en particulier les *beachs*, les ports môles de Libreville et Port-Gentil, etc. Dans les ports commerciaux, ses activités se limite à l'exercice des fonctions régaliennes de police portuaire, de sécurité des navires, des personnes et des biens, de sûreté (Code ISPS¹⁵²) et la définition de la politique portuaire.

2. Régime juridique des ports gabonais

Au Gabon, comme dans la plupart des pays de la zone CEMAC, tous les ports maritimes et rades sont la propriété de l'Etat. Ils représentent des établissements publics et commerciaux appartenant à l'Etat. L'OPRAG, en tant que représentant de la puissance publique, est responsable de ces sites.

a. Contexte historique

Les ports commerciaux d'Owendo-Libreville et de Port-Gentil, et par ricochet l'OPRAG, dépendent du Ministère de la Marine Marchande, chargé des équipements portuaires, depuis le premier trimestre de l'année 1982. Rappelons que jusqu'à la fin des années 1960, ils étaient gérés en concession par les Chambres de Commerce, sous le contrôle du Ministère des Travaux Publics. Le 1^{er} janvier 1970 a été marqué par la mise en place d'un nouveau régime. Celui-ci est entré en vigueur avec la création du Port Môle de Libreville (actuel Port de Pêche), comme établissement public national à caractère industriel et commercial, doté d'une personnalité civile et d'une l'autonomie financière. Cette nouvelle

¹⁵² Code ISPS (Code International pour la Sûreté des Navires et Installations Portuaires) s'inscrit dans le cadre de lutte contre le terrorisme international. Il a été adopté en décembre 2002 lors de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et, est en principe applicable depuis 1^{er} janvier 2004. Il vise à prévenir et à réprimer tous types d'actes illicites en fonction des spécificités géographiques propres à chaque continent. Il propose des mesures standardisées de sûreté et sécurité à mettre en œuvre à bord des navires et dans les ports. C'est un nouveau régime global de sûreté qui établit un régime international de coopération entre les gouvernements contractants, les intervenants de la chaîne du transport maritime, les administrations portuaires (y compris les organismes publics)

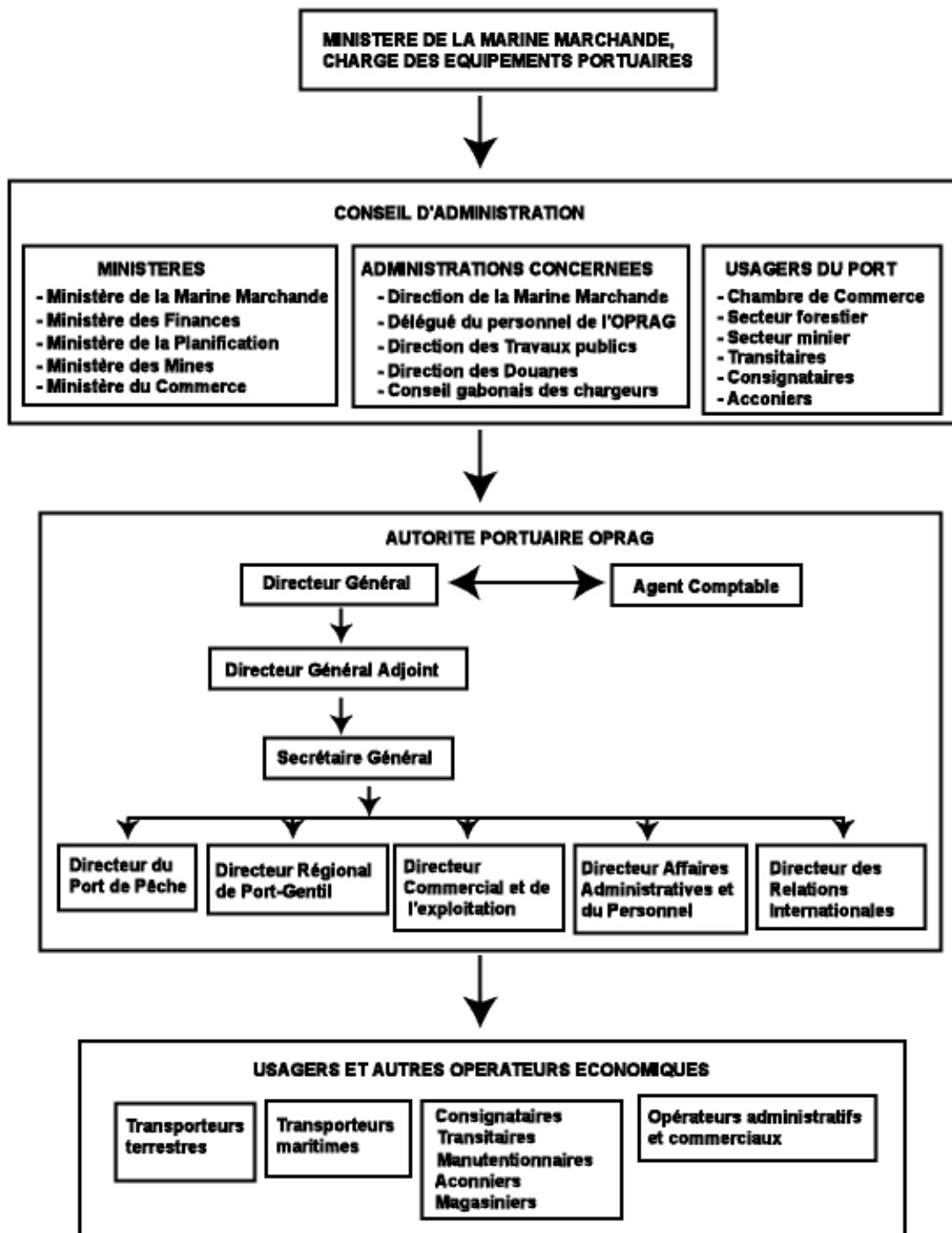
structure réunit sous une autorité unique les pouvoirs détenus antérieurement par l'Etat et la Chambre de Commerce. Son but est d'accroître l'efficacité du service portuaire. Ce régime va fonctionner jusqu'au 1^{er} avril 1974, date de mise en service de l'Office des Ports et Rades du Gabon et du Port en eau profonde d'Owendo. Cet organisme regroupe sous une même autorité l'ensemble des installations et sites portuaires du pays. L'OPRAG est ensuite placé sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics jusqu'en 1976, puis sous celle du Ministère des Transports jusqu'en 1982. L'année 2003 se manifeste par une privatisation partielle des ports commerciaux. Leur gestion en convention est obtenue par une entreprise espagnole, la SIGEPRAG.

Ils sont administrés par un Conseil d'administration composé de 19 membres et assisté d'un Directeur Général (figure 15). Ces deux personnalités sont nommées par décret présidentiel. Le Directeur Général de l'OPRAG est le principal responsable de la gestion des ports. Il est assisté d'un l'Agent comptable, chargé de préparer le budget de l'Office, avant que celui-ci ne soit arrêté par le Conseil d'administration et rendu exécutable par l'approbation du Ministre de Tutelle. Le Directeur Général de l'Office est secondé d'un directeur général adjoint et d'un Secrétaire Général. Il a sous son autorité immédiate les différents directeurs à la tête des directions sectorielles qui lui rendent compte de la gestion de leur direction.

Nous pouvons émettre les commentaires suivants sur cet organigramme. D'abord, le peu d'importance accordé à deux fonctions qui paraissent essentielles dans l'organisation des ports modernes : la fonction commerciale (ou marketing) et celle de la recherche développement. Compte tenu de la concurrence entre les ports, la quête de nouveaux marchés et de nouvelles idées ou projets devrait être une préoccupation majeure de l'OPRAG / SIGEPRAG en matière de planification. Cela doit se refléter dans l'organigramme. Ensuite, pour être complet en matière d'organisation portuaire, les communes littorales devraient siéger au sein du conseil d'administration des ports en tant qu'observateurs. De même les transporteurs terrestres, les banques, etc.

Précisons toutefois que, le Terminal Minéralier et le Port Grumier sont administrés par des sociétés privées dans lesquels l'Etat est actionnaire. Il s'agit respectivement COMILOG (Compagnie minière de l'Ogooué Gabon) et SEPBG (Société d'exploitation des ports à bois du Gabon).

Figure 15 - Organigramme administratif des ports du Gabon



D'après OPRAG, « Brochure spéciale des ports du Gabon » (non daté), p. 8 et www.ports-gabon.com

b. Le statut juridique de l'OPRAG

L'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) est né avec la mise en exploitation du Port commercial d'Owendo en 1974. Juridiquement, sa création et son fonctionnement reposent sur :

- l'ordonnance présidentielle n° 41/74/MTPAC du 30 mars 1974, portant création et statut de l'OPRAG ;

- le décret n° 0493/PR/ MTPAC du 5 avril 1974, fixant les modalités d'application de l'ordonnance n° 41-74 ;

- le décret n° 44/PR/ MTPAC du 14 janvier 1978, modifiant le décret n° 0493/PR/ MTPAC du 5 avril 1974.

L'OPRAG est un établissement public national à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et d'une autonomie financière. Sa création répond aussi au souci de faciliter la planification des opérations portuaires au niveau national et la rationalisation des services. Sa mise en place est envisagée pour éviter les doubles emplois, tant en matière d'investissements que de services, d'une part. D'autre part, l'Office national des ports a pour objectif de renforcer le contrôle de l'Etat dans l'organisation du commerce extérieur. Il s'agit comme nous l'avons déjà dit, d'un établissement public qui a pour vocation de gérer l'ensemble des ports et rades de ce pays. De même, toutes les infrastructures et opérations portuaires, y compris celles se déroulant sur terre mais étant liées aux ports. Il participe également à la création de toute société dont l'objet social a un rapport avec les activités relevant de sa compétence. Pour ce faire, il regroupe les principales fonctions internes au siège national (fonctions économiques et financières, développement, fonction commerciale, etc.), les fonctions externes (opérationnelles / administratives, etc.). Le statut de l'OPRAG réside dans les dispositions qui caractérisent son régime juridique, notamment en ce qui concerne le degré d'autonomie de sa gestion. Il est certes doté d'une organisation administrative mais, c'est le ministère chargé de la Marine Marchande, chargé des équipements portuaires qui définit la politique portuaire de l'Etat. Ainsi, en plus d'administrer les fonctions de capitainerie et de police portuaire, l'OPRAG a pour mission de défendre les intérêts des ports au sein du Ministère de la Marine Marchande, et plus généralement du gouvernement.

En guise de conclusion, nous retiendrons que selon le régime en vigueur dans les ports gabonais, les entreprises privées sont responsables des activités commerciales. Quant à l'OPRAG, il est responsable de la protection de l'intérêt général et du maintien des services publics. Au-delà de ce schéma, qui a montré ses limites, l'objectif d'un port, quel que soit son statut (privé ou public), serait de répondre, avec la meilleure offre commerciale possible, aux besoins de ses clients.

Les ports gabonais dépendent d'une gestion publique centralisée relevant de l'administration nationale de l'Etat (représentation importante au sein du Conseil d'Administration). Il s'agit donc d'une gestion dans laquelle les orientations de

développement, les décisions d'investissement, la politique tarifaire, sont validées par l'autorité de tutelle, à savoir le Ministère de la Marine Marchande, après avis du conseil d'administration. L'OPRAG ne dispose pas d'assez de marge de manœuvre pour définir sa propre politique. Son autonomie de gestion est donc très limitée. Ce type de gestion ne semble plus compatible avec un marché dont les caractéristiques évoluent rapidement. Il ne répond pas non plus à la nécessité de favoriser l'initiative locale, voire nationale, dans le cadre d'une politique de développement économique. De plus, la lourdeur de l'Etat handicape le fonctionnement des ports, de même que leur compétitivité. Le manque de concertation entre l'Etat, l'OPRAG et les autres acteurs / partenaires dans la prise de décision est source de leur faible développement et de leur mauvaise gestion. C'est ce qui explique la privatisation partielle des ports. Celle-ci vise à redynamiser leur performance.

PARTIE II

LA LOGISTIQUE DES PORTS ET SES STRUCTURES D'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE IV

LA LOGISTIQUE DANS L'ORGANISATION DE LA FILIERE PORTUAIRE AU GABON : UN FONCTIONNEMENT ECLATE

L'expédition d'une marchandise met en cause deux principaux acteurs : le chargeur – exportateur (ou importateur), voulant faire transporter sa marchandise, et l'armateur, exploitant du navire qui permettra d'assurer ce transport. Entre ces deux parties, toute une série d'acteurs intervient aux différents maillons de la chaîne logistique pour assurer divers services à la marchandise et au navire. Il s'agit du représentant du chargeur, le transitaire, et celui de l'armateur, le consignataire. La part des flux physiques et/ou informationnels est très importante entre ces différents intervenants impliqués dans l'escale. La plupart de ces intermédiaires sont des professionnels spécialisés. Sur la place portuaire, ils représentent les deux parties finales précitées. Entre ces deux parties finales, intervient une tierce partie essentielle, l'autorité portuaire. Celle-ci intervient, comme nous le verrons, à deux niveaux :

- la gestion du port ;
- le contrôle du caractère légal des marchandises exportées ou importées. Il veille aussi à ce que les opérations fiscales liées à ces opérations soient effectuées à leur point de départ.

Il apparaît que la coopération permet aux prestataires ainsi regroupés au niveau du port de constituer un point de passage obligé pour des clients que sont l'armateurs ou les chargeurs (importateurs ou exportateurs). Cette coopération s'établit entre des branches d'activités différentes : administration portuaire, sociétés exploitantes et entreprises liées aux ports. Ces différents prestataires logistiques ont pour objectif commun de mettre en œuvre le passage portuaire du navire et de sa cargaison dans les meilleures conditions. En fait, c'est une coopération interentreprises et intrasectorielle dans laquelle les parties s'efforcent de promouvoir les activités en offrant une plate-forme de services étoffée. Cette coopération, que l'on qualifie de professionnelle, est principalement axée sur l'échange d'informations.

La coopération désigne « *des activités communes exécutées par au moins deux parties qui s'engagent l'une envers l'autre. Chacune d'elles y consacre des ressources – qu'il s'agisse de ressources financières, de savoir-faire ou de temps – et en retire des avantages, par exemple en réalisant des économies, en améliorant la qualité de l'activité des prestations* »

ou en élargissant sa part de marché. La coopération s'avère entièrement positive pour les parties concernées. D'autres termes, tels que partenariat ou alliance¹⁵³, peuvent être employés pour définir plus précisément la coopération. Un partenariat implique des liens plus étroits en raison de l'existence d'un contrat et des enjeux commerciaux à prendre en considération. Une alliance est une forme de partenariat moins contraignante et repose sur un pacte tacite conclu pour un long terme (dix ans au moins), en vertu duquel les parties s'engagent à coopérer selon des principes convenus. Ce pacte définit les objectifs et la portée de la coopération, mais les activités doivent être déterminées pendant la durée de celle-ci. Une alliance est une entente relative souple, alors qu'un partenariat nécessite l'élaboration d'un contrat qui définit précisément l'objet de la coopération, sa durée, les droits et obligations connexes, etc. »¹⁵⁴.

Dans la partie qui suit, nous allons aborder le cadre dans lequel s'articule l'administration portuaire gabonaise en portant notre intérêt sur les principaux rouages. La cohérence de la répartition des fonctions entre les différents acteurs portuaires est nécessaire pour assurer l'efficacité d'un port. Il convient aussi de présenter les divers acteurs qui animent la place portuaire et les relations qui s'établissent entre eux dans le cadre du processus de mise en œuvre du passage portuaire du navire et de sa cargaison.

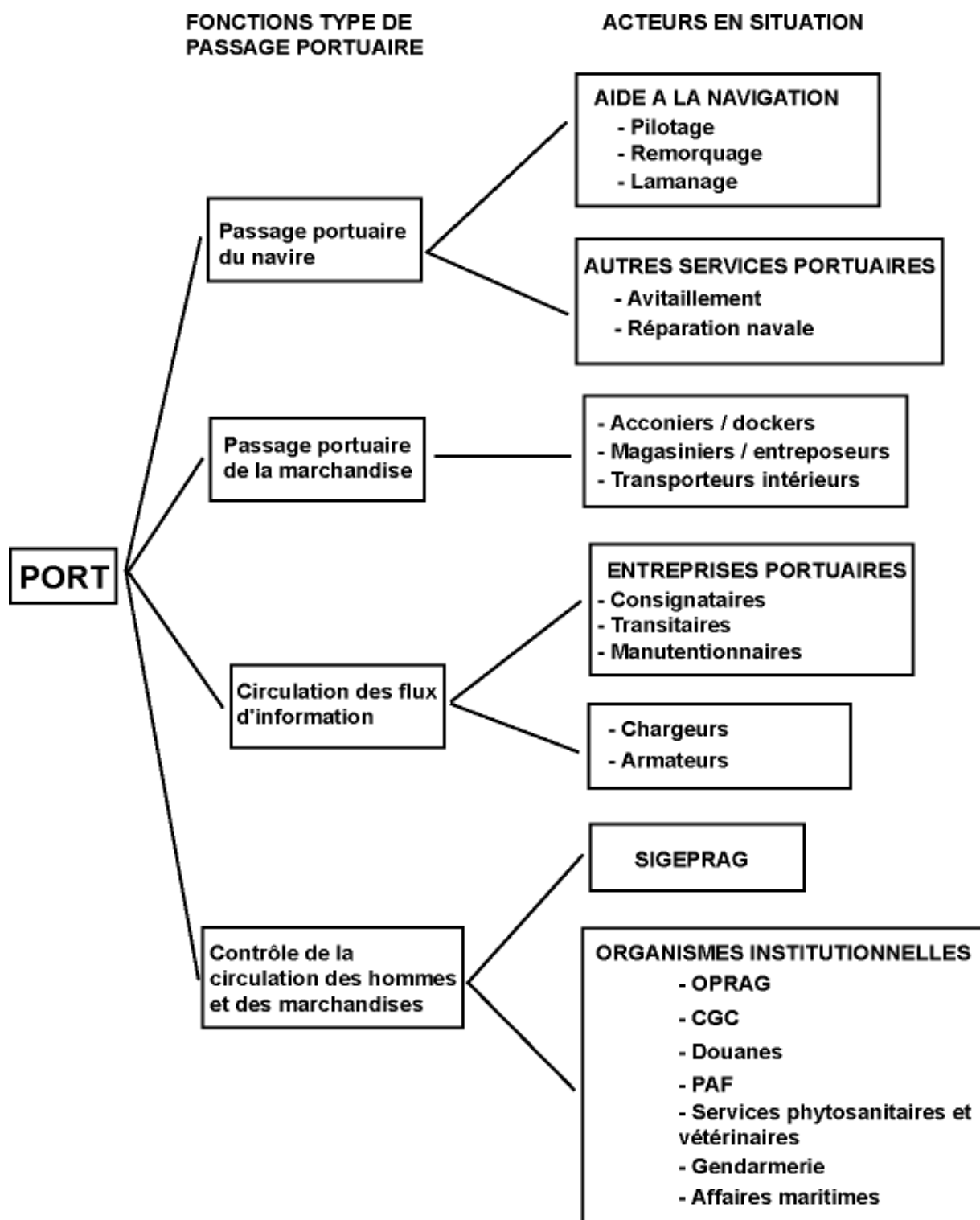
I) LA CHAÎNE LOGISTIQUE DES TRANSPORTS ET LES NIVEAUX DE RELATION DES ACTEURS : UNE SIMPLE JUXTAPOSITION DES TACHES

Le port est un lieu composé d'un ensemble d'opérateurs multiples et variés (entreprises privées et organismes publics) qui, tous ensembles et dans un intérêt commun, offrent un service logistique global, perçu comme tel par leurs clients (figure 16).

¹⁵³ Une alliance est dite stratégique lorsque les deux parties s'efforcent d'obtenir des avantages compétitifs sur le marché par le biais de la coopération : élargissement leur part de marché, amélioration de la qualité des services, mise en commun des ressources, etc. Les consortiums dans les transports maritimes conteneurisés sont un exemple typique d'une telle alliance.

¹⁵⁴ CNUCED, 1996, « Possibilité de coopération dans le secteur des ports », *Rapport du Secrétaire de la CNUCED*, UNCTAD/SDD/PORT/5, janvier, p. 3

Figure 16 - Principales interventions des acteurs selon les fonctions types du passage portuaire à Owendo



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, septembre 2006

Ces différents opérateurs « contribuent par leurs activités ou prestations, à la construction d'un sous-processus s'insérant dans la chaîne de valeur des chargeurs dont les produits transitent par le port »¹⁵⁵. La mission de chaque port s'inscrit dans une logique

¹⁵⁵ LE MESTRE, P, 2004, « La performance des réseaux interorganisationnels : une étude des réseaux d'acteurs portuaires », thèse de doctorat, Université . du Havre, p. 11

collective mettant en relation l'ensemble des membres de la communauté portuaire. Cette communauté s'apparente à un réseau¹⁵⁶, dont les membres juridiquement et financièrement indépendants, multiplient les accords de coopérations formels et informels¹⁵⁷. Ce réseau d'acteurs se caractérise aussi par une interdépendance dans les différentes opérations liées à la mise en œuvre des processus de passage portuaire du navire et de sa cargaison. Le réseau est alors ici l'expression d'une logique coopérative induisant des relations durables récursives et étroites¹⁵⁸.

Il apparaît donc que l'activité portuaire est étroitement liée à l'existence des liens étroits entre les membres du port. De ce fait, la place portuaire est un réseau interorganisationnel¹⁵⁹.

A) TYPOLOGIES D'ACTEURS DES PORTS GABONAIS

Le tableau 10 résume les différents organismes et services qui interviennent directement ou indirectement dans le fonctionnement général des ports gabonais, de même que dans leur exploitation.

Les différentes fonctions liées aux besoins du navire et de sa cargaison (figure 17) sont destinées au propriétaire de la marchandise, importateur ou exportateur, chargeur ou client. Nous les avons fragmentées pour mieux préciser la nature de l'intervention de chacun d'eux. Ainsi, selon la nature de l'intervention des différents acteurs et des fonctions types de passage portuaire, nous dénombrons quatre principaux groupes d'intervenants dans les ports :

- les acteurs institutionnels chargés de la régulation, du contrôle et de la cohésion de la place portuaire ;
- les intervenants directs à la réalisation du passage du navire et de sa cargaison ;
- les intervenants décideurs de la réalisation des opérations portuaires et de la circulation des flux ;
- les auxiliaires au transit de la marchandise dans le port.

¹⁵⁶ GUERIN, F, 2000, « *Emergence de la quasi-organisation : le cas de la place portuaire* », thèse de doctorat, Université du Havre

¹⁵⁷ BAUDRY, B, 1992, « Contrat, autorité et confiance : la relation de sous-traitance est-elle assimilable à la relation d'emploi », *Revue Economique*, septembre

¹⁵⁸ PACHE, G, 1996, « *L'entreprise en réseau entre mythes et réalités* », *Gestion* 2000, janvier-février

¹⁵⁹ LE MESTRE, P, 2004, op. cit., p. 11.

Tableau 10 - Acteurs / partenaires de la gestion des ports du Gabon

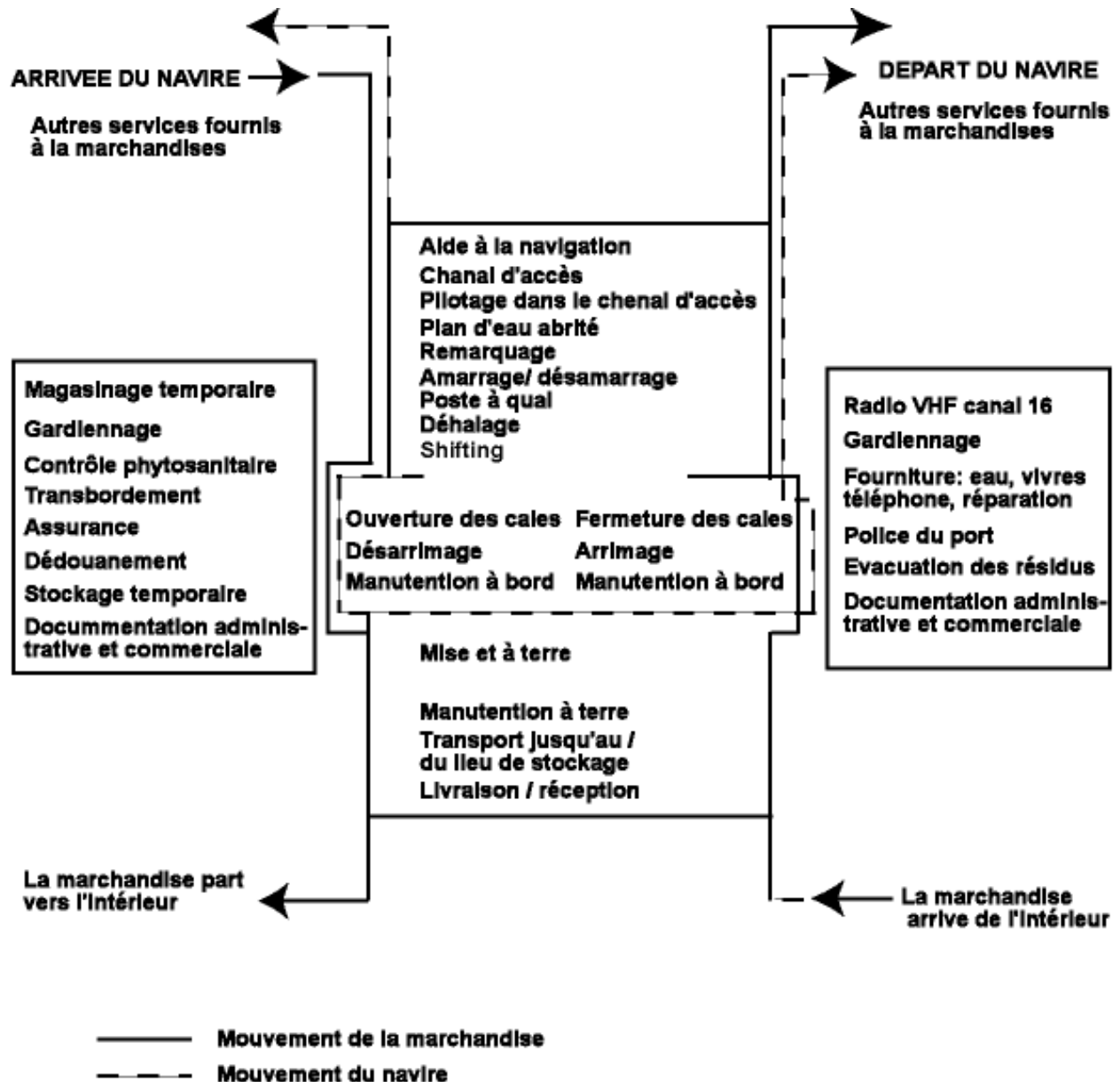
ACTEURS PARTENAIRE /	STATUT	CHAMP D'INTERVENTION	IMPLANTATION GEOGRAPHIQUE ¹⁶⁰
Ministère de la Marine Marchande	Publics	-Définit la politique portuaire de l'Etat et veille à son exécution -Promeut les activités liées aux transports maritimes -Assure la police de la navigation dans les ports et dans les eaux territoriales nationales et, le balisage - fait appliquer et respecter la législation selon les règles nationale et internationale	Gabon
Autres acteurs institutionnels impliqués ou concernés : - Ministère de l'Economie et des Finances, - Ministère du Commerce, -Ministère de l'Economie Forestière (Direction Générale de l'Environnement), -Ministère des Transports, -Ministère de l'Aménagement du Territoire		-Elaborent des propositions de politique en matière de transport maritime, des activités portuaires, de protection de l'environnement, d'aménagement territorial, -Font appliquer des lois et règlements y afférents	Gabon
OPRAG		-Assure la police des ports et la sécurité ; -Font exécuter les travaux d'intérêt généraux : entretien des plans d'au et dragage, modernisation des infrastructures, etc. ; - Régule et coordonne la place portuaire ; - Promeut les ports	Gabon
CGC		-Assure la gestion administrative des droits de trafics -Veille à l'application du BIC	Gabon
DOUANES		-Contrôlent la régularité des échanges en répertoriant les marchandises transitant par les ports (ou aux frontières nationales) -Collectent des droits et taxes sur la marchandise ainsi que les droits applicables à la marchandise et au navire au port	Gabon
PAF		Assure la protection et la prévention de la sécurité nationale en procédant au contrôle des passagers aux frontières (ici ports mais aussi aéroports)	Gabon
Services phytosanitaire et sanitaire		Contrôle l'état sanitaire et d'hygiène des marchandises	Gabon
Gendarmerie nationale		Défense nationale et maintien de la paix et de l'ordre	Gabon
Brigade nautique		Surveillance des côtes dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine	Gabon

¹⁶⁰ Il s'agit ici du siège social. D'une manière générale, la plupart des acteurs sont implantés dans les différents ports.

SIGEPRAG	Privés	-Encadre les opérations d'exploitation des ports (aconage, pilotage, etc.) -Réhabilite et développe les infrastructures portuaires -Promeut les ports -Développe l'arrière-pays des ports	Gabon et reste du monde
Pilotes	Publics et privés	Aide le capitaine d'un navire dans ses manœuvres d'approches et d'accostage au quai	Gabon
Remorquage	Privés	Guide un navire dans ses manœuvres	Gabon et reste du monde
Lamanage	Privé	Chargé de l'amarrage et désamarrage d'un navire	Gabon et reste du monde
Consignataire	Privés	Garantit la prise en charge du navire et de sa logistique de l'escale conformément aux instructions et intérêts de l'armateur	Reste du monde
Transitaire		Exécute, en tant que mandataire, les ordres du chargeur en ce qui concerne les opérations douanières associées à l'embarquement ou au débarquement d'une marchandise donnée.	Gabon et reste du monde
Acconiers		Réalisent les opérations de chargement / déchargement	Gabon et reste du monde
Manutentionnaire		Organise et assure, sous le contrôle de l'équipage du navire, les opérations de chargement déchargement	Gabon et reste du monde
Les clients		Les chargeurs (importateurs et exportateurs) et les armateurs	Gabon et reste du monde
Organismes sous régionaux : CEMAOC, AGPAOC, etc.		Autres partenaires internationaux	Approche concertée au niveau régional pour définir, coordonner défendre, promouvoir, la politique régionale en matière de transport maritime, des ports, des chargeurs,
CEMAC	Approche concertée pour coordonner les activités du point de vue des transports et du code de la marine marchande		Bangui (Centrafrique)
Organismes internationaux (UE, FMI, etc.)	Elabore et finance les programmes de développement multisectoriels pour la relance économique et la mise à niveau de la compétitivité		Europe Etats-Unis, Asie
Organismes non gouvernementaux (ONG)	Participent sur le terrain aux actions de développement		Europe et reste du monde
Organisation maritime internationale (OMI)	Elabore et adopte les dispositifs relatifs à : -la sécurité en mer et dans les ports ; -la prévention de la pollution marine ; -la mise en place d'un système de dédommagement pour les personnes qui ont subi des pertes financières du fait de la pollution marine ; -la mise en place d'un système international pour les appels de détresse et les opérations de recherche et de sauvetage.		Londres (Royaume-Uni)
Ports reste du monde	Echanges multiformes pour dynamiser les activités des ports		Afrique et reste du monde
Relations entre scientifiques, Université, professionnels et politiques	Soutenir la prise de décision et le développement socio-économique		Gabon et reste du monde

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, mars 2006

Figure 17 - Principaux services offerts au navire et à la marchandise dans les ports du Gabon



D'après la CNUCED, édition mai 1996, « La gestion moderne des ports », certificat de gestion portuaire pour les cadres du port, cours 2.22, révision mai 2000, p. 4
 Modifiée par Gisèle, Makiéla-Magambou, septembre 2005

1. Acteurs institutionnels gestionnaires des ports

Plusieurs autorités sont concernées par la gestion et le contrôle dans les ports.

a. L'autorité portuaire

Les attributions de l'autorité portuaire dans l'exploitation courante des ports sont nombreuses. Celle-ci est responsable de l'organisation générale et de leur fonctionnement. Elle supervise et coordonne l'action des autres services.

a.1. Les missions de police portuaire et de sécurité

L'OPRAG, à travers la Capitainerie du port exerce une responsabilité sur le plan nautique, de la sécurité et de la police. Ce pouvoir lui est conféré par l'Etat. Il encadre les opérations d'exploitation (pilotage, remorquage, acconage, lamanage, manutention, stockage, transit, avitaillement), qui sont assurés par des tiers. Il fixe les tarifs maximaux applicables après avis du ministre de l'Economie.

C'est la Capitainerie qui est chargée de gérer la sécurité et la sûreté dans l'enceinte portuaire et ses environs. L'équipe qui supervise toutes ces opérations (figure 18) dispose à sa tête d'un commandant, secondé par un adjoint ; s'y ajoutent également des officiers et leurs adjoints, ainsi que des surveillants, communément appelés « agents de police portuaire » ou « agents de sûreté ». En plus de ce personnel placé sous l'autorité directe de l'OPRAG, il y a les maîtres du port, les opérateurs radio, les lamaneurs et les maîtres remorqueurs, qui dépendent directement de SIGEPRAG, à travers le Service suivi des mouvements. Le fonctionnement du port est assuré par trois bordées qui se relaient chaque jour, après 10 heures de service. Les équipes se succèdent nuit et jour pour assurer le travail à l'arrivée comme à la sortie des navires. Chaque groupe est composé de 21 personnes dont : deux officiers, deux chefs de bordée, quatre surveillants, des lamaneurs, des agents de sécurité, des opérateurs radio, des maîtres de port.

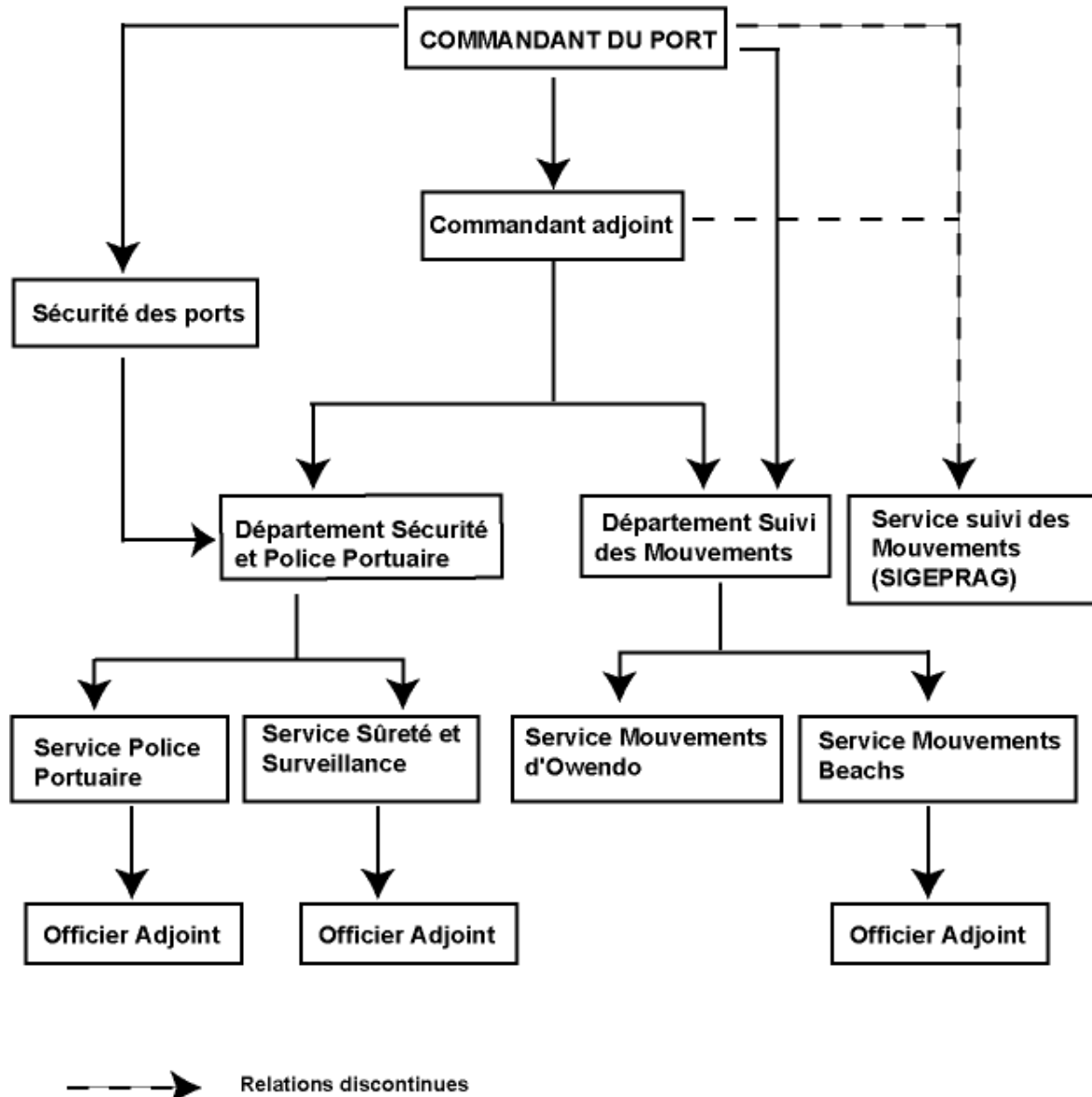
Conformément au Règlement d'exploitation portuaire, la Capitainerie a des attributions diverses, parmi lesquelles :

- la réglementation des mouvements des navires dans le port : elle assure l'organisation et le suivi des mouvements de navires. C'est elle qui donne l'ordre aux navires d'entrée ou de sortie. Elle fixe les places occupées par les navires, procède à leur stationnement et à leur amarrage. Elle donne le feu vert officiel d'accoster ou d'appareiller aux services portuaires (pilotage, remorquage et lamanage). Cette régulation des navires est conjointement organisée avec les services de pilotage (y compris des autres services). Aussi, la capitainerie est-elle toujours en contact permanent avec ces derniers pour assurer la préparation des opérations d'accueil des navires ;

- le contrôle et la sécurité dans le port : outre l'exploitation à proprement parler du port, la Capitainerie doit s'assurer que le plan d'eau est utilisé en conformité avec la réglementation en vigueur, et de manière à optimiser l'utilisation des installations. A cet effet, les officiers du port assurent l'exécution de tous les règlements généraux, en particulier celles concernant la police et, l'exploitation du port et des voies ferrées, les prescriptions auxquelles sont soumis les outillages (publics ou privés), les conditions d'occupation temporaire. Les

officiers peuvent dresser des procès-verbaux contre ceux qui se seront rendus coupables de délits ou de contreventions conformément au Règlement d'Exploitation Portuaire.

Figure 18 - Organigramme de la capitainerie d'Owendo



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, Capitainerie du Port d'Owendo, juillet 2006

La sécurité nautique pour l'accès des navires relève aussi des attributions de la Capitainerie. Les officiers doivent, de jour comme de nuit, contrôler l'éclairage des phares et signaux, ainsi que le balisage, dans l'étendue des ports et des rades. Il en est de même de la détermination des tirants d'eau acceptés : sondages et dragages du plan d'eau permettant une surveillance régulière de l'état des fonds marins le long de la magistrale des quais. Les officiers du port ont aussi pour mission d'assurer la sécurité des cargaisons dangereuses. Ils surveillent le transport et la manutention (embarquement / débarquement) des marchandises et s'assurent que toutes les précautions nécessaires à la sûreté des navires sont bien prises. Ils

ont le droit d'accepter ou de refuser des navires transportant des matières dangereuses. Ils veillent à la liberté de la circulation. Ils font attention au maintien de la propreté sur les terre-pleins, prévoient des aménagements pour assurer l'hygiène, la sécurité et la protection de l'environnement.

Des agents auxiliaires, les « agents de sûreté », sont chargés, entre autres, et en collaboration avec le service de sécurité privé, représenté par la société « 2 PS », de la surveillance et du contrôle des accès portuaires. Sur ce dernier point, ils sont installés au poste de police situé à l'entrée. Ceci pour mieux réguler les entrées et sorties du port concerné. Ils vérifient l'identité de tous les visiteurs qui accèdent aux ports. Ces derniers reçoivent ensuite une autorisation d'entrée (badge de circulation). Cette formalité s'adresse aux personnels d'exploitation du port. Les véhicules et/ou camions doivent quant à eux présenter leur vignette. Le contrôle concerne également les véhicules et leur chargement sur présentation du bon de sortie de la marchandise. Ils s'occupent de la sécurité comme de la prévention des incidents et de la lutte contre les sinistres. En cas d'incendie, ils dirigent les secours qu'il faut apporter aux navires en danger. Ils prennent d'urgence toutes les mesures nécessaires à la sauvegarde de l'intérêt général.

a.2. Les missions de régulateur et de coordinateur de la place portuaire

Les compétences de l'autorité portuaire dépassent fréquemment les seules fonctions que nous venons d'évoquer. Celles-ci s'étendent à l'intérieur des limites de ses circonscriptions, à la prise en charge de l'infrastructure (construction et entretien). A ce titre, l'OPRAG exécute pour le compte de l'Etat, les travaux généraux sur les infrastructures maritimes : entretien des plans d'eau et dragages, opérations d'amélioration et de renouvellement des infrastructures, travaux de construction, d'extension, exploitation et entretien des ports et de leurs dépendances¹⁶¹. Il est également chargé de la mise en œuvre des programmes de développement des infrastructures et équipements des ports et rades implantés sur le territoire gabonais. Il assure aussi un rôle de régulation et de coordination de la place portuaire. Dans tous les cas, la présence de l'OPRAG est nécessaire pour établir le plan d'aménagement général du port. Cela est nécessaire pour utiliser au mieux l'espace, tant en mer qu'à terre.

Les activités portuaires comportent des enjeux sociaux, économiques, politiques et environnementaux. Elles ont besoin de l'intervention du secteur public pour diverses raisons.

¹⁶¹ Ces activités concernent les ports et infrastructures non concédés. Ainsi, à Owendo, c'est l'opérateur concessionnaire qui en la charge mais rend compte à l'OPRAG.

Par exemple, en matière d'acheminement du commerce extérieur et d'aménagement du territoire, les ports jouent un rôle important par leurs effets structurants sur le tissu industriel et l'aménagement urbain. En outre, la nature de l'activité peut entraîner des situations de monopole de fait qui fausserait le jeu de la concurrence. La régulation permet à l'autorité de protéger les usagers contre les abus de position dominante. D'une manière générale, l'OPRAG impose, par voie contractuelle, aux différents utilisateurs et clients, un ensemble de dispositions permettant de définir, d'orienter, de réguler ou d'autoriser leurs activités. Cette relation s'inscrit dans le cadre d'un partenariat qui s'étend sur une période donnée.

b. Le Ministère de la Marine Marchande

b.1. Ses missions

L'administration de la marine marchande est placée sous l'autorité du Ministère de Marine Marchande, chargé des équipements portuaires. Ses attributions sont définies dans le décret présidentiel n° 001807 / PR / MMM de novembre 1985 qui l'a créée. En effet, la Marine marchande est une véritable administration de synthèse chargée de la coordination et du contrôle de la politique du gouvernement en matière de marine marchande. A ce titre, elle a des compétences multiples :

- gestion et contrôle des activités maritimes, portuaires et connexes, y compris la construction navale ;
- aménagement des ports et voies navigables, ainsi que leur entretien ;
- promotion et développement des activités de transports maritimes et de la pêche ;
- élaboration et application de toutes les dispositions de sécurité conformément à la législation nationale et aux normes internationales en matière maritime et fluviale ;
- assurer les pouvoirs de police administrative, l'organisation et la coordination des actions de l'Etat en mer, la sécurité de la navigation, la gestion des navires, des gens de mer et du domaine public maritime ;
- administration et gestion des marins professionnels embarqués sur ces navires (notamment pour leur régime social et leur travail à bord) ;
- administration et gestion des navires de commerce (notamment ceux battant pavillon gabonais¹⁶²), pêche et plaisance ;

¹⁶² Depuis la disparition de la SONATRAM, les navires battants pavillon gabonais sont privés.

A ces missions techniques, se greffent celles liées à la protection et la prévention du milieu marin et à la lutte contre la pollution marine. Le Ministère de la Marine Marchande les réalise en collaboration avec la Direction générale de l'Environnement¹⁶³. Par ailleurs, les services de la marine marchande assurent la tutelle des entreprises publiques maritimes, notamment l'OPRAG, le CGC, la SNAT.

Dans les différents ports, l'administration de la Marine Marchande gabonaise garantit les fonctions de la police de navigation maritime. Elle veille à la bonne application des conventions internationales sur la navigation. Précisons que les missions de la police de navigation maritime relèvent de la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMSNM) à travers deux services : les affaires maritimes et la signalisation maritime. Le rôle du premier est d'effectuer l'inspection du navire au niveau technique et la vérification de la qualification de son équipage. Le Service des affaires maritimes a des attributions qui visent aussi l'administration du personnel navigant (ou gens de mer) : tenue des matricules, des rôles d'équipage, etc. Quant au deuxième service, il a en charge l'aide à la navigation. Il doit garantir la sécurité maritime. Pour ce faire, il doit maintenir en bon état les éléments de signalisation maritimes (signaux, phares, balises, etc.) se trouvant le long du littoral et des chenaux d'accès aux ports.

L'administration est aussi l'interlocuteur du pays dans les assises internationales en ce qui concerne les questions relatives au droit international de la mer et des problèmes auxiliaires (pollution, par exemple.) Elle ratifie les conventions internationales qui intéressent le Gabon. Elle joue un rôle relativement effacé. Si la définition des missions qui lui sont attribuées est claire, les moyens structurels, humains, matériels et réglementaires mis à sa disposition ne suivent pas. Dans le cas de l'organisation des transports maritimes par

¹⁶³ La Direction générale de l'Environnement est placée sous tutelle du ministère des Eaux et Forêts, de la Pêche, du Reboisement, chargé de l'Environnement et de la Protection de la nature. Elle comprend trois Directions générales, parmi lesquelles la Direction générale des Eaux et Forêts, créée par décret n° 1746/PR/MEF du 29 décembre 1983. Elle a pour mission la conception des politiques en matière forestière, l'administration et l'aménagement des forêts. Elle remplit également les missions de police forestière et de chasse. La Direction générale de l'Environnement, dont les attributions sont définies dans le décret n° 913/PR/MEPN du 29 mai 1995 qui le crée, a pour mission générale d'étudier, de concevoir, d'alermer et d'impulser dans le domaine environnemental.

La Direction générale des Pêches et de l'Aquaculture, créée par décret 1260/PR/MEPN du 9 novembre 1995, est chargée de préparer, de proposer et d'appliquer toutes mesures relatives à la mise en œuvre des objectifs généraux et particuliers en matière d'aménagement de ressources halieutiques. Elle doit aussi mettre en œuvre et assurer la surveillance des programmes, règlements et autres activités destinées à favoriser l'aménagement des ressources et le développement équilibré du secteur halieutique.

La Direction générale de l'Ecole nationale des Eaux et Forêts, créée par la loi n° 10/75 du 18 décembre 1975, est sous tutelle administrative du ministère des Eaux et Forêts et sous contrôle pédagogique du ministère de l'Enseignement Supérieur et du ministère de l'Education Nationale. Ses missions sont de former et de perfectionner le personnel du secteur Eaux et Forêts. Au titre des organismes sous tutelle du ministère des Eaux et Forêts, la Société nationale des bois du Gabon (SNBG) est chargée de négocier, de commercialiser et de promouvoir sous monopole des bois d'origine gabonaise, principalement l'okoumé, l'ozigo et les bois divers, le marché international.

exemple, elle ne dispose d'aucun outil réglementaire en ce qui concerne le contrôle des professions auxiliaires du transport maritime.

b.2. Le code de la Marine Marchande

Le code de la marine marchande (loi 10 / 63 du 12 janvier 1963) constitue l'instrument réglementaire de base. Mais ce code et les textes déjà pris pour leur application sont souvent devenus caduques, tant dans leur forme que dans leur fond. Ceci pour deux raisons essentielles. La première concerne les multiples modifications des structures gouvernementales et administratives. La seconde est liée au changement du paysage maritime du Gabon par rapport à l'évolution du cadre réglementaire national et international qui l'a accompagné. En effet, au plan national, le code de la marine marchande de 1963 constitue encore la principale source réglementaire. Toutefois, pour s'adapter au contexte actuel des transports maritimes sous-régionaux et internationaux, l'administration de la Marine Marchande se réfère davantage au Code Communautaire révisé de la Marine Marchande¹⁶⁴. Celui-ci devient son document de travail de base. Les dispositions du code de la Marine Marchande gabonais sont appliquées à tous les navires immatriculés au Gabon, aux équipages et passagers qui sont embarqués. De même qu'à toutes les personnes (non présentes à bord) qui auraient commis une infraction aux dispositions du code ou de ses textes d'application.

c. Le Conseil gabonais des chargeurs (CGC) et ses attributions

Le Conseil gabonais des Chargeurs (CGC) a été créé par la loi n° 7/71 du 16 décembre 1971. C'est un établissement public à caractère administratif, doté de la personnalité civile et d'une autonomie financière. Il est placé sous la tutelle du Ministère de la Marine Marchande, chargé des équipements portuaires. Il est chargé de la gestion administrative des droits de trafics et de l'application de l'autorisation spéciale de chargement, sur laquelle nous reviendrons. De ce fait il joue un double rôle.

c.1. Etablissement de l'autorisation de chargement

¹⁶⁴ Il a été adopté le 3 août 1994 en Bangui (Centrafrique) par les Etats membres de la CEMAC. Il comprend neuf livres. Livre I : dispositions générales ; Livre II : le navire ; Livre III : la navigation ; Livre IV : pollution marine ; Livre V : les gens de mer ; Livre VI : transports maritimes et professions auxiliaires ; Livre VII : régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande ; Livre VIII : contentieux maritime ; Livre IX : dispositions finales.

L'une des fonctions du CGC est la délivrance de l'autorisation de chargement de marchandises à bord d'un navire au départ et à destination du Gabon. Sans ce visa, aucune transaction commerciale entre ce pays et ses partenaires n'est possible. Il en est de même des formalités de dédouanement qui ne peuvent être effectuées sans la présentation de ce document. Par conséquent, il occupe une place de premier ordre dans l'accomplissement des formalités administratives des marchandises au départ et à destination du Gabon.

Le CGC apporte une assistance aux chargeurs en ce qui concerne les formalités administratives et juridiques en matière de transport maritime. Pour faciliter les opérations liées au transport par mer, il s'est doté d'un réseau d'agents et de mandataires à travers le monde. Géographiquement, ce réseau se répartit comme suit :

- en Europe, les pays couverts sont : Belgique, Royaume Uni, Pays Bas, Allemagne et Pays scandinaves, Italie, Espagne, Portugal, ensemble des pays du Bassin Méditerranéen, France ;

- en Asie, les pays concernés sont : Chine, Hong-Kong, Taiwan, Japon, Corée du Sud, Singapour, Thaïlande, Indonésie, Inde, Viêt-Nam, Cambodge, Philippines ;

- en Amérique latine, il y a le Brésil et l'Argentine ;

- en Amérique du Nord, les pays couverts sont le Canada et les Etats-Unis ;

- en Afrique du Sud, il s'agit du Zimbabwe, du Mozambique, du Malawi et du Botswana.

c.2. Gestion et suivi du trafic maritime

La gestion et le suivi du trafic maritime concernent, d'une part le contrôle des taux de fret et, d'autre part, la rationalisation des dessertes maritimes.

- Le contrôle des taux de fret

Défendre et représenter les intérêts des chargeurs tout au long de la chaîne des transports fait parti des missions du CGC. A ce titre, il s'occupe de négocier des taux de frets auxquels ils sont assujettis, ainsi que des conditions de transport attrayantes avec les armateurs des conférences. Ceci dans le but de maîtriser le coût total du fret, et par ricocher d'améliorer l'économie nationale. En fait, le principe de la négociation des taux de fret avec les armateurs occidentaux vise à freiner les hausses de tarifs et à stabiliser le tarif des conférences. A cet effet, il cherche à réduire, voire à stabiliser, le niveau de fret pour permettre un transport maritime à des conditions de coûts et d'efficacité favorable aux chargeurs. D'autre part, il doit

garantir un tonnage à transporter suffisamment rémunérateur pour les armateurs. De ce point de vue, le CGC a l'obligation de faire bénéficier des meilleurs taux de fret aux chargeurs à travers des services adéquats et efficaces. Il a en même temps l'obligation de maintenir des taux de fret relativement élevés au profit des armateurs.

Cette pratique de taux de fret compétitif permet au transport maritime d'être économiquement performant. Elle a l'avantage de réduire les soubresauts économico-politiques internationaux, tels que la pénalisation des produits à l'export ou le renchérissement des coûts à l'import. Le CGC cherche donc à réguler l'incidence inflationniste des coûts de transport maritime sur l'économie nationale. Cette politique de prix bas aurait des conséquences bénéfiques et indéniables pour le consommateur : réalisation des économies du même ordre sur chaque produit importé par mer. Les pays africains en général, et le Gabon en particulier, vivent essentiellement d'importations de produits manufacturés, dont le coût de transport représente en moyenne 20 à 25 % de leur valeur FOB¹⁶⁵. De plus, le transport est assuré par les compagnies maritimes des pays industrialisés.

Dans ces conditions, la négociation des taux de fret s'avère indispensable, aussi bien avec les armateurs occidentaux qu'avec les chargeurs ou groupes de chargeurs, industriels ou autres associations. A ce propos, M Tano Kouakou¹⁶⁶ fait la remarque suivante au cours de la réunion des experts des conférences maritimes et du Comité régional des négociations¹⁶⁷ (Libreville - Gabon, avril 1985) : « *l'importance des taux de fret dans le processus des échanges commerciaux des pays de la sous-région avec les pays développés se justifiait, lorsque l'on sait qu'une augmentation de 1 % représente une sortie de devises d'environ 5 milliards de F. CFA pour la sous-région* »¹⁶⁸. Le souci des conseils nationaux des chargeurs, notamment celui du Gabon, est de préserver les intérêts des opérateurs commerciaux. Toutefois, les chargeurs disent « *n'avoir pas bénéficié des conditions de transport attrayantes comparativement à celles du marché* ». Ils déclarent aussi qu'« *ils n'ont pas reçu*

¹⁶⁵ NELTOH, 1985, « Transports maritimes. Adapter les taux de fret », *Le Quotidien d'Information gabonais, L'Union*, 25 avril, p. 7.

La valeur FOB désigne la valeur de la marchandise au sortir de l'usine. Elle peut comprendre aussi les frais d'emballage et les frais de transport. (Contraire : valeur CAF qui est le coût de la marchandise et celui de l'assurance du fret.)

¹⁶⁶ Monsieur Tano Kouakou est un des membres du Comité régional des négociations des taux de fret.

¹⁶⁷ Au niveau de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'ensemble des conseils nationaux s'est regroupé au sein d'une association, l'UCCA (L'Union des Conseils des Chargeurs africains). Pour mieux coordonner ses activités et défendre les intérêts des importateurs et des exportateurs nationaux, de même que des autres opérateurs du secteur maritime de la sous-région, l'UCCA s'est, entre autres, doté d'un organe de fonctionnement, le Comité régional de négociation des taux de fret. Au cours des premières années de son existence, il a traité avec les conférences couvrant la sous-région : CEWAL, COWAC, MEWAC, UKWAC, FEWAC, AWAFAC, pour fixer les tarifs conférentiels. Il s'agissait de déterminer un tarif de fret optimal résultant des demandes d'augmentation des conférences. Ces négociations annuelles, n'ont plus cours depuis 1985, en raison de l'affaiblissement et du déclin progressif de l'impact des conférences sur les transports maritimes de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

¹⁶⁸ NELTOH, 1985, op. cit.,

le soutien du CGC. Nous devons supporter des surcoûts qui nous sont imputés, directement ou indirectement par le CGC ». A ce propos, M Makouta souligne que les chargeurs « *continuent à payer, comme dans un restaurant, pour un apéritif ou un dessert qu'il n'a pas consommé, même si on peut admettre que ce n'est pas imputable à l'armement* »¹⁶⁹. Cela aurait permis à l'armement de fidéliser certainement une clientèle. En ce qui concerne les consommateurs et contribuables, ils n'ont aussi pas profité de la politique maritime basée sur la règle des 40/40/20 dans la mesure où ils n'ont pas bénéficié des services et des prix auxquels ils pouvaient prétendre.

La politique de la répartition des cargaisons et de la négociation du taux de fret est considérée comme un instrument déterminant pour la maîtrise des destinées maritimes gabonaises. Les résultats semblent cependant mitigés. En effet, sur le terrain d'application, il apparaît que les tarifs négociés par l'ensemble des Conseils des chargeurs africains « *n'ont été qu'une valeur de référence pour les taux de fret réellement pratiqués et il convient donc dans cette optique de relativiser l'impact de ces négociations en tant que source d'économie pour les chargeurs et l'économie nationale. Le simple jeu de la concurrence entre armements a généré des taux de fret plus bas que ceux obtenus par le Comité de négociation. Il est en effet difficile de contrecarrer plus qu'à court terme, la loi de l'offre et de la demande et ceci est vrai tant pour les hausses que pour les baisses du taux* »¹⁷⁰.

- La rationalisation des dessertes maritimes

Protéger l'armement national est une autre des missions assignées au CGC. A cet effet, il doit promouvoir la flotte nationale en appliquant le système de répartition des cargaisons au profit d'armateurs nationaux. En fait, il doit assurer la gestion et la répartition équitable du fret maritime tant à l'exportation qu'à l'importation entre les armements participant à la desserte maritime des ports du Gabon. Cependant, son soutien n'a pas été suffisant pour insuffler le développement de la compagnie maritime nationale, la SONATRAM¹⁷¹. Cette dernière n'assure plus son activité de transport depuis 1998. Malgré les parts de trafic qui lui étaient réservées au moyen de l'application du système de répartition de cargaison, l'armement gabonais a cessé ses activités. La spécificité du trafic transporté (matières premières) mais aussi les difficultés financières, justifient aussi ce manque de dynamisme de la SONATRAM.

¹⁶⁹ MAKOUTA, M, 1992, « L'armement maritime africain peut-il survivre à la crise économique et financière actuelle » partie I, *Journal de la marine marchande*, n° 3807, décembre, p 3015

¹⁷⁰ MOHAMED M'MADI AHAMADA, 2003, « *Le rôle du Conseil gabonais des Chargeurs en matière de transport maritime* », Mémoire de DESS, Libreville, UOB, p. 44

¹⁷¹ SONATRAM : Société nationale de transport maritime.

Notons que la gestion et la répartition des frets maritimes s'inscrivent dans le cadre d'une réglementation sur le trafic visant à mieux protéger l'armement national. Dans ce sens, elle assure à ce dernier une participation significative au transport maritime généré par le commerce extérieur national, soit 40 % sur les 100 %, conformément aux recommandations du Code de conduite des conférences maritimes. En prenant ainsi une part active dans la gestion des flux à destination du Gabon, le CGC peut avoir un meilleur contrôle sur la répartition des trafics au départ du pays. Cependant, l'approche de cette politique, fondée jusque là sur les dispositions du Code de la CNUCED, devient caduque. Le principe de réservation de fret se révèle être une disposition dépassée et contradictoire au regard des conditions et structures changeantes des transports maritimes. De même, les mutations incessantes de l'environnement maritime international remettent en cause le rôle du CGC. Depuis quelques années, les conférences maritimes opérant sur la COA ont disparu suite au contentieux qui opposait les pays membres de la CMEAOC à l'Union européenne, d'une part, et à la pression des orientations libérales des économies, d'autre part. De ce fait, les négociations avec les conférences maritimes et armateurs n'existent plus. De plus, la capacité réelle de négociation des Conseils des Chargeurs au titre de la défense des intérêts des chargeurs s'est affaiblie au fil des années. Ceci à cause de la diminution du rôle du taux de fret « conférentiel » et de la mise en œuvre des services porte-à-porte. Dans ce cadre, des réformes sont en cours pour une réorientation des priorités en vue d'une politique maritime plus efficace.

d. Les services décentralisés de l'Etat

Parmi les services officiels chargés de l'organisation des services de sécurité portuaire, nous citerons aussi :

d.1. L'Administration des douanes gabonaises

- Son organisation

La Direction Générale des douanes est un service public du Ministère de l'Economie, des Finances, du Budget et de la Privatisation.

L'organisation territoriale des services douaniers est fonction de l'importance locale du commerce international. Par exemple, Libreville compte quatre bureaux de douanes installés respectivement aux ports d'Owendo, au Port Môle, à l'aéroport, au Centre de Tri postal (quartier Charbonnage). Le bureau d'Owendo est le centre névralgique du système.

C'est lui qui coordonne l'action des autres bureaux. La ville de Port-Gentil en compte deux : l'un se situe au Port commercial et l'autre à l'aéroport. Ces bureaux ont la particularité d'être équipés du système SINDARA +, sur lequel nous reviendrons plus tard. Les échanges entre ces différents centres et le bureau central d'Owendo-Libreville passent par la liaison satellite grâce au réseau «Gabon PAC». La connexion entre les deux bureaux de Libreville, Owendo et le Port Môle, s'effectue via le faisceau hertzien. Sur le reste du territoire, la répartition s'appuie sur des bureaux de douanes frontaliers et/ou des brigades de gendarmerie (Oyem, Bitam, Moanda, etc.). Ses services sont généralement établis à la frontière du Gabon avec ses voisins et, le long des principales routes de circulation. Nous avons relevé un manque significatif de matériel adéquat au travail : dégradation des locaux et de l'immobilier de bureaux, barrière de fortune, exigüité des bureaux, etc. Il en est de même des conditions de travail des agents en poste : absence des moyens de communication, sous effectif... Tous ces dysfonctionnements constituent des facteurs aggravant pour le développement du commerce extérieur, ainsi qu'un manque à gagner pour la trésorerie de l'Etat. Une régie financière qui génère d'importantes devises comme les douanes doit avoir des structures adaptées à ses missions. Il serait temps de moderniser les structures douanières.

- Ses missions

Les activités de la douane gabonaise s'intègrent dans le contexte sous-régional de la CEMAC. Les douanes ont des attributions qui se résument essentiellement en trois types de missions : fiscales, économiques et de protection. Ainsi, la douane gabonaise est chargée de percevoir les ressources de l'Etat. A cet effet, elle collecte les droits et taxes sur la marchandise et les droits applicables à celle-ci et au navire. Elle assure le contrôle de la régularité des échanges extérieurs, c'est-à-dire le contrôle de marchandises à l'import ou à l'export aux frontières, ainsi que les opérations fiscales liées à ces opérations. Le manifeste, établi par le transporteur, lui permet de s'informer, voire d'identifier, la cargaison du navire, son contenu, son acheminement et son origine. Il lui donne aussi l'occasion de vérifier les informations déclarées par le consignataire. Elle perçoit les droits correspondants après avoir établi et calculé les droits et taxes imposés sur la marchandise, à l'entrée ou à la sortie du pays. Il appartient donc à l'importateur de la marchandise, représenté généralement par le transitaire, de se présenter aux douanes pour s'enquérir et s'acquitter de ses droits et devoirs concernant l'import ou l'export. C'est à l'issue de l'acquittement de ses droits et taxes, que l'utilisateur pourra effectuer son opération.

Outre les missions fiscales et économiques, les douanes exercent également d'autres missions de protection du consommateur parmi lesquelles :

- la lutte contre la contrebande de produits prohibés, l'importation de produits nocifs ou dangereux et les contrefaçons ;

- le contrôle de nombreux produits alimentaires en partenariat avec les services vétérinaires et phytosanitaires ;

Pour ce qui concerne la surveillance dans les ports, les douanes sont aussi chargées :

- du contrôle des voyageurs et des bagages ;

- du contrôle de l'immigration ;

- de surveiller les zones portuaires et côtières ;

- de détecter et de constater les pollutions marines provenant des navires transportant des marchandises dangereuses et des produits toxiques et nocifs.

d.2. La police de l'air et des frontières (PAF)

Les ports sont des lieux de passage cosmopolites. Ce sont des milieux stratégiques indispensables pour défendre les intérêts vitaux d'un pays. Ils doivent de ce fait être particulièrement surveillés. D'autant plus que la menace terroriste constitue un danger permanent et direct pour les intérêts nationaux, ainsi que ceux du monde entier. La série d'attentats anti-occidentaux survenue le 11 septembre 2001 aux Etats-unis est une illustration dramatique. De ce fait, la Police d'Etat y est solidement représentée par un Commissariat spécial, la PAF (Police de l'Air et des Frontières) pour maintenir l'ordre civil. Elle contribue par des actions opérationnelles s'organisant autour de la dissuasion, la protection et la prévention, au besoin global de sécurité dans l'espace maritime (et aérien). Elle assure le contrôle des passagers aux frontières nationales. C'est-à-dire qu'elle veille au respect de la réglementation relative à la circulation transfrontalière et coordonne la lutte contre l'immigration irrégulière. A ce titre, elle vérifie la conformité des autorisations d'entrée (visas) par rapport à la loi en vigueur.

d.3. La Gendarmerie nationale

C'est une force militaire instituée pour veiller à la sûreté publique et assurer le maintien de l'ordre public et l'exécution des lois. La gendarmerie participe aussi à la défense du territoire. Elle exerce sa compétence en matière administrative, c'est-à-dire la sécurité publique et judiciaire : maintenir le bon ordre, protéger les personnes et les biens, faire respecter la loi, réglementer la circulation routière vers et à la sortie des ports. Depuis le décret n° 345/PR/MDNSI du 23 mars 1988 relative à l'organisation de la Gendarmerie

nationale, l'exercice de ses missions est placé sous la responsabilité du Ministère de la Défense nationale.

Dans les ports gabonais, la gendarmerie intervient par l'intermédiaire de la brigade nautique et des brigades portuaires chargées de la police des frontières. Cette intervention s'inscrit dans le cadre de la sécurité et sûreté maritime et portuaire, conformément aux recommandations du code ISPS. Toutefois, l'accomplissement de ses missions et des services de l'Etat est affecté par le manque de moyens matériels, humain et financier. Par ailleurs, la plupart des agents de sécurité / sûreté n'ont pas suivi de formation spécifique en matière de sûreté des installations portuaires, comme stipulé dans le Code ISPS.

d.4. Les Services phytosanitaire et vétérinaire

Le Service vétérinaire a pour mission de contrôler l'état sanitaire et d'hygiène des produits destinés à la consommation (animaux, produits carnés ou de la mer, etc.) à leur arrivée et à leur départ.

Le Service phytosanitaire est chargé de vérifier la qualité des végétaux pour prévenir la contamination et d'éventuelles épidémies. Ces deux services travaillent en liaison avec les douanes.

Le Service sanitaire est quasi-invisible dans le port. Il ne monte pas souvent à bord pour faire signer et remplir le formulaire de déclaration sanitaire. C'est l'équipage via son capitaine qui signale s'il n'y a pas de cas de maladies à bord de son navire en hissant le drapeau jaune. Si cette consigne n'est pas respectée, le capitaine paie une amende.

2. Les professionnels apportant une assistance aux navires

A ces intervenants incontournables chargés de la gestion et des contrôles, s'adjoignent les professions qui assurent un service obligatoire ou usuel au navire. Ce sont des interlocuteurs du représentant de l'armateur. Le rôle de ceux-ci est d'apporter leur aide à la navigation. Parmi les professions qui apportent leur assistance au navire nous citerons le pilotage, le remorquage et le lamanage. Elles interviennent directement à la réalisation du passage portuaire. Ils prennent en charge le navire à quelques distances du port pour le guider dans le chenal d'accès, l'aider à manœuvrer, à l'amener à quai et à l'immobiliser.

a. Les services portuaires d'aide à la navigation

a.1. Le pilotage

Le pilotage est l'une des activités maritimes les plus importantes d'aide assurée à la navigation. Il consiste à l'assistance donnée au capitaine des navires, c'est-à-dire au guidage d'un navire entrant ou sortant dans le port. Ce faisant, il représente une garantie pour la sécurité des manœuvres d'approches et d'accostage du navire. En effet, il possède une connaissance particulière du site et donne au capitaine tous les renseignements et conseils utiles pour sa navigation et ses manœuvres. Il faut d'ailleurs noter que, si le pilote est bien responsable de ses renseignements, il ne l'est pas de la manœuvre elle-même qui reste dans tous les cas une responsabilité du commandant. C'est donc ce dernier qui conduit lui-même son navire jusqu'au port.

Le rôle du pilote est donc d'assister le capitaine d'un navire dans ses manœuvres compte tenu de sa connaissance précise du site du port. A cet effet, le pilote donne au capitaine tous les renseignements et conseils utiles pour sa navigation et sa manœuvre. Il sert de guide au capitaine et l'oriente sur la direction à prendre du fait de sa parfaite connaissance des caractéristiques du chenal d'accès, des conditions nautiques, hydrographiques, etc. Selon la réglementation portuaire en vigueur au Gabon, le pilotage est obligatoire pour tout navire gabonais ou étranger pénétrant dans les eaux territoriales gabonaises. Cette réglementation s'applique en l'occurrence aux navires de plus de 150 tonneaux de jauge nette escalant dans les ports commerciaux de ce pays. Cette opération est payante au prorata de la jauge du navire. En fait, les droits de passage portuaire sur le navire sont calculés en fonction de trois paramètres : la longueur, la largeur et le tirant d'eau du navire.

a.2. Le remorquage

Le remorquage, comme le pilotage est un service rendu au navire. C'est également une aide essentielle à la navigation. Son rôle est de faciliter les manœuvres d'accostage ou d'appareillage d'un navire par l'utilisation de navires de petites tailles mais de forte puissance. Le remorqueur assiste le navire. Pour accéder au quai (ou s'en éloigner), il l'aide et le guide dans ses manœuvres en le tirant vers le quai. Il facilite son positionnement pour éviter les éventuels accidents. A cet effet, ils vont se placer à l'avant ou à l'arrière du navire et parfois aux deux extrémités pour faciliter les manœuvres du navire (photo 5). Dans les ports gabonais le remorquage, comme le pilotage, est obligatoire pour les navires de plus de 150 tjb.

Photo 5 - Le remorqueur aide le navire à se positionner



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, port d'Owendo, juillet 2006

Les remorqueurs utilisés dans les ports commerciaux du Gabon ont une force de traction de moins de 30 tonnes au bollard et un moteur de 1 000 chevaux chacun. Ils sont au nombre de trois : Owendo en compte deux alors que Port-Gentil est doté d'un seul remorqueur. Toutefois, les pilotes déclarent que *« la puissance des remorqueurs mis à la disposition des gros navires ne répond pas exactement aux besoins nautiques de ces ports compte-tenu de la taille actuelle des navires et de l'accroissement de leur capacité de charge »* Ils disent que *« les outils nautiques mis au service de ces ports paraissent obsolètes et insuffisants au regard la performance incessante des navires qui nécessitent des remorqueurs plus performants »*. Outre la faible puissance des remorqueurs, soulignons aussi l'insuffisance des moyens nautiques. A Owendo, un seul des deux remorqueurs est utilisé lors de l'accostage ou l'appareillage des navires. Il sert à la fois de pilotine pour rallier le quai au navire et inversement et, de remorqueur pour l'assistance au navire. Le deuxième est mis à disposition uniquement en cas de besoin; puisque SAREP a un contrat pour un seul remorqueur. En fait, *« l'utilisation du deuxième remorqueur pour assister les navires qui font escale à Owendo est facultative »* disent les responsables de SIGEPRAG. *« Celui-ci n'est pas nécessaire dans la mesure où il n'est pas rentable. De plus, si l'on tient compte de la fréquence des navires fréquentant Owendo et de l'étendue des ports, les risques de collision semblent inévitables »*.

Pourtant, le contexte économique actuel, caractérisé par l'âpreté de la concurrence portuaire et la révolution des transports maritimes, oblige les ports gabonais à être performants. A ce titre, les pilotes pensent que *« l'acquisition de nouveau matériel de servitude permettrait certainement d'améliorer le trafic dans la mesure où les profondeurs de*

11 m à l'entrée de la passe d'Owendo limitent considérablement les tirants d'eau de chargement ». Ceci est d'autant plus vrai qu'au moment où le gain de temps devient un facteur déterminant de compétitivité, *« il est impératif, pour une meilleure flexibilité des navires à quai, de doter chaque port commercial gabonais d'au moins deux remorqueurs »*, nous ont confié les pilotes. *« Cela permettrait de servir simultanément deux navires. Les ports d'Owendo étant des ports à marée, ils gagneraient en temps pour les navires qui pourraient accoster à la même heure, à des postes différents : le poste n° 1 pour les ro-ro ou les cargos et les minéraliers au poste minéralier. »*

a.3. Le lamanage

Le lamanage consiste à assister le navire pour fixer les amarres à quai. En effet, lorsque le navire s'apprête à accoster, les lamaneurs interviennent pour l'amarrage et le désamarrage du navire. Ils offrent aussi une assistance pendant le déhalage du navire. Pour ce faire, ils se servent des aussières, c'est-à-dire de gros cordages qui se trouvent sur le navire ou à terre pour l'amarrage ou le touage des navires (photo 6). Puis, ils accrochent¹⁷² les aussières sur le bollard (photo 7). C'est-à-dire qu'ils attachent le navire par des « bouts », précisément avec les cordes qu'ils frappent sur les bites d'amarrage (sur les quais) pour l'immobiliser (ou le libérer au moment du départ). Au cours de cette opération, les lamaneurs doivent absolument prendre toutes les précautions pour éviter tout choc du navire contre le quai. De même, dans la pratique de leur métier, les lamaneurs doivent appliquer la plus grande vigilance ainsi que des règles de sécurité drastiques, et ce pour éviter les accidents de travail.

Comme nous pouvons le remarquer, le lamanage est une autre opération d'aide à la navigation. Au Gabon, le lamanage n'est pas obligatoire. Il est cependant fortement conseillé par les autorités portuaires.

Photo 6 - Réception des aussières (ou amarres) du navire par les lamaneurs

¹⁷² On parle de capeler (contraire : dédoubler c'est-à-dire enlever les aussières des bûts)



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, juillet 2006

Photo 7 - Immobilisation d'un navire à quai



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, juillet 2006

b. Autres services

b.1. L'avitailleur

L'avitailleur fournit au navire et à son équipage, l'ensemble des fournitures dont ils ont besoin, notamment, les vivres, l'eau, le fuel, etc. Dans les ports gabonais, les navires n'ont pas la possibilité de se connecter directement sur les réseaux électriques, téléphoniques et hydrauliques. L'exemple de l'eau illustre parfaitement notre propos. A Owendo, un lamaneur, communément appelé « marchand d'eau » avitaille les navires. Pour pomper l'eau, il tire un chariot sur lequel sont entreposés les tuyaux reliés aux conteneurs d'eau (photo 8). Ces derniers permettent de relever la quantité d'eau servie. Il branche la vanne d'un tuyau

d'évacuation sur la vanne d'eau de la bouche de réception se trouvant sous le tablier du quai ; le navire branche la sienne sur la vanne d'un des conteneurs d'eau (photo 9). Les navires qui se trouvent en rade ou au quai minéralier sont contraints de quitter leur poste pour venir se ravitailler en eau sur le quai commercial. Les vannes d'eau sous le tablier ne comportent pas de dispositif de protection. Les flexibles d'avitaillement sont exposés et subissent des chocs au cours de l'accostage des navires. D'où leur changement permanent en raison des fuites d'eau sur les tuyaux d'évacuation. C'est SIGEPRAG en sa qualité de gestionnaire commercial des quais qui fournit l'eau au navire.

Photo 8 - Le chariot à eau : des conteneurs à eau entreposés sur des chariots



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, juillet 2006

Photo 9 - Raccordement des tuyaux dans la vanne de la bouche d'évacuation d'eau et dans celle du navire



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, juillet 2006

b.2 : Réparation navale

Elle permet d'effectuer toutes les interventions nécessaires à la bonne marche du navire. Au Gabon, cette activité est quasi-inexistante, les chantiers navals étant en cessation d'activité.

3. Les auxiliaires au passage portuaire

Ils regroupent une diversité d'entreprises exerçant une activité commerciale sur le domaine portuaire et offrant des services aux navires ou aux marchandises. Ces entreprises représentent un maillon indispensable de la chaîne de services portuaires. Elles exercent dans un cadre concurrentiel ou protégé en raison de monopoles de fait (marché limité ouvert à un seul opérateur) ou de droit (la profession de pilote par exemple). Le tableau 11 répertorie les principaux opérateurs exerçant les métiers de la consignation, de transit et de la manutention au Gabon. Nous avons recensé plus d'une vingtaine de sociétés exerçant dans les activités connexes au transport maritime.

Tableau 11 - Les principaux opérateurs privés exerçant les activités connexes au transport maritime dans les ports du Gabon

Société	Activités				
	Consignataire	Transitaire	Manutentionnaire -acconier	Magasinier	Transporteur
SDV-GABON	x	x	x	x	x
GETMA	x	x	x	x	
GABON-TRANSIT		x			
GABOTRAC		x	x		
PANALPINA	x	x	x		
ROBERT SERVICE		x			
SATA-GABON		x			
SOGATRANSCO		x			
ORGATRANS		x			
SATA-OFF-SHORE	x	x			
SAGA	x	x	x		
ESP-SHIPPING			x		
EGCA			x	x	
SEPBG			x		
AGEMAR	x				
TRANSLOG		x		x	
ASG				x	
SOCOPAO		x		x	
EAGLE	x	x	x		
SATRAM		x	x		x
CNI		x			
SGTA		x			
SNAT	x	x			
TRANSFORM		x			
TAG		x			
GAPS		x			
SOTOMAC		x			
SITEMAT		x			
UCOTRANS		x			
INTER TRANS		x			
TTG		x			
SECAM	x	x			
EAGLE	x	x			

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, mai 2004

a. Les décideurs des opérations portuaires et de la circulation des flux

Quel que soit le régime administratif d'un port, son fonctionnement requiert toujours, en plus des services officiels que nous venons de décrire, le concours d'intermédiaires du transport (ou auxiliaires du transport). Ces derniers représentent toute personne morale ou physique qui exerce une activité annexe aux transports maritimes. Ils jouent un rôle essentiel dans les réseaux d'exploitation de la chaîne logistique du port. Ils prennent en charge les activités de services ou administratives liées au traitement physique et administratif de la marchandise et du navire. Ils sont indispensables au bon fonctionnement du passage portuaire. Parmi les nombreuses activités connexes du secteur maritime, nous en avons retenu trois : la consignation, le transitaire et le manutentionnaire. Ces professionnels représentent l'ossature des activités d'un port.

a.1. Le consignataire

Le consignataire de navire, appelé aussi agent maritime, « *est une personne morale ou physique qui est chargé, à titre permanent ou occasionnel, d'effectuer au niveau d'un port, au nom et pour le compte de l'armateur, les opérations que le capitaine n'effectue pas lui-même* »¹⁷³. Au regard de cette définition, les tâches exécutées par le consignataire sont nombreuses et variées. Son rôle est, entre autres, de garantir la prise en charge du navire et de sa logistique lors de l'escale conformément aux instructions et intérêts de l'armateur. A cet effet, le consignataire est chargé de faire la déclaration¹⁷⁴ du navire, de sa cargaison et de son équipage auprès des autorités publiques compétentes. En tant qu'agent succursaliste, il représente les intérêts d'un armateur dans un port maritime et prend toutes les mesures d'ordre commercial, administratif et technique nécessaires à la bonne exploitation des navires transitant au port. En fait, le consignataire est mandaté par l'armateur pour représenter ses intérêts au niveau local et négocier les contrats lorsque celui-ci n'a pas de succursale dans la ville. Dans ce cas, le consignataire est une agence de l'armateur lui-même agissant en lieu et place de celui-ci selon sa volonté. Si l'armateur n'a pas de succursale, il s'adresse à l'agence maritime de son choix pour lui confier sa consignation dans le port. Il peut être agent de lignes régulières ou agent au tramping. Dans le premier cas, il est le correspondant habituel d'un ou plusieurs armateurs. Dans le second, il est le consignataire occasionnel d'un navire. L'agent maritime peut consigner le navire ou sa cargaison. Pour des raisons de regroupement

¹⁷³ ZIBI EBANGA, E, 1993, « Comprendre et utiliser le transport maritime », *MARK & CO*, p. 50

¹⁷⁴ Par déclaration on entend le paiement des droits de port, la présentation de la lettre de jauge, la présentation à la douane de la liste complète de l'équipage, des provisions et des marchandises se trouvant à bord.

des moyens techniques et humains, les agences de consignation assurent simultanément les deux activités. Il prépare et facilite l'escale du navire en cherchant et collectant la cargaison pour les navires et les destinations prévues et dans les normes prescrites par l'armateur représenté. Il émet et signe les connaissements correspondants. Il prend ensuite toutes les dispositions pour que le fret soit embarqué de manière satisfaisante. A ce titre et en fonction des usages locaux, l'agent dispose de divers moyens : annonce dans les presses spécialisées, circulaires aux clients, cartes de départs réguliers, contacts téléphoniques ou personnels, etc. Techniquement et socialement, l'agent assure la maintenance du navire, prend en charge les éventuelles réparations et règle les problèmes d'équipage pouvant se poser. En un mot, il prépare, fait exécuter et liquide toutes les opérations matérielles, juridiques et administratives des escales de navires. Puisqu'il est responsable auprès des autorités du port, de tout ce qui concerne le navire.

En résumé, « *le consignataire du navire agit comme un mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même. En lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée, à la livraison des marchandises. Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition* »¹⁷⁵. Il se trouve à l'interface de l'armateur et des clients, du capitaine du navire et des manutentionnaires, des officiers du port et du navire et de sa cargaison. Il joue un rôle de catalyseur dans la mise en relation directe ou indirecte des différents acteurs pour l'escale d'un navire. C'est un intermédiaire de première importance dans la communication de l'information entre les différents services publics autorisant une escale dans le port. Par conséquent, on n'insistera jamais assez sur l'importance de cet auxiliaire de transport.

a.2. Le transitaire

Le transitaire représente le client, c'est-à-dire le chargeur. Pour ce faire, il exerce différents types d'activités reconnaissables dans la double qualification de mandataire et commissionnaire (tableau 12). Quelle que soit la diversité des fonctions qu'il occupe, il est principalement au service de la marchandise.

Il peut être le représentant du chargeur. A ce titre, il est mandataire, c'est-à-dire un commissionnaire en douane (appelé encore déclarant en douane). A cet effet, il accomplit, sous sa propre responsabilité, la déclaration en douane à l'importation (ou à l'exportation), et

¹⁷⁵ Selon l'article 441 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC, 2001, p.189-191

ce pour le compte d'un chargeur. En fait, il s'occupe de l'accomplissement des formalités douanières et administratives conformément aux instructions reçues de la part de son mandat. Il est donc chargé, en tant que mandataire, d'exécuter les ordres du chargeur en ce qui concerne les opérations douanières associées à l'embarquement (chargeur) ou au débarquement (destinataire) d'une marchandise donnée. Il est en relation avec le client, les services de transit et de comptabilité de son entreprise et, ceux des douanes.

Tableau 12 - Les différentes responsabilités du transitaire

Mandataire	Commissionnaire
<ul style="list-style-type: none"> - Exécute les ordres de son mandat - N'a pas le choix de sous-traitants - N'est pas responsable de leurs fautes - Répond d'une obligation de moyens 	<ul style="list-style-type: none"> - Organise et coordonne - A le choix de ses sous-traitants - Est responsables de leurs fautes - Répond d'une obligation de résultats

D'après D. CHEVALIER et F. DUPHIL, 1998, « Le transport », Paris, les éditions Foucher, coll. Défi export, p. 38.

Il peut aussi organiser et coordonner le transport d'une marchandise en direction ou en provenance de l'étranger, selon différentes modalités définies par le contrat de transport. Dans ce cas, il occupe les fonctions de commissionnaire de transports. Il est arbitre dans l'utilisation du mode de transport en fonction des intérêts de la marchandise. Il représente le client auprès des transporteurs. Il accomplit les opérations administratives spécifiques aux transports internationaux. Son rôle est de toute première importance dans la mesure où il est à la charnière entre le transporteur et le chargeur. Sa vocation est essentielle pour le fonctionnement des échanges. Pour répondre à l'obligation de résultats qui lui est demandé, il va s'engager, en tant que premier partenaire économique des transporteurs, sur les délais et la bonne fin de l'opération de transport. Il va couvrir l'assurance des marchandises transportées. C'est donc toute la responsabilité du transitaire et celle de la profession qui sont engagées ici. Notons qu'avec l'évolution des techniques de transport (le conteneur notamment) le rôle du transitaire se transforme davantage en opérateur de transport multimodal. Pour ce faire, il effectue un service complet en organisant le transport de bout en bout par les différents modes de transport. Il peut aussi rendre un service ponctuel, « à la carte », à l'utilisateur.

Dans les ports, le transitaire portuaire est à l'interface du transport maritime et du transport terrestre. Il est à l'articulation entre la marchandise et les moyens de transport. Il se trouve au point de rupture de charge de la marchandise et de deux modes de transports différents. Il est le représentant de l'expéditeur et agit en tant que mandataire. Son rôle consiste à surveiller le bon déroulement du passage portuaire. Ainsi, il réceptionne la marchandise débarquée par le consignataire. Il peut arriver qu'il apporte aussi les produits collectés par ce dernier aux transporteurs.

- Une activité très exigeante

Etre agent de transit exige d'avoir le sens de la rigueur dans la mesure où la moindre erreur entraîne des conséquences immédiates sur le budget de l'entreprise. Il est aussi important de relever que l'obligation de résultat qui lui est exigée fait qu'il est quotidiennement exposé à des risques tels que : les dommages causés sur la marchandise lors du transport ; la qualité des services (dédouanement rapide et délais livraison respectés) ; la détermination du prix de transport ; la rémunération des services. Face à ces risques, il doit toujours trouver le juste milieu pour ne pas léser ses partenaires. Il assume en lieu et place des clients toutes leurs obligations. La concurrence est vive au sein de la profession.

- Une forte concurrence

Observons que l'activité de transitaire au Gabon dépend de la CEMAC. Elle apparaît très mal protégée au niveau réglementaire. Mal protégée contre elle-même par des pratiques trop laxistes qu'elle s'autorise. Mal protégée aussi contre la concurrence des uns qui se manifestent hors de tout contrôle et contre celle des autres qui se situent souvent hors de toute logique. C'est le cas des entreprises publiques. L'exemple de la SNAT¹⁷⁶ est significatif. Elle subit la concurrence déloyale des entreprises étrangères (comme SDV, GETMA, etc.) mieux outillées en la matière. Ces agences maritimes disposent de moyens matériels et financiers non négligeables. En dehors de leurs activités principales d'auxiliaire du transport maritime, elles développent leur propre système de transport pour leur compte propre ou pour un service de transit intégré. Elles ont leur propre service de transit. Elles cumulent, comme précédemment indiqué, les rôles de consignataires, de transitaires, d'entrepôts et de manutentionnaires. De plus, le manque de savoir-faire des dirigeants de la SNAT a conduit ses responsables à tout faire et à n'importe quel prix, c'est-à-dire sans contraintes, sans contrôle ni sanction économique. La privatisation en cours est vécue comme le résultat de ses contre-performances. En dehors de ces grandes entreprises, privées, en général, il existe une foule de petits artisans qui, pour la plupart s'improvisent passeur en douane, parfois sans qualification ni agrément professionnel. Est-il possible d'exercer un métier qui n'est pas le sien, sans que son aptitude, sa technicité, sa capacité d'investir ne soient contrôlées ?

Ainsi, les consignataires et les transitaires représentent respectivement les intérêts des armateurs et des chargeurs. Le premier en ce qui concerne la bonne exploitation des navires relâchant dans un port et le second, pour les marchandises en tenant le rôle d'expéditeur et de destinataire.

¹⁷⁶ SNAT : Société nationale d'acconage et de transit

a.3. Le manutentionnaire

La société de manutention se trouve à l'articulation entre le représentant du chargeur, le transitaire, et celui de l'armateur, le consignataire. C'est elle qui assure la rupture de charge entre le navire et la terre. Son rôle est essentiel pour diriger les opérations de transbordement, c'est-à-dire qu'elle organise et assure, sous le contrôle de l'équipage des navires, les opérations de chargement et/ou de déchargement du navire, ainsi que l'arrimage et le désarrimage dans les cales (manutention bord ou *stevedoring*, en anglais). Elle s'occupe aussi de la mise à quai des marchandises, de l'entreposage des conteneurs, du rechargement des conteneurs sur les différents moyens de transport terrestre (manutention quai ou *handling operation*, en anglais) et des différentes manutentions que la marchandise peut subir dans l'enceinte portuaire.

Le manutentionnaire est donc un maillon indispensable dans la chaîne de transport des marchandises. Il est chargé de plusieurs opérations qui, exigent une extrême vigilance à toutes les étapes pour des raisons juridiques¹⁷⁷ en particulier. Selon celles dont il a la charge, le manutentionnaire est désigné par les termes de *stevedore* (dans les ports anglophones) ou *aconier*. En effet, le premier effectue uniquement les opérations matérielles de manutention ; quant au second, il s'occupe, en plus de la manutention, d'autres missions telles que la réception et la reconnaissance à terre des marchandises ou encore leur livraison. Actuellement, la distinction entre ces deux fonctions tend de plus en plus à disparaître : le manutentionnaire porte presque partout le nom d'*aconier*. Le manutentionnaire agit principalement pour le compte de l'armateur exploitant le navire dans le cadre d'un contrat. Ce dernier stipule qu'il a en charge d'organiser la manutention et de prendre des mesures nécessaires à son exécution. Il s'agit de :

- planifier des équipes de dockers (ou débardeurs) ;
- mettre à bord ou de débarquer des marchandises selon les instructions contenues dans le plan de chargement (ou de déchargement) des cales du navire. A cet effet, il utilise un matériel spécial appartenant à la société de manutention à laquelle il appartient ;
- stocker et garder la marchandise.

¹⁷⁷ Si le manutentionnaire a qualité de *stevedore*, il a une obligation de moyen, c'est-à-dire que sa responsabilité n'est pas présumée et qu'il faut, pour l'engager, établir la faute. Autrement dit, il est responsable des dommages qui lui sont imputés, comme une mauvaise manœuvre ayant entraîné la chute ou la casse d'un colis en cours de chargement ou déchargement, etc.

S'il a qualité d'*aconier*, il a une obligation de résultat, c'est-à-dire que sa responsabilité est présumée. Il est supposé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant. A l'import, sa responsabilité commence au moment où il prend la marchandise des mains du transporteur et cesse dès qu'il livre celle-ci au réceptionnaire ou à son transitaire.

a.4. Les dockers

Le manutentionnaire est l'employeur des dockers. Ces derniers sont des agents d'exécution. Ce sont des ouvriers portuaires qui participent aux opérations de chargement et déchargement de tous types de marchandises. Ces opérations mettent en œuvre divers équipements mécaniques et requièrent le respect de nombreuses règles de sécurité.

Les dockers sont constitués depuis l'origine par une main-d'œuvre rustique et instable. Ils louent chaque jour leur force physique. Contrairement à la France, par exemple, les dockers gabonais travaillent dans des conditions difficiles (photos 10 et 11) et qui ne changeront pas sans une politique volontariste. Celle-ci pourrait passer par la structuration et la syndicalisation de la profession. A ce jour, il n'existe pas de texte juridique au Gabon qui, comme en France par exemple, introduit l'obligation d'un contrat de travail et la mensualisation des dockers¹⁷⁸.

Pour faire face aux pointes d'activité, les entreprises de manutention recrutent une fois dans la journée, le matin généralement. Chaque jour, devant le portail du Port commercial d'Owendo, une foule assez dense s'attroupe dans l'attente d'une éventuelle embauche. Debout, accroupis ou carrément assis à-même le sol, les hommes attendent d'être choisis par le responsable de la manutention, le seul à déterminer les effectifs à embaucher par navire et par tâche. L'embauche de cette main-d'œuvre occasionnelle et d'appoint se fait généralement en fonction des affinités. Le responsable de la manutention dresse une liste de noms qu'il communique au chef de service de la sécurité. A l'appel de son nom, le docker reçoit un badge pour accéder et circuler dans le port. Il le restitue à la fin de son travail. La précarité de ces intermittents ne paraît pas favoriser l'instauration d'un lien durable entre les dockers et les entreprises de manutention. La plupart d'entre eux ont des « contrats à durée indéterminée de fait ». Pourtant, l'article 27 du code gabonais du travail stipule qu'au-delà de deux années passées au sein d'une même entreprise, le travailleur doit bénéficier d'un contrat à durée indéterminée ». Il devient alors un travailleur permanent. Dans ce sens, il assure des « services continus ». Cette législation n'est pas respectée ; un docker reste un travailleur temporaire¹⁷⁹ et un ouvrier de passage dans les ports du Gabon.

¹⁷⁸ Loi de Drian-Josselin de juin 1992 (France)

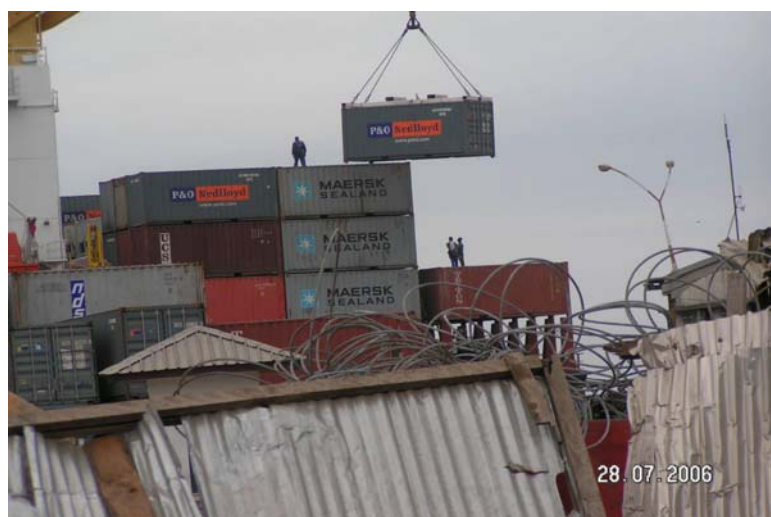
¹⁷⁹ Les dockers sont par excellence des travailleurs temporaires. Selon l'article 26 du code du travail gabonais, « est considéré comme travail journalier ou hebdomadaire, l'engagement écrit contracté pour une journée ou une semaine. Le salaire est payé à la fin de cette période. Le contrat peut être renouvelé le lendemain ou la semaine suivante.

Photo 10 - Manutention des conteneurs : debout sur un conteneur, les dockers fixent le spider pour faciliter le déplacement du conteneur par la grue de bord



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, juillet 2006

Photo 11 - Des conditions dangereuses de travail : des dockers dirigent le grutier dans ses manœuvres d'entreposage des conteneurs sur le quai



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, juillet 2006

Le problème des travailleurs intermittents est complexe pour plusieurs raisons. A ce jour, en l'absence d'un bureau de recrutement ou de structure analogue dans les ports, il est difficile, voire impossible, de les identifier correctement. Chaque entreprise pratique le système de la « libre embauche », c'est-à-dire que l'employeur ou son représentant choisit librement ses ouvriers. Il recrute en fonction de ses besoins. De plus, les dockers changent, librement et à leur gré, d'entreprise en fonction des possibilités qui se présentent à eux. Dans la plupart des cas, ce sont les conditions de rémunération et de travail qui justifient ces départs intempestifs. En ce qui concerne les salaires, les montants à payer aux journaliers ne sont pas uniformes. Ils diffèrent d'une entreprise à une autre, d'un journalier à un autre, voire d'une journée à une autre. Ainsi, ils varient entre 5 000 F CFA et 8 000 F CFA. La détermination

des dates d'embauche et du temps réel passé au sein de telle ou telle entreprise est une difficulté supplémentaire faute d'archives et de documentation. Au mépris des dispositions légales, les entreprises détruisent souvent les documents relatifs à l'embauche des dockers. Il s'ensuit qu'en cas de différend individuel du travail, les employeurs et les employés avancent toujours des dates d'embauche sensiblement différentes. Les dockers se plaignent d'être exploités et abusés par leurs employeurs. Ils disent que : « *les employeurs ne respectent pas le temps légal de travail. Ils nous utilisent souvent de manière permanente, parfois avec notre complicité. Ils ne paient pas nos heures supplémentaires, ni les primes de risques professionnels encourus, moins encore celles liées à la manipulation des marchandises salissantes ou incommodes* ».

- Adapter la législation à l'environnement actuel

La réforme du régime des dockers au Gabon apparaît nécessaire. La question de leur statut se pose aujourd'hui. Des nouveaux emplois sont apparus avec les progrès techniques et la libéralisation des services de transport. L'amélioration de la performance des ports passe en effet par des meilleures conditions de traitement des marchandises et des navires: une meilleure rapidité notamment par l'augmentation des cadences de traitement, mais aussi une qualité des services offerts. Il s'ensuivra une amélioration de la rotation des navires à quais et une augmentation du trafic. Il est indispensable que des normes communes de performances en terme de cadences et de qualité de service soient déterminées pour l'ensemble de la profession.

La responsabilisation des acteurs, notamment les différentes entreprises, l'OPRAG et SIGEPRAG est également indispensable pour assurer l'efficacité du port. Pour ce faire, des modalités nouvelles d'application du code du travail aux institutions représentatives du personnel (Comité d'hygiène, sécurité et environnement (HSE), etc.) sont nécessaires pour améliorer les conditions de travail des dockers et des acconiers. Il en est de même de l'harmonisation des méthodes de travail en fonction de la nouvelle réglementation relative au Code ISPS en matière de sécurité / sûreté : les acconiers et les dockers doivent avoir des équipements appropriés et observer les mesures de sécurités du matériel logistique et vestimentaire (chaussures de sécurité coquées, combinaison, casques, gants, masques de protection pour les voies respiratoires, etc.). Des accidents de travail sont à déplorer dans les ports gabonais¹⁸⁰. Aussi, la mise en place de mesures drastiques de sécurité et la sensibilisation à une plus grande vigilance s'avèrent-elles indispensables et impératives pour

¹⁸⁰ Par exemple, un manutentionnaire travaillant pour un bateau de la société GETMA est décédé en août 2006 à la suite d'un accident de travail : il a été violemment heurté par une bille de bois. En juin de la même année, c'est un lamaneur qui s'est fait happer par les aussières lors de l'accostage d'un navire.

réduire les risques d'accidents de travail ; les responsables de sociétés doivent aussi organiser le travail et mettre en œuvre des méthodes compétitives.

La profession de la manutention joue un rôle important pour la productivité d'un port. Au moment où le travail temporaire se développe dans notre pays, il devient nécessaire de mettre en place des dispositions réglementant les nouvelles formes de travail telle que le travail intérimaire. Il faut que tout travail portuaire soit exécuté par des travailleurs reconnus. Cela signifie que tous les travailleurs devraient être reconnus par un Comité National des ports et rades, par exemple, un organisme officiel au sein duquel les organisations des employeurs et des travailleurs seraient représentées paritairement. C'est ce même Comité qui décide des conditions de travail et de leur mise à jour régulière. Un local d'embauche dans les ports doit également être mis en place. Il permet non seulement de faciliter l'identification des travailleurs mais, aussi de tenir à jour les informations concernant leur embauche. Ces quelques dispositions ont l'avantage de pallier le problème de la précarité des employés, donc de mieux lutter contre la pauvreté et les inégalités sociales.

La formation est un facteur supplémentaire pour améliorer la situation des employés, mais aussi la qualité des services rendus, et donc l'amélioration de la performance. En effet, investir sur les hommes c'est leur assurer une qualification et une durabilité dans l'emploi. Dans les ports du Gabon, nous n'avons pas rencontré des personnes qui détiennent des qualifications précises dans leur activité. La plupart d'entre eux ont reçu leur formation sur le tas. Souvent, c'est l'ancienneté qui sert de base pour désigner les chefs d'équipe.

b. Le magasinier / l'entrepoteur / entreposeur

Il assure les fonctions d'entreposage, d'empotage (remplir) ou de dépotage (vider) des conteneurs, de groupage ou de dégroupage des marchandises. Ces opérations sont réalisées sur le quai, sous entrepôt ou hangars, en zone portuaire, par les entreprises de manutention. Elles permettent d'optimiser la gestion des conteneurs et de favoriser la prestation d'entreposage sous douane.

A Owendo comme à Port-Gentil, les grandes entreprises disposent chacune d'une zone de stockage (magasins, terre-pleins, parc à conteneurs, etc.). Elles la louent selon les modalités prévues par le règlement d'exploitation portuaire.

c. Les transports terrestres

Ils désignent tous les modes de transport autres que les transports maritimes ou le transport aérien. Ils permettent le pré-acheminement des marchandises de l'expéditeur ou leur post-acheminement du port jusqu'au destinataire. Il s'agit, entre autres, du chemin de fer Transgabonais représenté par la société Setrag, des transporteurs de grumes (Trans'form...), des transports fluviaux, etc.

Au terme de cette analyse, nous retiendrons qu'il existe plusieurs professionnels qui participent directement à l'animation des ports commerciaux gabonais. Cependant, cette présentation non exhaustive, ne doit pas occulter le fait qu'il existe une diversité d'acteurs, dont les activités sont diverses et variées. Monsieur Vigarié¹⁸¹ dénombre dans ce secteur près de cinquante professions dont la spécialisation relève des fonctions portuaires. Pour que le service global soit bon et efficace, toutes ces professions doivent fonctionner de manière conjointe et de façon coordonnée. En revanche, le fonctionnement non adéquat de l'un des maillons aura une répercussion sur la chaîne logistique et au-delà, sur la chaîne de transport qui passe par ce port pour cette marchandise. Ces considérations ont toute leur importance dans le contexte économique actuel. Car le passage portuaire est un élément important dans la compétitivité du transport maritime et du transfert de marchandises, des modes de transport terrestre vers le mode maritime et inversement. C'est ce qui semble justifier l'amélioration permanente de la qualité des services dans les ports.

4. Autres partenaires des ports gabonais

a. « L'agglomération portuaire »¹⁸²

La place portuaire peut être considérée comme « *d'essence supérieure à la communauté portuaire dans la mesure où elle peut éventuellement la contenir* »¹⁸³. Elle dépasse *stricto sensu* le cadre de l'activité qui se déroule dans son enceinte. Elle inclut le tissu d'entreprises péri-portuaires et les institutions locales, nationales, voire régionales. Associées à la vie économique du port (ville, communes, etc.), ces dernières constituent un ensemble économique indispensable pour les fonctions de négoce par exemple. Il s'est formé entre la

¹⁸¹ VIGARIE, A, 1998, « les ports maritimes et leur environnement humain et économique », *Les littoraux espaces de vie, Dossiers des Images Economiques du Monde*, Paris, SEDES, p.84-90.

¹⁸² ISEMAR, 1999, « *Evolution de la gestion et de l'organisation des ports* », Synthèse n° 13, janvier, p. 2

¹⁸³ GUERIN, F, 2000, « *Emergence de la quasi-organisation : le cas de la place portuaire* », thèse, Université du Havre

ville et le port un système basé sur une complémentarité et une imbrication des fonctions urbaines et portuaires. Ce système a abouti à la constitution des places d'échanges et de productions tournées vers le commerce maritime international. Le rapprochement des fonctions logistiques et tertiaires, dans un pays où l'activité portuaire est considérée comme un des éléments moteurs du dynamisme économique, conduit à la naissance des centres d'affaires directement associés à des ports¹⁸⁴. Il en est de même de la concentration des activités sur un des sites multimodaux. Compte tenu des enjeux liés à l'aménagement du territoire, les décisions concernant le projet d'extension des installations portuaires d'Owendo – avec la construction d'un terminal à conteneurs – et l'élargissement de son arrière-pays, doivent se prendre au niveau national, voire sous-régional¹⁸⁵.

b. Les partenaires régionaux

Le Gabon est engagé dans plusieurs processus d'intégration aussi bien au niveau sous-régional de l'Afrique occidentale et centrale, qu'à l'échelle du continent. Les organismes qui les sous-tendent se distinguent selon leur champ d'intervention par les politiques communes en matière économique, monétaire, portuaire, maritime, etc.

b.1. Les accords d'intégration régionale dans les domaines portuaire et maritime

Parmi les associations dans lesquelles le Gabon est parti prenante, nous étudierons deux : l'AGPAOC et la CMAOC.

- L'Association de Gestion Portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC)

L'AGPAOC est une organisation économique sous régionale, créée en juillet 1972 à Freetown (Sierra Léone) par la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA). En plus des principaux établissements et sociétés portuaires des Etats membres, cette association regroupe aussi des sociétés maritimes admises en qualité de membres associés (tableau13). Sa sphère d'influence s'étend de la Mauritanie jusqu'en Angola, c'est-à-dire sur un littoral d'environ 8 000 kilomètres.

¹⁸⁴ SCHIRMANN-DUCLOS, D et al, 1999, « *La France et la mer* », Paris, PUF, coll. Major, p. 280

¹⁸⁵ Le champ d'intervention de la puissance publique tend aujourd'hui à se déplacer. Avec la régionalisation, son intervention sur le plan national tend à se réduire au profit d'une action coordonnée sur le plan sous-régional et sur le plan international. Les négociations sur la création des routes « intégrateurs » constituent un exemple de cette nouvelle forme d'intervention. C'est le cas du projet d'aménagement des « trois frontières ».

Tableau 13 - Les ports membres de l'AGPAOC

Pays	Principaux ports	Organismes chargés de la gestion des ports
Mauritanie	Nouadhibou	Port Autonome de Nouadhibou
	Nouakchott	Port Autonome de Nouakchott
Sénégal	Dakar	Port Autonome de Dakar
Gambie	Banjul	Gambia Ports Authority
Guinée	Bissau	-
Guinée- Conakry	Conakry	Port Autonome de Conakry
Sierra Léone	Freetown	Sierra Leone Ports Authority
Libéria	Monrovia	National Ports Authority
	Port d'Harper	
	Port de Greenville	
Côte d'Ivoire	San Pedro	Port Autonome de San Pedro
	Abidjan	Port Autonome d'Abidjan
Ghana	Tema	Ghana Ports & Harbours Authority
	Takoradi	
Togo	Lomé	Port Autonome de Lomé
Bénin	Cotonou	Port Autonome de Cotonou (PAC)
Nigeria	Lagos	Nigérien Port P LC
	Warri	
	Port Harcourt	
	Calabar	
Sao Tomé et Principe	Sao Tomé	-
Cameroun	Douala	Autorité Portuaire Nationale (APN)
	Kribi	
	Limbé-Tiko	
	Garoua	
Guinée-équatoriale	Malabo	Port de Malabo
	Bata	
Gabon	Libreville	Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG)
	Port-Gentil	
République du Congo	Pointe-Noire	Port de Pointe-Noire
République Démocratique du Congo	Boma	Office des Transports Publics (OTP, groupe ONATRA)
	Matadi	
Cabinda	Luanda	
Angola	Lobito	Direcção Nacional Marinha Mercante E Portos

D'après « *Le Guide officiel des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* »

L'AGPAOC est l'un des organes spécialisés¹⁸⁶ de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC). Il s'est fixé pour objectifs d'accroître l'efficacité des prestations offertes aux navires. Pour ce faire, il contribue à améliorer, coordonner et harmoniser les activités, les services et équipements des ports et rades de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Il a aussi, entre autres les missions suivantes :

- gérer le transport maritime pour faciliter l'acheminement des biens (export ou import) par les pays membres ;

¹⁸⁶ D'autres organes sont : - l'Union des Conseils des Chargeurs africains (UCCA), née en mars 1975, c'est un instrument commercial et juridique de défense des intérêts des importateurs et des exportateurs nationaux, de même que des autres opérateurs du secteur maritime de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle regroupe l'ensemble des conseils nationaux des chargeurs pour une meilleure coordination des activités. Actuellement, elle compte dix-huit conseils de chargeurs ou organismes similaires ;

- L'Association des Compagnies Nationales Maritimes (ACNMA), dont objectif est d'harmoniser et de coordonner les activités et la politique commerciale des compagnies nationales pour que celles-ci puissent utiliser de manière optimale et économique leur capacité.

- renforcer la coopération entre les membres pour favoriser le développement des leurs activités ;

- organiser des forums de discussion, des études d'impact, etc., sur des questions touchant aux ports et aux transports maritimes de la sous-région. C'est dans ce cadre que s'inscrit le colloque sur « l'informatique portuaire » organisé, du 28 au 30 novembre 2001 à Lomé, par le Réseau d'information sur les transports et le commerce en Afrique (RITCA). Cette rencontre pose les bases d'une réflexion autour des problématiques sur les technologies appliquées au milieu portuaire. Cela a été aussi l'occasion de sensibiliser les experts et professionnels de ce secteur la mise en place d'un système de communication pour faciliter les échanges d'information inter-ports.

- la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMAOC)

Créée le 07 mai 1975 à Abidjan (Côte d'Ivoire), la CMAOC a pour objectifs l'harmonisation et la coopération des politiques des Etats membres (tableau 14) en matière de transport maritime. Elle vise aussi à assurer une plus grande participation des opérateurs maritimes nationaux. Pour ce faire, elle met l'accent sur une large information en ce qui concerne les potentialités du secteur et sur une sensibilisation de tous les partenaires. Ainsi, la défense et la promotion de la politique maritime sous-régionale s'inscrivent dans l'effort d'organisation constant dont fait preuve l'Afrique depuis les indépendances.

La CMAOC est née de la conjonction de plusieurs facteurs tels que : les effets conjugués de la crise pétrolière ; l'augmentation excessive des taux de fret ; la détérioration constante des termes de l'échange en Afrique, en particulier dans la région de l'Ouest et du Centre au cours de la période 1970-1975 ; la surenchère des activités auxiliaires (manutention, consignation, transit) qui provient de la situation de monopole des sociétés étrangères, pour la plupart depuis la période coloniale (cas de la compagnie française Delmas Vieljeux du groupe Bolloré) ; la volonté pour les pays de la région de se doter d'une compagnie maritime nationale, en plus d'organismes de chargeurs dont le rôle seraient de protéger les armements nationaux. Juridiquement, elle est régie par la charte des transports maritimes, dite « charte d'Abidjan ». Elle est aussi déterminée par la convention portant institutionnalisation de la conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, adoptées successivement à Abidjan (7 mai 1975) et à Accra (26 février 1977). Elle a la particularité de constituer un cadre de coopération visant à favoriser dans la concertation, les bases d'une vie océane moderne et efficace. A cet effet, l'approche concertée au niveau régional tente de définir une politique harmonisée en matière de transport maritime. La stratégie d'intégration

du secteur maritime à travers une politique sous-régionale à la fois globale, cohérente et intégrée, permet de contrôler au mieux l'ensemble des composantes de la desserte maritime.

Tableau 14 - Les pays membres de la CMEAOC

Nom	Pays côtiers	Pays enclavés de fait	Pays enclavés
Angola	oui		
Bénin	oui		
Burkina Faso			oui
Cameroun	oui		
Cap Vert	oui		
Côte d'Ivoire	oui		
Gabon	oui		oui
Ghana	oui		
Gambie	oui		
Guinée	oui		
Guinée-Bissau	oui		
Guinée-Equatoriale	oui		
Libéria	oui		
Mali			oui
Mauritanie	oui		
Niger			oui
Nigeria	oui		
République centrafricaine			oui
République démocratique du Congo		oui	
République du Congo	oui		
Sao Tomé et Principé	oui		
Sénégal	oui		
Sierra Léone	oui		
Tchad			oui
Togo	oui		

D'après CHARLIER, JJ, 1995, « Le Burkina Faso et la mer, désenclavement et diversification de la desserte portuaire », V^e Conférence internationale villes et ports, Dakar, p. 247.

b.2. Les politiques communes au niveau économique

Parmi les organismes régionaux dans lesquels le Gabon fait partie, nous examinerons deux : la CEMAC et la CEEAC.

- La Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)

Le traité instituant sa création s'inscrit dans la continuité de l'Union monétaire sous-régionale (Banque des Etats de l'Afrique Centrale est une banque centrale commune à la sous-région : BEAC) et de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC)¹⁸⁷. Celui-ci est entré en vigueur en 1999. La CEMAC prend donc le relais de l'UDEAC. Ce nouvel accord

¹⁸⁷ Dès leur accession à l'indépendance, les anciens pays de l'AEF (Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon et Tchad) créent une institution de coopération régionale. Il s'agit de l'Union des Républiques d'Afrique Centrale (URAC), qui naît en 1960. La dissolution de cette structure intervient quelques années plus tard avec le retrait du

de coopération met l'accent sur le développement par le biais du renforcement du processus d'intégration des économies des pays membres. Il est vrai que l'accroissement du commerce intra-communautaire est considéré par ces derniers comme un instrument de la croissance économique générale. Malheureusement, l'expérience passée montre que pour l'essentiel, l'efficacité commerciale dans la sous-région reste très faible. Cela réduit toute possibilité de « tirer » le développement¹⁸⁸. Aujourd'hui, il apparaît raisonnable de s'écarter de la voie étroite, orientée sur les échanges qui a été suivie depuis plus d'une quarantaine d'années. Pour cela, doit-on pour relancer la croissance, accélérer la privatisation des entreprises publiques et ouvrir largement le marché de l'UDEAC à la concurrence au risque de voir croître le nombre de laissés-pour-compte et de provoquer l'opposition de vastes mouvements sociaux.

La nouvelle approche de la Communauté s'articule autour de plusieurs objectifs : établissement d'une union plus étroite entre les populations pour raffermir leurs solidarités géographique et humaine ; promotion des marchés nationaux par l'élimination des entraves au commerce inter-Etats ; coordination des programmes de développement et harmonisation des projets industriels ; création d'un véritable marché économique et monétaire financier commun « centrafricain ». Pour atteindre ces objectifs, les parties signataires entendent parachever le processus d'intégration économique et monétaire en cours. Les réformes entreprises dans le sens de l'amélioration d'un cadre juridique, réglementaire, fiscal et économique devraient conduire à un développement économique et social plus dynamique. Cependant, celles-ci ne prendront toute leur importance que si elles vont de pair avec un environnement économique, politique et social favorable. Nous pensons notamment à la paix et à la sécurité, c'est-à-dire à la réduction des tensions et conflits endémiques, dont la région subit toujours l'emprise (cas du Congo et du Tchad). La stabilité structurelle au niveau politique ne pourra qu'attirer des investissements et savoir-faire étrangers. L'engagement politique réel et soutenu à l'égard du programme régional adopté pourrait ainsi devenir un véritable point de départ du processus de la construction « centrafricaine ». Cet engagement, en dépassant les considérations politiques, favoriserait l'intégration des pays membres, ainsi que leurs institutions. Ces derniers pourront ainsi aborder dans les meilleures conditions le commerce mondial et s'insérer dans les flux d'échanges mondiaux. En somme, ce mécanisme

Gabon. Le 8 décembre 1964, les cinq pays signent le traité instituant l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC). La Guinée-Equatoriale en adhérant en 1984, devenait ainsi le sixième membre. Cette dernière intègre la zone franche une année plus tard, c'est-à-dire en 1985. Cette initiative sous-régionale, construite sur les décombres de l'ancienne Union Douanière Equatoriale (UDE), rassemblait le Congo, le Gabon actuel, le Tchad, le Centrafrique et le Cameroun, qui les rejoindra deux années plus tard.

¹⁸⁸ BECART, A, 1997, « *Intégration et développement : bilan et perspectives de la zone franc en Afrique* », L'Harmattan, coll. Logiques Economiques, p. 79

d'intégration doit être sanctionné au niveau sous-régional par un effort constant d'harmonisation des réglementations et législations.

Dans le cadre des transports, deux codes communautaires ont déjà été élaborés. L'un porte sur le code de la route et l'autre sur la marine marchande. Toutefois, les applications sont encore hésitantes du fait du manque d'harmonisation des législations nationales.

- La Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC)

Elle a été créée en 1983. C'est une alternative plus large au niveau géographique. Elle comprend les Etats membres de la CEMAC et ceux de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) : Burundi, Rwanda, République Démocratique du Congo, en plus de Sao Tomé et Príncipe et l'Angola. Cette association sous-régionale s'inscrit dans la logique du plan d'action défini à Lagos en 1980, par lesquels les Chefs d'Etats des pays membres de l'OUA (Organisation de l'unité africaine), s'engageaient à promouvoir l'idée d'un marché commun africain. Ces efforts de rapprochement visent à renforcer le processus d'intégration dans la sous-région et, à mettre aussi en place une stratégie permettant aux pays membres de faire face collectivement à la mondialisation. Cette décision a été traduite en actes par de nombreux dispositifs institutionnels tels que l'adoption d'un programme de relance de l'organisation et d'un budget de fonctionnement de 10 millions de francs français pour 1998. En ce qui concerne l'harmonisation du cadre légal et réglementaire, des mesures relatives à la libre circulation ont été adoptées par le Conseil des Ministres. Il s'agit, entre autres, du « Carnet et de la Carte de libre circulation. » Celui-ci constituerait à cet effet un document de voyage pour les ressortissants de la CEEAC ; l'institutionnalisation de la réunion des Responsables d'Immigration de l'Afrique Centrale permettra, quant à elle, de gérer convenablement les frontières dans le cadre d'une coopération régionale et des relations avec les principaux pays de destination finale.

Pour garantir la paix, la sécurité et la stabilité dans la sous-région, les Etats membres ont signé le 8 juillet 1996 à Yaoundé (Cameroun) un pacte de non-agression avec le Comité Consultatif de l'ONU sur les questions de sécurité en Afrique Centrale. Le COPAX (Conseil pour la Paix et la Sécurité en Afrique Centrale) assure l'organisation et la coordination des Etats en matière de maintien et de consolidation de la paix à l'échelon sous-régional. Ce dernier a été créé en février 1999. S'il atteint cet objectif, il va contribuer à renforcer le mécanisme de prévention, de gestion et de règlement des conflits de l'Union africaine.

Ces initiatives de politiques communes, l'unification de ces deux communautés sous-régionales se pose avec acuité. Les raisons essentielles sont la faiblesse des économies des Etats membres et la divergence de leurs systèmes politiques et monétaires. L'instabilité

permanente dans cet espace géographique contrecarre aussi les programmes de développement. Son hibernation peut aussi s'expliquer par la précarité de sa situation financière : de nombreux membres n'apportent pas leur contribution au budget de fonctionnement du Secrétariat Général. Les faibles capacités financières opérationnelles et le manque de ressources freinent son développement.

b.3. Une régionalisation manquée et fragile

Le bilan de plus de trente années de coopération en Afrique de l'Ouest et du Centre paraît modeste. Les obstacles subsistent du point de vue de l'intégration, de la modernisation technologique dans les différents secteurs, du cadre institutionnel et, des modes de financements des structures. En effet, l'insuffisance en matière de structuration des institutions est à mettre à l'actif de l'échec de la régionalisation. Dans le cadre de la concrétisation de l'union, les pays de la sous-région ont élaboré et mis en œuvre des dispositifs d'exécution et de contrôle des objectifs fixés. Sur le terrain d'application, le processus semble en panne. Les systèmes politiques en place sont dictés par la logique d'« un parti - un homme. » Cela a créé un état de suspicion qui a mis à bas le choix de bonne volonté cités dans les textes. Dans le cas de la CEMAC, le secrétariat général est pourtant l'organe d'exécution des décisions prises par la communauté. Mais il est dans l'incapacité de les mettre en pratique faute de moyens institutionnels. Il est par conséquent peu actif et son pouvoir pratiquement inexistant. Cette instance est systématiquement confrontée à un manque de ressources et à des interférences politiques dans la gestion de son personnel. Ce faisant, elle n'est pas en mesure d'assurer la préparation, la mise en œuvre et la surveillance adéquate des politiques d'intégration élaborées, décidées et adoptées par les Etats signataires. Par exemple, au niveau national, le secrétaire général ne peut pas assurer une coordination dans les dotations des facteurs de production, ni éviter les doubles emplois. Ainsi les cimenteries, sucreries, raffinerie, etc., ont souvent des coûts de production très élevés en raison du manque de compétitivité et de la sous utilisation massive de leur capacité de production. Les faibles quantités produites et l'étroitesse des marchés nationaux engendrent des coûts unitaires élevés qui ne favorisent pas des économies d'échelles.

b.4. Précarité financière

La précarité des ressources financières est une autre difficulté à laquelle doivent faire faces les différentes associations africaines, notamment pour le financement des programmes

d'intégration. Aucune d'elle n'est épargnée par le phénomène de l'insolvabilité des Etats membres quant au versement de leurs contributions. Celles-ci sont pourtant nécessaires au financement du budget de fonctionnement du Secrétariat Général. Pour preuve, la situation financière très critique des organisations, dont la contribution statutaire des Etats membres accusait des arriérés importants. Par exemple, en 1990, la contribution statutaire des Etats membres de l'UDEAC accusait des arriérés de 1 354,8 millions de F CFA en 1988, lesquels se chiffraient à 1 648,4 millions en juin 1990. Cela a entraîné une restructuration avec une réduction du personnel (240 personnes) et du budget de fonctionnement (1,46 milliards en 1992, contre 1,98 milliards en 1992)¹⁸⁹. Autre exemple, s'agissant de la CMEAOC, les arriérés sont passés de 1,773 milliards de F CFA en 1988 à 1 648,4 milliards de F CFA au 30 juin en 1990¹⁹⁰. Au 30 juin 1996, le montant total de ses dettes était de 84 millions de FCFA, dont 17 millions environ d'arriérés de salaires pour le personnel¹⁹¹.

Faire fonctionner l'organisation dans ces conditions est donc difficile, voire impossible. L'organisation est réduite à l'expédition des affaires courantes et le personnel se décourage, se démotive vu le caractère aléatoire de sa rémunération et les tracasseries des créanciers de l'institution. Du fait d'une contribution financière ponctuelle de la part des Etats membres, la plupart des organisations sont même devenues, dans certains cas, largement dépendantes du financement des donateurs pour leur fonctionnement courant. Pour justifier les difficultés chroniques préjudiciables à leur fonctionnement, à leur survie et à leur crédibilité, les nombreux membres évoquent les problèmes économiques et financiers de leur pays. Puisque leur contribution financière provient essentiellement de leur Trésor Public. Il y a davantage à craindre que cette situation financière soit liée au peu d'intérêt que les différents gouvernements accordent à ces organisations sous-régionales et régionales.

Par ailleurs, le manque de volonté politique et les fortes disparités entre pays membres constituent un handicap supplémentaire au processus d'intégration. Les différenciations se situent à trois niveaux : d'abord les potentialités de développement, l'importance économique, le degré d'industrialisation ; puis les systèmes politiques, la culture, la langue et l'histoire (appartenance à des sphères coloniales différentes) ; enfin les ressources humaines, le poids de l'alphabétisation et de la formation professionnelle. Ces divergences accroissent la

¹⁸⁹ GAMOKO, M, 1994, « *Contribution à l'étude des avant-pays et arrière-pays des ports de l'UDEAC* », thèse, Université de Nantes, p. 5 et 41.

¹⁹⁰ BELINGA-AWOMO, F, 1991, « la dynamique de la politique maritime africaine » *Bulletin du CNCC*, hors série, n° 6, p. 7-10.

¹⁹¹ NDJAMBOU, LE, 1998, « *Le transport maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC)* », thèse de doctorat, Université de Bordeaux, p. 254

complexité et le coût de gestion de l'intégration. Elles rendent aussi vulnérable les organismes régionaux d'Afrique centrale et occidentale.

b.5. Les enjeux d'une politique intégrative

Tous les facteurs ci-dessus freinent le processus d'intégration régionale en Afrique Centrale, comme dans le reste du continent. L'absence de libre circulation des personnes et des produits ne favorise pas la constitution d'un marché commun. Dans le cas du Gabon, l'un des freins à une plus grande implication de ce pays dans l'intégration régionale est lié à sa situation économique. Celle-ci le prépare mal à l'ouverture des frontières. Par rapport aux pays voisins comme le Cameroun, le Gabon semble être en position difficile en raison notamment de l'insuffisance de sa capacité productive en matière industrielle et agricole, du dysfonctionnement de ses entreprises publiques, du surendettement de l'Etat. Les pouvoirs publics estiment que l'ouverture des frontières favoriserait l'inondation du pays par les produits et la main-d'œuvre venant des pays voisins. Pourtant le Gabon aurait beaucoup à gagner de cette intégration. Les ports gabonais, en particulier Owendo, pourraient jouer un rôle central dans la zone CEMAC et dans le développement du Gabon, grâce à la transformation locale du bois et du manganèse.

La complexité des enjeux économiques commande aux Etats de la zone CEMAC et du continent en général, d'être plus solidaires et performants pour faire face à la libéralisation des échanges. L'importance de ces enjeux devrait inciter tous les pays et notamment le Gabon, à plus d'efforts et de sacrifices dans l'intérêt commun, à commencer par le versement des arriérés de cotisations. A ce titre, la plupart des organisations ont pris des mesures pour sécuriser leurs contributions. Comme mode de financement, elles ont instauré l'institution d'une taxe ou l'institutionnalisation d'un prélèvement sur les produits originaires des pays tiers importés par les différents membres et, qui sont destinés à la consommation. Le taux de prélèvement est fixé à 1 % de la valeur CAF des produits aux frontières. Ce mode de financement est diversement appelé Communautaire d'Intégration (CI) pour la CEMAC, Taxe Communautaire d'Intégration (TIC) pour la CEMAOC. Les recettes de cette taxe seront directement affectées au budget de fonctionnement de la structure concernée, des organismes sectoriels des projets intégrateurs. Leur mode de recouvrement, précompte automatique sur les comptes des Etats membres ouverts à leur Banque Centrale Nationale.

Pour l'essentiel, la réussite de l'intégration sous-régionale et régionale en Afrique Subsaharienne implique une gestion sociale, c'est-à-dire faire un travail pédagogique vis-à-vis des populations.

c. Les partenaires internationaux

c.1. L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Fondée en 1948, l'OMI a pour objectifs principaux de renforcer la sécurité en mer et de prévenir la pollution du milieu marin. A ce propos, elle a adopté une quarantaine de conventions et protocoles¹⁹² et plus de 800 recueils de règles, codes et recommandations. Elle compte actuellement 166 Etats membres¹⁹³ et deux États associés. L'OMI est une organisation technique. La plupart de ses travaux sont effectués par un certain nombre de comités et de sous-comités, parmi lesquels :

- le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), qui est chargé de coordonner les activités de l'Organisation dans le domaine de la prévention et de la maîtrise de la pollution ;
- le Comité de la sécurité maritime (MSC).

Ces deux comités sont à la tête d'un certain nombre de sous-comités dont le nom indique le domaine d'activité : sécurité de la navigation (Sous-comité NAV) ; radiocommunications, recherche et sauvetage (Sous-comité COMSAR) ; formation et veille (Sous-comité STW) ; transport des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (Sous-comité DSC) ; conception et équipement du navire (Sous-comité DE) ; prévention de l'incendie (Sous-comité FP) ; stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (Sous-comité SLF) ; application des instruments par l'État du pavillon (Sous-comité FSI) et liquides et gaz en vrac (Sous-comité BLG) ;

- le Comité juridique¹⁹⁴ est chargé d'examiner toute question juridique qui relève de la compétence de l'Organisation, telle que les accidents en mer et les dommages qui en découlent ;

- le Comité de la coopération technique coordonne les activités d'assistance technique que l'OMI mène, notamment au profit des pays en développement ;

- le Comité de la simplification des formalités est chargé de mener à bien les activités et tâches de l'OMI qui visent à faciliter le trafic maritime international dans le but de réduire

¹⁹² http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1042&format=PDF

¹⁹³ http://www.imo.org/About/index.asp?topic_id=35

¹⁹⁴ L'accident du pétrolier libérien *Torrey Canyon* en 1967, au large des côtes anglaises, entre la Cornouaille et les îles Sorlingues, donne les premiers éléments des politiques de prévention et de lutte contre les grandes marées noires. Il est l'origine de la création du Comité juridique en raison des problèmes juridiques soulevés par les 30 000 tonnes de pétrole qui ont souillé la côte. Aujourd'hui, ce comité est devenu un comité permanent de l'OMI.

les formalités et de simplifier les documents requis par les ports ou autres terminaux à l'arrivée et au départ des navires.

Le Secrétariat de l'OMI est placé sous la direction du Secrétaire général, qui est nommé par le Conseil, avec l'approbation de l'Assemblée. Il est constitué de quelque 300 fonctionnaires internationaux ;

c.2. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)

Depuis sa création en 1964, la CNUCED ne cesse de jouer un rôle actif sur la scène de l'économie maritime et portuaire africain. Ses préoccupations s'orientent vers la recherche des moyens visant à favoriser l'essor économique du tiers- monde. C'est dans ce cadre qu'elle contribue à valoriser la ressource humaine et la formation dans les domaines suivants : planification portuaire, y compris les études de faisabilité économique, statistique et indicateurs de productivité ; administration et organisation portuaires, notamment législation et réglementation, gestion financière ; investissements portuaires, tarification des services portuaires et informatisation de gestion ; gestion des ports (exploitation, entretien de l'équipement...) ; création et gestion de terminaux à conteneurs ; opérations de transit et d'affrètement ; commercialisation des nouveaux services et activités dans la zone portuaire (par exemple, entreposage et distribution, soutien à la chaîne de transport intégré, etc.). Elle encourage les pays en développement à engager des réformes pour développer et améliorer la compétitivité de leur commerce international. Par exemple, l'informatisation des douanes s'inscrit dans cette optique. A ce titre, le système informatique douanier gabonais, le SINDARA +, sur lequel nous reviendrons, a permis de restructurer et moderniser l'administration et les formalités douanières au Gabon.

c.3. Les bailleurs internationaux de fonds

Ils élaborent, orientent et financent les projets de développement. Pour restructurer les économies nationales et créer un environnement économique favorable à la circulation des biens et des personnes, la Banque Mondiale (BM) et le Fond Monétaire International (FMI) ont imposé aux pays africains des programmes d'ajustement structurels (PAS). Aujourd'hui, la contribution potentielle des PAS réside dans l'accent mis sur les mesures de libéralisation des échanges et de dévaluation de la monnaie. Cependant, les programmes d'ajustement

sectoriels et industriels, y compris les financements qui les accompagnent, n'ont pas réduit la crise économique. La stagnation des marchés n'encourage pas le commerce ou de nouveaux investissements dans les pays concernés. Les difficultés budgétaires et fiscales des Etats ont conduit à l'abandon de certains projets sous-régionaux. Celles-ci ont par conséquent miné la capacité de ces pays à honorer leurs engagements communautaires. Il convient de faire remarquer que les apports potentiels se heurtent au fait que les PAS ont été conçus dans un cadre national sans tenir compte des questions de développement sous-régional, voire régional. Voilà pourquoi ils n'ont pas encore remis les économies de ces Etats sur les sentiers de la croissance. Pour une meilleure intégration sous-régionale, les PAS doivent être conçus en adéquation avec les objectifs liés aux politiques communautaires. Leur utilisation implique aussi une coordination par le haut, c'est-à-dire entre les bailleurs de fonds défenseurs des PAS et les institutions responsables de l'intégration régionales (CEA, OUA, etc.).

En outre, les PAS ont contribué à mettre en évidence le morcellement des efforts entrepris jusqu'à présent. Selon la Banque Mondiale, « *la stagnation et la régression de l'ajustement ont été dus avant tout à l'adoption des politiques macro-économiques et sectorielles malavisées, fondées sur un modèle de développement qui donnait à l'Etat un rôle prépondérant dans la production et dans la réglementation de l'activité économique. Des monnaies surévaluées et des déficits budgétaires importants et persistants ont nui à la stabilité macro-économique, sans laquelle il ne peut y avoir de croissance. Dans les années 1970, les stratégies de développement défavorisaient nettement les exportations, taxant lourdement les exportations agricoles, l'une des principales sources de devises. L'accroissement du rôle de l'Etat avec les nationalisations des entreprises et des établissements financiers et l'imposition d'un ensemble complexe de réglementation et de licenciement visant la plupart des économies* »¹⁹⁵. L'instabilité des recettes d'exportation, donc des rentrées de devises et des recettes budgétaires, a compliqué la gestion macro-économique. Au gré des devises disponibles, les importations, tout comme la croissance oscillaient entre contraction et expansion. Pour amortir l'impact des chocs, les gouvernements n'ont pas pris des mesures qui s'imposaient pour encourager la diversification des exportations et accroître les réserves de change. L'absence de coordination des « compléments » d'ajustement mis en œuvre avec l'aide des organisations internationales n'a pas non plus relancé le commerce en Afrique Subsaharienne. Celui-ci est resté faible, voire très faible. Ces efforts d'ajustement ont abouti à l'inverse des résultats espérés : un engrenage de l'endettement national.

¹⁹⁵ BANQUE MONDIALE, 1984, « L'ajustement en Afrique. Réformes, résultats et chemin à parcourir », *Rapport de la banque mondiale sur les politiques de développement*, 326 p ;

5. La coopération internationale : une plate-forme d'échanges pour les professionnels portuaires et les scientifiques

a. Développer l'expertise entre les organismes portuaires régionaux

La qualité de service exigée par la clientèle est devenue une condition indispensable au développement de tout port. Elle vise à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacités des services fournis par l'entreprise publique et à garantir la performance globale des services portuaires. Elle s'organise, entre autres, autour de l'accueil du navire (capitainerie), des services aux navires (pilotage, lamanage, remorquage) et des activités liées à la manutention, de la prise en compte des problèmes environnementaux.

Dans ce contexte instable et difficile à maîtriser, être compétitif en ce qui concerne les délais et la qualité de service devient un enjeu majeur de coopération pour faire face à la concurrence. C'est dans cette optique que les ports gabonais multiplient les accords de coopération avec d'autres ports à travers le monde. Ainsi, pour renforcer leur expertise en matière d'installations régionales, le Gabon entretient des relations de partenariat avec de nombreux ports de la côte occidentale africaine (tableau 15). Les échanges multiformes qui en découlent visent à dynamiser les activités portuaires. Les échanges concernent, entre autres, le développement des activités de cabotage, les actions promotionnelles communes, la formalisation des échanges de données statistiques, l'action technique et le partenariat des projets spécifiques.

Tableau 15 - Quelques ports africains partenaires du Gabon

Port Autonome de Douala
Port Autonome de San Pedro (Côte d'Ivoire)
Port de Gambie
Port du Ghana
Port Autonome de Conakry (Guinée Conakry)
Ports de la Guinée-équatoriale
Port Harcourt (Nigérian)
Port autonome de Dakar
Port autonome de Lomé
Port Autonome de Pointe-Noire (Congo Brazzaville)
Port du Cap Vert
Port de Lobito (Angola)

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2006

L'exemple du Port autonome de Douala (PAD) est significatif. C'est une plate-forme qui, est considérée comme le port le plus important de la zone CEMAC. C'est également le seul port de la zone CEMAC qui dispose des portiques à conteneurs. Il dispose d'une

expertise dans de nombreux domaines qui pourrait profiter à l'OPRAG : le port en eau profonde d'Owendo est en réhabilitation et en extension. Il est évident que cela représente un pas vers l'intégration régionale, d'autant plus que les ports jouent un rôle de facilitateur dans les économies nationales.

b. Les questions relatives à la sédimentation

L'OPRAG s'est ouvert vers une politique de coopération internationale pour mieux appréhender les problèmes inhérents à la sédimentation. D'autant plus que les phénomènes estuariens demeurent un véritable « casse-tête chinois ». Il cherche à trouver des voies et moyens pouvant pallier ce problème. C'est dans ce cadre qu'il coopère avec des organismes portuaires vivant la même situation tels que Bordeaux, l'Afrique du Sud..., pour bénéficier de leur expérience. Par ailleurs, pour réaliser des études hydrauliques à partir d'approches mathématiques et expérimentales sur modèles réduits, l'Office sollicite généralement des organismes internationaux comme le Laboratoire Central d'Hydraulique de France (L.C.H.F.), la SOGREAH¹⁹⁶. Notons que ces essais apparaissent être les meilleures études sur la sédimentologie. Ils permettent de comprendre dans quelle mesure et suivant quelles lois les résultats obtenus sur modèles réduits peuvent être transposés au phénomène naturel. Il s'agit de voir en « petit » les phénomènes observés grandeur nature. De même, la reproduction à partir des caractéristiques d'un phénomène observé grandeur nature sur maquette vise à trouver les caractéristiques d'un autre.

c. Les réseaux des chercheurs, professionnels et politiciens

Les technologies de l'information et de la communication représentent des facteurs fondamentaux du processus de transformation de nos sociétés et de la mondialisation. Elles posent à bien des égards, plusieurs interrogations aux décideurs, ainsi qu'aux communautés humaines. A ce titre, une grande coopération s'est développée entre les universités les scientifiques, les professionnels et les politiques pour soutenir la prise de décision et le développement socio-économique. Cela s'affirme selon deux axes : la coopération internationale de l'information et la diffusion de celle-ci au moyen d'Internet et des médias numériques. A ce propos, E Bernard précise que le développement des réseaux électroniques

¹⁹⁶ C'est une société sud-africaine qui a récemment (mai 1994) mené des études hydrauliques sur l'aménagement de l'Estuaire du Gabon.

est le fait de réseaux de recherche scientifique¹⁹⁷. Le Réseau Intertropical d'Ordinateurs (RIO¹⁹⁸) dans les pays d'Afrique francophone en est une illustration. Cette collaboration passe aussi par les réseaux de chercheurs pluridisciplinaires¹⁹⁹, gabonais, africains et européens. Les études sont destinées à la fois aux professionnels (opérateurs portuaires, chargeurs, transporteurs, etc.), aux institutions de développement économique et aux centres de recherches universitaires. De part la diversité des thématiques abordées, les chercheurs se trouvent à l'interface des questions telles que les relations entre économie, nature, sociétés et territoires dans l'espace mer - terre...

Des recommandations, comptes-rendus, ateliers, rapports, etc. sont accessibles sur Internet. Ils traitent de nombreux défis auxquels sont confrontés les transports et les ports du Gabon, et d'Afrique en général. On y trouve aussi des orientations de politique visant à améliorer les questions citées précédemment. Toutes ces informations permettent de renforcer la collaboration entre les différents acteurs / partenaires des ports et opérateurs socio-économiques. Ces sites constituent autant de base de données pour l'amélioration de la gestion des ports.

Après avoir présenté exhaustivement les différents acteurs du réseau portuaire gabonais, ainsi que les relations qui s'établissent entre eux dans la mise en œuvre du processus de passage portuaire, nous allons analyser les rapports conflictuels ou de compétence qui peuvent découler de leur coordination ; chaque acteur possédant ses propres objectifs et sa propre organisation.

B) LES RAPPORTS ENTRE LES DIFFERENTS ACTEURS ET LES RISQUES DE CONFLITS DE COMPETENCE DANS L'ENVIRONNEMENT FONCTIONNEL DES PORTS GABONAIS

¹⁹⁷ BERNARD, E, 2000, « Le développement des réseaux électroniques en Afrique : l'exemple du réseau intertropical d'ordinateurs », *Netcom*, vol. 14, n° 3-4, p. 303-305

¹⁹⁸ www.rio.net

C'est un programme de recherche qui a été initié par l'ORSTOM (Institut français de recherche scientifique pour le développement et la coopération), l'actuel IRD (Institut de la recherche et de développement) dans plusieurs pays, dont ceux d'Afrique.

¹⁹⁹ Nous pouvons citer le CNDIO (Centre des données et de l'information océanographique), l'IRSH (Institut de recherche en sciences humaines), le CENAREST, CNRS, le CIRAD, le laboratoire Littomer de l'université de Nantes, LET (laboratoire d'économie des transports) à Lyon, CIRTAI (Centre interdisciplinaire de recherche en transport et en affaires internationales) au Havre, INRETS, ISEMAR (Institut supérieur d'économie maritime), AIVP (Association Internationale des villes et ports), etc.

Tous les ports ont des points communs. Ils fournissent une infrastructure pour assurer le mouillage des navires et des installations pour le chargement, le déchargement et l'entreposage des marchandises. Ils offrent donc des services. Par services portuaires nous entendons « *le produit de l'activité portuaire destiné à satisfaire les besoins des utilisateurs, mais qui ne se manifeste pas sous l'aspect d'un bien matériel* »²⁰⁰. Par ailleurs, ils assument les mêmes fonctions. Les fonctions portuaires désignent « *des catégories d'actes de même nature par lesquelles le port remplit ses tâches et joue son rôle* »²⁰¹. Toutefois une distinction doit être faite entre les fonctions externes et les fonctions internes. Les premières sont tournées vers les usagers telles que la sécurité, la manutention. Les secondes sont nécessaires pour que les autres fonctions existent et satisfassent les utilisateurs : entretien du matériel, tarification.

Comme nous l'avons déjà souligné, les prestations de services au niveau d'un port sont offertes par des entités différentes : autorité portuaire, entreprises portuaires, entreprises de transport terrestre, etc. Le tableau 16 résume la répartition de la prestation des services entre les secteurs public et privé au Gabon. Il montre que le privé assume, d'une manière générale la prestation d'un plus grand nombre de services. Les acteurs / partenaires (privé et public) qui participent à la vie d'un port ont un statut juridique et financier différent ; leur intérêt commun est d'offrir une prestation de qualité pour son bon fonctionnement. Cependant, l'analyse des relations qui lient les différents acteurs fait apparaître des facteurs récurrents que l'on retrouve dans l'organisation fonctionnelle des ports gabonais.

1. Evaluation des conflits de compétence

Les conflits de compétence sont multiples mais nous n'en retiendrons que quelques-uns comme les rapports institutionnels, la gestion foncière, la gestion de la sécurité.

Tableau 16 - Répartition des tâches entre l'OPRAG, les administrations publiques et les entreprises privés dans les ports commerciaux

	OPRAG	Entreprises privées		Administrations
		SIGEPRAG	Autres	
Services aux navires				
Attribution des postes à quai	x			
Accès portuaire et stationnement à quai	x			
Contrôle de la navigation	x			x (Marine Marchande)
Consignation			x	

²⁰⁰ CNUCED, 1996 « La gestion moderne des ports », *certificat de gestion portuaire pour les cadres du port*, cours 2.22, édition mai 1996, révision mai 2000, p. 3

²⁰¹ CNUCED, 1996, op. cit, p. 3

Pilotage	x			
Remorquage ²⁰²		x	x	
Lamanage		x		
Fourniture d'eau		x (navires)	x (SEEG)	
Réparation navale			x	
Recouvrement des droits de port				x (douanes)
Contrôle de la sécurité portuaire	x			
Avitaillement		x		
Services à la marchandise				
Manutention des marchandises			x	
Surveillance des marchandises			x	
Entreposage / stockage			x	
Transit			x	
Dédouanement			x	
Contrôles douaniers				x (douanes)
Contrôles sanitaire et phytosanitaire				x (Services sanitaire et phytosanitaire)
Transport routier			x	
Transport fluvial			x	x (CNI)
Transport ferroviaire			x(SETRAG)	
Infrastructures / superstructures				
Hydrographie / dragage		x		
Entretien des quais et terre-pleins		x		
Etudes des travaux d'extension	x	x		

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2004

a. La problématique de développement des ports commerciaux gabonais

Selon la loi, l'OPRAG doit entreprendre des travaux d'extension, d'amélioration et de construction (ou reconstruction) de chaque port. Avant toute réalisation, il doit obtenir une autorisation préalable. C'est-à-dire que l'accord de principe qui lui permet d'engager les travaux portuaires doit faire l'objet d'une décision conjointe du ministère chargé des ports et celui de l'Economie et des Finances, après avis de son Conseil d'Administration. Ce dernier est seul habilité à prendre les principales décisions concernant la vie du port. Cette autorisation préalable est indispensable dans la mesure où la réalisation des travaux d'aménagement, y compris portuaires, est soumise aux règles de droit commun ; ce sont donc des textes qui régissent la matière dont les travaux publics qui vont s'appliquer. Le projet est ensuite soumis au conseil des ministres qui l'entérine avant de le budgétiser. Ce n'est qu'à partir de ce moment que les travaux peuvent être exécutés. En règle générale, ces travaux concernent des points précis tels que la construction d'ouvrages, leur extension ou leur modernisation. Toutefois, pour les travaux dont le financement ne fait pas intervenir le concours de l'Etat, l'organe de décision peut les engager seul.

La politique portuaire gabonaise n'est pas assumée par une seule administration, mais par plusieurs dont les tâches et les capacités d'actions sont définies par l'Etat. Ainsi, la

²⁰² SIGEPFRAG sous-traite les remorqueurs à une entreprise privée mais utilise son propre personnel.

Marine marchande exerce la tutelle administrative alors que la tutelle financière est assurée par le Ministère de l'Economie et des Finances. L'OPRAG n'a pas d'autonomie, donc aucune marge de manœuvre.

La Marine marchande, comme l'OPRAG, a les pouvoirs de gestion. Cependant, nous remarquons qu'une certaine ambiguïté existe entre les deux institutions car le port dispose d'un organe de décision à travers le Conseil d'Administration et son Directeur. Nous pouvons nous demander s'il n'y a pas dualité de compétence, d'autant plus que s'ajoute à la difficulté le pouvoir de tutelle ou plutôt le droit de regard de l'Etat sur cet ensemble à gérer. Ce chevauchement des pouvoirs dans la politique des ports entraîne des lourdeurs sur le plan fonctionnel. Le cadre institutionnel dans lequel s'intègre la gestion des ports gabonais favorise des contre-performances pour la compétitivité des ports dans la mesure où ils sont noyés dans les administrations.

b. Port et communes littorales : deux institutions juxtaposées et duellistes

A Libreville comme à Port Gentil, les stratégies élaborées pour répondre à l'évolution de la filière portuaire engendrent des divergences entre ville-port. Celles-ci contribuent à créer de véritables ruptures spatiales et provoquent de nouveaux rapports souvent conflictuels entre l'organisme portuaire et la ville.

b.1. Une gestion foncière clivée entre le port et les communes littorales

- Organisation administrative domaniale et foncière au Gabon

Les questions domaniales et foncières relèvent au niveau national (l'Etat) de plusieurs directions administratives. Celles-ci sont elles-mêmes rattachées à des ministères différents. Ainsi, la Direction générale des Domaines et, celle de la Conservation foncière sont directement sous l'autorité de la présidence de la république ; la Direction générale des Travaux topographiques et du Cadastre dépend, quant à elle, du Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme.

Au niveau local, le département est chargé, entre autres missions, « *de la concession des terrains domaniaux* »²⁰³. Cette compétence est attribuée également, dans les mêmes

²⁰³ Article 36 du Décret n° 1394/PR/MI du 28 décembre 1997 portant organisation et fonctionnement des unités administratives territoriales.

termes et par un autre article du même décret, au district²⁰⁴. Dans les deux cas, il n'y a aucune précision en ce qui concerne la gestion des concessions. Cela laisse supposer que le sous-préfet agit sous le contrôle du préfet, qui intervient seul lorsque le département ne comporte pas de district.

La procédure d'attribution des parcelles est essentiellement placée sous le contrôle de l'Etat ; c'est le Conseil des ministres qui en a la charge par décret. La gestion des procédures d'attribution est centralisée à la capitale pour ce qui est des Domaines et de la Conservation foncière. Elle est déconcentrée pour le Cadastre, même si, comme beaucoup de services publics, les déficiences en moyens humains, matériels et financiers enlèvent l'intérêt à cet état de fait. J. Comby estime que *« l'ensemble de l'administration du cadastre occupe 150 personnes, dont les 2/3 dans les 16 bureaux de l'intérieur. Pour Libreville, on compte 12 géomètres, 10 secrétaires et 19 manœuvres »*²⁰⁵.

Dans les communes, *« les permis d'occupation ou de construire et les autres autorisations de voiries sont délivrées par l'administration compétente après avis du maire, dans les cas où il ne lui appartient pas de les délivrer lui-même »*²⁰⁶.

A Libreville, il existe une Commission de cession et d'adjudication des terrains urbains de composition particulière compte tenu du statut particulier de la ville²⁰⁷.

- Une acquisition informelle de la propriété foncière au Gabon

Au Gabon, les pratiques sur l'acquisition d'un terrain en zone urbaine ou périurbaine relèvent du marché informel. En effet, *« l'attribution de la propriété devient une sorte de récompense qui ne peut être obtenue qu'à la suite d'un long parcours d'obstacle au cours duquel le requérant aura du multiplier les démarches et les sollicitations »*²⁰⁸. A. Rohegude, qui abonde dans le même sens, fait l'observation suivante : *« quand un demandeur se lance dans une course à l'attribution d'un terrain, il va falloir, pour le satisfaire - peut-être ! - mobiliser sept interventions de l'administration, pour un total de 134 opérations successives. On peut imaginer le coût administratif d'une telle entreprise, les moyens humains et matériels que cela requiert, sans compter qu'il faut à priori que l'usager ait compris et apprécié l'opportunité qui s'attache à une telle démarche. Il faut aussi souligner l'opacité générale du système : les documents du cadastre ne sont pas accessibles au public, pas plus que ceux des*

²⁰⁴ Article 44 du Décret n° 1394/PR/MI du 28 décembre 1997 portant organisation et fonctionnement des unités administratives territoriales.

²⁰⁵ COMBY, J, 1995, *« Le cadastre dans l'économie du Gabon. Mission d'évaluation »*, rapport pour le Ministère de la Coopération, p. 11

²⁰⁶ Article 76 de l'ordonnance n° 24/PR-MI-TC du 6 avril 1963 portant organisation des municipalités gabonaises et déterminant leurs règles de fonctionnement

²⁰⁷ Article 10 du décret n° 77/PR/MF du 6 février 1977 réglementant l'octroi des concessions et locations des terres domaniales et, le décret n° 996/PR/MINDECFHUC du 24 octobre 1979

²⁰⁸ COMBY, J, 1995, op. cit., p.

domaines, ni même le livre foncier détenu par la Conservation foncière, alors que la publicité est le fondement même de celle-ci »²⁰⁹.

. Toutes ces difficultés traduisent le manque d'efficacité des dispositions législatives et réglementaires en ce qui concerne l'accès à la propriété, notamment pour les terrains urbains et périurbains. Le non-respect de la procédure légale d'acquisition entraîne l'occupation anarchique ou abusive de parcelles, à des transactions²¹⁰ non fondées juridiquement (ventes multiples, cession de droits provisoires sans autorisation de l'administration, etc.) Une telle logique met en évidence le fait que la réalité des faits l'emporte sur le droit. Comme le souligne A. Rochegude, « *dénier toute valeur juridique à un droit sur un terrain parce qu'il n'est pas approprié selon les règles légales est totalement inopérante face aux réalités : celles des occupations et exploitations rurales, plus ou moins conformes à la tradition, vitales ; celles des terrains urbains indispensables à la survie quotidienne dans la ville* »²¹¹.

Cela pose des problèmes de gestion domaniale et d'aménagement du sol, qui se traduisent par de nombreux litiges entre acteurs locaux entre eux et, les utilisateurs. L'exemple du domaine public portuaire géré par l'OPRAG à Libreville et à Port-Gentil en ce qui concerne sa délimitation est une illustration. L'OPRAG, comme les administrations concernées, rencontrent de nombreuses difficultés pour gérer le domaine public portuaire. Dans ce contexte, un conflit à caractère domanial oppose la mairie d'Owendo à l'OPRAG. La commune d'Owendo est de création récente. Elle n'existe que depuis 1994, comme le stipule la loi du n° 41/94 du 15 février 1994 qui fixe sa création. Cette loi est complétée par la loi du 15/96 du 6 juin 1996 sur la décentralisation qui définit ses attributions. Sa mise en place répond au besoin de désengorger Libreville et de réorganiser l'espace. Avant cette date, la zone industrielle d'Owendo faisait partie de la ville de Libreville. Or l'Etat n'a pas défini le patrimoine foncier de la commune. Actuellement, la mairie est confrontée à des problèmes, dont la gestion de son espace, les conflits entre les acteurs et les utilisateurs, la réserve foncière. Ces problèmes récurrents trouvent en partie leur origine dans l'absence d'une véritable politique d'aménagement et de planification urbaine.

Ainsi, en créant la commune, l'Etat n'a pas abrogé l'arrêté n° 2172/TP-5 du 29 juin 1995 relatif à la délimitation du domaine public portuaire. De même, la composante domaniale de l'OPRAG n'a pas été abordée dans la loi de décentralisation. Certaines dispositions établies par l'ordonnance n°41/74 portant création de l'OPRAG sur la gestion

²⁰⁹ ROCHEGUDE, A, 1999, « *Décentralisation, foncier et acteurs locaux* », Ministère des Affaires étrangères, p. 157-158

²¹⁰ Des personnes non habilitées, y compris les chefs de quartier, vendent des lopins de terre qui constituent une des matières premières d'un marché qui génère une plus-value importante, surtout que la production légalisée des parcelles n'est pas à la hauteur de la demande.

²¹¹ ROCHEGUDE, A, 1999, op. cit., p. 157

domaniale, dont l'article 18 stipulant qu'« à l'intérieur des zones dont la gestion lui est confiée, l'OPRAG peut accorder, sauf opposition motivée du Gouvernement, pour des raisons d'intérêt public, des autorisations d'occuper aux utilisateurs de ses services et percevoir des redevances au profit de son budget », n'ont pas été abrogées. L'Office a donc les mêmes droits et pouvoirs que l'Etat ; il est investi des prérogatives de pouvoirs publics dans les limites des circonscriptions portuaires, notamment en ce qui concerne la conservation, la gestion du domaine, l'exploitation, l'exécution des travaux, la police de circulation²¹². Cette ordonnance lui confère donc les pouvoirs de gestion du domaine industriel d'Owendo avant qu'Owendo ne soit érigée en Commune. De ce fait, l'OPRAG contrôle toute la zone côtière ainsi que toutes les entreprises implantées sur son domaine. Il a la mainmise sur les redevances foncières, dont il détermine l'assiette foncière (redevance mensuelle à payer), ainsi que toutes les taxes relatives à l'exploitation de son domaine. Toutes les grandes entreprises installées dans cette zone portuaire et industrielle, y compris l'OPRAG, ne paient aucune redevance, ni les droits domaniaux à la commune d'Owendo. La Mairie perçoit uniquement la taxe sur la société. Elle contrôle aussi les entreprises et les commerçants installés aux abords de la Caisse Cacao jusqu'au pont Nomba. Pourtant, l'OPRAG en tant qu'entité économique, c'est-à-dire entreprise installée sur la commune d'Owendo, devrait aussi, au même titre que les autres entreprises installées à Owendo payer des redevances à la Commune.

Il en résulte une persistance des tensions entre les deux acteurs locaux, d'autant plus que les produits d'exploitation, en l'occurrence les produits domaniaux, constituent une des ressources du budget de l'OPRAG²¹³. Celui-ci dispose d'un service de recouvrement domanial, dans le sens où il perçoit les impôts sur le bâti et le non bâti. C'est une agence immobilière, par le biais de son service de recouvrement, qui est en charge de la gestion du patrimoine domanial de l'Office. Ces conflits d'autorités entre l'OPRAG et la mairie d'Owendo, qui est pourtant une institution, limitent la fluidité de la circulation de l'information, et donc la compétitivité des ports d'Owendo. Ainsi, pour des raisons juridiques la Commune d'Owendo n'est-elle pas en mesure d'exploiter à bon escient les nombreuses potentialités dont elle dispose. Elle ne bénéficie pas des retombées économiques des activités situées sur sa zone. Il va de soi que tous les facteurs ci-dessus énumérés privent la Commune de ressources financières supplémentaires pour la constitution prévisionnelle de son budget de fonctionnement. A cela s'ajoute le non - recouvrement des taxes locales, à l'exemple d'un montant de 35 millions de F CFA alloué annuellement par l'OPRAG. La mairie n'a jamais

²¹² Article 5 de l'ordonnance n° 41/74 du 30 mars 1974 portant création de l'OPRAG

²¹³ Article 14 de l'ordonnance n° 41/74 précitée.

recouvré cette somme depuis cinq ans maintenant (soit 175 millions de F CFA dus par l'OPRAG)²¹⁴.

Rappelons que le domaine portuaire est constitué par l'estuaire du Gabon, et son accès depuis la Caisse Cacao (face à l'entrée de la cité SNI²¹⁵ d'Owendo) jusqu'à la baie Egoumé et se poursuit jusqu'au lycée technique national Omar Bongo, soit près de 1600 hectares de réserve foncière.

Par ailleurs, le domaine portuaire est également soumis à la pression des « squatters. » Les parcelles situées sur les collines Est de la route reliant Libreville au Port d'Owendo sont pour la plupart occupées par des concitoyens peu soucieux des lois en vigueur, notamment des particuliers et des opérateurs économiques qui en revendiquent la propriété, avec ou sans preuves. Cet état de fait n'est pas surprenant dans la mesure où le décret n° 77 du 6 février 1977 réglementant l'octroi des concessions et location de terres domaniales en son article 2 stipule que : « *tout citoyen gabonais occupant un terrain depuis au moins cinq ans, pourra, sur sa demande obtenir la propriété définitive de ce terrain s'il apporte la preuve que cette occupation a été paisible, continue, publique et non équivoque* »²¹⁶, la preuve de cette occupation pouvant être rapportée par tous les moyens.

Pour leur part, les services de l'Etat initient aussi des opérations d'urbanisme sur le domaine portuaire sans en référer à l'OPRAG et sans obtenir le déclassement des terrains. De nombreux établissements publics sont implantés sur le domaine portuaire sans concertation préalable avec l'autorité portuaire. Un certain nombre d'entreprises ont obtenu de la part de l'Etat, le déclassement des terrains (par exemple l'Etat a octroyé une parcelle Africa Parck) qu'ils occupent sur le domaine public contre le gré de l'OPRAG. Pour marquer son opposition à ce projet, l'OPRAG continue à facturer les redevances d'occupation à ces sociétés. De même l'OPRAG décide parfois d'entreprendre des travaux de construction immobilière sans permis de construction et sans se référer au Comité de permis d'urbanisme, bien qu'il y ait une réglementation à respecter pour une meilleure organisation de la ville (quartier résidentiel, zone portuaire, etc.). Chacun agit à sa guise et selon ses intérêts particuliers. Les garants des institutions et de la moralité sont en déphasage avec les réalités et le règlement en place.

²¹⁴ MIKENI-DIENGUESSE, 2005, « Conseil municipal de la commune d'Owendo, Hier : les conseillers municipaux approuvent le compte administratif 2003 », *le quotidien gouvernemental L'Union Plus*, septembre

²¹⁵ SNI : Société nationale immobilière

²¹⁶ Le décret prévoyait une période de deux ans à compter de sa date de publication pour procéder aux régularisations. Cette disposition n'est donc théoriquement plus applicable. Notons que la parcelle attribuée est limitée à 10 hectares en zone rurale et à 2 000 m² en zone urbaine (terrains situés à l'intérieur d'un centre urbain organisé).

Pour remédier à l'épineuse question de la gestion foncière, une partie de la zone portuaire d'Owendo (environ 700 ha) est déclassée depuis 2003. Cela devrait permettre, nous l'espérons, une amélioration de la maîtrise de l'ensemble du site et la création d'un véritable partenariat entre la Commune et l'OPRAG. Ce partenariat a toute son importance dans la mesure où la municipalité est théoriquement chargée des questions relatives au commerce, au transport et au suivi des activités portuaires. Elle s'occupe de l'aménagement architectural de la ville et de ses réseaux de dessertes qui doivent nécessairement être coordonnés avec ceux du port. Dans ce contexte, aucun schéma de développement du port ne peut être conçu s'il n'est pas intégré et harmonisé avec celui de la ville avoisinante. Il devient donc nécessaire pour les deux organismes d'établir un dialogue entre eux pour mettre en place une stratégie de développement de la ville portuaire. L'impact du développement du port sur la ville et vice versa devrait conduire l'OPRAG et la Commune à plus de conciliation en faisant taire le « conflit d'intérêt » qui les oppose. D'autant plus que « *le management c'est aussi avoir le sens de la communication et définir avec tous les acteurs des points de développement* », déclare un des responsables de la municipalité.

Le domaine public portuaire de Port-Gentil rencontre aussi des problèmes de gestion. Certes l'ordonnance 41/74 avait prévu que la délimitation de la zone industrialo - portuaire de la circonscription du port de Port-Gentil serait définie par des textes particuliers ; mais jusqu'à ce jour, aucun texte particulier n'est intervenu pour créer une zone portuaire ou industrielle sur les 400 ha de l'étendue domaniale portuaire.

La gestion des procédures domaniales et foncières, en particulier celles qui conditionnent l'accès à la terre, demeure de la seule compétence des services de l'Etat. A ce propos, M. Tilmont fait remarquer que « *cette procédure d'attribution des terrains relève des prérogatives de l'Etat, les communes n'en disposent pas* »²¹⁷. Cette observation reste valable malgré les dispositions introduites par la loi de décentralisation. Celle-ci prévoit que le conseil municipal donne son avis en matière domaniale et foncière, que le bureau du conseil municipal délibère sur les permis de lotir et de construire et qu'il donne son avis pour la délivrance des permis d'occuper. Il s'agit là d'interventions consultatives, dont la portée éventuelle n'est pas précisée dans les textes de lois. Par ailleurs, il n'est pas certain que la loi sur la décentralisation apporte de changement significatif en la matière, sauf sous réserve de textes complémentaires ou d'applications à venir. La question portant sur l'accès illégal à la propriété est rendue cruciale par la faible application du droit foncier. En effet, les administrations en charge de la gestion des procédures d'attribution de terrains disposent de

²¹⁷ TILMONT, M, 1992, « *Législation foncière et urbaine, et politique de l'habitat socio-économique* », Ministère français de la Coopération, p. 14

moyens insuffisants pour assurer dans les meilleures conditions un contrôle relatif des terrains. Il en est ainsi des brigades spéciales de l'urbanisme et de la construction, le BSUC, qui n'effectuent que très peu de contrôles. De plus, les décisions de démolition des aménagements des occupants illégaux sont rarement suivies d'effets concrets. Très peu de personnes recourent à la justice en raison des dysfonctionnements dont elle est sujette. L'amélioration de la gestion des procédures d'attribution des terrains passe par une réforme du système foncier. C'est là un préalable à la réforme du cadastre et, plus généralement de l'ensemble de la gestion domaniale et, de tout ce qui y est lié²¹⁸.

b.2. Décentralisation et insuffisance des moyens d'action : le cas de la commune d'Owendo

- Contexte de la décentralisation

Une bonne politique nationale d'aménagement et de planification urbaine se caractérise par un plan d'occupation des sols. Or Libreville, comme le reste des villes gabonaises, n'a pas bénéficié d'un plan d'urbanisme contrairement à beaucoup d'autres villes du continent africain²¹⁹. De surcroît, elle concentre la majeure partie de la population et des activités économiques, politiques et administratives, tandis qu'en province, de nombreux endroits se désertifient d'une façon jugée inquiétante. *« L'étirement de l'occupation spatiale, et plus encore, l'occupation illégale de zones considérées comme inconstructibles, constituent de fortes contraintes pour l'extension des réseaux et de la voirie. Les besoins en équipements sont tels que l'Etat n'arrive pas à apporter une réponse adéquate »*²²⁰. C'est là tout le problème des villes dont la croissance brutale est liée à la rente pétrolière et qui, malheureusement n'ont pas réussi à amorcer un développement durable.

C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics ont été conduits à mener une politique nationale d'aménagement du territoire et du développement durable du Gabon pour réduire les disparités territoriales. Elle se traduit par la transformation, en 2002, du commissariat à l'aménagement du territoire en un ministère de l'aménagement du territoire, à part entière, dont la question de l'aménagement du territoire figure parmi les priorités.

La place des politiques territoriales s'exprime également par une réforme de l'administration du territoire. Celle-ci s'accompagne d'une relative décentralisation, dont la loi 15/96 a été adoptée le 6 juin 1996. Elle vise à permettre une expression plus proche du

²¹⁸ COMBY, J, op. cit., p. 17

²¹⁹ WALKER, R, 1983, « Libreville », *Géographie et cartographie du Gabon. Atlas illustré*, IPN – EDICEF, Paris, p. 117

²²⁰ ONDAMBA OMBANDA, F, 2004, « Urbanisation », *Atlas de l'Afrique : Gabon*, p., 29

citoyen par la mise en œuvre des principes de « proximité » et de « subsidiarité » dans la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales. Selon ce principe, une compétence est exercée par le niveau administratif le plus proche de celle-ci ou le plus à même de l'exercer de manière optimale. La décentralisation prolonge l'action menée à la base par les cantons et les collectivités locales suivant un rapport de subsidiarité (tableau 17). Jusqu'en 1996, les lois constitutionnelles gabonaises ne prévoyaient pas d'autonomie communale ou locale. Le pays était administré d'une manière uniforme malgré les diversités (physiques, culturelles, humaines, économiques, etc.) du territoire. En fait, toute initiative venait en général du pouvoir central (Etat). Or le système de type politico - administratif centralisateur a montré ses limites : il ne favorise pas le dynamisme national, ni la démocratie de proximité ou la démocratie participative. L'absence de structures de concertation, de réflexion ou de gestion et de véritable interlocuteur local face à l'Etat central ne permet pas à l'ensemble du pays de fonctionner de manière autonome, permanente et efficace. C'est pour remédier à cette situation que l'Etat s'est engagé dans un processus de décentralisation, dont les principales mesures sont :

- la mise en place de structures centralisées, appelées collectivités locales. La loi relative à la décentralisation distingue deux catégories de collectivités locales : le département et la commune. Les collectivités locales sont dotées d'un statut de plein exercice, c'est-à-dire disposant d'assemblées élues démocratiquement. La loi de décentralisation de 1996 attribue des compétences et des moyens aux collectivités locales dans le cadre de l'administration et de la gestion de leur circonscription territoriale. Elle prévoit le renforcement des attributions administratives et financières des collectivités locales dans le but de mieux encadrer les populations et de répondre à leurs besoins essentiels.

La décentralisation évoque ici une politique d'aménagement du territoire visant à diminuer le poids de Libreville dans le développement territorial. La décentralisation répond donc au souci d'assurer un meilleur équilibre des pouvoirs sur l'ensemble du territoire, c'est-à-dire un rapprochement des pouvoirs décisionnels vers les citoyens. A ce titre, l'Etat à procédé à répartition des compétences (tableau 18) :

Tableau 17 - Organisation administrative

Subdivisions administratives		Régime administratif ²²¹		Fonctionnement		
Dénomination	Nombre	Collectivités locales	Circonscription administrative	Organe délibérant	Organe exécutif	Autorité de tutelle
Unités administratives sous autorité directe de l'Etat						
Province ²²²	9	non	oui			Gouverneur,

²²¹ En dehors de la province, des cantons et des villages, les collectivités locales et les arrondissements sont dotées de la Personnalité morale et de l'autonomie financière.

						nommé par décret présidentiel
Département	48	oui	non	Conseil départemental	Bureau du conseil	Préfet, nommé par décret présidentiel
Unités administratives de base						
Commune	50	oui	non	Conseil communal	Bureau du conseil	Maire, élu par le conseil
Arrondissement ²²³		oui				
District	145	non	oui			Sous-préfet, nommé par décret présidentiel
Canton	120	non	oui			Chef de canton, nommé par le gouverneur
Village		non	oui			Chef de village, nommé par le préfet

D'après les décrets n° 00091/PR/MI/DAG du 16 janvier 1976 fixant les attributions et pouvoirs des gouverneurs, préfets, sous-préfet, chefs de canton et chefs de village et n° 013494/PR/MI du 28 décembre 1977 portant organisation et fonctionnement des unités administratives territoriales ; Rochegude, A, 1999, op. cit., p. 150 et NGUEMA, RM, 2004, op. cit., p. 22-23.

Synthèse réalisée par Gisèle, Makiéla-Magambou, avril 2006

Tableau 18 - Répartition des compétences

NIVEAU SUPRANATIONAL
Le niveau régional (y compris sous-régional)
En vue de réaliser une politique commune au sein de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, le niveau régional intervient dans divers domaines tels que le transport par cabotage, la marine marchande, la sécurité maritime et portuaire, etc.
NIVEAU DE COMPETENCE PARALLELE
Niveau national
La Constitution, la législation en matière d'institutions, la défense, l'ordre public, la politique financière et monétaire, les impôts nationaux, les relations et le droit du travail... et pouvoirs résiduels, c'est-à-dire les compétences qui n'ont pas été attribuées explicitement aux collectivités locales et aux circonscriptions administratives.
Niveau provincial
Le gouverneur est compétent dans le domaine : - de l'administration de sa circonscription territoriale ; - de l'application des lois et règlements. Il est responsable du maintien de l'ordre public dans sa province ; - de la prise des arrêtés dans les limites de ses attributions et dans le cadre de la réglementation en vigueur ou des délégations ministérielles ; - de l'exercice de tutelle sur les municipalités de sa province. Il peut déléguer ce pouvoir au préfet et sous-préfet ;

²²² La province est définie géographiquement par les limites territoriales et est désignée par un nom. C'est l'unité administrative représentant l'Administration centrale à l'intérieur de la république.

Le département est à la fois une circonscription administrative, une subdivision de la province et, une collectivité locale « située dans une circonscription administrative du même nom. » Il est subdivisé en district et en communes. Tous les territoires situés en dehors des limites sont du domaine du département.

Le district est une circonscription administrative divisée en cantons.

La commune est une collectivité locale. Elle peut être rurale (si elle comprend un ou plusieurs villages et a une population d'au moins 100 habitants) ou urbaine (lorsqu'elle a une certaine taille, elle est divisée en arrondissements.) Il y a 3 communes urbaines et 4 communes rurales.

Le canton est un regroupement de villages structurés.

Le village est l'unité administrative de base

²²³ La loi ne définit pas clairement le statut de l'arrondissement (loi n° 12/75/PR/MI du 18 décembre 1975 abrogeant et remplaçant la loi n° 4/75 portant réorganisation de la république gabonaise.)

- de la responsabilité des crédits qui lui sont délégués et de ceux qu'il sous délègue au préfet, sous-préfet et à ceux de l'ensemble des services techniques à l'exception des forces de l'ordre (gendarmerie, police, justice) ;
 - de la prise de toutes les dispositions relatives à la police de la circulation (immatriculation des véhicules à moteur, délivrance des récépissés de mise en circulation et de permis provisoires de conduire, etc.) dans le cadre de la loi en vigueur ;
 - de responsabilité de la police de l'immigration, en dehors de Libreville ;
 - de la gestion des concessions des terrains domaniaux ;
 - de l'instruction préalable des demandes de naturalisation ;
 - de l'application de la réglementation aux affaires domaniales, cadastrales, d'habitat et d'urbanisme.
- En plus de ses quelques attributions, le gouverneur est le seul habilité à entretenir des rapports directs avec les ministères et les services centraux. Il donne son avis dans l'élaboration de tout programme d'équipement et d'aménagement intéressant sa province, et il en suit l'exécution ; Il organise un service de protection civile en élaborant et exécutant les programmes de protection civile. Il assure l'animation, la coordination et le contrôle des différents services extérieurs des départements ministériels (à l'exception des magistrats de l'ordre judiciaire)

Niveau départemental

Le préfet est compétent en matière :

- d'administration de son département ;
- de l'application des lois et des règlements dans sa circonscription ;
- de responsabilité concernant les crédits mis à sa disposition ;
- de police judiciaire dans les conditions prévues par la loi ;
- de maintien de l'ordre public dans le ressort de sa circonscription, selon la loi en vigueur, notamment dans le cadre des règlements et directives tracées par le chef du gouvernement, le ministre de l'Intérieur et le gouverneur ;
- d'établir la situation de l'état-civil, de recenser la population dans les limites de sa circonscription.

Il est aussi chargé de :

- accorder les autorisations d'ouverture et de gérance ;
- procéder aux enquêtes sur les demandes d'introduction ou de cession d'armes à feu dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur ;
- instruire les demandes d'autorisation d'établissement des dépôts d'explosifs, d'hydrocarbures et de munitions ;
- délivrer des laissez-passer aux populations frontalières et de prendre toutes les dispositions relatives à la police de la circulation dans le cadre réglementaire en vigueur.

Niveau sous-préfectoral (ou district)

Le sous-préfet doit garantir dans sa circonscription, l'administration de son district, sous la direction du préfet, dont il est le représentant. Il jouit, à son échelle, des pouvoirs de ce dernier. Il est aussi officier d'état-civil, hors des limites du territoire des communes

NIVEAUX DE COMPETENCE SUBORDONNEE

Niveau cantonal

Le chef de canton incarne l'autorité administrative au sein d'un regroupement de villages. C'est le représentant du sous-préfet au niveau de sa circonscription. Il est chargé de la coordination de l'activité des chefs de villages ; de signaler les naissances et les décès à l'officier de l'état civil ; d'aider au recensement de la population et de collecter les impôts. Il propose au sous-préfet les mesures d'ordre général concernant l'administration et la vie économique et sociale du canton.

Niveau villageois

Le chef de village dirige l'unité administrative de base, le village. Il exerce sous la responsabilité du chef de canton. Il participe aux actions de développement décidées par le comité consultatif cantonal. En plus de jouir des pouvoirs de ce dernier, il assure la police administrative, veille à la salubrité du village, signale les épidémies, veille à l'application des lois et règlements, ainsi que les décisions de l'autorité administrative.

Niveau communal

La commune intervient dans tous les domaines qui revêtent un intérêt au niveau communal pour autant qu'elle respecte les compétences du district et celles attribuées à un niveau supérieur (Etat, province et département).

Voici quelques compétences du maire :

- application des décisions du conseil municipal ;
- appliquer les règlements d'urbanismes et les directives du cadastre ;
- délivrer les autorisations de construire ;
- veiller à la sûreté et à la salubrité publique ;

- détruire les animaux nuisibles.

Niveau portuaire

L'autorité portuaire assure dans chaque circonscription portuaire, dans le cadre de la réglementation en vigueur :

- la coordination générale des services et organismes publics et privés qui concourent à l'activité du port ;
- la police de la circulation et de la navigation ;
- la gestion du domaine portuaire et de la concession ;
- le contrôle des accès ;
- la surveillance et l'exploitation des terre-pleins ;
- la sécurité, le fonctionnement de l'exploitation.

D'après les décrets n° 00091/PR/MI/DAG du 16 janvier 1976 fixant les attributions et pouvoirs des gouverneurs, préfets, sous-préfet, chefs de canton et chefs de village ; n° 013494/PR/MI du 28 décembre 1977 portant organisation et fonctionnement des unités administratives territoriales ; de l'ordonnance n° 41/74 du 30 mars 1974 portant création de l'OPRAG et du décret n°493/PR-MTPTAC fixant les modalités d'application de l'ordonnance n° 41/74.

Synthèse réalisée par Gisèle, Makiéla-Magambou, avril 2006,

Il apparaît que le Gabon est organisé en un Etat unitaire avec une décentralisation des compétences, des pouvoirs et des moyens vers les collectivités locales et les circonscriptions administratives. Le citoyen est donc confronté à des autorités nationales, provinciales et communales. Autrement dit, il est mis en présence de huit niveaux de pouvoirs : le niveau national, le niveau provincial, le niveau départemental, le niveau sous-préfectoral, le niveau communal, le niveau cantonal et le niveau villageois. Pour être complet, il faut encore y ajouter le niveau sous-régional et/ou régional qui aura certainement de plus en plus d'influence au cours des années futures.

La décentralisation vise également à corriger les disparités économiques et sociales qui existent entre les différentes provinces. Cela implique une politique cohérente de développement à l'échelle locale, régionale et nationale. D'autant plus que le choix des politiques différentes et les inégalités des ressources accordées aux collectivités locales pourraient introduire de nouveaux déséquilibres au sein du territoire national. C'est le rôle des « commissions provinciales de la décentralisation »²²⁴, placées sous l'autorité des gouverneurs de provinces. Elles ont pour missions de veiller à l'harmonisation des programmes des réalisations économiques, sociales et culturelles de l'ensemble des collectivités locales de la province ; d'étudier et d'aviser sur les projets de budgets et sur les politiques économiques et financières de l'ensemble des collectivités locales de la province, d'aviser sur la création de taxes, d'amendes et d'impôts locaux dans la province ;

- la mise en place d'organes déconcentrés dans le but d'améliorer l'efficacité de l'action de l'Etat en déléguant certaines attributions (pouvoir de décision, des compétences et des moyens) de l'échelon administratif central aux fonctionnaires locaux ou aux agents placés

²²⁴ Les deux autres organes chargés de la mise en œuvre de la politique de décentralisation sont : la commission nationale de la décentralisation (conseille le gouvernement et donne des avis sur toutes les questions relatives à la décentralisation) et le comité technique de la décentralisation (évalue les incidences financières du transfert de compétences).

à la tête des services départementaux de l'Etat ou à leurs subordonnés, c'est-à-dire au gouverneur (dans sa province), préfet (dans son département), sous-préfet (dans son district), maire (dans sa commune), chef de canton et chef de village.

- L'expérience actuelle de la décentralisation dans la commune d'Owendo

La décentralisation témoigne de la volonté de désengagement de l'Etat dans la gestion administrative du territoire, même s'il a toujours un droit de regard. Cependant, l'expérience actuelle sur la décentralisation au Gabon montre que beaucoup reste encore à faire. En effet, la loi organique de 1996 relative à la décentralisation n'a toujours pas reçu de textes d'application. Elle se trouve confrontée à certaines difficultés, parmi lesquelles les questions de la police municipale, des finances locales, qui ne sont pas toujours réglées. Elle révèle le problème de deux institutions territoriales juxtaposées qui se rencontrent que rarement et dont les volontés de coordination sont peu fréquentes : la commune (maire et conseillers communal) et le département (président du conseil départemental et conseillers départementaux).

- Des compétences difficiles à exercer

L'un des principaux objectifs de la décentralisation est l'adaptation des politiques publiques au plus près des besoins de la population. Cependant, sur ce plan, les résultats sont décevants. En effet, le transfert de compétences et de moyens opéré par la loi de la décentralisation entre l'Etat et les collectivités locales n'est pas réel et effectif. Les collectivités locales restent encore, dans les faits, dépendantes du pouvoir central. Elles éprouvent d'énormes difficultés à se dégager de la tutelle de l'Etat faute de ressources suffisantes. Dans ces conditions, il est difficile pour les collectivités locales d'agir dans le cadre d'une politique globale d'utilité sociale et de gestion administrative efficace selon les objectifs conformes à ceux définis par la loi de décentralisation. Au-delà, c'est l'autonomie financière qui est remise en cause. La tutelle financière étant exercée au sein de l'administration centrale par le ministère chargé des finances et au niveau local par les services déconcentrés de ce ministère. Sur le plan administratif, les collectivités locales dépendent de l'administration centrale représentée par le ministère chargé des collectivités locales, c'est-à-dire le ministère de l'Intérieur ; cette tutelle est assurée au niveau local par les gouverneurs et les préfets.

Le cas de la commune d'Owendo illustre parfaitement notre propos. La mairie joue essentiellement un rôle consultatif : ses attributions se limitent, entre autres, à la célébration des mariages, à l'état civil, à l'hygiène et à la salubrité publique et à la voirie. Sur ce dernier point, elle a en charge la gestion de la collecte des ordures ménagères dans son territoire

communal, gestion qu'elle a déléguée à SOVOG, entreprise détenant le monopole de la gestion des déchets à Libreville depuis 2002²²⁵. Pourtant, en développant l'auto-administration à l'échelle régionale, communale et locale, l'Etat encouragerait le sens des initiatives, des responsabilités chez les individus aussi bien sur le plan politique, administratif, économique que financier. De plus, la participation des populations serait assurée par une plus grande proximité dans la résolution des problèmes quotidiens.

- Une représentation locale incomplète dans les instances délibérantes

La décentralisation est indispensable pour assurer la sécurité démocratique et une bonne gestion publique locale. En effet, les collectivités s'administrent librement par des conseils élus et dans les conditions fixées par la loi. Dans les communes le conseil municipal et le maire sont élus au suffrage universel. De même, les conseils d'arrondissement sont constitués dans les mêmes conditions que les conseils municipaux. Toutefois, en dehors de la représentation démocratique au sein des conseils locaux, la loi ne prévoit pas d'autres formes de représentation. Cette forme d'expression de la légitimité démocratique marginalise d'autres formes de légitimité telles les chefferies traditionnelles, les associations de développement, etc. Pourtant ces acteurs sont indispensables pour faire vivre la démocratie de proximité. En tant qu'acteurs locaux, ils disposent d'une capacité de mobilisation populaire incontestable. A l'instar des élus locaux, ils cherchent également à prendre part activement à la gestion publique locale.

- Difficultés pour les communes à se constituer des ressources financières locales

Selon l'article 149 de l'ordonnance n° 24²²⁶, les recettes ordinaires des communes comprennent « *le produit des terrains communaux affectés aux inhumations et le montant des concessions dans les cimetières.* » S'ajoutent, au titre des recettes extraordinaires, « *toutes les recettes qui, par leur nature, ne sont pas susceptibles de se reproduire tous les ans* »²²⁷, y compris les cessions de composantes du domaine privé communal. A ces éléments, il faut inclure les ressources à caractère fiscal qui, sont constituées par les impôts locaux, dont la loi dit qu'ils sont par nature des impôts directs. Il s'agit des impôts fonciers sur les propriétés

²²⁵ Jusqu'en 1960, la gestion des déchets à Libreville se faisait en régie municipale ; en 1960, la Société gabonaise d'assainissement (SGA) obtient la concession du marché ; en 1995, la mairie concède le marché des déchets des ordures à quatre entreprises : Antigone s'est vue confiée le 6^{ème} arrondissement (Nzeng-ayong), Seaur le 5^{ème} arrondissement (Lalala), Gabon Propre Service (GPS) le 2^{ème} arrondissement (N'kémbou, Plaine-Oréty, Sainte-Marie) et la SGA le 1^{er}, 3^{ème} et 4^{ème} arrondissements (Aéroport, centre ville, Nombakélé, les Akébé, Plaine-Niger, Glass). La collecte et l'évacuation des déchets ménagers du 5^{ème} arrondissement ont été confiées à la SGA suite à la faillite de Seaur.

²²⁶ Ordonnance n° 24/PR-MI-TC du 6 avril portant organisation des municipalités gabonaises et déterminant leurs règles de fonctionnement.

²²⁷ Article 150 de l'ordonnance n° 24 précitée

bâties et non bâties, des contributions de patentes et de licence, de la taxe d'habitation et de la taxe vicinale.

Par exemple, compte tenu de l'absence de textes d'application sur la décentralisation, la Commune d'Owendo, n'a pas, à ce jour, la possibilité de taxer l'exploitation des ressources locales. Elle ne peut pas assurer les missions fiscales locales qui lui sont dévolues. Pourtant, la loi²²⁸ énonce que les communes possèdent un domaine privé dont elles maîtrisent l'administration et la gestion. Il s'agit ici des seuls biens appropriés et inclus dans le domaine privé communal. Les cessions ne peuvent être faites que par adjudication, sauf autorisation contraire donnée par décret. Le manque de disponibilité en matière de ressources humaines et financières, fait que la Commune d'Owendo ne peut exercer ses missions de police administrative, c'est-à-dire veiller à la sûreté et à la salubrité publique.

La réussite de la décentralisation est fragilisée par un certain nombre de facteurs tels que : la faible participation de tous les acteurs concernés par le développement, l'insuffisance des ressources (financières, humaines, matérielles) dans les collectivités locales, la mise en place d'une pratique démocratique et de la bonne gouvernance dans la gestion de la chose publique, le renforcement des capacités et des moyens dont disposent les acteurs locaux du développement etc. Il apparaît pourtant que les collectivités locales pourraient jouer un rôle moteur dans la promotion d'un développement local durable. Toutefois, il est indispensable que l'Etat procède à un « réel » transfert de pouvoirs, de compétences, de responsabilités et de moyens financiers et humains. Ce n'est qu'à ce prix que la décentralisation constituera un élément fondamental de l'organisation de l'Etat. Elle serait alors un facteur essentiel de développement économique, de production de richesses et d'emplois, ceci dans le respect de l'environnement. Par ailleurs, pour dynamiser les principes d'autonomie, de subsidiarité et de proximité, il est nécessaire de définir clairement les compétences et les pouvoirs de l'Etat, de ceux qui sont dévolus aux départements et ceux qui sont transférés aux communes.

2. Une multiplicité d'acteurs et d'intervenants aux intérêts complémentaires et antagonistes

Le port regroupe, comme nous l'avons déjà mentionné, plusieurs catégories de professionnels, chacune défendant ses propres intérêts et s'efforçant de promouvoir et de coordonner les activités de son secteur avec celles des autres pour une meilleure organisation

²²⁸ Loi n° 14/63 du 8 mai 1963 fixant la composition du Domaine de l'Etat et les règles qui en déterminent les modes de gestion et d'aliénation.

du fonctionnement portuaire. A ce titre, le contrôle de la circulation des hommes et des biens constitue un autre niveau d'action, où les rapports de force sont également présents. Les questions de sécurité publique et de police dans les ports revêtent un caractère d'actualité particulier en raison des attentats terroristes du 11 septembre 2001. Selon le Petit Larousse illustré (2002), la police, désigne « *l'ensemble des mesures ayant pour but de garantir l'ordre public* ». C'est également « *une administration, une force publique qui veille au maintien de la sécurité publique* » et de l'ensemble des agents de ces forces. La garantie de l'ordre public s'effectue à la fois par la prévention et par la répression. C'est de cette dualité que découlent les notions de police administrative et de police judiciaire.

Assurer la sécurité publique, garantir l'exécution des lois, c'est garantir l'ordre social. C'est donc la première des responsabilités de l'Etat, à qui il appartient d'opérer la conciliation nécessaire entre le respect des libertés, la sauvegarde de l'ordre public et les intérêts économiques nationaux. La mission de veiller à la sécurité publique et au maintien de l'ordre public dans les ports, et celle d'exécuter les lois, fait intervenir de nombreux organismes et services décentralisés de l'Etat qui exerce un type de police spéciale²²⁹.

a. Les autorités de tutelles et leur rôle dans la sécurité publique

De part sa situation géographique, le port se trouve sur la partie d'une commune, qui elle-même s'intègre dans un département, puis dans une province. A cet effet, la responsabilité de l'Etat en matière de sécurité publique des biens et des personnes devrait faire intervenir, sous l'autorité du maire, la police municipale²³⁰. Le maire est donc l'autorité compétente qui doit veiller à la sécurité publique dans sa commune et dans toutes les installations en faisant partie. A cet effet, il prend et fait respecter les mesures nécessaires au maintien de l'ordre, de la santé, de la tranquillité et de la salubrité publique sur le territoire de la commune. Le maire est un officier de police judiciaire et peut, à ce titre, mener des enquêtes judiciaires si aucun officier n'est mandaté sur le secteur. Il est en charge de la police municipale dans la limite de ses attributions, sans préjudice de la compétence de la police et de la gendarmerie. Le maire réalise ses actions, sous le contrôle administratif du représentant

²²⁹ Une police, sous-entendue administrative, est spéciale lorsque son action a pour but de prévenir des dangers ou des désordres particuliers. Il en est ainsi de la police portuaire. Elle est générale quand elle vise à assurer la tranquillité, la sécurité et la salubrité publique par des mesures préventives. Autrement dit, les autorités compétentes ont la possibilité de restreindre l'exercice des libertés quand le maintien de l'ordre public l'exige. Par opposition à la police administrative, il y a la police judiciaire dont le rôle est « *de constater les infractions de la loi pénale, d'en rassembler les preuves, d'en rechercher les acteurs et de les livrer aux tribunaux chargés de les punir* » (Article 11 du Code de procédure pénale de la République gabonaise).

²³⁰ Depuis la création de la commune d'Owendo en 1996, la police municipale n'a pas encore été mise en place par crainte de coup d'Etat ou de représailles nous a-t-on expliqué à la mairie.

de l'Etat dans le département, c'est-à-dire le préfet, qui lui-même est placé sous la direction et le contrôle du gouverneur.

Le Gouverneur est le représentant du pouvoir central, donc le responsable de l'action de l'Etat dans sa circonscription territoriale. Il assure l'administration de la province, sous l'autorité hiérarchique du ministre de l'Intérieur. A ce titre, en tant que délégué du gouvernement, il a la charge des intérêts nationaux, du contrôle administratif, du respect des lois et règlements et coordonne les services publics. Il exerce un pouvoir de police dit de « police de l'Ordre Public. » A cet effet, il peut prendre des mesures si celles-ci n'ont pas été prévues par les autorités municipales.

b. Les composantes de la force publique

La gendarmerie, de part ses missions générales de police judiciaire et administrative, de police militaire, et de défense maritime du territoire, participe à la sûreté des biens et des personnes et à la protection du territoire. Ses missions spécifiques sont :

- à terre, le contrôle, la protection et la sûreté des biens et des personnes dans les ports ;

- en mer, le maintien et le rétablissement de l'ordre avec l'exercice des pouvoirs de police judiciaire, la défense des approches maritimes, surveillance côtière, recherche et constat des infractions aux lois, décrets et règlements, notamment en matière de police de la navigation, etc. Outre leurs prérogatives de police judiciaire en mer, de police administrative et de police militaire, les unités de la gendarmerie (brigades nautiques) participent à la protection du trafic maritime, ainsi qu'à toutes missions auxquelles la gendarmerie peut être conduite à participer au titre de la coordination des actions de l'Etat en mer, telles que le sauvetage et l'assistance des personnes et des biens en danger. Dans ces domaines, les brigades nautiques exercent leur action au profit des préfets, du ministère de la Marine marchande. Elles coordonnent aussi des actions de l'Etat en mer, de l'Administration des affaires maritimes, des procureurs de la République.

A Owendo, l'implantation d'une brigade nautique répond aux contraintes de sécurité publique générale et de maintien de l'ordre public dans les ports et ses environs en particulier. Elle est amenée, dans le cadre de sa fonction, à réaliser des enquêtes judiciaires. Elle veille à la sécurité des biens et des personnes et au respect de la loi. C'est une formation spécialisée de la gendarmerie, qui exerce sur le littoral, dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive, les missions de police générale en mer, de police militaire et de défense, conformément aux directives données par le Gouverneur de l'Estuaire, le

commandant de la base. Les unités des Forces de police nationale, qui relèvent du Ministère de l'Intérieur, ont pour mission d'assurer la sécurité des biens et des personnes dans l'espace communal et départemental. Elles représentent à la fois des agents territoriaux aux ordres du maire (quand elle sera mise en place) et à l'échelon supérieur, du préfet et du gouverneur, des agents de l'Etat via leur qualification d'agent de police judiciaire adjoint. Elles constatent les infractions au code de la route. Les agents de police ne sont pas habilités à recevoir des plaintes pour vol et dégradations. Cela fait partie des prérogatives de la gendarmerie. Les missions des deux types de police ne sont pas toujours clairement définies pour le grand public. De ce fait, des confusions entre ces deux corps demeurent dans l'esprit des citoyens. Les unités de la police font appliquer et veillent au respect des arrêtés municipaux et préfectoraux. Leurs principales compétences sont la verbalisation pour ce qui est de la police judiciaire et, la surveillance des voies publiques pour ce qui concerne la police administrative. Les Forces de police nationale sont représentées le long du littoral par une brigade nautique qui participe, comme la PAF, à la lutte contre le travail clandestin et contre les filières d'immigration clandestine. Mais elle dispose de ressources insuffisantes (matérielles, humaines, financières) pour lutter de manière efficace contre l'immigration clandestine côtière. A ces intervenants, il faut ajouter la DGMSNM, dont nous avons évoqué le rôle en matière de police de la navigation.

Comme nous pouvons le constater, la police dans les ports reste d'application assez complexe en raison d'une dualité dans l'exercice de ce pouvoir de police par les différents intervenants. Cependant, il arrive que certains agents de l'Etat s'autorisent souvent à sortir de leur champ de compétence, en faisant à la fois de la police administrative et judiciaire. Cet état de fait, qui ne constitue en rien une rivalité, n'influe pas vraiment sur l'action de l'une ou l'autre police. L'histoire de la police judiciaire gabonaise, entendue comme « corps », se confond avec celle de la police et de la gendarmerie nationale. Cette situation trouve son origine dans les textes de lois suivants :

- le décret n° 73 du 15 avril 1960 créant une Direction de la Police au Gabon. Celui-ci sera ensuite remplacé par l'ordonnance n° 44/PR du 20 août 1964 portant institution du corps de la Sûreté Nationale. Le décret n° 159/PR/MDNSI du 19 février 1991 qui réorganise les Forces de Polices Nationales, intervient à la suite du décret du 16 juillet 1968 portant sur l'organisation de la Sûreté Nationale.

- le décret-loi n° 4/PM du 6 décembre 1960 sur l'organisation et le recrutement des armées de la République gabonaise, notamment pour ce qui concerne la gendarmerie, dont l'organisation est redéfinie dans le décret n° 345/PR/ MDNSI du 23 mars 1988.

3. La problématique des substances dangereuses

A l'instar d'autres ports à travers le monde, les ports de Libreville et de Port-Gentil sont des zones à haut risque en raison, d'une part, des navires transportant des produits dangereux qui y transitent et, d'autre part, de la concentration d'unités industrielles installées en leur sein ou dans la zone industrielle portuaire. Tout ce potentiel de risques, polarisé par le port et ses activités annexes, est renforcé non seulement par la fréquentation du port et ses environs par la population riveraine, mais aussi par la permanence de la circulation sur l'axe principal reliant la ville au port.

Trois types de pollution y sont recensés :

- la pollution volontaire résultant du déversement des déchets ;
- la pollution opérationnelle provenant de l'exploitation des installations portuaires, de l'activité des entreprises, des séjours des navires à quai ou en rade ;
- la pollution accidentelle provenant de l'abordage ou l'échouement des navires, de la rupture de conduite d'hydrocarbures et d'accidents des camions transportant des produits pétroliers ou du ciment.

Cependant, en raison des différentes activités exercées dans les ports gabonais et leur zone d'influence, la sécurité dans les deux ports n'est pas actuellement garantie. En effet, certaines marchandises, du fait de leur nocivité (explosifs, acides, gaz...), ne sont pas traitées de manière rigoureuse dans les deux ports. Les risques d'incendie et d'explosion sont donc importants. A cela s'ajoutent les risques sanitaires qu'ils occasionnent ; la manutention de ces produits s'effectue sans équipements de protection appropriés (gants, masques, combinaisons adaptées, etc.). Compte tenu du rôle éminemment essentiel des ports dans l'économie nationale, la prévention de toute forme d'accident dans l'enceinte portuaire et ses environs s'avère donc indispensable et passe par la révision des bouches d'incendie, l'équipement d'extincteurs de tous les hangars et locaux, etc. Dans ces conditions, il convient de doter les ports des structures organisationnelles et logistiques adaptées pour lutter efficacement contre les accidents tels que les incendies, les explosions ou les fuites de gaz dangereux.

Le tableau 19 présente quelques sources de pollution et rejets observés dans la zone portuaire d'Owendo, ainsi que les dangers et les gênes qu'ils occasionnent. En outre les matières dangereuses, la pollution engendrée par les rejets industriels, constituent des nuisances supplémentaires pour l'environnement portuaire. Il s'agit notamment des substances provenant des produits chimiques et des hydrocarbures qui sont déversées dans l'eau et qui se répandent aussi dans l'air et le sol (photos 12 et 13). D'autres pollutions ont

comme origine le dégazage des navires dans le plan d'eau et au large des eaux territoriales, les matières fluides (huiles de vidange, eaux usées...) et solides (billes de bois, sachets, etc.), les rejets de dragage.

Tableau 19 - Quelques sources de pollution et rejets observés dans la zone portuaire sud d'Owendo

Entreprises	Activités	Rejets observés	Gênes et dangers
SOBRAGA (Société des brasseries du Gabon)	Fabrication et distribution des boissons gazeuses	Eaux usées Fumées	Odeurs pestilentielles Difficultés respiratoires en soirée pour les habitants de la cité COMILOG et du quartier Alénakiri
GABOA Air-liquide	Oxygène industriel Acétylène	Chaux	Déversement de chaux aux abords de la chaussée et au-delà par ruissellement
COMILOG (Compagnie minière de l'Ogooué)	Exploitation et commercialisation du manganèse et ferromanganèse	Poussière due au coke et au manganèse Huile et graisse issues des réparations	Mauvaise méthode de manutention et transport de coke du quai vers le lieu de stockage
SGEPP (Société gabonaise d'entreposage des produits pétroliers)	Stockage et distribution des produits pétroliers	hydrocarbures	Déversement des hydrocarbures sous l'appontement d'Owendo suite au percement des pipes par des brigands Trafic illicite d'hydrocarbures à l'entrée de la SGEPP occasionnant des incendies en saison sèche
CIM Gabon	Fabrication et commercialisation du ciment	Poussières dues au clinker et au gypse	Circulation dangereuse sur la voie menant au port à bois
Entreprises de navigation maritime	Travaux de maintenance et de réparation	Peinture employée pour la réparation Eaux de ballast Ordures ménagères	Destruction de la faune et de la flore

D'après LELE, RB, 2002, « Les pollutions en zone portuaire sud d'Owendo », Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Certificat de gestion portuaire (OPRAG-CNUCED), Libreville, 56 p.

Ce constat de pollution que nous venons de faire n'est pas exhaustif, les zones littorales étant affectées continuellement par les substances dangereuses, les rejets humains et industriels et la contamination consécutive au transport atmosphérique des contaminants. Compte tenu des conséquences écologiques des diverses pollutions sur l'environnement et la santé, le Ministère de la Marine marchande a mis en œuvre un Plan d'Urgence National pour lutter contre les pollutions par les hydrocarbures et autres substances nuisibles observées dans les ports gabonais. L'objectif de ce plan est de réduire, puis supprimer les pollutions liquides et solides se déversant dans les ports et leurs environs. Le plan d'environnement portuaire comporte entre autres actions l'établissement d'un état des lieux, ainsi qu'une cartographie des rejets et de leurs caractéristiques, la réalisation d'un audit auprès des entreprises polluantes, la mise en place des mesures concernant le traitement des pollutions.

Photo 12-Ruissellement des eaux de pluie mélangées à la chaux provenant des usines d’Air Liquide aux abords de la chaussée et au-delà malgré la canalisation sommairement aménagée



Cliché : Nicaise, Rabenkogo, domaine portuaire d’Owendo, mai 2006

Photo 13 - Sol jonché de coke



Cliché : Nicaise, Rabenkogo, domaine portuaire d’Owendo, mai 2006

La pollution par les substances dangereuses n’est pas le seul risque dont il faut tenir compte en ce qui concerne la sécurité dans la zone portuaire. Celle-ci concerne aussi leur stockage, manutention et transport. Dans les ports gabonais, le problème de la manipulation et de l’entreposage des marchandises dangereuses se pose avec acuité. En effet, il n’existe pas de zone spécifique destinée au stockage de ces produits, de signalétique sur le plan de situation géographique des espaces de stockage ni de règles de sécurité à observer (à l’exception du port commercial de Port-Gentil).

De même, nous constatons l’absence de traitement spécifique en ce qui concerne les marchandises conteneurisées, dont le contrôle s’effectue essentiellement à partir des documents accompagnant la cargaison. Nul n’étant à l’abri d’une catastrophe, il convient de définir des critères de sécurité pour définir les conteneurs à haut risque²³¹. A ce titre,

²³¹ Le déversement d’une énorme quantité de déchets toxiques évaluée à 528 m³ de produits à Abidjan en août 2006 par le navire Probo Koala, battant pavillon panaméen, affrété par une compagnie russe, implique que soit

l'amélioration du traitement des conteneurs et autres marchandises transitant par les ports nécessiterait l'acquisition d'un scanner à rayon X pour leur contrôle, par exemple.

L'acheminement des produits dangereux du port de débarquement vers les lieux de destinations, en l'occurrence la ville avoisinant le port, pose aussi la question de la sécurité civile et environnementale. A Libreville comme à Port-Gentil, chaque jour des conteneurs contenant des marchandises toxiques, des camions chargés de fûts ou colis dangereux, inflammables, radioactifs, etc., s'embarquent sur le train ; ils traversent aussi les communes littorales en côtoyant des véhicules particuliers ou de transport en commun sur les principaux axes reliant les villes et leur port. Les risques sont d'autant plus élevés que ces camions stationnent aux portes d'accès des ports et dans les quartiers environnants, souvent sur les trottoirs, à proximité immédiate des vendeurs informels, piétons, occupant anarchiquement ces milieux, des habitations. De plus, certains camions perdent leur chargement mal arrimé (photo 14). Ce spectacle parfois effrayant s'observe particulièrement dans la zone industrielle sud d'Owendo où la voirie urbaine est étroite et dégradée par endroit (photos 15 et 16).

Face à cette situation, l'amélioration de la sécurité dans la zone portuaire et dans les villes littorales repose sur la nécessité de mettre en place un véritable cadre de partenariat. Celui-ci peut se traduire sous la forme d'un comité de concertation entre l'OPRAG / SIGEPRAG et les villes voisines. *« Pour consolider cette forme de partenariat, les communes littorales envisageraient une prise de participation au capital de l'autorité portuaire, dont une partie des activités vient d'être concédée au privé. Quant au port, il serait intéressant de siéger en tant que membre d'honneur au conseil municipal mais aussi de connaître l'impact de ses activités sur l'économie locale en terme de création d'emploi »*²³². Ce partenariat à son importance dans la mesure où il permet de répondre aux besoins de développement portuaire compétitif, de croissance urbaine et de qualité de vie.

Photo 14 - Perte d'un chargement à la sortie du port d'Owendo : les planches jonchent la voie publique

renforcées les capacités de gestion en matière de sécurité et pousse à plus de responsabilisation de tous les acteurs impliqués dans la chaîne de transport des marchandises.

²³² FAURE, EF et IBOUANGA, B, 2005, « Les activités portuaires et des relations villes –port au Gabon », p. 9



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, domaine portuaire d'Owendo, août 2006

Photo 15 - Camions et voitures empruntant une voie dégradée (Owendo) ; les risques d'accidents sont énormes surtout lors des croisements



Cliché : Nicaise, Rabenkogo, domaine portuaire d'Owendo, mai 2006

Photo 16 - Vue d'un camion chargé de fûts sur l'axe Owendo-Libreville



Cliché : Nicaise, Rabenkogo, domaine portuaire d'Owendo, mai 2006

Ainsi, dans l'intérêt général, l'OPRAG / SIGEPRAG et la municipalité pourraient mieux prévenir et gérer les risques technologiques, de même que la gestion de l'occupation du domaine public portuaire et maritime. Par exemple, pour assurer une bonne articulation entre les villes portuaires et les ports, les deux institutions pourraient réglementer la circulation des poids lourds. D'une manière générale, pour sécuriser les flux entre les villes et les ports, les acteurs privés et publics devront définir une stratégie de gestion de l'information qui accompagne le trafic pour augmenter les retombées économiques possibles pour la ville portuaire et le port. Une stratégie d'aménagement des infrastructures de communication satisfaisant efficacement à la question de la mobilité urbaine doit également prendre en compte la dimension portuaire. De plus, il conviendrait aussi de mettre en œuvre une formation en matière de secourisme avec la participation des municipalités, des autorités portuaires, unités de sapeur pompier et les entreprises installées au sein ou à proximité des ports.

Tous les corps oeuvrent pour la sécurité. Cependant, ils n'émanent pas tous d'une même instance de pouvoir. Ils interviennent dans des domaines différents. En raison de l'étendue des compétences de l'une et l'autre des juridictions concernées par la sécurité publique et le maintien de l'ordre, des conflits de compétences pourraient éclater lors des inspections dans les ports et leur environs. La gendarmerie et les douanes en raison de leurs attributions de protection civile ou fiscale, peuvent se déclarer compétentes pour procéder à l'arrestation des équipages et à la saisie de la marchandise. Il en est de même de la présence de la Brigade nautique des Forces de police, qui pourrait remettre en cause l'efficacité du pouvoir positif de la PAF en ce qui concerne la lutte contre l'immigration clandestine.

Par ailleurs, les conflits de juridiction en matière de circulation frontalière dépassent largement le cadre national. Le port maritime a une fonction internationale. Si un dommage où un abordage survenait dans le port, quelle loi serait appliquée ? Cette question mérite une attention particulière dans la mesure où l'Etat du port est maître de ses décisions. Mais celles-ci sont limitées sur certains points par le droit international. Par exemple, il est interdit à un Etat de fermer ou de restreindre l'accès de ses ports aux navires étrangers. Mais ce principe de droit international peut être dérogé dans deux cas. Un port peut refuser l'accès à un navire si ce dernier représente une menace pour la sécurité du lieu. Le second cas est lié aux dommages que le navire peut entraîner (pollution, etc.). D'où un contrôle rigoureux effectué par les autorités compétentes. En fait, la jurisprudence estime que c'est la Loi de l'Etat du port qui doit s'appliquer.

4. Un aménagement intégré et dynamique pour un développement géographique plus durable

Les ports gabonais, comme ceux à travers le monde, sont des éléments vitaux du développement socio-économique. De part leur fonction première et traditionnelle, ils constituent des zones privilégiées de transit pour les marchandises. Ils représentent les principaux supports du commerce extérieur du Gabon, et donc de son économie, dans la mesure où 90 % des échanges nationaux s'opèrent par voie maritime. Il apparaît naturel que leur fonctionnement préoccupe diverses instances de la place portuaire. A cette fin, pour assurer leur développement, il est nécessaire qu'ils s'adaptent au contexte économique actuel et, surtout à l'environnement concurrentiel qui s'impose à tous les acteurs de la chaîne logistique internationale. Cela implique une gestion concertée et participative entre la puissance publique et les opérateurs privés dans le débat public et la prise de décision qui s'en suit. Leur développement conduira à une recomposition des relations entre les différents acteurs de l'agglomération portuaire et la puissance publique au sens large. Il convient donc de mobiliser tous les acteurs autour d'un projet commun, d'une stratégie claire et commune de développement de la place portuaire. Cela pourrait passer par l'établissement d'une charte, c'est-à-dire d'un document de partenariat entre l'Etat et les opérateurs économiques. Ensemble, ils devront définir les objectifs de développement à l'intérieur des ports, ainsi qu'une stratégie de développement durable de ceux-ci dans laquelle seront intégrés les projets de développement et de gestion les concernant. Il est indispensable que ces projets tiennent des aspects environnementaux et d'urbanisation.

Le développement et le dynamisme de la performance des ports gabonais se justifient pour leurs impacts sur la région et leur aménagement. En effet, l'activité de ces derniers comporte des enjeux publics : enjeux en matière d'aménagement du territoire par les effets structurants qu'ont les activités portuaires sur le tissu industriel ou leur effet sur l'aménagement urbain. Les aménagements concertés favorisent une adéquation des comportements spatiaux des divers acteurs, dont les motivations, les centres de décision et d'intérêts sont fréquemment opposés. D'où la nécessité de réaliser des schémas de développement qui tiennent compte des objectifs assignés aux pôles logistiques. Mais aussi pour les enjeux en matière d'acheminement du commerce extérieur. A ce titre, le développement des ports, donc de l'économie nationale, présupposent des infrastructures de transport et de télécommunications adéquates. Il en est de même du cadre institutionnel.

Les ports sont des centres de distribution des services logistiques. Ils deviennent de plus en plus tributaires de la ville qui les entoure, et à laquelle ils s'intègrent de façon

croissante. Cela a conduit à des réformes d'organisation concernant à la fois les relations entre diverses activités de la zone portuaire et les propres rapports de ces organismes avec la municipalité. La relation ville - port et l'appui de celle-ci sont une condition essentielle de la performance d'un port. La loi sur la décentralisation initie la démocratie et la proximité des territoires pour une bonne gestion. A cette fin, pour éviter l'isolement du port, la municipalité et l'OPRAG / SIGEPRAG doivent améliorer leurs relations. Ils doivent coopérer et se concerter sur l'exécution de leurs plans de développement. La commune pourra devenir l'autorité organisatrice des ports d'Owendo, à condition d'assainir les conflits qui les opposent.

Cet exemple montre que l'essor d'un port reste, de façon indirecte, étroitement lié à l'intervention de la puissance publique. Or, avec la mondialisation, le champ de cette dernière dépasse maintenant le niveau local et national au profit d'une action coordonnée sur le plan sous-régional et sur le plan régional, voire international. Le parachèvement des routes transfrontalières avec le raccordement des systèmes nationaux gabonais à ceux de ses voisins camerounais et équato-guinéens illustre cette nouvelle forme d'intervention. Celle du secteur public s'exprime par la capacité à mobiliser d'autres secteurs tels que les infrastructures de dessertes terrestres, les télécommunications, l'autorisation pour des grands projets, etc.

En outre, les ports sont de dimension internationale. Ils représentent un des maillons essentiels de la chaîne de transport multimodal. Dans ce contexte, ils ont pour vocation d'accueillir les mêmes navires, de traiter les mêmes marchandises et de s'adapter aux progrès techniques et technologiques. Ces activités s'inscrivent simultanément dans une communauté portuaire, dans une chaîne de transport, dans un ensemble de plates-formes logistiques dans un environnement national et international. Dans ce cas, il est nécessaire pour l'autorité portuaire de créer un cadre de dialogue, de coopération, d'échange d'idées et d'expérience avec les autres acteurs en vue de promouvoir et de coordonner les activités portuaires. Tout port qui désire être compétitif à l'échelle extranationale ou régionale, voire internationale, doit se connecter à des réseaux d'acteurs participant au processus de fourniture de services et garantissant des liens avec le consommateur final. En s'écartant du réseau d'information, ils risqueraient de déperir en raison des blocages économiques qui en résulteraient. Notons que les technologies de télécommunications peuvent contribuer largement à ce processus, notamment en densifiant et en accélérant, d'une manière impressionnante, les flux d'informations. Elles peuvent faciliter une cohésion en matière de gestion, de politique commerciale, de financement et contribuer à améliorer la performance.

Dans le contexte économique actuel, les orientations et objectifs imprimés à l'activité portuaire sont de plus en plus d'ordre commercial. Les rôles économique et technique des

infrastructures portuaires ont une interrelation beaucoup plus directe. Pour ce faire, les infrastructures doivent plus spécifiquement servir les secteurs économiques importateurs et exportateurs qui les utilisent en priorité. Dans ce cas, les ports doivent objectivement être considérés comme des alliés stratégiques des industries. Cela implique le développement d'une relation de partenariat entre les deux parties. A cet égard, les autorités portuaires devraient orienter et imprimer une direction à la planification physique, opérationnelle et stratégique des ports vers des objectifs et des priorités d'ordre commercial. La planification physique consiste à définir une stratégie foncière du port ou des ports afin d'aboutir à une adéquation entre les infrastructures créées et leur répartition sur le domaine foncier portuaire et l'évolution des trafics. L'outil utilisé habituellement est le Plan Directeur, encore appelé plan de développement portuaire, indispensable dans la mesure où les aménagements des ports entraînent des dépenses d'investissements et de fonctionnement extrêmement lourdes. Voici pourquoi leur réalisation doit être planifiée dans le temps pour anticiper les besoins futurs afin de demeurer compétitif. Aujourd'hui, il ne suffit plus de disposer davantage d'infrastructures et d'installations portuaires. Il faut surtout garantir une meilleure gestion de ces ressources : assurer avec efficacité une production de services et favoriser un meilleur fonctionnement du système dans son ensemble. Ce dernier point relève de la planification opérationnelle. Son but est donc de mettre l'accent sur la planification de la gestion de ces infrastructures pour assurer leur efficacité et leur caractère opérationnel. La planification stratégique oriente les planifications physique et opérationnelle sur le marché. Elle leur donne des objectifs et des priorités commerciales pour mieux satisfaire les besoins des clients.

Pour conclure ce chapitre, nous résumerons ce qui nous apparaît essentiel. Le port constitue en lui-même un réseau dont les nœuds sont les différents acteurs intervenant dans le processus de passage du navire et de sa marchandise. Ils font partie du vaste réseau de la circulation maritime internationale²³³. Une mauvaise communication entraîne la constitution de nœuds déficients avec des répercussions négatives sur le traitement des marchandises et des navires.

²³³ Le Marchand, A, 2000, « La dynamique des ports : mesures de la valeur et des emplois, emplois et valeurs des mesures », Université du Havre, CERENE, DATAR

II) LA FILIÈRE BOIS A L'EXPORTATION

Comme la plupart des pays en développement, l'économie gabonaise est encore largement tributaire des matières premières. Son activité est essentiellement dominée par les exportations de trois ressources principales : les ressources pétrolières, ligneuses et minérales.

Le tableau 20 permet de mesurer la santé économique du Transgabonais. La première observation que nous pouvons noter concerne l'évolution contrastée du trafic marchandises qui, dépend d'une part de la conjoncture nationale et internationale et, d'autre part, du mauvais fonctionnement du Transgabonais : panne technique, suspension du transport ferroviaire suite à la grève des agents de l'OCTRA, produits exportés, en particulier le bois et le manganèse.

Tableau 20 - Evolution du trafic ferroviaire de marchandises en tonnes (1997 à 2002)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Grumes	865 139	805 665	932 852	1 060 912	969 258	899 759
Manganèse	1 858 729	2 110 406	1 716 402	1 706 366	1 736 467	1 794 145
Produits pétroliers	44 017	38 552	24 601	30 133	40 363	43 818
Clinker	36 955	38 552	26 918	25 725	28 232	24 743
Autres marchandises ²³⁴	-	-	119 700	139 599	178 464	190 224

D'après la Direction Générale de l'Economie, « Tableau de bord de l'économie », n° 30 : « Situation 1999. Perspectives 2000-2001 » ; n° 31 : « Situation 2000. Perspectives 2001-2002 » ; n° 32 : « Situation 2001. Perspectives 2002-2003 » ; n° 33 : « Situation 2002 ».

Il apparaît intéressant de porter notre attention sur la filière bois à l'exportation, dont le principal mode d'acheminement de ces produits vers le port est le rail et la route.

A) TRANSPORT ET MANUTENTION DU BOIS

Ainsi que nous l'avons précédemment dit, le bois constitue l'une des principales richesses nationales, sinon la plus importante du fait que la forêt depuis toujours est renouvelable. L'exploitation de la forêt date du XIX^{ème} siècle avec l'okoumé. Elle est la première activité économique d'exportation. Les premières expéditions remontent à la traite servile. Depuis la colonisation européenne, les flux d'échanges s'inscrivent dans le cadre d'une économie de marché. Celle-ci consiste à la fourniture des produits agricoles, miniers, énergétiques et des bois tropicaux aux métropoles européennes. A ce titre, le Gabon, en tant

²³⁴ Il s'agit entre autres des biens d'équipements, des matériaux de construction, etc.

que territoire de l'ex-AEF, était l'un des principaux pourvoyeurs de bois de la fédération²³⁵. Malgré son accession à la souveraineté internationale (août 1960), ce pays a conservé ses mêmes orientations économiques. Le territoire est toujours tourné vers la fourniture des matières premières aux puissances industrielles.

1. L'organisation de l'exploitation forestière et de son industrie

a. Répartition géographique de l'exploitation forestière

Au Gabon, l'exploitation forestière est répartie par zone. La première zone se situe sur le bassin sédimentaire côtier. Les coupes s'organisent le long de la côte, des cours d'eau et des lagunes. Les forêts de la région côtière, autrefois très riche en okoumés, sont largement entamées. Aujourd'hui, elles portent les stigmates d'une exploitation effrénée. Aussi, pour remédier à l'épuisement en okoumés dans cette zone, d'importants travaux de reboisement en okoumés ont été entrepris.

Même si les forêts du bassin côtier sont surexploitées, elles restent toujours productives. D'une manière générale, elles sont réservées aux exploitants nationaux²³⁶. Ils ne disposent pas de gros capitaux pour investir. De plus, leur exploitation exige peu d'investissements et est facile en raison de la présence d'un réseau hydrographique dense qui facilite l'évacuation du bois par flottage jusqu'au point d'embarquement qui est le port.

Les exploitants travaillent dans des forêts ouvertes au préalable et les infrastructures de transport existent déjà. Aussi, n'effectuent-ils aucun investissement de travaux publics. Leur parc d'engins est de taille modeste. L'entreprise fonctionne avec quelques tronçonneuses, un bulldozer, un tracteur débardeur. Il s'agit en général d'un matériel d'occasion, remis à neuf après un premier usage. Les pannes sont nombreuses. Les réparations sont longues faute de personnel qualifié et de stock de pièces détachées. Le grand désavantage de cette stratégie est une productivité faible du travail. *« Elle se situerait aux alentours de 200 m³ / homme par an. C'est un retour en arrière, puisque depuis les années 50, date de l'introduction des tracteurs et le début des années 60, date de l'introduction de la tronçonneuse, la tendance était à l'augmentation rapide de la productivité du travail. Elle était de 50 m³ / homme par an dans les années 50, de 300 m³ / homme par an dans les années*

²³⁵ VENNETIER, P, 1969, op. cit.

²³⁶ Article 22 de la loi 1/82 portant orientation en matière forestière

70 et elle a atteint 500 m³ / homme par an dans les années 90. C'est donc une activité peu intensive en capital et à faible taux d'utilisation de celui-ci »²³⁷.

La deuxième couvre la province de la Nyanga, le bassin de la Ngounié, le Moyen et le Haut-Ogooué, l'Ogooué-Lolo, ainsi qu'une partie de l'Ogooué-Ivindo et du Woleu-Ntem. Ses réserves en okoumés sont considérables. Le reste du territoire forestier s'étend en dehors de l'aire de l'okoumé. C'est la troisième zone, appelé « zone d'attraction du chemin de fer » (ZACF) qui, comprend le quart est-nord-est du pays. Elle renferme de grandes réserves de bois divers. Une partie seulement de cette zone bénéficie de la desserte de la ligne de chemin de fer. Aussi, l'éloignement du chemin de fer et des autres voies d'évacuation rendent-ils son exploitation très difficile.

Longtemps cantonnée aux régions littorales, l'extension de l'aire des chantiers forestiers a pénétré l'intérieur du pays grâce à l'ouverture des routes grumières et récemment du chemin de fer. Ces zones regroupent à ce jour l'essentiel des grandes exploitations forestières.

b. Les permis d'exploitation forestière

Le système d'attribution des permis d'exploitation forestière²³⁸ est régi par la loi 1 / 82 dite loi d'orientation en matière forestière. On distingue trois types de permis pour l'octroi des concessions aux entreprises forestières : les permis temporaires d'exploitation (PTE), les plus nombreux à ce jour, sont destinés à la production et l'exportation des grumes ; les permis industriels (PI) associent la transformation à la coupe de bois et les permis de la ZACF, encore appelés lots de concession forestière en aménagement durable, ont pour objectifs d'intégrer la forêt à un approvisionnement régulier par train des unités de transformation du bois. D'autre part, dans la zone du rail et de la route (zone d'attraction du chemin de fer), l'exploitation forestière se double d'une importante activité de travaux publics. La construction des routes et des ouvrages d'art est nécessaire pour désenclaver les massifs de forêt vierge. Il est de même des investissements en infrastructures (logement, eau, électricité) pour fixer le salariat dans une zone de faible peuplement.

L'attribution du permis forestier aux particuliers se fait selon le système de fermage. Cette pratique qui touche prioritairement la première zone, semble se généraliser sur

²³⁷ CARRET, JC, 1995, « La substitution ressource-capital dans la filière bois gabonaise : un dysfonctionnement des instruments de contrôle étatique ? » *CERNA*, Banque Mondiale, p. 7

²³⁸ METHOT, P, 1993, « Etude de la fiscalité forestière de l'attribution des titres de permis d'exploitation forestière du secteur forestier au Gabon », *General wood and veneer Ltd*, Québec, p. 88-102

l'ensemble du pays. Elle consiste à attribuer une concession forestière (un permis temporaire d'exploitation ou une coupe familiale) à un individu qui n'est pas une entreprise. Une fois la concession forestière acquise, le propriétaire la propose à une entreprise d'exploitation forestière, faute de moyens pour l'exploiter, moyennant un pourcentage du prix de vente, le prix plage, de l'okoumé à la SNBG. Pourtant, les autorisations d'exploitation sont strictement personnelles, ainsi que le précise l'article 2 du titre II du domaine forestier : « *les permis d'exploitation et les autorisations d'exploiter sont strictement personnelles. Ils ne peuvent être cédés, transmis ou transférés que sur autorisation de l'administration des Eaux et Forêts selon les modalités fixées par la voie réglementaire* ». Cette situation n'est pas surprenante dans la mesure où le décret fixant la nature des titres et des autorisations de cession, de transmission et de transfert n'a pas été suivi de décrets d'application.

c. Les sociétés d'exploitation forestière

Les grandes entreprises, essentiellement européennes, du fait de leurs intérêts historiques, opèrent pour la plupart dans la ZACF. Ce sont les seules capables d'investissements énormes pouvant garantir le coût de transport qui pèse sur l'exploitation et l'évacuation du bois vers la côte. De plus, elles disposent de moyens matériels importants. Parmi la dizaine d'exploitants forestiers qui opèrent dans la ZACF nous citerons Rougier, CEB, Leroy, Lutexfo, IFK, Luterma. Ils sont très présents dans le secteur de l'exploitation et celui de la transformation. Ils disposent de grandes concessions (environ 100 000 hectares) ; Certains ont des portefeuilles de concessions dont la surface dépasse le demi million d'hectares. En fait, nombre d'entre eux détiennent 50 % de la surface totale attribuée à l'exploitation, soit environ 21 % de la surface forestière du Gabon. Les plus importants en terme de superficie sont Rougier Gabon (655.000 ha), Leroy Gabon filiale d'Isoroy, du groupe portugais SONAE (580.000 ha), la Compagnie Forestière du Gabon (CFG), la Compagnie Equatoriale des Bois (CEB) et Lutexfo / Soforga²³⁹. Bien que ces compagnies soient de droit gabonais, elles sont largement soutenues par des intérêts européens.

Ces grands groupes sont en concurrence avec quelques entreprises nationales ou françaises. En général, ce sont des entreprises de petites tailles, parfois familiales, qui travaillent le plus souvent en fermage dans la zone littorale, sur des concessions modestes de repasses²⁴⁰, dans lesquelles la densité d'arbres de bonne qualité est moins importante que dans la ZACF. C'est le cas des entreprises telles que Lutexfo (380.000 ha), Société de la Haute

²³⁹ MISSION ÉCONOMIQUE DE LIBREVILLE, 2002, « *La filière du bois. Déjà 2ème employeur après la fonction publique, la filière gabonaise du bois conserve un net potentiel de progression* », septembre, p. 5

²⁴⁰ Concession ayant déjà été exploitée une ou plusieurs fois.

Mondah (SHM) (310.000 ha), Société des Bois de Lastoursville (SBL), CFA, EFG, COMEXFO, EFM, EGG, GEB, NSG, SGBF, etc., auxquelles s'ajoutent plusieurs exploitants individuels gabonais. Les entreprises les plus dynamiques et contrôlées par des capitaux gabonais sont, entre autres, IFK (groupe gabonais Sogafric, 400.000 ha), SEEF, Nzé Ekomié, etc.

Depuis plusieurs années, des firmes chinoises et malaisiennes, à l'exemple du groupe Malaisien Rimbunan Hijau (BORDUMUR), de la Société Forestière de Makokou (SFM), du groupe WINNERPAC, envahissent le marché. Ces puissantes multinationales, aux activités diversifiées, s'imposent de plus en plus dans ce secteur. Les capitaux malaisiens contrôlent plus de 3 millions d'hectares²⁴¹. Recherchant principalement des grumes, ces firmes se caractérisent par une absence d'intérêt pour la gestion durable des massifs forestiers. Cette attitude inquiète fortement les organismes non gouvernementaux environnementaux et les bailleurs de fonds. Le Synfoga (Syndicat des forestiers gabonais) rassemble 16 sociétés d'exploitation forestière ou spécialisée dans la seule transformation.

2. Le transport du bois : une illustration de la concurrence ou de la complémentarité intermodale

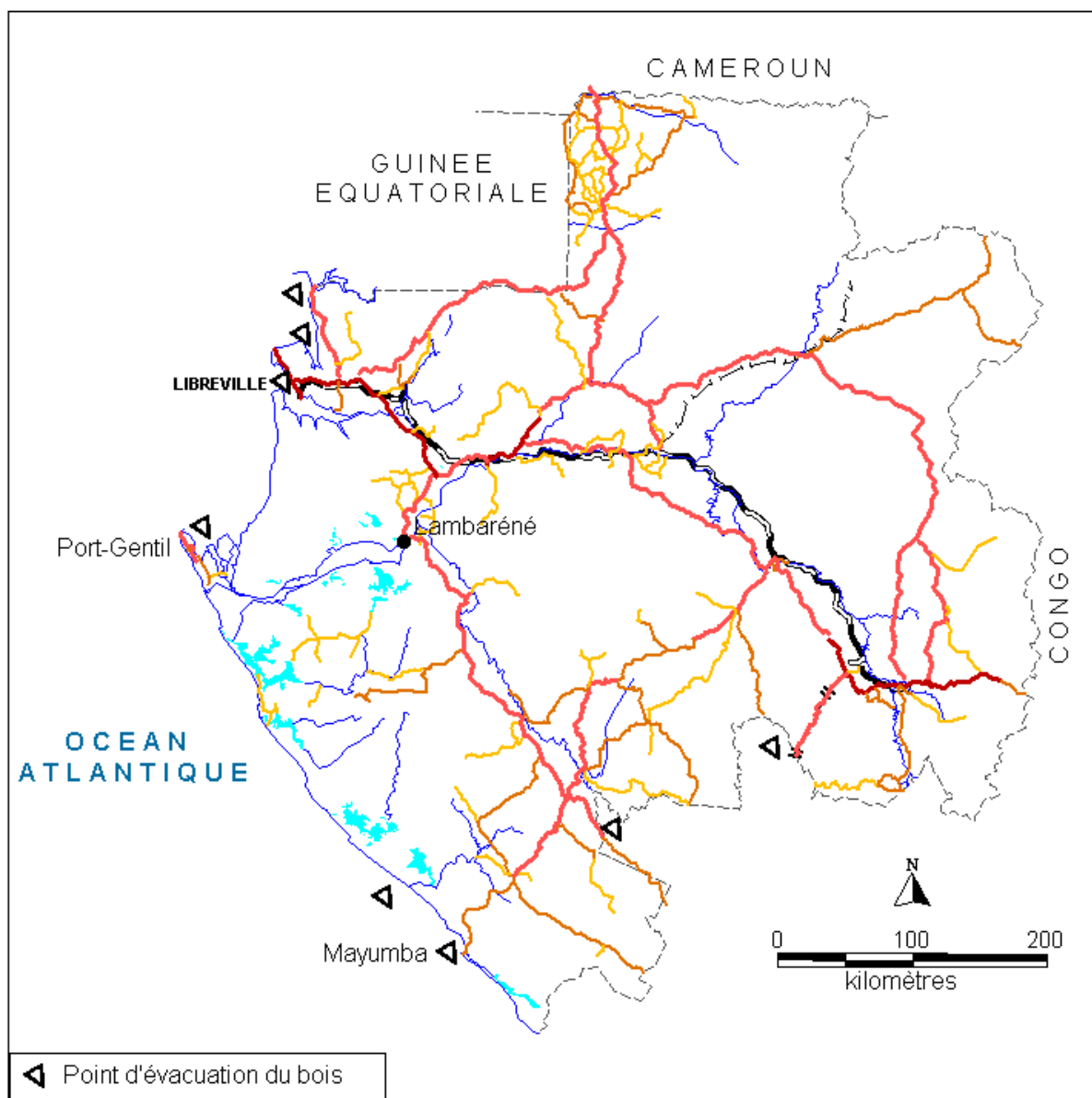
Ainsi que nous l'avons précédemment dit, le bois constitue l'une des principales richesses nationales, sinon la plus importante du fait que la forêt est renouvelable. « 80 % du bois gabonais est exporté en rondins bruts, dont 60 % à 70 % d'okoumé »²⁴². Ces chiffres traduisent l'insuffisance de transformation locale du bois. Le Gabon dispose pour l'évacuation de son bois, d'un système de transport basé sur trois modes de transport complémentaires : la route, le rail et l'eau (figure 19). L'acheminement à l'exportation de cette ressource repose sur les ports d'Owendo-Libreville et de Port-Gentil, mais aussi sur les débarcadères de moindre importance disséminés le long de la côte (Cocobeach, Mayumba, etc.). A ce titre, le choix d'un mode de transport pour le pré-acheminement entre les parcs de rupture et les ports entraîne obligatoirement l'utilisation d'un port donné. Ainsi, deux variantes sont possibles pour l'évacuation du bois. La première concerne le fleuve Ogooué qui dessert le Port de Port-Gentil. La seconde se rapporte au chemin de fer et aux camions grumiers ; ces deux réseaux de transport assurent l'approvisionnement d'Owendo. Toutefois, l'évacuation vers les ports d'exportation ou les installations de transformation est rendue difficile par de nombreux

²⁴¹ MISSION ÉCONOMIQUE DE LIBREVILLE, 2002, op. cit., p. 5

²⁴² EDOU, CM, 2004, « Economie forestière », *Atlas de l'Afrique. Gabon*, Paris, les Editions J.A., p. 36

facteurs tels que les distances souvent importantes, le mauvais état du réseau routier surtout en saison des pluies, les insuffisances du chemin de fer et de la manutention portuaire.

Figure 19 - Quelques zones d'évacuation du bois



D'après Institut géographique national, 1987

Il importe de noter que les deux ports se concurrencent par les voies de dessertes. Leurs actions propres ne sont pas un facteur déterminant. D'autant plus que Port-Gentil et Owendo sont deux établissements qui appartiennent tous les deux à un même office, l'OPRAG. Ce sont les pouvoirs publics à travers l'OPRAG et leur politique d'aménagement du territoire qui influencent la compétition portuaire. Ainsi, depuis la mise en service du Transgabonais, Port-Gentil est victime des difficultés du trafic bois sur l'Ogooué. Le chemin de fer a imputé une part importante des flux transitant par l'Ogooué. L'amélioration de la capacité d'accueil du Port à Bois d'Owendo après 1980 (1,5 millions de m³) a aussi contribué

au déclin du trafic bois à Port-Gentil. De plus, de part sa situation géographique, Owendo permet un écoulement rapide des bois flottés de même que le transit des grumes acheminées par rail. Il apparaît que l'adaptation du port grumier d'Owendo à ce type de trafic a déclassé partiellement la rade à bois de Port-Gentil. Le chemin de fer provoque la réduction des transports par voie fluviale. A l'export, les tonnages des grumes transitant par Port-Gentil connaissent une baisse depuis 1984. Le trafic ne cesse de régresser pour se stabiliser à 150 000 tonnes environ. En revanche, celui d'Owendo est en constante augmentation. Il atteint actuellement 700 000 tonnes²⁴³.

a. Rail / fleuve : complémentarité mais aussi concurrence pour la desserte du Port de Port-Gentil

Le port de Port-Gentil, isolé du réseau routier, par lequel transite annuellement 30% des exportations de grumes²⁴⁴, est exclusivement desservi par le fleuve Ogooué. Le transport fluvial se fait sous deux formes. Les bois non flottables, pour la plupart des bois divers, sont chargés et évacués sur barges ou plates. Le transport des grumes par flottage, essentiellement l'okoumé et autres bois légers ; le bois est assemblé en radeaux, puis tiré le long du cours d'eau jusqu'à la côte par des remorqueurs. Ces techniques d'exploitations permettent de comprendre l'essor des villes de Lambaréné, mais davantage celle de Port-Gentil situé à l'exutoire de la principale route navigable, l'Ogooué.

Les facteurs favorisant la concurrence entre le rail et la voie d'eau sont de trois ordres : technique, économique et sécurité. S'agissant des facteurs techniques, les entreprises chargées du transport des grumes ont des structures différentes. Le transport ferroviaire, comme nous l'avons déjà évoqué, est un secteur exclusivement géré par l'OCTRA. Quant à la batellerie, elle est encore peu développée et structurée. Elle mobilise des effectifs modestes comparés aux autres modes de transport. Toutefois, deux entreprises se distinguent du fait qu'elles sont bien organisées : Transport Ogooué Maritime (TOM) et Transwood. Ces dernières assurent les liaisons fluvio-maritimes pour le remorquage des grumes, notamment du fleuve Ogooué vers le port d'embarquement. De plus, les entreprises de transport en présence n'ont pas les obligations identiques sur le plan financier, économique et social ; le respect inégal qu'elles portent à la législation fausse le jeu même de leur lutte commerciale pour la conquête du trafic. On peut estimer que le vrai concurrent du chemin de fer est moins le mode routier que la voie fluviale, dont les caractéristiques en termes de distance critique et de massification des

²⁴³ MARCADON, J, 1999, op. cit., p. 49

²⁴⁴ MISSION ÉCONOMIQUE DE LIBREVILLE, 2002, op. cit., p. 6

flux sont proches de celles du transport ferroviaire. Le transport fluvial tire avantage du manque de compétitivité du chemin de fer alors que ce dernier a du mal à se régénérer malgré sa privatisation. Le rail comporte pourtant des avantages comme la durée du voyage qui se compte en heures alors que par le fleuve, il s'agit de jours.

Les facteurs économiques concernent les tarifaires de transport. En effet, si les deux modes sont réputés pour être des transports de masse, la différence réside dans les aspects économiques, notamment le coût de transport. Pour mieux faire ressortir la différence de coût entre le rail et la voie d'eau, il nous paraît intéressant d'étudier le prix de transport de bois en grumes à partir de la gare de Ndjolé, qui se situe à 190 km de Libreville. Cette distance est ramenée à 220 km entre Ndjolé et Port-Gentil (tableau 21). Pour les bois flottables, la voie d'eau l'emporte sur le rail. Les prix à la tonne sont respectivement de 1 878 F CFA et 7 996 F CFA. A l'inverse, le rail a l'avantage pour les bois non flottables, notamment les bois lourds pauvres. Les tarifs pratiqués par le chemin de fer décroissent en fonction de la distance parcourue ;

Tableau 21 - Prix de transport de bois en grumes à partir de la gare de Ndjolé

	Transport ferroviaire ²⁴⁵		Transport fluvial ²⁴⁶	
	F CFA / tonne	F CFA / tonne-km	F CFA / tonne	F CFA / tonne-km
Bois flottables	7 331	38,58	1 878	8,53
Bois lourds riches	12 393	65,23	-	-
Bois lourds pauvres	7 996	42,08	8 261	37,55

D'après Faure, FE, 1998, « Le rail et la voie d'eau dans le transport de marchandise au Gabon : entre concurrence et complémentarité », Echos du SITRASS, n° 15, p. 6

Les critères de tarification concernant le transport du bois ne sont pas homogènes entre les différents modes de transport. Selon le responsable de la compagnie forestière « Bois et scierie du Gabon », les coûts du transport entre Ndjolé et les différents ports sont fixés par wagon pour le chemin de fer, par voyage pour la voie fluviale. Quant aux bois transitant par la route, les coûts s'établissent en fonction du m³ par voyage et par camion (tableau 22).

Tableau 22 - Coût de transport de Ndjolé à Libreville

	F CFA / wagon	F CFA / voyage	F CFA / m ³ / voyage / camion
Transport ferroviaire	675 000		
Transport fluvial		375 000	
Transport routier			16 000

Guy-Serge, Mbini-Magambou, enquête de terrain, Compagnie de Bois et scierie du Gabon (BSG), août 2005,

²⁴⁵ Les tarifs de transport de grumes de l'OCTRA ont été revalorisés de 60 % le 1 août 1994 pour tenir compte des effets de la dévaluation du F CFA.

²⁴⁶ Tarifs en vigueur entre 1979 et 1988.

Du point de vu des conditions de sécurité, le transport par flottage sous forme de radeau comporte des problèmes qui lui sont spécifiques. Il s'agit entre autres du problème de la sécurité : sur le fleuve, les vols sont fréquents. A cela s'ajoute la dégradation des bois : les mollusques contenus dans l'eau saumâtre, et autres insectes vivant dans l'eau s'attaquent à la marchandise en creusant des trous ou des galeries dans le bois. L'insuffisance du réseau navigable est un autre problème auquel doit faire face ce mode de transport, notamment en période d'étiage. L'utilisation de la technique de traction au détriment du poussage contribue à accroître le coût de transport des marchandises. Il ne bénéficie pas des subventions publiques comme la voie ferroviaire qui reçoit l'aide de l'Etat. C'est le parent pauvre de l'économie gabonaise.

A bien des égards, la promotion du transport fluvial, et celle du transport ferroviaire présentent de nombreuses similarités. Tous deux doivent surmonter des obstacles tels que les risques et coûts liés aux transbordements, les difficultés financières. Ils misent aussi sur la fiabilité et l'absence de congestion par rapport au transport routier. Toutefois, le développement de ces deux modes passe plus par la conquête de nouveaux marchés, que par l'exploitation de l'existant, sur des bases nouvelles de partenariat dans le développement des liaisons inter-Etats. A ce titre, l'accent doit être mis sur les liaisons inter-Etats d'autant plus utile que l'Afrique Centrale est particulièrement mal équipée en infrastructures de transport. Par exemple, une connexion du chemin de fer gabonais avec le Congo voisin, qui se trouve seulement à 100 km de Franceville, permettrait d'augmenter le trafic si toutefois le calme revenait dans ce pays. Puisque de l'autre côté de la frontière se trouve une voie secondaire du chemin de fer Congo-Océan. Ce raccordement permettrait donc désenclaver les régions nord du Congo, du Centrafrique et du Congo-Kinshasa. Ainsi, les marchandises acheminées de Libreville et Franceville par le chemin de fer Transgabonais, puis transportées par des camions empruntant la route Lékéti - Lékonie, seront ensuite conduites par voie fluviale jusqu'à Brazzaville ou Kinshasa, mais également jusqu'à Bangui (Centrafrique) et Kisangani (RDC). Une autre variante consisterait à relier Libreville à Pointe-Noire et à Brazzaville par chemin de fer. Ces liaisons permettraient aux ports de Libreville d'étendre leur influence dans la région Nord du Congo, plus proche de ce dernier que de Pointe-Noire, et de la Centrafrique. Il faut toutefois que les ports de la capitale gabonaise offrent des bonnes prestations de services. Cela signifie régularité des dessertes et fiabilités des services (ponctualité) pour faciliter la chaîne multimodale, simplification et efficacité des opérations douanières et administratives. Cette situation aurait l'avantage de favoriser une concurrence tarifaire loyale entre le rail et la route. Pour le moment, la ville de Libreville et ses environs

constituent encore l'essentiel de l'aire de rayonnement des ports d'Owendo, même si celle-ci s'est étendue avec la construction du chemin de fer Transgabonais.

b. La route supplante progressivement le rail dans le desserte d'Owendo

Le mode d'acheminement principal vers le complexe portuaire d'Owendo est le rail. Sa compétitivité face à la route est supérieure pour un produit transporté sur une grande distance. Cependant, le chemin de fer ne répond pas toujours aux attentes de sa clientèle. Les retards accusés par la SETRAG dans l'acheminement des grumes lui ont fait perdre une partie de ce trafic. Petit à petit, la route grignote le quasi-monopole dont disposait le rail depuis sa mise en service.

Consécutivement aux déficiences du chemin de fer, les transporteurs de grumes par la route se sont organisés et développés. Selon le responsable du Syndicat des Transporteurs, UNITRAG, le transport comprend un parc de 1 500 à 2 000 camions articulés de 25 à 30 tonnes de charge utilise. D'une manière générale, la plupart des entreprises forestières possèdent leur propre flotte de camions-grumiers, même si elles sous-traitent parfois une partie de leurs transports de grumes.

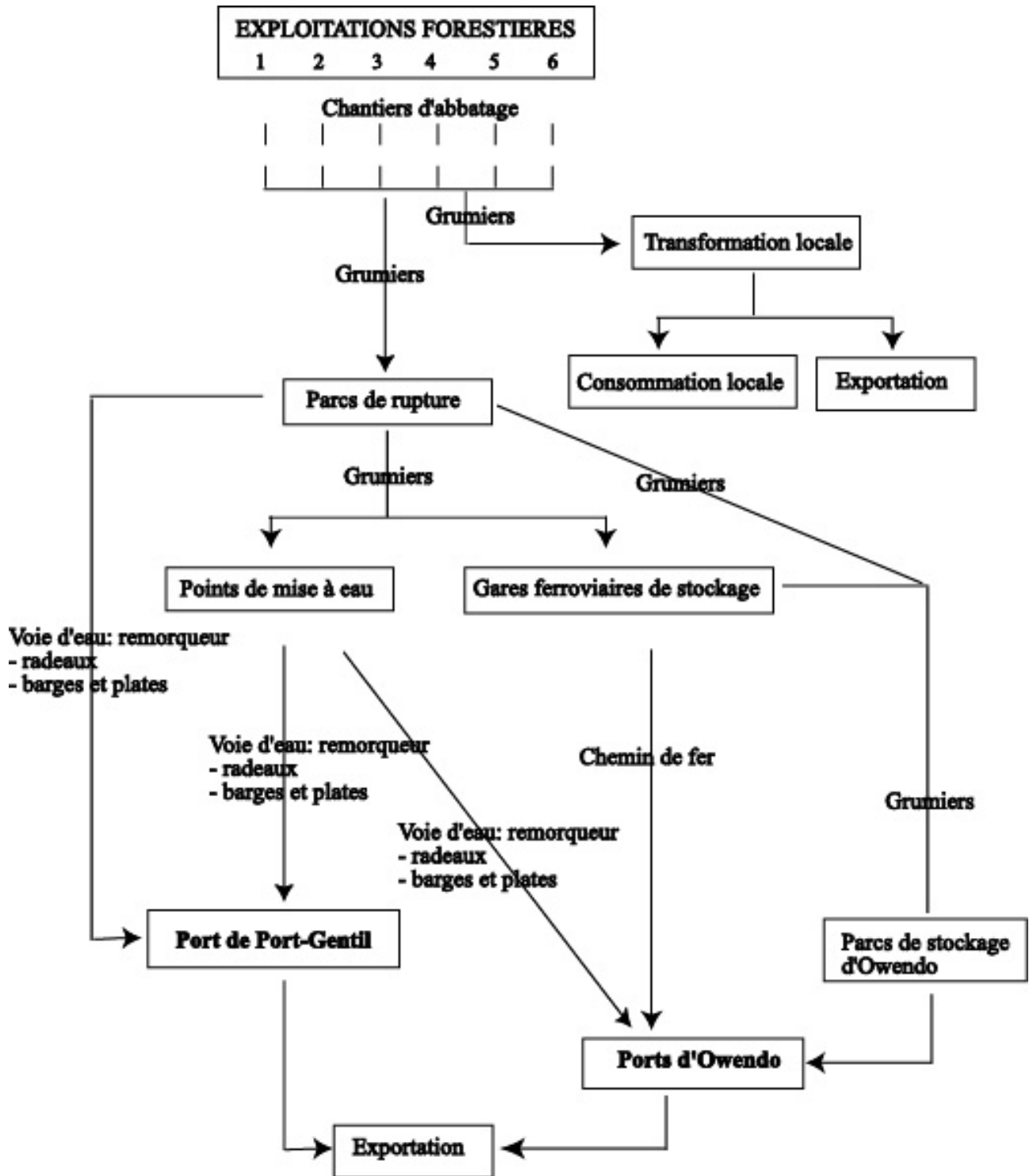
La route joue un rôle prépondérant dans l'expédition des grumes. Elle intervient chaque fois dans le transport des billes de bois, en amont comme en aval. Ainsi, le transport s'effectue selon plusieurs phases (figure 20) : des chantiers d'abattage aux parcs de rupture, le transport s'effectue à l'aide des camions-grumiers ; de là, le transfert jusqu'aux ports se réalise par remorqueur dans le cas du transport fluvial, par la route ou le train pour l'acheminement terrestre. Les entreprises prestataires spécialisées dans ce domaine sont : Trans'form, ITB Inter Transport Bois, Sogasic, Equabois/Equatra, Hevetrans.

c. La filière bois et ses difficultés de transport par la route

L'intérêt pour la route réside dans sa souplesse et sa fiabilité. Ces deux facteurs constituent les principaux atouts de la route par rapport aux autres modes de transport. Les services de transport routier sont disponibles presque partout et à tout moment. Ce mode de transport s'adapte facilement et de façon rentable à presque n'importe quel changement quantitatif ou qualitatif au plan des approvisionnements ou des marchés. En dépit des avantages qu'il offre, le transport routier comporte cependant divers obstacles. En effet, la

filère terrestre du bois se heurte à diverses difficultés parmi lesquelles, nous relevons cinq problèmes essentiels :

Figure 20 - Description du système de transport du bois entre les chantiers forestiers et les ports du Gabon



→ Sens de la circulation des flux

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, mai 2004

- le développement du secteur informel fausse le jeu de la concurrence. Selon les témoignages recueillis auprès des transporteurs de grumes, « *la plupart des transporteurs, notamment ceux travaillant pour les entreprises asiatiques (chinoises et malaisiennes) et libanaises, ne sont pas déclarés auprès des autorités compétentes. Ils travaillent dans l'illégalité et ne paient pas leurs taxes.* » Pour améliorer l'encadrement de l'activité des transporteurs, en particulier du transport de marchandises, un syndicat de poids lourds, UNITRAG, a vu le jour en 2000. Une dizaine d'entreprises environ, principalement étrangères, y sont affiliée ;

- les transporteurs estiment que « *les coûts de transport sont élevés. Cela est dû aux redevances locales, aux amendes et autres paiements « non officiels » aux points de contrôle* » ;

- la lenteur des procédures douanières qui est interprétée comme une volonté de nuire à l'activité alors qu'elles devraient la faciliter par une documentation complète et adaptée. Il en est de même de contrôle de routine. « *Les agents de l'ordre bloquent de manière intempestive nos camions pendant plusieurs jours* », déclarent les chauffeurs interrogés, « *même s'ils sont en possession de tous les documents de transport justifiant de notre activité, ainsi que ceux accompagnant la marchandise* »²⁴⁷. « *Nos chauffeurs circulent, la plupart du temps, avec des documents photocopiés à la place des originaux car les hommes en uniforme confisquent les documents moyennant un droit de passage et les perdent généralement* », explique le responsable d'une des sociétés de transport de grumes. « *Cela nous évite d'entreprendre les mêmes démarches à plusieurs reprises pour l'établissement des documents, ainsi que les tracasseries que cela impliquent* », ajoute-t-il. Ces obstacles concernant la bonne circulation des marchandises comportent des coûts économiques se traduisant, entre autres, par des pertes de temps. Cela augmente les délais d'expédition et des coûts totaux de transport ;

- l'absence d'harmonisation de tarification du transport routier. Un responsable d'une entreprise de poids lourd explique que « *certaines entreprises travaillent au forfait, c'est-à-dire qu'elles facturent en fonction de la distance et de l'essence transportée. Par exemple, pour le bois divers*²⁴⁸, *la tonne par kilomètre coûte 90 F CFA. En revanche, les transporteurs artisanaux facturent à la tête du client, et généralement en deçà des prix pratiqués par les grosses entreprises* » ;

- la circulation des poids lourds a été réduite pour limiter les accidents de la route. « *Cette réglementation en vigueur depuis quelques années a entraîné une restriction de*

²⁴⁷ Il s'agit : de l'agrément, de l'ordre de mission, du bordereau d'expédition, du bordereau de livraison, de la lettre de voiture, du bon à enlever, des documents douaniers.

²⁴⁸ 1 tonne = 1 m²

l'activité du transport de grumes », s'indigne un responsable d'une entreprise de transport de grumes. « *Les rotations entre le parc de stockage d'Owendo et les chantiers de l'intérieur ont baissé. Maintenant, les transporteurs effectuent une rotation par semaine. Auparavant, ils pouvaient réaliser deux à trois voyages par semaine* ». Cette situation pose notamment le problème du temps de conduite et celui de la sécurité.

- Préconisations

Les propos précédents nous permettent de proposer des pistes d'actions, d'intérêt commun, qui sont :

- l'amélioration du réseau routier pour réduire les coûts. A ce titre, la suppression complète ou partielle des obstacles au transport routier de grumes aura des effets favorables sur l'économie. Cela signifie que dans le cadre du développement économique, il faut rendre le transport routier plus efficace et plus efficient en améliorant l'infrastructure routière ;

- la facilitation de la circulation en simplifiant les procédures douanières et de contrôles. L'accélération des formalités routières qui en découlera se traduirait par des gains de temps sur les itinéraires de transit, donc une meilleure fluidité de l'écoulement des flux ;

- mettre des plates-formes pour le dépannage et des ateliers de réparation le long des itinéraires de transport. Ce qui permettra de résoudre plus facilement les problèmes de maintenance des camions qui sont souvent la cause de l'immobilisation du matériel roulant, donc de perte de temps et d'argent ;

- l'utilisation des tarifs routiers communs ;

- la gestion du parc des camions grumiers passe par l'immatriculation des tracteurs ;

- la formation des chauffeurs nécessite la création d'une école de conduite de poids lourds ;

- renforcement de la sécurité : les agents du Ministère des Transports doivent rigoureusement et scrupuleusement procéder aux visites et contrôles techniques des camions ;

- la simplification des procédures d'obtention de la carte grise.

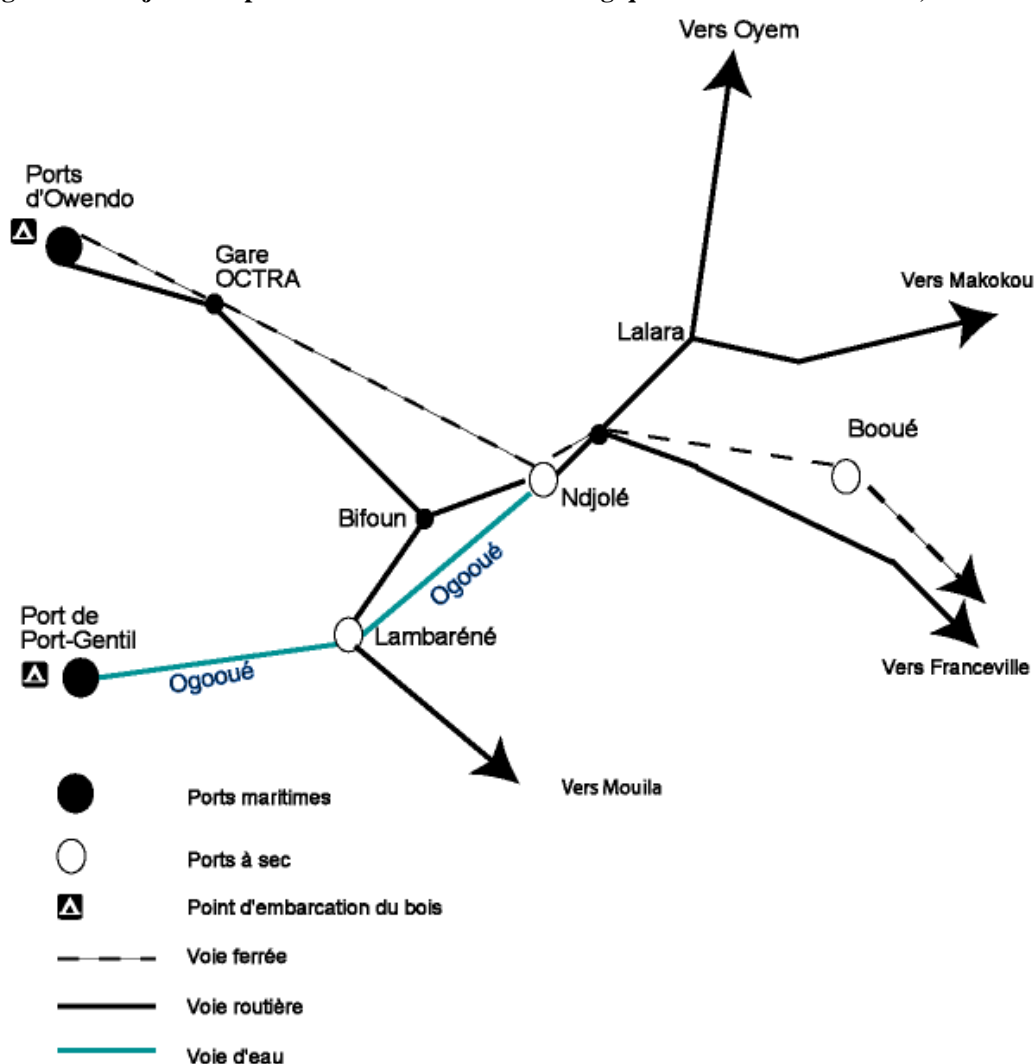
Du point de vue de la profession routière, les entreprises ont opté pour la surcharge de leurs camions pour leur amortir le coût d'achat²⁴⁹ et les charges d'exploitation. Ils estiment que le manque à gagner occasionné par les obstacles au transport routier ne peut pas être compensé : ce secteur d'activité n'est pas un secteur diversifié. De plus, la nature même du camion-grumier ne donne pas la possibilité de transporter d'autres marchandises que du bois.

²⁴⁹ Le coût d'un camion-grumier est estimé à 1 000 millions de F CFA

3. La ville de Ndjolé : une plate-forme à équiper

A la jonction des trois principales lignes de trafic et des trois modes de transport, il s'est formé une structure nodale, la ville de Ndjolé. Celle-ci constitue une véritable plate-forme de transfert route / fleuve avec des espaces de stockage. C'est donc un important « port-à-sec » pour le Port de Port-Gentil. La situation stratégique de la ville de Ndjolé permet d'accroître la flexibilité du chargeur dans la mesure où ce dernier « *bénéficie d'une polyvalence de ses structures d'acheminement grâce à un accroissement de la matrice origine - destination et à une utilisation alternée des modes de transport* »²⁵⁰ (figure 21).

Figure 21 - Ndjolé : un point de transbordement stratégique entre les voies : ferrée, routière et fluviale



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, mai 2004

²⁵⁰ SAVY, M, 1993, « *Logistique et territoire. Le nouvel espace des transports* », Montpellier, GIP-RECLUS

a. Problème d'équipement, de personnel qualifié : lenteur des opérations

La région de Ndjolé / Booué est donc la région où s'exerce la concurrence entre ces trois modes d'acheminement. Cette région joue donc un rôle clé. Les zones économiques d'intervention des deux modes se recoupent partiellement en ce lieu. Au-delà de cette région, chaque mode dispose de ce l'on pourrait appeler une « zone d'exclusivité », dans laquelle le mode concerné est le seul à intervenir pour des raisons techniques ou économiques. L'espace d'exclusivité de la voie d'eau correspond aux deux premières zones d'exploitation forestières. En revanche la ZACF est celle du chemin fer et de la route. Dans ce cas, la concurrence est de fait absente, souligne FE Faure²⁵¹.

La qualité de service dans la plate-forme de Ndjolé est un des problèmes auquel doivent faire face les chargeurs et les transporteurs. Il en est de même des autres points de transit. Cette structure n'est pas dotée d'équipement qui lui permette de traiter de manière efficace la marchandise en transit. Elle ne dispose pas de moyens logistiques adéquats pour une bonne organisation des ruptures de charge. Le matériel de manutention (engins à fourche, etc.) manque cruellement dans ce point de transit. De même manque le personnel spécialisé. Ces problèmes expliquent les multiples opérations de manutention entre les différents modes et phases du transport. Ces facteurs sont souvent source, d'importants retards, de graves lenteurs et perturbations sur les opérations de transit et de chargement (ou déchargement) des camions ou des wagons. Ces obstacles occasionnent des retards de livraison aux ports qui sont préjudiciables au développement économique. Nos interlocuteurs, employés dans les ports d'Owendo, disent que « *l'allongement des délais de chargement des grumes dissuadent nombre d'armateurs d'accoster dans nos ports* ». De plus, « *les délais de chargement sont aggravés par le manque de coordination entre la société chargée de la manutention des bois, SEPBG et celle qui assure la vente à l'exportation du bois, la SNBG* ». Nous ne devons pas perdre de vue que l'immobilisation d'un navire pendant un certain temps dans un port pénalise tout armateur en raison des charges d'exploitation qui deviennent coûteuses. A cela s'ajoute l'augmentation quotidienne des gages de l'équipage.

Le parc de stockage de la SETRAG, situé au bord de l'Ogouée, évacue le bois à la fois par train, fleuve et par route. Sur ce site, il n'y a aucune entreprise spécialisée dans les opérations de manutention. De ce fait, chaque entreprise forestière supervise et organise les opérations de déchargement / chargement du bois avec ses propres moyens logistiques ; en

²⁵¹ FAURE, FE, 1998, « Le rail et la voie d'eau dans le transport de marchandise au Gabon : entre concurrence et complémentarité », *Echos du SITRASS*, n° 15, p. 6

généralement les moyens sont modestes : les petites compagnies possèdent un engin à fourche contre deux pour les grandes entreprises. Lorsque les camions arrivent au parc, ils se placent en file suivant l'ordre d'arrivée. Le conducteur d'engin à fourche décharge ensuite le(s) camion(s) sous l'œil attentif du chef de chantier qui s'assure des conditions sécuritaires. Quant à son assistant, il vérifie, contrôle et consigne chaque bille débarquée ou embarquée sur un bordereau. Au fur et à mesure que s'effectue l'opération, les grumes sont entassées par essence. Pour la constitution des radeaux, le chef de chantier fait généralement appel à une main-d'œuvre non permanente.

Pour acheminer le bois du parc SETRAG au port, le chef de chantier adresse une demande au transporteur selon le mode de transport choisi. Si le bois est acheminé par chemin de fer, la compagnie forestière adresse une demande de wagons à la SETRAG. Sa validation peut prendre quelques heures, voire plusieurs jours, selon la disponibilité de l'agent chargé de la planification des wagons et celle des wagons. En fonction des wagons disponibles, celui-ci les répartit en tenant compte des besoins exprimés dans la demande et du type de marchandise à transporter. C'est alors que commence le chargement des wagons qui peut durer une journée ou plus selon la quantité de grumes et les conditions de travail (pannes techniques, intempéries, etc.).

Les différentes entreprises forestières disposent d'une équipe de deux à six personnes (selon son importance) basée en permanence sur le site. Les conducteurs d'engin ne reçoivent aucune formation qualifiante. Ils apprennent leur métier sur le tas, comme la plupart des personnes d'ailleurs.

b. Problème de communication

Aux contraintes sus-décrites, s'ajoutent les insuffisances en matière de communication. En dehors des grandes entreprises disposant d'importants capitaux, la plupart des entreprises forestières installées à Ndjolé (tableau 23) ne disposent pas d'outil informatique. Certains de nos interlocuteurs se plaignent du coût trop élevé des équipements informatiques qui se chiffre en moyenne à 1 300 000 FCFA. Il en est de même des coûts de connexion Internet qui s'élèvent entre 10 000 F CFA pour 5 heures et 65 000 F CFA pour 30 heures²⁵². Le manque de démocratisation des coûts en matière d'équipement accroît les difficultés d'accès aux outils de base de communication. Dans ce contexte, « *il n'est pas toujours facile de s'approprier l'outil informatique* », disent-ils, « *étant donné que nous sommes déjà confrontés aux difficultés d'accès aux financements pour la mise en place et*

²⁵² CHENEAU-LOQUAY, A, 2000, « *Pour une stratégie de communication pour le développement. Les usages et les besoins en communications au Gabon : approche socio-économique exploratoire* », CNRS, p. 25

l'exploitation de la structure. Aussi, privilégions-nous d'abord d'autres charges que nous considérons comme prioritaires ».

Tableau 23 - Quelques entreprises opérant dans le secteur bois à Ndjolé

	Mode de transport		
	Chemin de fer	Route	Voie fluviale
BOTIGA			
Rougier Océan-Gabon (ROG)	x	x	x
SICL / SHM			x
BORDAMUR			x
Bois et scié de l'Ogooué(BSO)	x	x	x
CEB /PMS			x
Compagnie forestière d'abeilles (CFA)			x
CORA-WOOD			x
International forestry-timer of Gabon (IFTG)			x
Bois et scierie du Gabon (BSG)	x	x	x

Guy-Serge, Mbini-Magambou, enquête de terrain, août 2005,

Quant à l'absence du téléphone fixe, ils évoquent entre autres raisons, l'insuffisance de la couverture nationale, la lenteur administrative pour obtenir une ligne, le coût élevé de la tarification. C'est ce qui explique l'explosion du téléphone mobile dans le secteur de la foresterie car il nous permet d'établir une communication permanente entre le siège, les employés disséminés ça et là, même si des zones non couvertes subsistent encore.

Il est clair que sans ordinateur et sans téléphone fixe, il est pour l'instant quasiment impossible d'établir une connexion Internet. Cela ne facilite pas la mise en place d'une plateforme de communication Internet /intranet entre SERTRAG, les exploitants forestiers, les transporteurs et les agences maritimes. Cela expliquerait l'absence de coordination entre ces opérateurs non seulement en ce qui concerne l'organisation des opérations de manutention, mais aussi celle du transport. D'autre part, il est difficile pour les agents maritimes d'anticiper les procédures douanières ou d'évaluer la durée de séjour à quai d'un navire.

La généralisation de l'informatique et de l'outil Internet pourrait pourtant être un facteur d'accélération du développement des ports africains, en particulier du Gabon. Pour contribuer à résoudre le problème de l'accès aux outils de communication, il serait intéressant que le Gouvernement gabonais mette en place une véritable politique incitative sur les droits de douanes en ce qui concerne le matériel informatique, comme au Sénégal par exemple. Cela aura des répercussions sur l'accès des particuliers et des administrations aux ordinateurs. Il faut que la micro-informatique soit accessible même à des secteurs qui ont des budgets d'équipement limités, voire inexistant. D'autant plus que l'utilisation et/ou l'intégration des TIC apparaît essentielle dans la gestion des activités portuaires. Les autorités politiques devront aussi initier une dynamique Internet pour développer l'accessibilité et l'utilisation de cet outil.

Eu égard à la situation décrite, il nous apparaît que la plate-forme de la SETRAG ne répond pas aux exigences de rapidité des expéditions des marchandises et de minimisation du coût de la chaîne globale de transport. L'optimisation de l'efficience et de l'efficacité de la chaîne logistique nécessite de la part de la SETRAG des investissements pour améliorer la fiabilité des expéditions afin d'augmenter la fréquence des dessertes. Des efforts doivent aussi être consentis en matière de plate-forme de communication informatique Internet / intranet pour améliorer la fluidité de l'information. Celle-ci permettrait aux opérateurs d'obtenir des informations fiables en temps réel et dans les meilleurs délais pour planifier dans les meilleures conditions l'organisation des expéditions de leur production. Il en est de même de SIGEPRAG qui pourra, en fonction des renseignements des opérateurs, mieux répartir les wagons. Cependant, la mise en place d'une plate-forme de communication ne suffit pas, il faut aussi la capacité de l'Etat à favoriser les évolutions. Cela implique notamment d'améliorer les réseaux de communication et d'information. Cette amélioration passe par la création d'un cadre réglementaire propice à la promotion des TIC afin d'assurer des services de haute qualité à des prix accessibles. Un tel environnement optimiserait le choix et garantirait la protection des opérateurs économiques. Ce n'est qu'ainsi que le parc de rupture de la SETRAG pourrait jouer un rôle important dans le fonctionnement des chaînes et la coordination des différents opérateurs du transport. Il va constituer un des éléments fondamentaux de l'efficacité de la chaîne logistique qui permettra de réaliser les transports dans des conditions économiques satisfaisantes. Ce qui sera par conséquent, un facteur de compétitivité pour le bois.

B) LA MANUTENTION PORTUAIRE SUR LA FILIERE BOIS

Le segment terrestre de la filière bois implique l'intervention d'acteurs variés chargés du transport et du pré-acheminement.

1. Procédures avant l'embarquement du bois

a. Le monopole de la gestion des parcs à bois

Les pouvoirs publics ont attribué le monopole de la manutention et de la gestion des parcs à bois (à Libreville, Port-Gentil, Mayumba, Cocobeach où sont chargées les grumes sur

des bateaux en direction de l'étranger) à la société d'Exploitation des Parcs à Bois du Gabon (SEPBG). C'est une association en participation à laquelle le groupe Bolloré, via sa filiale SDV-Gabon qui détient le tiers du capital de la Société des bois du Gabon (SNBG), participe à hauteur de 19 % des actions. Elle détient aussi le fauteuil du président du conseil d'administration et emploie 250 personnes.

La SEPBG est chargée de réceptionner les grumes. Le personnel en place décharge les wagons, les camions et/ou les barges. Il stocke les grumes dans les parcs aquatiques et terrestres. Il les trie, les allote et les classe en fonction de leur valeur et de leur essence. Il vérifie les connaissements et valide les volumes de grumes espèce par espèce. La SEPBG assure aussi le gardiennage des différents parcs.

b. La mise à disposition des bois

La SEPBG reçoit d'abord un exemplaire de la spécification²⁵³ de la part des exploitants forestiers. Ceci pour stocker et répertorier le numéro d'identification de la bille qui devra figurer sur la base informatique de la SEPBG. Un exemplaire de cette spécification sera aussi déposé auprès de l'agent consignataire et du transitaire pour les formalités douanières.

Une fois le travail de vérification terminé, les agents de la SEPBG établissent un manifeste qu'ils confient au transitaire pour ses déclarations douanières. Le transitaire le remet ensuite aux douaniers, en plus de la spécification et du connaissement. Ces documents permettent au service douanier d'imposer leurs prix par rapport aux quotas à payer pour chaque espèce exportée, conformément aux frais de douane. Une fois que le transitaire s'acquitte de ses frais de douane, le manifeste est envoyé aux services statistiques des Douanes et de l'OPRAG. Une quittance lui sera délivrée par les services douaniers.

Toutes ces procédures terminées, le transitaire adresse une copie de la quittance à la SEPBG pour que le bois puisse être enfin embarqué. Les agents de la SEPBG préparent alors le bois et les mettent à l'eau. Les radeaux sont ensuite acheminés jusqu'aux navires mouillés en rade. Ils sont tirés par un remorqueur qui les positionne le long du navire. Par mauvais temps ou par mer agitée, l'approche du navire par les radeaux de bois et les plates est une opération délicate. Il arrive parfois que les billes se détachent bien qu'elles soient solidement attachées les unes contre les autres avec des chaînes (photos 17 et 18).

Lors de l'embarquement, les douaniers restent sur le pont du navire pour vérifier si la marchandise déclarée sur le manifeste correspond à celle qui est entrain d'être embarquée. En règle générale, cette procédure n'est pas spécifiquement respectée.

²⁵³ Spécification : document forestier sur lequel est marqué toute la marchandise destinée à l'exportation.

Photo 17 - Positionnement d'un radeau contre les parois d'un navire grumier à l'aide d'un remorqueur



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, mouillage bois Owendo, décembre 2000

Photo 18 - Surveillance des billes de telle sorte qu'elles soient les unes à côté des autres pour qu'elles ne s'éloignent pas avec les vagues



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, mouillage bois Owendo, décembre 2004

Comme sur la plupart des côtes de l'Afrique occidentale, le chargement du bois sur les navires caractérise la façade gabonaise. La mise à bord du navire est une activité réservée à la SEPBG. Dans les ports d'Owendo et de Port-Gentil, le chargement des grumes s'effectue en rades foraines. Ailleurs, le chargement s'effectue en mer. C'est le cas dans les rades de Mayumba, Cocobeach, etc.

Les navires grumiers travaillent avec leurs propres moyens. Ils possèdent un gréement approprié et autant de mâts de chargement que possible pour soulever les billes, ainsi que du matériel de manutention pour leur approvisionnement : élingues, filins, poulies.

Les manutentionnaires sont souvent composés en équipe. C'est un personnel permanent. En période de grosse affluence, c'est-à-dire lorsqu'il y a plusieurs entreprises en rade, les entreprises de manutention font appel à la main-d'œuvre non permanente. Les bordées s'organisent en fonction de l'importance des cales. Nous distinguons deux « *shift* »

(pause) : le shift du jour et celui de la nuit avec une pause de une heure chacun : le shift du jour : de 8h 00 à 17 h 00 ; le shift de nuit : de 19 h 00 à 4 h 00.

Chaque équipe est composée de :

- un commis en charge de la bonne exécution des tâches et du volet administratif, c'est-à-dire de la rédaction du rapport journalier ;

- un chef d'équipe qui est responsable de la cale qui lui attribuée. Il veille à la bonne marche du travail ;

- un contremaître qui gère toutes les équipes à bord. C'est lui qui rend compte devant la hiérarchie du déroulement du travail et des difficultés rencontrées par ses camarades ;

- un pointeur qui pour rôle de pointer une par une, les billes embarquées à bord du navire ;

- un chef panneau qui sert de courroie de transmission entre le treillisse et les autres membres de l'équipe ;

- un treillisse qui a la charge de diriger les billes en faisant des signes sur son perchoir. C'est lui qui manipule la grue ;

- un mouillé qui s'occupe d'attacher les billes et de les accrocher sous-palan ;

- un calier qui est chargé de larguer les billes, c'est-à-dire de les arrimer après leur réception. Il détache les billes et les élingues.

Le mouillé accroche l'élingue sur la bille, en son centre (photo 19). Celle-ci est prête à être hissée. Le treillisse démarre le treuil. Le mât de charge est bien tendu par ses « gardes » qui tremblent. La bille monte progressivement. Le chef panneau s'agite et par gestes, dirige les treillisses. La bille se trouve maintenant à l'aplomb du panneau. Elle est suspendue dans un plan plus ou moins horizontal pour être arrimée dans la place qui lui est assignée. Elle descend doucement, les caliers s'abritent prudemment (photos 20, 217 et 21).

La bille vient alors se poser sur les précédentes. Elle s'arrime parmi les autres. Elle doit prendre le minimum de place pour permettre à d'autres billes d'être barroter²⁵⁴. Les cales sont remplies. Les équipes doivent maintenant s'attaquer à la pontée. Celle-ci est maintenue à sa base par des pavois et de robustes montants d'aciers, fixés verticalement sur le pont. Une fois terminée, la pontée est saisie par des filins et/ou des chaînes pour que les billes ne puissent pas filer. Calculer, arrimer et saisir cette pontée constitue un travail délicat. Cette opération, si elle est mal conduite, pourrait au cours d'un voyage, mettre le navire en difficulté, surtout par mauvais temps.

Les filins d'acier sont une source de pollution considérable pour l'environnement marin. Ils sont généralement abandonnés dans l'eau. Ils sont une gêne pour le trafic des

²⁵⁴ Barroter : arrimer le maximum de billes dans l'espace disponible sous le pont.

remorqueurs et des navires mouillés en rade et cause de désagrément pour les usagers des ports.

Photo 19 - Elinguage des billes, c'est-à-dire que les mouillés entourent les billes d'une élingue pour les hisser avec un palan à bord du navire



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, mouillage bois Owendo, décembre 2004

Photo 20 - Les caliers décrochent les élingues pour libérer les billes



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, calle d'un navire grumier, décembre 2004

Photo 21 - Arrimage des billes dans la cale



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, calle d'un navire grumier, décembre 2004

La manutention des grumes comporte de multiples dangers. Par exemple, une baisse de la visibilité ou un mauvais éclairage de nuit peut entraîner des accidents mortels. Il arrive parfois que le calier se blesse quand l'élingue se casse. Il en est de même de l'éboulement des billes en cales à la moindre secousse. La rupture des radeaux est un danger permanent pour les mouillés. Par mauvais temps, il peut tomber à l'eau et se noyer. La plupart du temps, ils n'ont pas d'équipements de travail tels que les gilets de sauvetage. Par conséquent, la vigilance est indispensable lorsqu'on exerce ce métier.

CHAPITRE V

LE COMPLEXE PORTUAIRE D'OWENDO ET LES HANDICAPS ENVIRONNEMENTAUX A SON DEVELOPPEMENT

Le passé portuaire du Gabon, comme celui du reste de l'Afrique Subsaharienne, est récent et ses infrastructures marquent le début de sa participation à la vie maritime internationale. A cet effet, « *le wharf représente le symbole de l'entrée de l'Afrique occidentale dans les flux d'échanges maritimes* »²⁵⁵.

Le wharf, simple appontement métallique, en pierre ou en bois, est une structure qui offre peu de postes à quais, caractéristiques par leur sous spécialisation. Il a représenté la forme la plus répandue d'installation portuaire en Afrique, avant qu'elle ait été récemment dotée de quais et de bassins.

Avec le développement du trafic, ces installations sommaires, utilisées autrefois pour la manutention des marchandises, ont cédé la place à des infrastructures modernes et suffisamment bien équipées au lendemain des indépendances nationales. La modernisation et/ou la construction des infrastructures et installations portuaires a ainsi permis au Gabon de soutenir la compétitivité internationale et de s'insérer dans les flux de la logistique internationale, donc de dégager une meilleure productivité de son système portuaire.

Les ports gabonais ont fait l'objet de nombreuses études portant sur la présentation de leur potentiel physique et leurs supports techniques²⁵⁶. En complément de qui a déjà été dit, nous nous proposons d'aborder les ports sous l'angle de leur performance.

²⁵⁵ MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux Ouest africains », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, PUR, p. 27-70.

²⁵⁶ IBOUNGA, B, 1998, « *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale* » – thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, p.204

MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux Ouest-africains », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, Rennes, PUR, p. 27-69.

VENNETIER, P, 1969, « Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 88, p. 335-355.

OPRAG-BROCHURE SPECIALE DES PORTS GABONNAIS (non daté), 32 p.

OPRAG-INFO, 1989, n° 16, 28 p.

OPRAG-INFO, 1997, n° 18, 30 p.

FAURE, EF, 1996, « *Les échanges de marchandises diverses et le développement du multimodalisme sur la côte occidentale d'Afrique : l'exemple du Gabon* », thèse, Université . de Nantes,

I) LES HANDICAPS NATURELS

A) DES CONDITIONS D'ACCES PEU FAVORABLES A LA LOGISTIQUE DES PORTS D'OWENDO

La navigation maritime nécessite des points d'embarquements et de débarquements de la marchandise. Le port constitue à cet effet une interface pour ces opérations. La navigation, comme l'implantation d'une infrastructure portuaire, nécessite la prise en compte du relief littoral. Or la morphologie de la façade maritime de la zone CEMAC pose des problèmes d'accès et rend l'approche par bateau difficile. De même, les agents naturels que sont les vents et la houle ont un impact défavorable sur la sécurité de la navigation près des côtes atlantiques d'Afrique Centrale, notamment au Gabon.

1. Une marée de faible amplitude

La marée est un facteur important dans la navigation. C'est un mouvement oscillatoire du niveau de la mer dû à l'attraction de la lune et du soleil sur les particules solides. Elle représente un mouvement périodique et alternatif du niveau des mers provoqué par l'effet conjugué de la lune et du soleil sur les particules d'eau. Il y a donc variation du niveau de la mer qui se traduit par des pleines mers et des basses mers. La différence de niveau entre une pleine mer et une basse mer consécutive se nomme marnage.

Les marées observées dans la sous-région (tableau 24) sont semi-diurnes à fortes inégalités. Elles se caractérisent par un mouvement de flux et de reflux qui affecte la mer en 24 heures. Le tableau suivant montre que les marées sont peu sensibles et, ne dépasse nulle part 3 m. Les écarts d'amplitude sont très variables d'un pays à un autre. Au Gabon, il ne dépasse pas 0,90 au cours de deux marées successives. Les durées peuvent varier entre 5 heures 30 minutes et 7 heures pour un flot ou un jusant. Le domaine d'influence de la marée à Owendo s'étend jusqu'au débarcadère d'Andok-Foula (Kango), à 120 km en amont de la Pointe Pongara. A Owendo, la marée mesure 2,40 m en vives-eaux²⁵⁷ et 0,10 m en mortes-eaux, soit une amplitude de marnage de 2,30 m. Celle-ci est de 2,80 m à Douala.

²⁵⁶ NDJAMBOU, LE, 1999, « *Le transport maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », thèse de doctorat Université de Bordeaux III, 446 p.

²⁵⁷ Période pendant laquelle le marnage passe par un maximum.

Tableau 24 - Conditions hydrologiques de quelques ports de la côte occidentale africaine

PAYS	PORTS	MAREE							HOULE		
		Niveau maxi (m)	Niveau moyen (m)	Niveau mini (m)	Marnage (m)	Dff./2 (P.M/h)	Flot (m/s)	Jusant (m/s)	Période (sec.)	Longueur d'onde (m)	Amplitude (m)
CAMEROUN	Douala	3,00	1,50	0,20	2,80	12 h 00	0,75	1,00	Clapot de 20 cm	2 à 12	1,20
	Kribi	2,30	1,04	0,30	2,00	12 h 00	0,40	0,40	5 à 15	2 à 12	1,20
	Limbé	2,60	1,16	0,30	2,00	12 h 00	0,30	0,30	5 à 15	-	-
GABON	Libreville	2,35	1,30	0,20	2,15	12 h 00	1,0	2,0	10 à 12	-	0,3 à 0,6
	Owendo	2,50	1,40	0,20	2,30	12 h 00	1,0	2,5	10 à 12	-	0,3 à 0,06
	Port-Gentil	2,20	1,20	0,20	2,00	12 h 00	0,5	1,0	-	-	-
SENEGAL	Dakar	1,90	1,05	0,20	1,70	12 h 00	-	-	-	-	-
COTE D'IVOIRE	Abidjan	1,80	0,74	0,60	1,20	12 h 00	-	-	6 à 16	1,30	-

D'après AGPAOC, 1984, « Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Comité Technique et de la protection de l'environnement, 36 p.

La faiblesse de l'amplitude de marnage constitue un sérieux obstacle pour la navigation sur la côte occidentale africaine. Cette contrainte fait qu'à Owendo, la taille et la capacité des navires sont limitées par les restrictions d'accès. Aussi, les armateurs adaptent-ils les navires à la taille maximale acceptée par les ports. Au port commercial, ce sont d'une manière générale, des navires de petite taille, d'environ 1 500 boîtes utiles (soit 1 800 EVP) et disposant d'un tirant d'eau inférieur à 11 m qui accostent, contrairement à ceux utilisés à l'échelle internationale, dont les dimensions approximatives dépassent 80 000 EVP²⁵⁸.

Ce handicap est particulièrement ressenti au Port de Douala en raison de l'insuffisance des profondeurs le long du chenal d'accès: 6 m en marée basse et 11 m à marée haute. L'ensablement permanent du Wourri et la longueur du chenal en font des obstacles supplémentaires à la bonne gestion du Port de Douala. Par conséquent, seuls les navires de moins de 8 m de tirant d'eau peuvent y accéder. Les navires mettent 4 heures pour franchir le chenal et accéder aux quais. Par exemple, le navire gabonais, le LCT (Landing Craft)²⁵⁹ Mahotes Maguoinde le parcourt à une vitesse de 10 nœuds en 3 heures²⁶⁰. Tous ces facteurs font de la place portuaire de Douala, l'une des plus chères avec Lagos de la COA²⁶¹. Les tarifs pratiqués prennent donc en compte les difficultés liées à l'exploitation. On paie à Douala 20 % à 25 % plus cher qu'à Abidjan, par exemple, dont le chenal ne demande que 30 minutes

²⁵⁸ Ce type de navire est appelé « Capesize ».

²⁵⁹ Navire ayant la particularité de disposer d'une rampe à l'avant, qui donne l'impression d'un atterrissage lors de son accostage, parce qu'il doit la baisser.

²⁶⁰ AKPLOGAN, D, 2003, « Etude du cabotage international sur l'axe Gabon - Cameroun », mémoire de DESS, Libreville, UOB, 21 p

²⁶¹ FAURE, FE, 2000, « L'Afrique occidentale et le commerce maritime : contribution à l'étude de la conteneurisation des échanges maritimes et du développement du multimodalisme », thèse de doctorat, Université de Nantes, p. 264 (2 vol. 603 p)

pour le parcourir. Pour faire face à cette situation, des mesures ont été prises par les autorités camerounaises pour améliorer la côte d'exploitation du chenal. Ces mesures concernent aussi bien le renforcement du potentiel de l'équipement de dragage que la mise en place d'une gestion efficace du chenal. Dans ce contexte, le port s'est doté d'un réseau marégraphique et d'un système de radio positionnement, le SYSLEDIS, pour assurer la navigation maritime dans des conditions optimales de sécurité. Ces systèmes couvrent l'ensemble du Wouri. Leur rôle est indispensable pour effectuer de manière efficace les travaux de dragage et d'hydrographie tant dans le chenal que dans le port.

Eu égard à ce qui précède, et compte tenu de l'avènement des ports d'éclatement sur la côte occidentale africaine, le port congolais de Pointe-Noire est l'unique port de la zone CEMAC à offrir des conditions nautiques adéquates à l'accueil des gros porteurs. Avec un tirant d'eau potentiel d'environ 17 m, actuellement dragué à - 11m, Pointe-Noire dispose des conditions d'accès parmi les meilleures dans la sous-région. Il pourrait de ce fait constituer sur le plan technique, l'un des meilleurs sites du littoral de la CEMAC. Cela lui donne un avantage comparatif déterminant pour accueillir les navires de la dernière génération.

2. Des conditions nautiques insuffisantes

La capacité d'accueil des navires constitue un obstacle supplémentaire à l'accessibilité des ports d'Owendo. Notons que ces derniers sont construits sur la rive droite du fleuve Komo, à 15 km au Sud de Libreville la capitale. Ce sont des ports d'estuaire²⁶² qui subissent les contraintes de leur environnement. Ils n'offrent pas des conditions nautiques suffisantes pour l'accostage des navires modernes. A l'appontement commercial, les cotes d'exploitation sont de - 10 m au poste 1 ; de - 9,50 aux postes 3 et 4. Au poste 2, elles sont de - 8 m. Au Port à bois, les grumiers chargent en rade. Le plan d'eau du parc à bois, faute de profondeurs suffisantes pour l'accostage des navires, sert pour la construction des radeaux de billes et le chargement des billes sur les plates.

Le chenal naturel d'accès qui s'étend du sud de la pointe d'Owendo à la bouée « Pénélope », est évalué à près de 19 milles, soit 35 188 m, à partir de la bouée d'atterrissage située à l'entrée de l'estuaire. Il est relié par un chapelet de fosses de 11 à 20 m. susceptibles d'évoluer sous l'action conjointe des facteurs hydrauliques et sédimentologiques. La principale fosse, la fosse « Pénélope », par laquelle s'effectue l'accès aux installations

²⁶² Les estuaires, encore appelés *rias*, constituent une catégorie originale de formes littorales propres aux côtes à marée par définition (du latin *aestus*, marée.) Ils ont été envahis à la suite de la « transgression flandrienne » par les eaux marines. Ils correspondent à la partie aval d'une vallée fluviale aux anfractuosités colmatées par les accumulations sédimentaires délimitant un chenal.

portuaires d'Owendo, offre près de la côte, des fonds de 30 à 32 pieds²⁶³ (10 à 11 m) permettant la réception des navires à forts tirants d'eau (c'est-à-dire supérieurs à 11 m). Celle-ci se présente en arc de cercle d'orientation ouest-nord-ouest / est-nord-est, avec une extrémité en forme de cul-de-sac.

Les conditions physiques ne sont pas les seuls aspects qui expliquent la faible performance de la logistique dans les ports d'Owendo. L'autre dimension est à rechercher dans les contraintes du site.

B) UNE SEDIMENTATION PENALISANTE POUR UNE EXPLOITATION OPTIMALE DES PORTS

Les sites estuariens étaient autrefois très prisés pour leur caractère d'abri. A une époque où la question des fonds se posait peu pour le navigateur, ces anfractuosités ont fait de la côte occidentale africaine, l'un des secteurs le plus hospitalier du continent²⁶⁴. Il en a été ainsi du cap Lopez (du nom du navigateur portugais Lopo Gonçalvez), lieu où s'est établi la capitale économique du Gabon, Port-Gentil. Ce dernier a été, pendant longtemps, l'un des repères traditionnels de la navigation et un mouillage ancien en raison de l'absence de la barre. Aujourd'hui plus qu'auparavant, les estuaires continuent à jouer un rôle essentiel dans les échanges économiques avec l'extérieur des pays concernés. Cependant, il n'en demeure pas moins que ces milieux sont sujets à des phénomènes de sédimentation, source d'une insuffisance de profondeurs près de la côte. Cela a un impact défavorable à l'exploitation optimale des ports de la sous-région, notamment d'Owendo.

Nous nous proposons de décrire les facteurs favorables à l'envasement des ports d'Owendo, avant d'analyser leur impact sur l'activité portuaire et maritime, ainsi que les retombées qu'ils peuvent avoir sur le plan économique. Nous présenterons ensuite les mesures prises par les autorités portuaires pour tenter d'enrayer, sinon d'atténuer ses effets sur l'exploitation quotidienne des ports ; mesures nécessaires qui permettraient aux organismes portuaires de remplir pleinement et efficacement les fonctions qui leurs sont dévolues.

²⁶³ Unité de mesure ; 1 pied = 0,33 m.

²⁶⁴ ZIEGLE, H, 1952, « *L'Afrique Equatoriale Française* », Paris, éd. Berger-Levrault », p. 20.

1. Les facteurs d'envasement des ports d'Owendo

a. L'estuaire du Gabon : un réceptacle à sédiments

De nombreuses études montrent toute la complexité et la sensibilité des estuaires suite notamment à un déséquilibre de la dynamique hydraulique. La plupart des travaux démontrent que tout ouvrage ou tout approfondissement dans un estuaire conduirait à une perturbation des écoulements. Il en est ainsi de l'estuaire du Komo²⁶⁵, dont l'intervention humaine entraîne la perturbation des écoulements aux abords de la Pointe d'Owendo. La construction des ports sur ce site a modifié profondément la dynamique hydraulique dans l'estuaire malgré les précautions prises pour garantir l'auto dragage du port commercial lors de sa construction. Elle a au contraire accéléré le phénomène de sédimentation dans les zones tourbillonnaires ou de faibles courants.

Déjà, les souilles expérimentales draguées (500 m x 80 m) avant la construction de l'ouvrage (1968-1970) ont montré toute la sensibilité de ce milieu. Selon C Mignot et C Brossard²⁶⁶, les souilles ont provoqué, selon l'amplitude du marnage, un comblement de 2 à 3 m de sédiments par mois dans la zone amont du futur appontement, expliquent-ils. Ces mêmes quantités s'observaient aussi du côté terre où le phénomène est plus spectaculaire :

- en marées de vives-eaux, la sédimentation enregistre des taux s'élevant entre 1,5 et 3 m en 8 jours, soit plus de 0,20 m par jour ;

- en mortes-eaux par contre, ce taux est de 5 à 10 fois plus faible.

Initialement, les profondeurs à l'emplacement de l'appontement (octobre 1963) varient entre – 8 m et – 10 m à l'aval du futur ouvrage et sur une longueur de près de 200 m ; elles remontent dans la partie centrale à – 5 m à l'emplacement de la barre rocheuse ; elles redescendent entre –10 m et – 12 m à l'amont²⁶⁷.

En 1972 commence la construction du port commercial. Les travaux sont arrêtés deux ans plus tard à cause de la sédimentation qui s'est aussitôt manifestée dès le début du chantier. L'ouvrage prévu pour faciliter l'auto dragage devant les quais ne donne pas entièrement satisfaction. Par exemple, les levés du 7 juillet 1973 montrent un engraissement considérable

²⁶⁵ MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, 1963, « *Etude hydrographique complémentaire du site et chenal d'accès du port d'Owendo : sédimentologie* », BCEOM – SOGEL, 93 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AERONAUTIQUE CIVILE, DE LA MARINE MARCHANDE ET L'OCTRA, 1975 « *Etude du port à bois d'Owendo. Rapport* », BCEOM, 172 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AERONAUTIQUE CIVILE, DE LA MARINE MARCHANDE ET L'OCTRA, 1978 « *Etude du plan directeur du port d'Owendo. Rapport général* », BCEOM, 141 p.

MIGNOT, C, et BROSSARD, C, 1990, « *Port d'Owendo : diagnostic des causes de l'envasement et propositions pour l'organisation des dragages d'entretien. Rapport de mission* », 54 p. + annexes

²⁶⁶ MIGNOT, C, et BROSSARD, C, 1990, op. cit.,

²⁶⁷ MIGNOT, C, et BROSSARD, C, 1990, op. cit.,

des fonds. Les profondeurs atteignent – 7 m sur les 150 m à l’aval ; ils montent à – 5 m au centre et redescendent à – 12 m à l’amont. Trois ans plus tard, c’est-à-dire en 1976, les fonds se stabilisent du côté terre, mais ils continuent à se surélever le long de l’apponnement et du côté mer. L’exhaussement moyen des fonds est estimé à 3 m, voire 4 m, au cours de cette période, malgré les dragages réalisés au pied et le long des postes d’accostage.

Sous l’apponnement, l’écoulement subit aussi une perte de charge en traversant les pieux. Un engraissement sur 70 m, à l’arrière de la dernière file de pieux est perceptible.

Rappelons que l’apponnement commercial est soutenu par 552 pieux, disposés en 12 files de 46 pieux de 1,30 m de diamètre. Cette « forêt » de pieux de soutènement de l’apponnement favorise aussi la sédimentation sous l’apponnement, ainsi que le long de la magistrale des quais, notamment dans sa partie centrale, et dans les zones limitrophes situées de part et d’autre de l’ouvrage.

Par conséquent, les profondeurs sont passées en quelques mois de la cote – 10 m à – 5 m, soit un taux de sédimentation supérieur à 1 m par mois. Il est de moins 50 m aux abords de l’apponnement.

Malgré des dragages fréquents d’abord annuels puis, tous les 8 à 9 mois entre 1980 et 1982, l’envasement est essentiellement considérable au centre de l’apponnement. Ce phénomène empêche une utilisation rationnelle et continue du poste n° 2.

b. La concentration de toutes les activités à la Pointe d’Owendo

La concentration de toutes les activités portuaires (bois, marchandises, minerais...) à Owendo - Libreville perturbe profondément les écoulements aux abords de la Pointe d’Owendo. Depuis la construction d’ouvrages d’art dans ce site, on assiste à une aggravation de l’envasement singulièrement le long de la magistrale des quais de l’apponnement commercial. L’évolution actuelle des fonds varie d’un site à un autre. Au port de commerce, elle a un caractère dramatique par rapport aux deux autres ports.

Depuis les années 1980, le Port d’Owendo - Libreville éprouve d’énormes difficultés pour garantir en tout temps, la sécurité de son accès aux navires de grand tirant d’eau. En effet, les autorités rencontrent des obstacles pour maintenir les cotes d’exploitation à des valeurs acceptables.

Aujourd’hui, la presque totalité des levés bathymétriques effectués ces dernières années, à différentes périodes, laissent apparaître une surélévation rapide des fonds marins le long de la magistrale des quais, essentiellement dans la partie interne (face au poste n°2) ; le tirant d’eau est d’à peine de 5 m à ce niveau malgré des interventions régulières de dragages

d'entretien pour tenter de rétablir les fonds à la cote de 10 m au pied de l'ouvrage²⁶⁸. En 1990 par exemple, l'exhaussement des fonds est de - 2,60 m au poste central n° 2, alors que la profondeur de 8 m passe à 8,5 m au pied des quais. Le 14 janvier 1994, les fonds qui sont à - 5,6m au poste n° 1 descendent à - 8,5 m le 20 janvier de la même année au pied des quais, soit un engraissement des fonds de 2,9 m en 6 jours. Au cours de la même période, ils s'élèvent respectivement à - 4,8 m et - 9,2 m au pied de l'appontement, au poste n° 2.

Les sondages après travaux effectués les 23 et 26 avril 1996 montrent une relative stabilité des fonds : les profondeurs se situent entre les cotes - 8 m et - 10 m sur les 60 premiers mètres des quais en allant vers le large. Un mois plus tard (le 29 mai), elles passent à - 7,4m au poste n°2, essentiellement sur une distance de 30 m des quais. Les deux autres postes atteignent par contre des profondeurs de - 8 à - 11,7 m sur la même distance.

Cette situation porte à croire que le talus des dépôts subit une translation d'une centaine de mètres vers le large au cours de la dernière décennie.

Par ailleurs, le colmatage des darses s'est étendu ; les zones limitrophes situées entre l'appontement et la ligne de rivage sont actuellement impraticables et les profondeurs varient entre - 0,5 et + 0,5 m²⁶⁹ (figure 22). L'étendue des sédiments sous l'appontement constitue une menace permanente pour l'ouvrage portuaire ainsi que pour ses usagers. Ce mur de vase non consolidé peut entraîner un glissement brutal des vases au pied de l'ouvrage. Ce qui provoquerait une surélévation presque instantanée des fonds dans les secteurs qui viennent d'être dragués à la cote - 10 m. Il dégraderait ainsi les profondeurs dans les zones où les courants tourbillonnaires et celles ces eaux mortes sont appréciables, tant en flot qu'en jusant. En outre, les possibilités d'auto dragage s'amenuisent progressivement. Les courants ne passent pratiquement plus sous l'appontement. Cette situation ne favorise pas l'élargissement des dépôts au centre de l'appontement. L'ampleur de ce phénomène requiert la mise en œuvre d'un programme de comblement des darses d'urgence, expliquent les dirigeants de l'OPRAG.

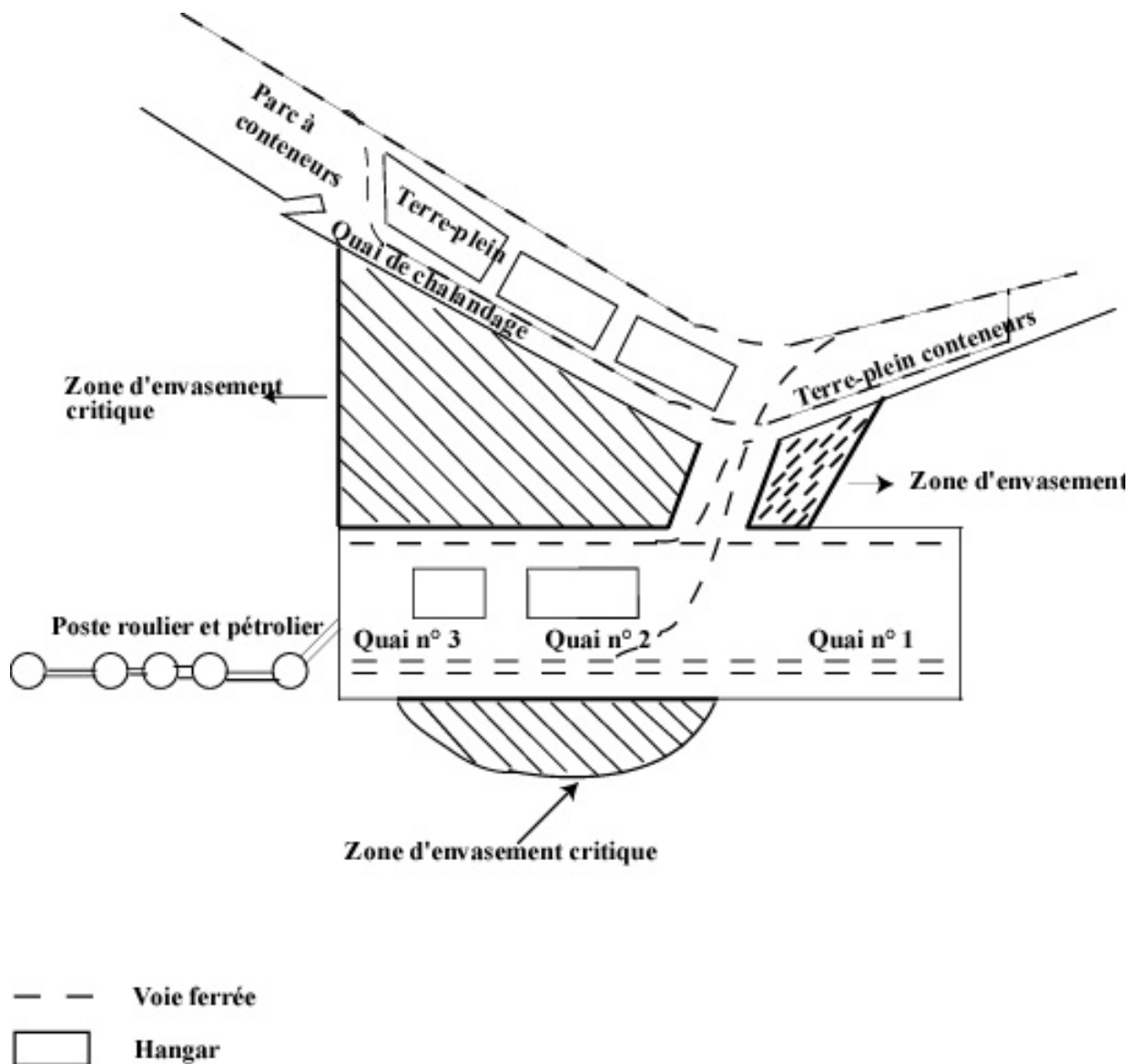
Le phénomène d'envasement est identique au Port à Bois. Celui-ci a connu des problèmes de fonctionnement en 1988 et 1996. Les sondages généraux du plan d'eau effectués en juillet 1996 font état d'une surélévation des fonds. Ceux-ci varient des cotes - 3 m à 0 m entre le chenal d'accès, situé au centre du port et la digue de protection du plan d'eau. Cet envasement réduit la surface utilisable du plan d'eau. Ce qui gêne, un tant soit peu, la construction des radeaux de billes de bois. Il trouble aussi la livraison des radeaux aux navires mouillés en rade, en attente de chargement. De surcroît, le musoir du port m'apparaît

²⁶⁸ Les cotes d'exploitation sont de - 10 au poste n° 1 et - 9,50 aux postes n° 2,3 et 4.

²⁶⁹ MAKIELA-MAGAMBOU, G, 1998, « *L'envasement au complexe portuaire d'Owendo* », Mémoire de maîtrise, Libreville, Université Omar Bongo (Gabon), p. 64-66

rétrécir d'une vingtaine de mètres environ pendant les marées basses²⁷⁰. Cette situation a nécessité une campagne de dragage d'entretien des 40 ha du plan d'eau, d'août 1996 en septembre 1997, à la cote - 3m par rapport au zéro hydrographique, avec des tolérances de plus ou moins à 0,20 m.

Figure 22 - Etat actuel de l'envasement au niveau de l'appontement commercial d'Owendo



D'après Commissariat général au plan et au développement, 1999, « plan directeur intermodal des transports (1998-2015), TECSULT, p. 17
Modifiée par Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2005

Au Terminal minéral, un remplissage sédimentaire du plateau librevillois est également observé. Ce remplissage progresse lentement vers le large. Les récents sondages montrent que les lignes de courants, parallèles à la cote du terre-plein minéralier, s'éloignent. L'isobathe - 10 m, qui était à 300 m avant la construction du port en 1985, se trouverait

²⁷⁰ MAKIELA-MAGAMBOU, G, 1998, op. cit., p. 69

actuellement à 250 m. Quant à celui de – 6 m, il avance de 630 m à 400 m du front d'accostage des minéraliers, explique les responsables de la Direction Technique de l'OPRAG (février 1992)²⁷¹.

La construction de l'appontement au niveau de la pointe d'Owendo a pour conséquence de recueillir le stock de vase dans les darses et entre les pieux de soutènement. Elle favorise la création de zones tourbillonnaires propices à un piégeage sédimentaire actif. Les pieux contribuent ainsi à amplifier le phénomène de l'envasement. A cela s'ajoute le colmatage des fonds sous l'appontement. Celui-ci facilite la remonté des profondeurs à cause de la modification de la trajectoire des courants de flot et de jusant.

c. L'« estuaire du Gabon » : un milieu hydraulique sensible

La morphologie de l'Estuaire du Komo est un autre facteur explicatif de l'envasement des ports. D'emblée, notons qu'il n'a pas la forme en entonnoir des estuaires classiques. Il présente des caractéristiques à géométrie très variable entre l'amont et l'aval (figure 23). Avec une superficie totale de 1 900², il mesure : environ 63 km de long entre Kango et la pointe Pongara ; 1 km à Kango ; 7 km à Donguila ; 15 km devant la Pointe d'Owendo ; 10,5 km à Libreville et de plus de 16 km à l'embouchure.

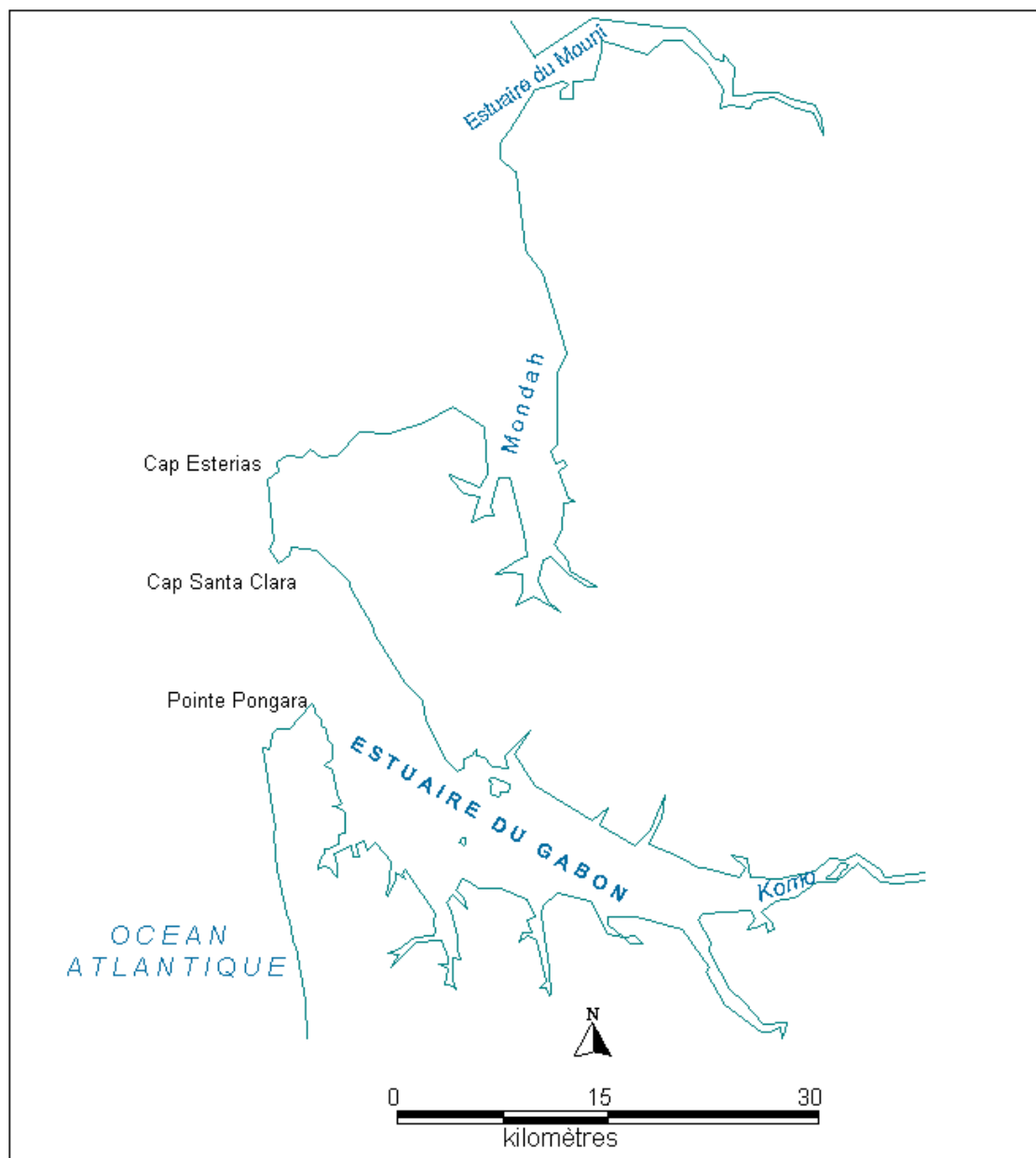
Il est large dans sa partie centrale et rétréci un peu en aval, avant son débouché en mer. Concrètement, il est caractéristique de la loi de succession des largeurs et des sections²⁷², qui correspond à un équilibre dynamique entre les forces hydrauliques et les possibilités de transport des matériaux de fond. Par ailleurs, la rive droite sur laquelle sont implantés les ports d'Owendo a une forme incurvée. Le changement de direction de la côte du nord vers le sud (NNW-SSE, puis SW-NE) contribue à la création des contre-courants favorables à la formation d'un dépôt transitaire de sédiments au Port de Commerce et dans la baie d'Egoumé, notamment à l'emplacement du Port à Bois (annexe 5). Ces contre-courants sont également rendus possibles par l'existence de hauts fonds à l'embouchure du Komo. Ce qui donne naissance à deux chenaux d'entrée et de sortie des eaux. Le plus important est le chenal de navigation. Le second s'écoule sur le plateau librevillois, limité par l'isobathe – 10 m, explique le couple Weydert²⁷³.

²⁷¹ MAKIELA-MAGAMBOU, G, 1998, op. cit., p. 69

²⁷² Les sections varient de l'aval à l'amont suivant une loi exponentielle décroissante. $SX = SO e^{-0,06X}$
SX est la section moyenne à X. km en amont d'Owendo ; SO est la section moyenne à Owendo (112.000 m²)

²⁷³ WEYDERT, P et WEYDERT, O, 1982, « Etude sédimentologiques de l'embouchure de l'Estuaire du Gabon », *Marine Géology*, n° 49, Amsterdam, p. 1-22

Figure 23 - L'Estuaire du Gabon



D'après l'Institut géographique national, 1987

La pointe d'Owendo peut être considérée comme un lieu de rencontre de deux courants opposés, le flot et le jusant²⁷⁴ (annexe 6). La rencontre de ces courants semble entraîner le piégeage des matériaux fins. Ce qui fait d'Owendo le siège d'une vaste zone tourbillonnaire et de piège à vase. Au jusant, le courant principal passe entre les îles Perroquet et Coniquet. Il suit ensuite le chenal de navigation le long de la rive gauche et s'incurve vers l'ouest pour déboucher en haute mer. C'est un courant violent. Au niveau d'Owendo, une partie de ces eaux se sépare de ce courant principal pour former le « courant librevillois »²⁷⁵.

²⁷⁴ Jusant (contraire de flot) : retrait des eaux de mer pendant la marée descendante (synonyme reflux.) Dans les estuaires, il est de même sens que le courant fluvial.

²⁷⁵ WEYDERT, P et WEYDERT, O, 1982, op. cit.,

En revanche, l'autre courant est repoussé aux abords de la pointe lors de la vidange de la baie qui le contourne avant de s'écouler vers l'ouest. Les vitesses maximales mesurent alors 2,5 m / s environ à cause de la concentration des eaux. Quant aux eaux troubles plus ou moins diluées, elles n'atteignent pas toujours la haute mer. Elles sont régulièrement remises en suspension par les courants. Au cours du flot, c'est le phénomène inverse qui se produit. A cet effet, le courant rapide et violent est chargé des eaux claires provenant de la dérive littorale et suit le chenal de navigation. Le courant remonte ensuite l'estuaire tout en repoussant les eaux turbides saumâtres dans les mangroves et vers l'amont. Il prend une direction générale nord-ouest / sud-est, puis s'incurve vers l'est aux abords du littoral d'Owendo pour pénétrer enfin dans la baie d'Egoumé selon une orientation sud-ouest / nord-est. Une partie des eaux remonte l'estuaire entre la Pointe Péni et l'île Coniquet. Les vitesses maximales mesurées sont faibles, voire nulles (1,15 m / s). Ce qui favorise une sédimentation fine et très fine à Owendo.

- L'écologie du milieu

L'écologie de l'estuaire du Komo a aussi une incidence sur l'accumulation des sédiments à la Pointe d'Owendo. Le domaine portuaire dispose d'une couverture hydrographique très dense. Le Komo²⁷⁶ ainsi que les nombreux cours d'eau²⁷⁷ qui alimente l'estuaire du Komo constituent de véritables pourvoyeurs de sédiments. Ils font de cette embouchure fluviale une zone d'envasement préférentielle. Les mangroves²⁷⁸ qu'ils drainent augmentent aussi les possibilités d'accumulation des eaux chargées en particules qui pénètrent et sortent à chaque marée dans les rias. Par exemple, dans l'Estuaire du Gabon, près de 1,5 à 2 milliards de tonnes de sédiments fins sont mobilisés à chaque marée. De cette quantité, il passe près de

²⁷⁶ Long de 230 km, le Komo est un fleuve qui se termine par un estuaire du Gabon. Il prend sa source en territoire Equato-guinéen, dans la partie sud-ouest du Woleu-Ntem, avant de se jeter dans l'Océan Atlantique. Orienté est-ouest, puis sud-est / nord-ouest, dans sa partie aval, le Komo draine un bassin versant de 5 000 m² qui reçoit en moyenne 2 000 mm de pluies par an. Son régime hydrographique est de type équatorial de transition caractérisé par une période de basses eaux (juillet-septembre) et deux périodes de hautes eaux séparées par une période de récession en janvier. Les valeurs enregistrées sont : débit moyen : 65 m³ / s ; débit de crue décennale : 200 m³ / s ; débit d'étiage normal : 20 à 22 m³ / s ; débit de crue annuelle : 250 m³ / s.

²⁷⁷ La rive gauche de l'estuaire est remarquable par sa densité et l'importance de ses bassins hydrographiques. Les grandes criques existantes sont le Gonoué, l'Igombiné, la Maga et, surtout, la Remboué où l'influence marine se fait sentir à plus de kilomètres de l'embouchure²⁷⁷. Elles ont une direction commune NNW – SSE. Sur la rive droite, nous avons, entre autres le Rogolie et l'Iroy-Komo, de direction préférentielle NNE – SSW. Ces rivières ont la particularité de drainer des mangroves qui augmentent les possibilités d'accumulation des eaux qui pénètrent et sortent à chaque marée dans l'Estuaire.

²⁷⁸ La mangrove est une forêt implantée dans les estuaires. C'est une forêt de palétuviers composée de *Rhizophoras* et *d'avicennias*. Cette végétation amphibie colonise des espaces intertidaux des terrains de sédimentation fine, riches en matières organiques et acidifiées. Ces terrains ont la particularité de subir, chaque jour et de manière alternative, par le seul jeu des marées, des périodes d'immersion et d'émergence. Ce sont des lieux de contact entre les masses d'eaux de nature différents. L'affrontement entre les masses d'eau douces et les masses d'eau salées a des conséquences en matière de sédimentation.

De part leurs conditions d'existence, les mangroves représentent une des formes d'« adaptation la plus remarquable aux conditions pédologies extrêmes »²⁷⁸ par rapport à d'autres espèces végétales.

175 millions de tonnes, soit plus de 500 millions de m³ de vase à Owendo et environ 0,5 à 1 milliard de tonnes de particules fines au niveau de l'appontement commercial²⁷⁹. Ces quantités sont considérables pendant la saison pluvieuse²⁸⁰, à cause des apports liés au ruissellement des eaux de pluies et des crues des rivières.

d. Les autres causes de l'envasement : stockage de proximité : déboisement, billes de bois et manganèse

Les causes possibles de la récente aggravation du phénomène d'envasement dans la zone d'accostage du Port commercial sont nombreuses. Elles résulteraient de l'action combinée de plusieurs facteurs, parmi lesquels :

- les rejets de sédiments issus des travaux de dragage qui jouent un rôle important dans la fourniture des sédiments qui colmatent les fonds de la pointe d'Owendo. Ainsi, après la campagne de dragage du Port à bois qui s'est déroulée entre août 1996 et septembre 1997, on a constaté près de 1 million de m³ de sédiments au Port à bois et 210 000 m³ au Port minéralier²⁸¹. Signalons qu'une partie des produits dragués au Port à bois, notamment le matériau ligneux, est déversée au fond de la baie Egoumé, à proximité de la mangrove, à 200 m environ du Port à bois. L'autre partie, composée essentiellement de vases, est rejetée non loin du Cimetière à bateaux (île Coniquet) à environ 2 milles des installations portuaires. Par ailleurs, le refoulement des vases provenant des campagnes d'entretien du Port commercial sur des faibles distances des installations portuaires participe aussi à la fourniture des sédiments à Owendo. Les risques de retour des vases sont donc quasi-instantanés. Aussi, pensons-nous que les vases doivent être refoulées suffisamment loin dans l'océan ou servir au remblaiement des zones marécageuses susceptibles d'accueillir des aménagements. En effet, les matériaux dragués et en suspension sont d'abord stockés provisoirement dans l'Estuaire. Ils sont ensuite ballottés par les courants avant d'être déposés dans l'embouchure fluviale, sous forme de vase essentiellement ou expulsés vers le large à l'occasion de grandes crues accompagnées de fortes marées²⁸². Lorsqu'un équilibre dynamique entre le flot et le débit du fleuve est atteint, il se forme un bouchon vaseux, c'est-à-dire une accumulation de sédiments

²⁷⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE, DE LA MARINE MARCHANDE ET L'OCÉAN, 1978, « *Etude de plan directeur du port d'Owendo. Rapport général* », BCEOM,

²⁸⁰ Le facteur climatique de la côte septentrionale est l'abondance des précipitations. Le volume annuel d'eau enregistré est compris entre 2 000 et 3 800 mm. Le nombre de jours de pluies est de 170 à 200 selon les années. Les précipitations ont un rôle déterminant en ce qui concerne l'apport des sédiments qui alimentent l'estuaire du Komo. Il en est de même des vents dans le déplacement des particules fines contenues dans l'eau.

²⁸¹ MIGNOT, C et BROSSARD, C, 1990, op. cit.,

²⁸² MIGNOT, C, 1982, « Dynamique sédimentaire estuarienne; matériaux cohésifs et non cohésifs », *Institut océanographique*, séminaire sur les estuaires

fraîchement déposés et non stabilisés se transportant en suspension au gré des courants²⁸³. Il est dense et plus volumineux sur le fond, pendant les périodes d'étale. Quant à la partie basale du bouchon vaseux, elle s'épaissit pour constituer, en liaison avec la lentille d'eau mobile, la crème de vase. La mise à dépôt dans les fonds de chenaux de cette crème, ainsi que son épaississement, vont dépendre du coefficient de marée. Cette situation expliquerait les quantités importantes enregistrées à la Pointe Owendo. De part la morphologie en « cul-de-sac » du chenal de navigation au niveau de la Pointe d'Owendo, celle-ci se comporte comme un réceptacle à sédiments. Ainsi, près de 1 million de m³ de sédiments au Port à bois et 210 000 m³ au Port minéralier²⁸⁴ sont constatés après la campagne de dragage ;

- le déboisement du bassin versant des rivières alimentant l'estuaire du Komo contribue à l'augmentation des apports sédimentaires à Owendo. En effet, ces travaux favorisent une importante turbidité des eaux devant la Pointe d'Owendo. Ce qui augmente les quantités de colloïdes et précolloïdes²⁸⁵ qui passent alternativement à chaque marée aux abords du Port de commerce.

On appelle turbidité la masse des particules en suspension dissoutes dans un certain volume d'eau. Elle s'exprime en gramme par litre. A Owendo, elle varie avec l'amplitude de marnage et la saison, ainsi que la profondeur ;

- l'impact des billes de bois et du manganèse est favorable à l'envasement des ports d'Owendo. En effet, le minerai de manganèse a aussi un impact sur la sédimentation à Owendo. Observons que le minerai est de plus en plus stocké sur le remblai hydraulique le long de la plage. De plus, du minerai s'échappe des minéraliers lors de son chargement. Ces dépôts pourraient favoriser l'éloignement des isobathes balayant la côte, s'inquiètent les experts et les responsables de l'OPRAG. De ce fait, nous pensons que des levés bathymétriques réguliers devront être effectués par l'OPRAG, en accord avec la COMILOG, pour suivre l'évolution des fonds dans cette zone.

De même, les débris ligneux et spongieux issus des billes de bois facilitent l'augmentation du taux de sédimentation à Owendo. Les quantités de dépôts (20 %) atteignent des valeurs importantes près du parc à bois, précisément dans la zone de chargement et de stockage des grumes. Ils sont très résistants à la putréfaction. Ce qui contribue à la rétention exceptionnelle de l'eau dans les sédiments. A ce propos, LR Lafond explique que les vases

²⁸³ OTTMAN, F, 1968, « L'étude des problèmes estuariens », *Revue de géographie physique et de géologie dynamique*, vol. 5, fasc. 4,

²⁸⁴ MIGNOT, C et BROSSARD, C, 1990, op. cit.,

²⁸⁵ Les colloïdes et précolloïdes sont des vases. Ils représentent des sols contenant plus de 90 % d'éléments granulométriques inférieurs à 0,2 mm et dont la teneur en matière organique est comprise entre 2 et 10 %.

d'Owendo, du fait de leur très faible densité (1,15), se classent parmi les plus riches en eau de la zone tropicale²⁸⁶ (tableau 25). Les vases sont rétives à la consolidation à cause de la présence des matériaux ligneux et spongieux. Elles sont peu cohérentes, et cette fluidité est donc favorable à leur remise en suspension permanente.

Tableau 25 - Caractéristiques de la sédimentation dans quelques ports de la côte occidentale d'Afrique

Pays	Ports	Sédimentation			Consistance des dragages d'entretien		
		Densité (m ³ /m ²)	Turbidité (mg/l)	Salinité (‰)	Volume à draguer (m ²)	Nature des matériaux	Fréquence de dragage
GABON	Libreville	1,20 à 1,30	200 à 600	18 à 30	-	-	-
	Owendo	1,20 à 1,30	200 à 600	18 à 30	300 000	Vase, sable, débris ligneux et spongieux	Chaque année
CAMEROUN	Douala	1,20 à 1,30	100 à 500	15	3 000 000	Vase, sable fin, moyen et grossier	Chaque année
CONGO	Pointe-Noire	-	-	-	500 000	Vase, sable	Chaque année
COTE D'IVOIRE	Abidjan	-	-	-	300 000	Argile, sable vaseux, sable fin, moyen et grossier, vase	Port : 2 ans ; Chenal : 5 ans ; soit tous les 5/6 ans
SENEGAL	Dakar	-	-	-	80 000	Vase, sable fin et moyen	Tous les 10 ans

D'après l'AGPAOC, 1984, « Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Comité technique et de la protection de l'environnement,

L'Estuaire du Gabon associe sur le plan morphologique des éléments nés de la dynamique estuarienne. A l'exemple d'autres estuaires à travers le monde, il est le siège d'un échange physico-chimique provenant de l'interpénétration entre le fluvial et le maritime. Au niveau sédimentaire, il se comporte comme un réceptacle gigantesque de sédiments. Il est alimenté par les apports du continent et du stock se trouvant dans l'Estuaire. En effet, « *la Pointe d'Owendo tire la plus grande partie du volume de sa charge sédimentaire du bassin sédimentaire côtier et des formations géologiques. Les apports continentaux sont actuellement négligeables. Les dépôts d'origine actuelle et subactuelle ont noyé les apports fluviaux, dans la mesure où le bassin versant du Komo, rivière qui creusée l'Estuaire du Gabon, est de taille réduite (5 000 km² dans sa partie aval). Les récents dépôts proviennent*

²⁸⁶ LAFOND, LR, 1967, op. cit.,

de la reprise constante d'un stock ancien de vase animé d'un mouvement de va-et-vient dans l'estuaire, sous l'influence des courants marins »²⁸⁷.

Partant des mesures de courants et de la turbidité aux abords de la Pointe d'Owendo, C Mignot et C Brossard ont évalué la quantité des sédiments qui passent au voisinage du port en saison sèche ou en saison humide, sur une largeur de 1 km. La même expérience est réalisée en marées de vives-eaux ou en marées de basses eaux. Ils estiment que près de 1,5 à 2 milliards de tonnes de sédiments fins sont mobilisés à chaque marée²⁸⁸. Le tableau 26 donne le volume des sédiments transitant au voisinage du port. Nous observons qu'en saison de pluies et en mortes-eaux, les quantités sont plus importantes qu'en saison sèche et en vives-eaux. Ces apports sont issus du ruissellement des eaux de pluies et des crues des rivières. Ils proviennent aussi des débits passant entre la Pointe Péni, l'Île Coniquet et l'anse de la Baie d'Egoumé. Au court d'un flot ou d'un jusant, les quantités de particules fines déplacées dans cette zone sont deux fois plus importantes en saison humide qu'en saison sèche ; elles sont 2,5 fois plus considérables en vives-eaux qu'en mortes eaux.

Tableau 26 - Quantité de sédiments transitant au droit de l'apponement commercial d'Owendo (milliers de tonnes de sédiments)

	Vives eaux (tonnes)	Mortes eaux (tonnes)
Saison sèche	40 000 à 45 000	20 000 à 25 000
Saison humide	100 000 à 130 000	40 000 à 55 000

D'après C. Mignot et C. Brossard, 1990, « Port d'Owendo : diagnostic des causes d'envasement et proposition pour l'organisation des dragages d'entretien », rapport de mission,

Dans son rapport sur l'« Etude de plan directeur du port d'Owendo », le BCEOM montre qu'environ 175 millions de tonnes traversent Owendo, soit plus de 500 millions de m³ de vase et, à peu près 0,5 à 1 milliard de tonnes de particules fines au niveau de l'apponement commercial²⁸⁹. Devant l'importance de ces chiffres, nous concevons les problèmes d'envasement que subissent les installations portuaires d'Owendo, phénomène qui s'est partiellement amplifié avec la modification des trajectoires des courants dans les zones tourbillonnaires notamment. Il nous apparaît que le complexe portuaire d'Owendo se présente, dans une certaine mesure, comme un défi à la puissance d'envasement du fleuve Komo, dont il utilise la rive droite.

Il apparaît que la sédimentation dans l'Estuaire du Gabon a une incidence considérable sur le fonctionnement des ports d'Owendo. Sachant que ce phénomène pénalise gravement les transports maritimes, quelles peuvent être les solutions envisageables pour y remédier ?

²⁸⁷ MAKIELA – MAGAMBOU, G, 1998, op. cit., p. 53-54

²⁸⁸ MIGNOT, C et BROSSARD, C, 1990, op. cit

²⁸⁹ MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AERANOTIQUE CIVILE, DE LA MARINE MARCHANDE ET L'OCTRA, 1978, « Etude de plan directeur du port d'Owendo. Rapport général », BCEOM,

2. Les problèmes d'exploitation des ports d'Owendo

a. Des travaux d'entretien très onéreux

Les travaux de dragage paraissent représenter l'un des chapitres le plus importants de la gestion financière portuaire (tableau 27). Cette pratique est très onéreuse et grève substantiellement le budget de l'OPRAG. Le tableau ci-après montre l'évolution des dépenses des dragages de l'OPRAG. Elles sont passées de 25 380 000 F CFA à 116 040 000 F CFA, entre 1985 et 1989.

Tableau 27 - Dépenses de dragage aux ports d'Owendo (1985-1989)

Marché n°	Date	Dépenses (francs CFA) ²⁹⁰
141	Mai 1985	25 380 000
157	Septembre 1986	43 200 000
159	Mars 1988	47 520 000
160		25 406 000 avenants n° 2 du même marché
162	Mars 1989	58 043 490
163	Décembre 1989	116 040 000

D'après les archives de la Direction Technique de l'OPRAG (données non datées)

Les investissements dans les travaux d'entretien portuaire ne cessent d'augmenter à chaque campagne de dragage. Jusqu'en 1995, les coûts engagés annuellement dans ce domaine s'élèvent à 647 539 200 F CFA²⁹¹, soit 215 846 400 F CFA TTC par campagne de dragage, assure le Service de la comptabilité de l'Office. S'agissant des travaux à exécuter de 1996 à l'an 2 000, les dépenses de dragage supportées par le budget de l'Office sont estimées à 1,415 milliards F CFA pour le plan d'eau du Port à Bois (d'août 1996 - septembre 1997.) Au Port de Commerce, il est prévu une enveloppe budgétaire d'environ 3, 717 milliards F CFA pour les travaux d'entretien.

Le budget s'alourdit davantage du fait du manque d'outil de travail tel que le marégraphe, le courantomètre, le houlographe, etc.. Pourtant, ce matériel est nécessaire au suivi des paramètres bathymétriques et sédimentologiques à Owendo. C'est pour pallier ce sous-équipement, que l'Office sous-traite avec des entreprises privées comme Boskalis International Gabon.

Le coût unitaire du dragage est fixé selon deux modalités. La première a trait au mètre cube dragué et s'élève à 2 500 F CFA. La seconde tient compte du volume mesuré entre deux situations différentes, c'est-à-dire les profils avant et après le dragage. Ce dernier mode de

²⁹⁰ Avant la dévaluation du franc CFA.

²⁹¹ F. CFA avant la dévaluation.

rémunération fait référence aux relevés hydrographiques dont la précision est de rigueur. Celui-ci est notamment utilisé au Port de Commerce.

b. Des frais de port élevés

Rappelons que la sédimentation est un phénomène inhérent aux sites d’abri et particulièrement les estuaires. Son action a des incidences sur les activités économiques ; elle compromet sérieusement le bon fonctionnement de l’activité portuaire.

Comme d’autres ports de la sous-région²⁹², les ports gabonais pénalisent le commerce extérieur de ce pays par des coûts de passage portuaire prohibitifs. En effet, pour faire face aux coûts élevés de dragage, les autorités portuaires ont instauré une taxe d’abri à tout navire pénétrant à l’intérieur de l’espace portuaire d’Owendo (tableau 28). Malheureusement cette taxe compensatoire occasionne des frais supplémentaire de port, notamment les coûts de redevances portuaires. Elle grève lourdement et abusivement les coûts d’approche de la marchandise, et entame par conséquent la qualité du service.

Tableau 28 - Redevance d’abri / m³

Bornes en m ³		Tarifs	
Borne inférieure	Borne supérieure	Euro	F CFA
-	25 000	0,0701	46
25 000	à + de 25 000	0,0183	12 F CFA / m ³ supérieure

D’après, le Ministère de la Marine Marchande, 2002, « chapitre I : Redevance à la charge des navire en euro par m³ depuis le 1 février 2002 », Barème des redevances et taxes applicables dans les ports et rades du Gabon », OPRAG, p. 10.

3. L’amélioration des conditions d’exploitation des ports

a. Les travaux d’entretien et d’approfondissement permanent

Compte tenu du rôle important des ports dans l’économie gabonaise, l’OPRAG a mis en place une politique d’entretien annuel des profondeurs. Cette politique consiste à des dragages périodiques le long de la magistrale des quais de commerce. A ce titre, un contrat de dragage d’entretien lie l’OPRAG à une entreprise de dragage, généralement hollandaise, pour l’exécution des travaux d’entretien du port (tableau 29). La dernière en date est la compagnie

²⁹² Douala est réputé pour être le deuxième port le plus cher de la côte occidentale d’Afrique après Lagos-Apapa (Nigeria) en partie du fait des coûts très élevés du dragage d’entretien du chenal d’accès du port. Les autorités de ce port dépensent annuellement 20 milliards de F CFA pour draguer chaque année 2 millions de m³ de sable et de sédiments divers, explique Jacques Marcadon (1999.) En raison du problème crucial que constitue l’envasement, les responsables camerounais envisagent la construction d’un port en eau profonde à Kribi au Nord, site qui offre de meilleures conditions que Douala.

hollandaise Boskalis International, basée au Barracuda. Elle s'est engagée pour une durée de 5 années²⁹³. Le contrat lui donne obligation de maintenir les fonds à – 9 m en deux semaines en moyenne de travail effectif. Concrètement, elle doit atteindre les valeurs suivantes à chaque campagne : - 10 m pour le poste n° 1 et – 9,5 m pour les postes n° 2, 3 et 4, avec des tolérances de plus ou moins 0,50, m, par rapport au zéro hydrographique. Pour ce faire, elle effectue chaque année, depuis 1996, six campagnes de dragage de deux semaines environ. Elle utilise à cet effet une drague « autoporteuse à élinde » d'une capacité de 1 508 m³ de puits de déblais. Au cours de chaque campagne, elle doit draguer près de 80 000 m³ de vase en moyenne.

Tableau 29 - Compagnies de dragage ayant opéré sur le site du Port de Commerce (1980-1999)

	Compagnie opérant sur le site	Nom de la drague	Observations
1980 - 1983	Entreprise hollandaise basée au Cameroun	Drague aspiratrice « Solent »	Deux campagnes d'entretien annuelles dès que la vase atteignait – 5 m au poste n° 2
1983 – mars 1988	Entreprise hollandaise Zanen	-Drague aspiratrice à désagrégation « Scorpion » -Drague hydraulique « Johanna Jacoba »	Avec la première drague, les résultats enregistrés ont été médiocres. La seconde drague qui avait pris le relais a également montré ses limites : elle n'était pas équipée d'un système de jet d'eau permettant de stabiliser la vase sous l'appontement.
1992-1994		Drague stationnaire « Vorace »	Son manque d'autonomie dans les mouvements n'a pas pu résoudre le problème de la côte d'exploitation du Port de Commerce d'Owendo. De plus, la faiblesse des distances de refoulement de vase draguée du fait des effets de la mer sur le tuyau de refoulement a entraîné un exhaussement rapide des fonds.
1996 - 2000	Entreprise hollandaise Boskalis International	Drague aspiratrice en marche « Karab »	Six campagnes d'entretien annuelles avec l'obligation de maintenir les fonds à environ – 9 m.

D'après la Direction Technique de l'OPRAG (données non datées).

Outre le dragage, Boskalis effectue des levés bathymétriques contradictoires, aussi bien tous les quinze jours, qu'à la fin de chaque campagne de dragages. Selon leurs besoins, certains levés sont réalisés conjointement avec les agents de la Direction Technique de l'OPRAG. Ces levés ont pour objectif de suivre l'évolution progressive des fonds marins le long de la magistral des quais, d'une part. D'autre part, ils permettent de déterminer, après calcul, la quantité de vase à draguer.

²⁹³ Il s'agit du contrat n° 168/DT/OPRAG du 15 février 1994 de l'article 8 des cahiers des prestations spéciales de l'OPRAG.

c. Vers d'autres alternatives

Etant donné que les ports d'Owendo contribuent à la prospérité du pays, il convient de prendre en considération les problèmes qui minent les ports et de chercher à y remédier. Nous pensons particulièrement à l'envasement qui compromet sérieusement leur bon fonctionnement. D'autant plus que la politique des interventions d'entretien montre ses limites. De plus, il est épineux d'apporter des améliorations dans le sens de la réduction des dépôts de sédiments devant l'apponnement. L'étude réalisée par SOGREAH sur la « recherche de solutions pour réduire les dépôts devant l'apponnement commercial »²⁹⁴, montre qu'il serait difficile de résoudre, de manière définitive et complète, le problème de l'envasement du port commercial d'Owendo. Quels que soient les aménagements à réaliser, des zones tourbillonnaires et de décollements des courants provenant de la morphologie générale des fonds à la Pointe d'Owendo subsisteront.

Dans ce contexte, au lieu de colmater les problèmes, il serait intéressant que les autorités portuaires définissent une politique et une stratégie à long terme pour cerner de façon claire et précise le meilleur moyen d'organiser la gestion des infrastructures portuaires. D'autant plus que le problème de tirant d'eau dans le chenal d'accès et en bord quai reste récurrent. Il est donc temps que les autorités portuaires sachent anticiper certains besoins comme ceux des conditions nautiques. Cela implique, entre autres actions :

- la construction du port de Mayumba dans la baie de Mayumba. Celle-ci présente quatre caractéristiques qui pourraient constituer des atouts pour le futur port en eau profonde du Gabon : absence de zone marécageuse à traverser pour les accès terrestres ; proximité de fonds marins importants et donc des coûts de dragage plus faible pour son implantation ; protection naturelle de la baie (cordon rocheux) ; un vaste hinterland qui s'étendrait jusque dans la province de l'Ogooué-Maritime. Les seules ombres au tableau concernent toutefois le fait que l'ouvrage à construire dans la baie ne soit pas directement relié au réseau routier national. Il sera séparé de celui-ci par la lagune Banio. Ce qui nécessitera l'implantation d'un ouvrage de franchissement de la lagune. Ce pont servira non seulement pour les travaux du port (transport des enrochements et matériaux depuis les carrières situées à l'intérieur du pays), mais il évitera aussi les ruptures de charges pour tout le trafic appelé à transiter par ce port. D'autre part, les 250 000 m³ de sable²⁹⁵ qui transitent annuellement dans la baie de Mayumba ne constituent pas dans l'immédiat un obstacle pour l'exploitation du port. Ce

²⁹⁴ SOGREAH, 1994, « Recherche de solutions pour réduire les dépôts devant l'apponnement commercial », *Ingénierie*, n° 512176, fasc. 2 : Etudes hydrauliques et fasc. 3 : Etudes sédimentologiques, mai,

²⁹⁵ MINISTERE DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, 1997, « projet d'ajustement et de planification des secteurs urbains et transports (PAPSUT), appui au secteur portuaire et maritime, rapport n° 2 », volet portuaire, p. 26

dépôt de direction sud-nord, qui devra être pris en compte dans la conception des ouvrages, nécessitera des dragages d'entretien important au-delà d'une certaine période seulement. La réalisation de ce projet permettrait, non seulement un développement harmonieux du pays mais, aussi une meilleure intégration économique du Gabon dans la sous-région ;

- la délocalisation du site portuaire : à l'heure où les navires actuels exigent des tirants d'eau considérables dans un port, le Gouvernement pourrait transférer le site d'Owendo à la Pointe Pongara ou sur la côte septentrionale de Libreville, comme le préconise les études de projets des années 1969. Les investissements seront certes énormes dans la mesure où ils permettent de raisonner sur de longues périodes (30, 40 ou 50 ans), mais ils n'ont rien de comparables aux milliards de francs dépensés chaque année pour les travaux de dragage d'entretien des ports ;

- la reconversion du complexe portuaire : dans la logique maritime actuelle qui voudrait que les tirants d'eau soient très importants, nous pensons que les ports d'Owendo, en l'occurrence le Port à bois et le Port de commerce, pourraient être reconvertis à des activités spécifiques telles que les activités halieutiques, touristiques. Ils continueraient ainsi à recevoir des bateaux de faible tirant d'eau. Les dragages seront certes nécessaires pour l'entretien des fonds, mais ils seront moins fréquents (en moyenne un tous les cinq ans) et reviendraient dès lors moins onéreux au gestionnaire des ports.

Au terme de cette analyse, il est possible de conclure par le fait qu'Owendo-Libreville est un port bien abrité. Sujet à de forts développements sédimentaires et vaseux, il ne pourra bientôt plus recevoir que des navires à faible tirant d'eau. C'est donc une lutte permanente et très onéreuse contre un continuels envasement. La construction d'un nouveau port en eau profonde est à envisager, ainsi qu'une évolution d'Owendo vers des activités plus adaptées à son environnement.

II) INADEQUATION ENTRE EQUIPEMENTS PORTUAIRES ET IMPERATIFS LOGISTIQUES RELATIFS AU TRAITEMENT PORTUAIRE DES NAVIRES ET DE LEUR CARGAISON

A l'instar d'autres ports à travers le monde, les ports gabonais sont indispensables à la vie économique. Pour cela, ils doivent présenter tous les services concourant à une meilleure productivité du transport intérieur et de la distribution des produits. Ce qui implique une

logistique portuaire performante et adéquate pour permettre une meilleure fluidité des marchandises et une continuité de la communication et de l'information. Les ports doivent alors disposer d'outils de manutention performants pour assurer des rotations rapides des navires ; c'est là une des conditions essentielles pour dégager des économies substantielles. Désormais, la vitesse de chargement/déchargement et le temps qu'un navire passe sur rade constituent des éléments importants de compétitivité portuaire.

Dans les ports gabonais, la simplification de leur structure restreint considérablement toute la gamme de possibilités qu'ils pourraient offrir, en plus du fait que la spécialisation y est impossible. Autrement dit, ils ne disposent pas de l'ensemble d'équipements nécessaires permettant d'assurer les opérations portuaires avec une plus grande célérité. Une amélioration de cette logistique pourrait portant permettre de palier au problème d'une capacité d'accueil insuffisante.

A) UNE CAPACITE D'ACCUEIL DES NAVIRES INSUFFISANTE

Un caractère spécifique des ports de la zone CEMAC, en particulier gabonais est l'absence de capacité suffisante en matière d'ouvrages pouvant répondre aux contraintes de massification des trafics. Dans le cas du port commercial d'Owendo, celui-ci a été conçu pour accueillir simultanément trois navires. A ce titre, il comporte 3 postes à quai mesurant respectivement 150 m de longueur (soit une longueur total de 455 m sur 70 m). Or l'accroissement sans cesse de la taille des navires rend caduc le concept des trois postes initiaux. Le tableau 30 donne un descriptif en ce qui concerne les caractéristiques des principaux navires qui accostent aux ports d'Owendo. En raison de l'exiguïté des installations portuaires et des faibles conditions nautiques, les navires supérieurs à 185 m escalant au Port de Commerce d'Owendo, dont le tirant d'eau est compris entre 8 m devant et 9,40 m derrière, sont placés au poste n°1 ; ce dernier présentant aux gros-porteurs la possibilité d'accoster en toute sécurité. Les autres occupent le poste n° 3. Quant au poste n°2, il sert à recevoir les caboteurs et les embarcations des pêcheurs du fait des faibles profondeurs (moins de 7 m de profondeur). Le poste pétrolier, le poste n° 4, est spécialisé dans le chargement des produits légers, dérivés du pétrole et du gaz. Pour l'exportation des minerais, de manganèse, le terminal minéralier peut recevoir des navires d'une longueur maximale de 235 m et qui peuvent charger jusqu'à 11 m de tirant d'eau. Le poste 4, doté d'un point de pompage d'hydrocarbure et balisé pour prévenir les risques de collision de nuit surtout, est surtout réservé aux navires pétroliers qui ont la priorité d'accostage. Une telle distribution de postes à

quai ne revêt pas un caractère systématique. Elle dépend du trafic et des caractéristiques techniques des navires. Ces observations sont également valables pour le Port Commercial de Port-Gentil dont les capacités d'accueil des navires sont identiques à celles de Libreville.

Tableau 30 - Caractéristiques de quelques navires accostant aux ports d'Owendo (janvier 2005)

Type de navire	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Poste occupé
Pinardier	113,6	17,7	8,0	Quai 1
Pétrolier	103,6	14,8	5,6	Quai 4
Cargo	137,3	19,5	6,4	Quai 3
Porte-conteneurs	195,0	32,0	11,0	Quai 1
Minéralier	190,0	32,3	11,9	Poste minéralier
Ro-ro	196,5	32,2	10,7	Quai 1
Cargo	201,6	27,8	11,2	Quai 3
Cargo-grumier	1176,4	30,0	10,5	Rade à bois
Grumier	154,5	25,0	9,2	Rade à bois
Navires frigorifiques	134,0	20,2	7,1	Quai 3

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, Direction de l'Exploitation de Sigepag, juillet 2006

A Owendo, faible tirant d'eau et offre de quais insuffisante constituent des handicaps majeurs pour répondre aux exigences des navires à fort tonnage. Devant cette situation pénalisante, le port commercial n'est pas pour le moment en mesure de concurrencer les ports de la sous-région, à l'exemple du port camerounais de Douala-Bonabéri. Comme Owendo, Douala est aussi un port d'estuaire (estuaire du Wouri) qui connaît cependant une activité soutenue. Il compte parmi ses installations une vingtaine de postes à quais (11 postes à – 8,5 m) qui s'étendent sur près de 3 km le long du fleuve, en plus d'un port de pêche de 165 m et 3 postes sur coffre d'amarrage.

B) LOGISTIQUE PORTUAIRE ET TRAITEMENT DES MARCHANDISES

1. Insuffisance d'équipements de manutention bord à quai

La nature différente des marchandises traitées en transport maritime implique aussi des modes d'organisation de la manutention différents. En fait, la nature des marchandises détermine les équipements devant manutentionner les cargaisons dans les ports. Le chargement et le déchargement des navires requièrent des équipements portuaires spécifiques.

Si les vrac impliquent systématiquement des équipements dédiés, les deux catégories de marchandises générales, conventionnelles et conteneurisées, renvoient quant à elles à deux techniques différentes de manutention.

Deux modes d'organisation de la manutention peuvent être distingués dans les ports gabonais.

a. Les marchandises générales ou diverses

Ce sont les marchandises qui ont subi un conditionnement préalable à leur transport maritime. En fait, les marchandises générales impliquent le recours à des techniques et équipements différents selon que leur conditionnement est conventionnel ou conteneurisé :

- le conventionnel : la technique de l'élingage : la grue, associée à l'élingage, est l'instrument de chargement / déchargement des cargos conventionnels, encore très fréquents à Owendo. Le recours à celle-ci permet, grâce au pré-élingage, de rassembler la cargaison à embarquer (ou débarquer) en charges importantes. Ce qui permet de gagner du temps pour la manutention ;

- les conteneurs : la technique du palonnier : le portique associé au palonnier (*spreader*) est l'instrument le plus couramment utilisé pour le chargement / déchargement des porte-conteneurs. Il permet de saisir le conteneur par le haut.

- le roulier : passerelles et équipements de déchargement

Le roulier est un navire à chargement par l'arrière. Ces accès se font par l'arrière au niveau du pont. Sa passerelle est utilisée pour charger et décharger directement ensembles routiers ou remorques (photo 22). Il s'agit généralement d'une rampe arrière (et parfois latérale) qui est relevable et qui prend appui sur les descentes du port. Cette technique est communément appelée Roll-on – Roll off ou ro-ro.

Photo 22 - Un cargo - roulier à quai



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, décembre 2000

b. Les marchandises en vrac

Les vracs, liquides ou solides, sont les marchandises transportées à même la cale du navire. Leur manutention, compte tenu de leur nature particulière, nécessite dans le port de débarquement, des équipements spécifiques pour leur manipulation (déversoirs, suceuses, tapis roulants...) comme pour leur stockage (silos, citernes, etc.).

c. Un outillage bord à quai inexistant pour faciliter le traitement efficace des marchandises

La dotation d'un port en outillage dépend non seulement du volume de marchandises manipulées, mais aussi de la nature de celles-ci. A ce titre, le traitement des marchandises générales nécessite une meilleure organisation du travail de la part des manutentionnaires qu'un outillage performant et varié.

Le problème des ports commerciaux gabonais, c'est qu'ils sont sous-équipés en matière d'outillage approprié aux opérations de manutention. Ils ne disposent pas d'un service de manutention actif dans ce sens où ils ne sont pas dotés d'équipements bord à quai. Il s'agit, entre autres, du matériel spécialisé nécessaire à une manutention performante d'unités de cargaison comme les portiques, les centres d'emportage et de dépotage, les tapis, les suceuses, les grues, etc. L'absence d'engins de levage bord quai s'expliquerait par le fait que les navires se livrent eux-mêmes à l'ensemble des opérations de manutention, grâce à leurs propres engins de bord. Dans le contexte actuel où le gain de temps devient un facteur de compétitivité, les ports gabonais devraient impérativement s'équiper d'engins de manutention. Les navires cherchant de plus en plus à écourter au maximum leur séjour à quai. Pour compléter les lacunes des services de manutention, les opérations de manutention sont concédées à de nombreuses entreprises de manutention privée, et une seule du para étatique, la Société nationale d'acconage et de transit (SNAT), actuellement privatisée. Celle-ci a été créée pour s'occuper de la manutention dans les ports lors de leur mise en service. Quant à l'OPRAG, il était en charge de la gestion commerciale et administrative des ports. Le manque d'équipements de manutention bord à quai conduit à distinguer deux modes d'organisation de la manutention dans les ports gabonais.

c.1. Les navires disposent de leurs propres équipements de manutention

Les navires faisant escale dans les ports gabonais utilisent fréquemment leurs propres installations de bord pour la manutention des marchandises. Les cadences de manutention diffèrent d'un navire à l'autre. Elles dépendent de la performance de la grue et de la nature de la cargaison. Ainsi, « *en dehors de sa capacité de levage, le portique offre des meilleures cadences de travail* » (photo 23), disent les manutentionnaires. « *Il permet de traiter rapidement les navires au rythme de 25 à 30 conteneurs par heure* », affirment-ils. « *En revanche, les grues ont une cadence en moyenne de manutention de 10 à 15 conteneurs par heure* », déclarent-ils. « *De même nous chargeons en moyenne entre 10 et 12 billes par heure avec une grue* ». Un manutentionnaire confie que « *contrairement au navire à la grue, le navire disposant des portiques exige peu de manutentionnaires pour le désaisissage²⁹⁶ des conteneurs* ».

Photo 23 - Déchargement d'un conteneur



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, quai commercial d'Owendo, décembre 2000

Le portique sur rails fixés à travers le pont du navire, associé au palonnier permet de saisir le conteneur par le haut avant de le déposer sur le quai. Avant qu'il ne touche le sol, un acconier décroche les pièces de coin, puis se met rapidement à l'abri.

Le désaisissage est une opération qui consiste à retirer les verrous de sécurité et les barres d'acier qui maintiennent les conteneurs sur le pont ou dans les cales pour les empêcher de basculer. Ce sont les « mouillés » qui sont chargés de cette tâche. Ils doivent aussi

²⁹⁶ Contraire : saisissage ; on parle d'arrimage ou désarrimage pour les vracs solides tels que le bois.

procéder au déverrouillage des pièces de coin inférieur. Ces dispositions de sécurité s'effectuent sur le navire. C'est la première étape avant le début même des opérations de déchargement. Ces précautions sont nécessaires pour ne pas abîmer le conteneur en le déformant. Cela qui pourrait provoquer une avarie des marchandises contenues dans les boîtes. L'état du conteneur est un élément important pour la sécurité des marchandises. Pour ce faire, l'extérieur du conteneur doit présenter un bon aspect d'ensemble. Le plancher, le toit, les parois doivent être en bon état. Dans le cas contraire, l'exportateur peut refuser un conteneur en mauvais état. Notons qu'une équipe de 6 personnes est affectée à chaque grue, soit 6 équipes par navire, en plus de l'équipe se trouvant à terre. Le levage des conteneurs se fait par les pièces de coin supérieures au moyen de portique de bord muni d'un palonnier à verrous tournants incorporés ou équipés de crochets ou de manilles. Le calier et/ou le mouillé met à l'aplomb les crochets du palonnier. La boîte ainsi accrochée par les pièces de coin, est prête à être hissée : le portique démarre, les câbles se tendent, la boîte descend à l'aplomb le long du bord; le chef panneau qui sert de croix de transmission entre le treuilliste et les autres membres de l'équipes, notamment le calier et le mouillé s'agite en faisant des gestes pour diriger le grutier (ou treuilliste) qui manipule la grue du haut de sa cabine ; le conteneur se trouve maintenant à l'aplomb du panneau, et se pose sur le quai après que les mouillés aient retiré les pièces de coins inférieures ; le pointeur note au fur et à mesure les boîtes descendues ou montées. L'opération se renouvelle pour tous les conteneurs à débarquer (ou embarquer). C'est à juste titre que Dibong fait remarquer en ce qui concerne la manutention des conteneurs dans les ports africains de la côte occidentale qu'ils « *continuent à gérer le conteneur, pur produit du transport moderne (maritime et terrestre), mode de conditionnement par excellence, avec des méthodes anachroniques, donc incompatibles avec l'exacerbation croissante des exigences en la matière* »²⁹⁷. Toutefois, échappent à cette situation peu favorable un certain nombre de ports de qualité, comme Abidjan, Douala.

Autres types de navires fréquentant les ports gabonais et peu exigeant en matière d'équipement bord à quai, le roulier. Il présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tout type de marchandises. L'intérêt essentiel du roulage réside dans la réduction au minimum des équipements de manutention. Il permet la manutention des charges sur roues ou chenilles (remorques, voitures, wagons, etc.).

²⁹⁷ DIBONG, 1991, « Conteneurisation en Afrique : présent et futur », 6^{ème} journée portuaire africaine, AGPAOC, Accra (Ghana), 14-18 octobre

c.2. Un outillage de manutention pour compte propre

Si des équipements de manutention bord à quai sont inexistantes ou insuffisants, la plupart des entreprises privées chargées de la gestion des activités à caractères commerciaux (manutention, transit, consignation) ont chacune leur propre matériel de manutention (engins de levage, fourche, etc.). Le plus grand nombre des agences maritimes importantes cumulent à la fois les rôles de consignataire, transitaire et manutentionnaire. Notons que la compagnie Delmas se positionne en leader dans ces différentes activités au niveau de tous ports de la COA. L'arrivée sur le marché maritime régional de nouveaux armateurs, notamment Maersk, P&O, etc., a permis la création de nouvelles entreprises dans ce secteur. C'est le cas de GETMA. En dehors de leurs activités principales d'auxiliaire du transport maritime, elles développent leur propre système transport pour compte propre ou un service de transit intégré. Elles ont leur propre service de transit, de consignation et de manutention.

- L'omniprésence du groupe Bolloré sur la côte occidentale africaine

L'exemple de la compagnie maritime française Delmas-Vieljeux (SDV), du groupe Bolloré est significatif à ce sujet. Elle a développé une stratégie de monopole sur la côte occidentale africaine, y compris au Gabon. Elle gère à la fois les ports, les lignes maritimes et les réseaux ferrés dans le but de mieux maîtriser le coût de transport de marchandises en contrôlant l'ensemble de la chaîne de transport africaine et sa filiale. C'est dans ce contexte que le groupe Bolloré et ses filiales multiplient les investissements pour contrôler les bateaux, le transport, le stockage et les activités portuaires. Ils rachètent le maximum d'infrastructures par le biais des privatisations imposées en Afrique par les organismes internationaux. Ils ont pris le contrôle de la plupart des chemins de fer continentaux (Sitrail en Côte d'Ivoire, Regifercam au Cameroun, CFCO au Congo, rachat du Sud Africain AMI et de ses réseaux de transport terrestre au Kenya et en Tanzanie). Ce qui lui permet de renforcer son poids sur la côte occidentale africaine. Ils ont également racheté l'armateur britannique OTAL, spécialisé dans la desserte de l'Afrique anglophone pour augmenter leurs dessertes sur l'Afrique et étendre leur réseau maritime international. Par conséquent, ils possèdent l'un des réseaux de transit et de logistique maritime et terrestre le plus important du continent africain²⁹⁸. Cette hégémonie s'étend également sur les matières premières africaines (investissement du groupe dans le cacao, l'huile de palme, l'hévéa, etc.). Son implantation sur les côtes africaines est historique.

²⁹⁸ La stratégie commerciale s'appuie sur plus de 70 sociétés, implantés dans 35 pays (21 francophones et 14 anglophones.) Elle emploie 15 000 personnes, dont 250 expatriés, dans le transport et la logistique.

- Une activité tentaculaire

Le groupe Bolloré et ses filiales dominent trois sous-secteurs du transport maritime :

- le transit par l'intermédiaire de la Scac (SDV), principal transitaire maritime et aérien français ;

- le transport maritime grâce à SDV, l'un des armateurs privés français importants, dominant la desserte de l'axe nord – sud ;

- la division terrestre internationale dans laquelle SDV coordonne toutes les implantations terrestres (nombreuses et variées) du groupe Bolloré en Afrique. Elles touchent essentiellement à des activités complémentaires du transport maritime.

Il étend aussi sa présence dans les activités des auxiliaires de transport (manutention portuaire, activités de transit, consignation des navires). Dans la plupart des ports, il se place en meneur dans ces activités avec le contrôle de la société nationale d'acconage et de transit (SNAT). Il y occupe une position de quasi-monopole, voire de monopole.

Ces faits imposent une remarque concernant la position dominante du groupe Bolloré dans le secteur des transports maritimes et sa filiale en Afrique. Pourtant, de tels élans expansionnistes sont contraires aux dispositions internationales relatives à la concurrence en matière du transport maritime. En effet, l'article 82 de l'Union européenne²⁹⁹ prohibe le comportement d'une ou de plusieurs entreprises exploitant abusivement une position dominante ayant pour effet d'écarter la concurrence dans une mesure appréciable vis-à-vis de la concurrence. Pour autant, les diverses dénonciations relatives aux pratiques anticoncurrentielles³⁰⁰ dans les transports maritimes et leurs filiales n'empêchent pas les velléités dominatrices du groupe Bolloré et ses filiales. Cette hégémonie paraît être tolérée en Afrique mais, nous pensons qu'aucun pays membres de l'Union européenne ne l'accepterait sur son propre territoire.

²⁹⁹ Il s'agit du traité de Rome relatif à la concurrence en matière de transport maritime, cité par REZENTHEL, R, 2000, « La position dominante abusive en matière de transport maritime », *Journal de la marine marchande*, mai, n° 4196, p. 964-965.

³⁰⁰ Le groupe Bolloré fait l'objet d'une campagne de dénonciation pour ses élans impérialistes en Afrique sur Internet : www.globenet.org/survie/campagne/Bollore/bollore1.htm, « BOLLORÉ : la constitution d'un empire », <http://survie.69.free>, 2002, « Bolloré : monopole services compris »

Par ailleurs, le groupe Bolloré, à travers sa filiale Delmas-Vieljeux est condamnée en 1992 par la Commission européenne à verser une amende de 100 millions de francs pour abus de position dominante sur la côte occidentale africaine.

D'autre part, le Groupe ivoirien du secteur maritime (Gismar) a déposé une plainte contre Bolloré pour dénoncer une fois de plus, leur abus de position dominante dans les secteurs du transit, de la manutention et de la consignation dans les ports d'Abidjan et de San Pedro. A cet effet, il a porté plainte contre le groupe Bolloré et ses filiales, en septembre 2000, pour pratiques anticoncurrentielles dans le secteur des auxiliaires du transport. Un rapport présenté à cette occasion détaillait certaines pratiques, notamment des ristournes, auxquelles se livraient des filiales du groupe Bolloré dans le secteur de la consignation et de la manutention.

- La percée de nouveaux armateurs

Cependant, ces dix dernières années, nous assistons à une percée de nouveaux armateurs sur le marché régional maritime africain. Il s'agit notamment du danois Maersk Lines, du britannique P&OCL, Nedlloyd (Pays Bas) et d'autres *outsiders*. Notons que Maersk est l'un des rares armateurs à concurrencer sévèrement Bolloré en Afrique dans le secteur du transport maritime. Depuis la reprise du sud africain SCL, Maersk s'est considérablement renforcé sur l'axe Europe – Afrique. Les deux armements se sont lancés dans une guerre des prix sans merci. Au premier trimestre 1999, Bolloré a perdu du terrain, son pôle transport reculant de 8,4 % pour s'établir à 9 milliards de Francs français. Sa marge d'exploitation est passée de 3,2 % à 1,3 %³⁰¹. L'arrivée sur le marché maritime gabonais de ces nouveaux armateurs permet la création de nouvelles entreprises de transit, de manutention et de consignation. C'est l'exemple de GETMA.

Au Gabon, la logique qui consiste pour une seule société à s'organiser à tout faire ne favorise pas la coopération entre les différents opérateurs économiques, du fait de la concurrence. Pour améliorer le traitement des marchandises dans les ports commerciaux, il serait intéressant de mettre en place une organisation conduisant à la création des sociétés distinctes de manutention, d'acconnage, de transit et de consignation. Cela aurait l'avantage de faire en sorte que chaque profession n'empiète par sur les activités exercées par les autres professions. Ainsi, une société d'acconnage, par exemple, ne ferait que de l'acconnage et une société de transit, le transit. Cette organisation permet dans d'autres ports, comme ceux d'Europe, que des sociétés prestent des services à d'autres entreprises lorsqu'elles le souhaitent.

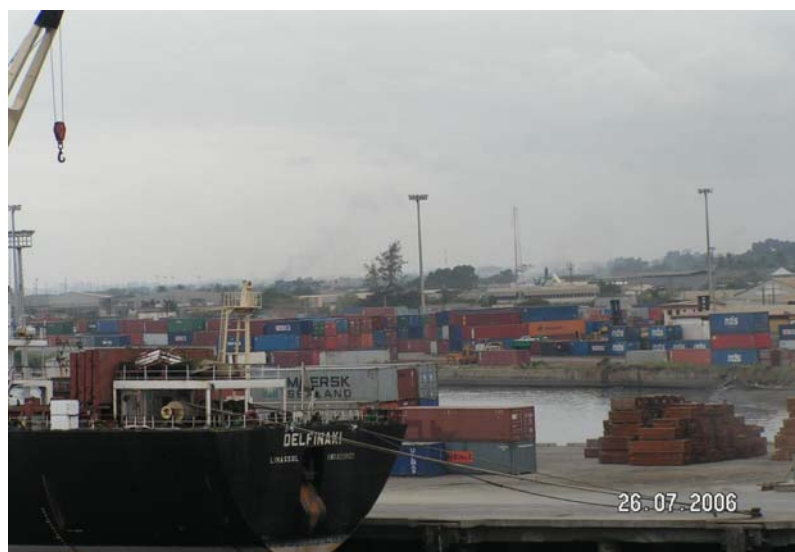
d. Faible capacité de stockage

Outre les quais, d'autres équipements ont été aménagés pour recevoir le trafic des ports d'Owendo. Le port commercial comprend 15 000 m² de hangar, 9 hectares de terre-plein, 4 hectares pour le parc à conteneurs. Toutefois, avec les mutations incessantes des transports maritimes, ce port est confronté à de nouveaux flux. Les équipements actuels ne sont pas suffisamment adaptés pour faire face à la nouvelle donne du transport maritime international. Le gigantisme dans lequel se trouvent actuellement les transports maritimes (ports et navires) a rendu obsolète les structures portuaires d'Owendo. L'avènement du

³⁰¹ CNUCED, 2000, « *Le commerce et les transports internationaux* », module 1, p.7, La gestion moderne des ports, Certificat de gestion portuaire pour les cadres du port, Cours 222, édition 1999, révision mai 2000

conteneur³⁰² dans les années 1970 est, sans conteste, l'élément annonciateur du dysfonctionnement des ports africains, et en particulier gabonais. Celui-ci a dévoilé, au grand jour, l'inadaptation des installations portuaires aux exigences actuelles des échanges internationaux. Le conteneur montre à suffisance l'inadéquation entre capacité des transports unitaires et équipements des portuaires gabonais. D'autant plus que les autorités gabonaises n'ont pas réagi à l'urgent besoin d'aménagement de son littoral. Par conséquent, les activités portuaires sont confrontées à des difficultés dues à la congestion des quais (photo 24).

Photo 24 - Vue partielle du quai commercial d'Owendo : conteneurs et bois sciés attendent d'être embarqués



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, juillet 2006

A Vigarié fait remarquer en ce qui concerne les insuffisances en matières d'équipements portuaires des pays en voie de développement que : *« les ports ont été conçus et aménagés en fonction d'un certain type de trafics dans lequel dominaient les divers en conditionnement parcellaire à la sortie, et aux entrées des biens d'équipement, c'est-à-dire des divers aussi mais d'une variété déterminée et d'un volume relativement modéré comparativement aux besoins actuels ; ils étaient adaptés aux types de cargos d'avant guerre ou des années qui ont immédiatement suivi ; suffisaient donc des chenaux assez peu profond et des postes à quai encore peu nombreux et peu spécialisés ; rares étaient les véritables terminaux à pondéreux. Aussi, lorsqu'ils n'ont pas été reconvertis et réadaptés en fonction des besoins réels, ces organismes se révèlent-ils désadaptés devant les effets de l'actuelle révolution des acheminements océaniques. (...) D'où la fréquence des cas d'inadaptation, qui entraînent ou l'impossibilité de réception des navires spécialisés à haute productivité, ou la*

³⁰² Notons qu'Africatainer, né d'une attente entre la Compagnie Delmas-Vieljeux et les Chargeurs Réunis, est le premier service maritime qui a desservi les ports de la côte occidentale africaine, notamment gabonais, avec des porte-conteneurs de 750 EVP.

lenteur de rotation des unités classiques qui, au prix d'un abaissement du rendement, demeurent utilisables : il y a donc pénalisation des économies nationales »³⁰³.

Les quais constituent également des zones de transit assurant la réception directe des marchandises avant leur déplacement vers les terre-pleins ou leur embarquement. Cette zone joue le même rôle que celui des magasins-cales destinés à recevoir les marchandises palettisées avant leur ventilation. Cela rend la circulation difficile de même que l'entreposage d'autres marchandises et, augmente de ce fait les risques d'accidents. Chaque société de consignation de navire exploite en commun avec une société de manutention, un magasin-cale et une surface sur l'appontement principal. Ceci pour faciliter les opérations de chargement / déchargement.

Les installations littorales gabonaises n'étant pas vastes, l'exiguïté des espaces de stockage entrave aussi la performance de la logistique des ports d'Owendo. L'exploitation du trafic conteneurs et sa concentration, dont la conception initiale est plus orientée vers le développement du trafic en vrac, pose actuellement le problème d'organisation et de manutention (photos 25 et 26). Toutes les marchandises débarquées sont dans un premier temps entreposées aux abords du quai dans l'attente d'être enlevées de la zone portuaire. C'est en ce moment que la logistique à terre prend le relais (photos 27 et 28). L'opération de levage des conteneurs se fait à l'aide de chariots élévateurs munis d'un palonnier ou de grues élévatrices et mobiles. Ces engins permettent de manutentionner aussi bien aux abords des quais que sur les remorques ou camions.

Photo 25 - Le même emplacement sert à entreposer le fer, le bois scié et les conteneurs



Cliché : Yves Désiré, Magambou, port commercial d'Owendo, avril 2006

³⁰³ VIGARIE, A, 1979, op. cit., p.27-28.

Photo 26 : Raccordement des conteneurs frigorifiques sur des prises électriques. Les câbles traînent à même le sol sans aucune protection.



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, port commercial d'Owendo, juillet 2006

Photo 27 - Un chariot équipé d'un palonnier est entrain de déposer un conteneur sur une remorque



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, port commercial d'Owendo, août 2004

Activité intensive dès l'arrivée d'un ro-ro ou d'un porte-conteneurs à quai. Les équipes de manutention travaillent de jour comme de nuit en se relayant toutes les six heures.

Photo 28 - Un chariot tri directionnel porte-conteneurs et trangerbeur déplaçant un conteneur



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, port commercial d'Owendo, décembre 2000

Dans tous les cas, l'enlèvement des marchandises bord quai et dans la zone portuaire vise à ne pas encombrer le port.

Chaque entreprise, en fonction de l'emplacement qui lui est allouée, conduit les marchandises ensuite dans son parc à conteneurs ou ses aires de stockage. Ils sont situés dans l'enceinte ou hors de la zone portuaire. Les opérations de transfert de la marchandise du bord quai vers les lieux de stockage ou en direction du destinataire final entraînent un balaie incessant de véhicules, de camions et engins de manutention et des hommes. Tous ces mouvements et déplacements de marchandise, à l'entrée comme à la sortie, pose la question de la sécurité aussi bien à l'intérieur qu'aux abords du port commercial d'Owendo. Le non-respect des règles de circulation, notamment en ce qui concerne les excès de vitesse dans le port, constitue des facteurs aggravant pouvant entraîner des accidents pour l'ensemble des usagers. Il en est de même de la circulation tous azimuts du matériel roulant. Dans ces conditions, il est temps de mettre en place une réglementation visant à la sécurité. Les autorités portuaires pourraient par exemple mettre en place des dos d'âne, des ronds points, pour renforcer la surveillance et la limitation de vitesse dans la zone portuaire. Ces recommandations ne seront efficaces que si la législation existante est respectée. Celles-ci doivent être accompagnées de campagnes de sensibilisation et d'information.

Au regard de l'évolution actuelle du trafic, Owendo, comme Port-Gentil ne répond plus aux besoins et à l'évolution de l'économie nationale. Leurs installations portuaires sont insuffisantes et inadaptées. Les infrastructures semblent non seulement saturées, mais elles ne paraissent plus satisfaire aux besoins des transports maritimes actuels. Elles ne suivent pas non plus leur évolution technologique dans la mesure où certains navires d'un tonnage important ne peuvent se positionner à quai pour leur chargement. Toutes les difficultés ci-dessus évoquées expliqueraient le fait que les côtes africaines, soient d'une manière générale, à l'écart d'importants « faisceaux » logistiques car « *délaissées par de nombreux armateurs* »³⁰⁴.

Contre tous les freins ci-dessus énumérés et qui limitent la performance de la logistique des ports gabonais, notamment d'Owendo, il devient urgent d'apporter des améliorations pour un meilleur traitement des marchandises. Ces améliorations passent, entres autres, par l'extension du port actuel pour permettre la fluidité du trafic. Tous les opérateurs économiques que nous avons rencontrés sont unanimes sur le fait que « *les ports commerciaux du Gabon ont besoin d'être agrandis pour absorber le trafic actuel. De nombreux équipements seront aussi nécessaires au développement portuaire et donc à celui du pays lui-même. Ils concernent notamment la construction des magasins pour abriter le vrac (farine, ciment ; riz...).* Ceux-ci devront être classés en trois catégories : les magasins

³⁰⁴ STECK, B, 1987, « Les ports de la côte Ouest-africaine », *Urbanité des cités portuaires*, Paris, l'Harmattan

généraux ventilés qui serviront pour le stockage du vrac liquide ; les magasins généraux frigorifiques pour les denrées périssables ; les magasins généraux conditionnés, c'est-à-dire qu'ils devront garder des températures constantes pour la conservation de certains produits comme le ciment, les céréales, etc. Des quais supplémentaires seront nécessaires, de même qu'un parc à conteneurs. Pour favoriser les échanges tant à l'échelle nationale, régionale qu'internationale, il convient également de doter le pays des moyens de communication terrestres adéquats. »

2. Les conséquences de l'insuffisance des équipements portuaires

Les insuffisances en matière d'équipements portuaires se traduisent par des délais de passage portuaire, tant pour les marchandises que pour les navires, relativement longs. Les délais d'attente et de rotation aux quais affectent de façon différentielle les navires fréquentant les ports gabonais.

Compte tenu de la faiblesse des profondeurs du plan d'eau du parc à bois qui n'autorise pas l'accès des navires, le trafic des grumiers s'opère en rade foraine. Ils peuvent séjourner pendant 2 jours ou plus d'un mois en rade selon la disponibilité du fret. Plus la marchandise est prête rapidement, plus vite le navire est chargé et plus vite il est parti. En dehors des grumiers, les minéraliers ont un poste dédié. Quant aux autres navires, ils occupent les trois postes de l'appontement commercial d'Owendo. A Libreville, comme à Port-Gentil, Nous distinguons les navires prioritaires des navires non prioritaires. Les premiers se caractérisent comme étant des navires à manutention rapide, dont le séjour à quai est court. Leur durée moyenne d'escale est de 24 heures. Il s'agit des porte-conteneurs, des porte-voitures. Ils bénéficient d'une priorité d'accostage.

Les seconds s'illustrent par une manutention longue en raison de la nature de leur chargement / déchargement (marchandises conventionnelles non conteneurisées). Les vraquiers ont une escale plus longue variant entre 5 jours et 1 semaine. Les navires conventionnels ont un temps d'escale moins précis. Leur séjour peut durer entre 5 et 15 jours à cause de la vitesse de manutention et de la cadence des heures de travail. Ces longues heures d'attente et de manutention se traduisent par des rotations lentes de navires, dont la conséquence est l'augmentation des coûts et des commissions de port. Compte tenu de leur lenteur dans les opérations de manutention, il arrive que les navires à manutention longue soient « déhalés » pour céder la place aux navires prioritaires, notamment les ro-ro. En fait, ils effectuent des mouvements entre le quai et la rade ou de quai en quai. Ils peuvent être

« *shifté* », c'est-à-dire mis en attente en rade pour permettre l'accostage d'un navire prioritaire. Ces mouvements sont à la charge du demandeur. Les navires cargo-grumiers, du fait de leur polyvalence, restent entre 1 et 4 jours à quai, voire plus, en fonction de la quantité du fret fourni et de sa disponibilité. Si le fret n'est pas prêt, notamment le bois, ils attendent hors de la zone portuaire pour ne pas payer les frais de séjour.

Il est difficile d'analyser la durée de séjour à quai d'un navire pour deux raisons. D'abord, cela provient de la difficulté de décomposer temporellement les différentes opérations ; c'est-à-dire que l'accostage, l'arrimage, le chargement, le déchargement, l'autorisation d'appareiller, ne font pas systématiquement l'objet d'une mesure dans les ports gabonais. Cette variation de temps à quai influence considérablement la planification des escales, expliquent les pilotes. Dans l'hypothèse que cette tendance se maintienne et que les ports ne soient pas équipés d'engins de manutention bord à quai, ces résultats nous autorisent à entrevoir des problèmes de congestion des ports et, donc des attentes de plus en plus prolonger des navires sur rade foraine. A cela s'ajoute l'encombrement des aires de stockage qui nécessite des réaménagements, ainsi que la mauvaise organisation du travail du manutentionnaire (travail de nuit) en terme d'efficacité et d'efficience.

La particularité de Port-Gentil réside dans la nature de son trafic, composé essentiellement de pétrole. D'une manière générale, se sont les « *supply* » qui ravitaillent les plates-formes pétrolières *off-shores*. Ces petits navires font la navette entre le quai et les sites pétroliers. Ils peuvent rester entre 3 et 6 mois dans les eaux territoriales gabonaises et 1 à 2 jours à quai, le temps de faire leur ravitaillement en eau, etc. Nous avons trois types de navires pétroliers :

- les tankers qui accostent au quai de SOGARA et qui font la navette entre Libreville et Port-Gentil. Ils transportent le fuel destiné à alimenter Libreville et son arrière-pays ;
- les autres embarcations accostent au Port môle et s'occupent du ravitaillement de l'arrière-pays (lacs, lagunes, Lambaréné...) ;
- les plus importants accostent au terminal pétrolier du Cap Lopez. Ils desservent les pays occidentaux et peuvent passer entre 2 et 4 jours à quai.

La vitesse de circulation des marchandises est une première mesure d'appréciation du rendement de l'activité économique d'un port. Aussi, pour que les ports soient performants, il serait intéressant qu'ils soient à la fois bien équipés, et qu'ils disposent d'une organisation du travail manutentionnaire adéquate.

III) DES CONDITIONS DE SECURITE PEU FAVORABLES A LA GESTION EFFICACE DES PORTS COMMERCIAUX GABONAIS

La sécurité (*safety*, en anglais) et la sûreté (*security*, en anglais) dans le domaine des transports en général pose un problème fondamental et réel dans le monde, y compris au Gabon. Il prend un caractère particulier lorsqu'il s'agit de la navigation maritime du fait de sa spécificité. En effet, le transport maritime est par définition international. A ce titre, les attentats du 11 septembre 2001 ont donné toute leur envergure aux problèmes de sécurité s'agissant des actes criminels et terroristes. Depuis cette date, « *le secteur maritime n'est plus considéré comme un transport mondial sûr et apolitique, mais plutôt comme un risque qui expose toutes les nations, avec ou sans littoral, à la menace d'un attentat terroriste* »³⁰⁵.

La nécessité de disposer d'un système d'exploitation portuaire adapté aux exigences actuelles est devenue un impératif dans le contexte économique d'aujourd'hui. Cette nécessité concerne aussi bien les installations, les techniques de gestion, la sécurité des plans d'eau que l'intégrité des ports et la stabilité des économies. Aussi, l'ambition de tout port est-il d'être compétitif en offrant des avantages conformément aux normes de sécurité et de sûreté, de fiabilité commerciale et de facilité pour les opérations d'exploitation.

A) ETAT DES LIEUX DES AIDES A LA NAVIGATION DANS LES PORTS GABONAIS

La sécurité d'un port est tributaire de celle des navires qui le fréquentent et du soin apporté au traitement des marchandises qu'ils transportent, débarquent, stockent et manipulent. Un port est considéré sûr, si l'ensemble des opérations de réception, de manutention, de stockage et d'expédition des navires et de leur cargaison, est réalisé dans des conditions empêchant l'évènement de tout accident pouvant menacer le port et ses installations et les personnes s'y trouvant. En somme, il existe une interdépendance entre les navires et les ports. La sécurité des premiers a donc une incidence sur l'exploitation des seconds.

³⁰⁵ SCIENCE ET VIE JUNIOR, 2002, « *Les pirates du XXI ème siècle* », n° 158, novembre,

1. Une signalisation défaillante dans les ports gabonais

Le service de balise, d'aide à la navigation est conçu comme un service public. Sa mission est de fournir aux navires faisant relâche dans un port ou évoluant au large un service permanent et continu. Son rôle est donc de satisfaire à un besoin d'intérêt général en assurant la sécurité maritime. Pour ce faire, il met en place et entretient les aides à la navigation : éclairage, balisage et aide radioélectrique.

La signalisation maritime est essentielle à la sécurité en mer. Elle permet à tous les navigateurs de se positionner et d'éviter les dangers. Dans le domaine maritime, le balisage désigne l'ensemble des marques ou des balises (fixes ou flottants) placés en mer ou à terre. Il a pour but d'indiquer aux navires les dangers et le tracé des chenaux d'accès aux ports et abris. Il donne l'occasion de guider tout navigateur qui entre ou sort d'un port ou naviguant à proximité des côtes. Le balisage c'est aussi un ensemble de règles (couleurs et formes) utilisés pour concevoir les balises. Il lui permet donc de repérer :

- les limites latérales et les axes des chenaux préalablement définis ;
- les points de repère ou les points intéressants comme les atterrissages ;
- les dangers naturels tels que les rochers, les bancs médians à l'intérieur ou à l'extérieur des chenaux ;
- les épaves, etc.

A cet égard, le balisage représente un élément important de la sécurité maritime ; malgré la présence des moyens de système de positionnement (GPS) dont disposent les navires à leur bord, le balisage d'approche a un rôle primordial pour guider les navigateurs. Il est constitué par l'ensemble des balises et signaux situés à terre (phare, espars, etc.), sur le plan d'eau ou en mer (bouées, espars, etc.). Leurs caractéristiques respectent les normes établies par l'Association Internationale de Sécurité Maritime (AISM)³⁰⁶. On distingue trois types de balisage :

- le balisage latéral est utilisé pour baliser les chenaux. Les bouées et les balises délimitant la voie d'accès sont disposées sur les côtés de manière régulière. En entrant dans le port, les bouées à bâbord sont rouges et celles à tribord sont vertes ;
- le balisage cardinal sert à baliser un danger par rapport à un point cardinal. Les bouées et balises sont positionnées à proximité du danger, et définissent un quart de cercle où les eaux sont saines, au Nord, au Sud, à l'est et à l'Ouest du danger ;
- les autres marques signalent soit un danger isolé, les eaux saines, etc.

³⁰⁶ C'est une association non gouvernementale qui améliore les aides à la navigation et les procédés de gestion du trafic maritime en émettant tout simplement des recommandations aux pays membres qui les acceptent et les appliquent. Son siège se trouve en France.

A la vue de cette description sommaire, comment s'organise le balisage au Gabon ?

a. Une navigation dangereuse près des côtes gabonaises

Le service de balise d'aide à la navigation (ou de signalisation maritime) est rattaché à la Direction des Gens de Mer, de la Sécurité et de la Navigation Maritime (DGMSNM) depuis le 12 août 1998 par arrêté n° 0044/MMMP/CAB. Ce service est lui-même placé sous la gestion de la Direction Générale de la Marine Marchande.

Si un bon balisage contribue à la bonne réputation d'un port, cette acceptation ne semble pas se vérifier dans le cas du Gabon. Le tableau ci-après nous donne un aperçu global de la signalisation maritime au Gabon. La constatation qui s'impose en le parcourant c'est bien que la signalisation est quasi-inexistante dans ce sens où le balisage est défaillant et inadéquat: bouées lumineuses éteintes, déclassées ou disparues; mauvaise assise des socles en béton soutenant les tourelles des feux, etc. Cette situation rend périlleuse la navigation près des côtes gabonaises, de même que dans le chenal d'accès aux ports.

a.1. Etat de la signalisation

Dans l'ensemble, on dénombre douze feux et phares, dix-huit bouées et des balises. Ils se répartissent selon trois zones géographiques (tableau 31) :

Tableau 31 - Etat de la signalisation maritime au Gabon en mars 2002

Désignation du point	Caractéristiques	Observations
ESTUAIRE DU GABON		
Balise du Port Môle	Feu vert et feu rouge du musoir de Libreville Portée : 6 mn Fanal horizontal : 0,10 mn Lampe allogène : 18w / 12 v Alimentation solaire : 2 x 40 wc	Dégradation des tourelles des deux feux ; mauvaise assise des socles en béton
Balise du Château d'eau		Déclassée car masquée par les habitations
Phare du Cap Ngombé	Phare de grand atterrissage et de jalonnement constitué par une tour métallique. Il dispose d'un feu blanc à éclats de 10 secondes, d'une portée de 19 milles nautiques, avec optiques à éclats de 0,25m. Il est alimenté par des groupes électrogènes diesels. Il comprend aussi quatre bâtiments très délabrés affectés aux personnels et aux besoins techniques	Feu éteint

Phare de la Pointe d'Owendo	Feu blanc électrique à éclat de 4 secondes, Portée : 9 mn Fanal horizontal : 140 mn Lampe : 5 w – 12 v Alimentation solaire : 1 x 4 wc	Feu éteint mais pylône porte feu en bon état
Phare du Port à Bois	Feu vert à éclat de 4 secondes, Portée : 4 mn Fanal horizontal : 140 mn Lampe : 5 w – 12 v Alimentation solaire : 1 x 4 wc	Disparu
Balise de Santa- Clara		Mauvais état
Balise de la Pointe Pongara		Mauvais état
Balise de l'Ile Perroquet	Feu placé dans l'axe du chenal d'accès à Owendo. Il est primordial aussi bien pour l'accès au port que pour le mouillage en rade	Feu éteint et équipement en mauvais état
Bouée Pilote	Bouée de 7,5 m ³ Feu solaire d'un éclat de 4 secondes Réflecteur radar	Feu éteint
Bouée Sud-est	Bouée de 7,5 m ³ Feu solaire rouge 1 éclat de 4 secondes Réflecteur radar	Feu éteint
Bouée Papillon	Bouée de 7,5 m ³ Feu solaire vert 2 éclats de 6 secondes Réflecteur radar	Disparue
Bouée Caraïbe	Bouée de 7,5 m ³ Feu solaire vert deux éclats de 6 secondes Réflecteur radar	Feu éteint
Bouée Pénélope	Bouée de 7,5 m ³ Feu solaire vert 2 éclats de 6 secondes Réflecteur radar	Disparue
Bouée Thémis	Bouée de 12 m ³ Feu solaire d'un éclat de 4 secondes Réflecteur radar	Feu éteint
ESTUAIRE DE LA MONDAH ET CAP ESTERIAS		
Phare du Cap Estérias	Feu blanc solarisé	Le feu est éteint et la superstructure portant le feu est très dégradé
Phare de N'dombo	Feu solaire	Feu éteint
Phare de Nendé		Déclassé
Balise de la Pointe Acanda		Déclassée
Balise de Madekélé		Déclassée
BAIE DU CAP LOPEZ		
Phare de Mandji	Feu électrique à trois secteurs	Feu déclassé
Phare du Cap Lopez	Phare d'atterrissage et de jalonnement des côtes	Disparu car n'ayant pu supporté la violence et la fréquence des vents
Balise des Chargeurs		Feu détruit
Balise des Capitaines		Opérationnelle
Balise Yombé « Ozomboua »	Feu solaire	Feu solaire vandalisé mais en cours de réfection
Bouée Prince		Disparue
Bouée Alcyon		Disparue
Bouée Sogara		Disparue
Bouée Talisman		Disparue

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, Direction de la Marine Marchande, juillet 2004

- dans l'Estuaire de la Mondah et la zone du Cap Estérias, le déclin des activités forestières dans les régions littorales contribue au déclassement du balisage. Le balisage le long du chenal naturel d'accès est flottant et fixe ;

- dans l'Estuaire du Gabon la situation est particulièrement critique. Le balisage le long de la côte, à l'entrée de l'estuaire et aux abords des installations portuaires est vétuste et en très mauvais état. Il semble donc que nous soyons en présence d'un balisage peu fiable.

Outre la dégradation des équipements par manque d'entretien et de maintenance, des vols de matériel sont régulièrement perpétrés sur les bouées. Pour pallier ces actes de vandalismes, le Service des Phares et Balises envisage de mettre en place des alignements terrestres. Ils auront l'avantage d'être utiles la nuit et de ne pas se substituer aux bouées en place. L'aide à la navigation en ce qui concerne le balisage du chenal d'accès au Port d'Owendo est composée de six bouées, dont trois de marque latérale rouge à bâbord (bouée d'atterrissage La Thémis, Caraïbe et Sud-est), deux de marque latérale vert à tribord (Pénélope et Papillon) et une de marque d'eau saine, le Pilote, représentant un balisage flottant. Le balisage fixe est quant à lui composé des phares de Ngombé et du Cap Estérias, des feux vert et rouge du musoir de Libreville, du feu de Port à bois et du feu de la Pointe d'Owendo.

- dans la Baie du Cap Lopez, le constat est identique à celui observé dans l'Estuaire du Gabon. Il est important de relever que les installations de signalisation maritime situées au sud du Cap Lopez (Port-Gentil) sont privées. Elles appartiennent aux compagnies pétrolières opérant dans la zone. Elles servent surtout à matérialiser les zones interdites à la navigation, notamment les champs pétroliers.

a.2. Un balisage peu conforme aux normes internationales de la signalisation maritime et du Code ISPS

Eu égard à ce qui précède, il nous apparaît que le balisage sur le littoral gabonais n'est pas conforme aux recommandations de l'Association Internationale de Signalisation Maritime, ni à celles du Code ISPS. Cet état de fait très préjudiciable pour la sécurité des hommes et des biens le long des côtes gabonaises et aux abords des ports pourrait perturber la situation des accès dans le chenal, en particulier dans l'Estuaire du Gabon en raison du manque de fiabilité du balisage. En effet, l'accès aux installations portuaires d'Owendo ne semble pas offrir de commodité requise pour un passage et une manœuvre sans danger. A ce sujet, certains responsables de la Direction de la Marine Marchande nous ont confié que les

navires qui s'aventurent encore à toucher les ports d'Owendo sont, en général, des navires de lignes régulières. « *Ce sont pour la plupart, des habitués qui y mouillent sans trop de difficultés puisqu'ils connaissent plus ou moins bien les parages, même si c'est avec l'aide du pilote* », disent-ils. « *Ils se servent de leur radar de bord et du GPS pour se guider dans les différents chenaux* ». Dans ces conditions, il y a davantage à craindre que les ports gabonais perdent de leur fiabilité, voire leur notoriété. Si cette situation perdure, les capitaines des navires risqueraient de ne plus se hasarder à approcher les côtes gabonaises et la terre, surtout de nuit. Ce qui pénaliserait sévèrement les ports commerciaux, et partant l'équilibre de l'économie nationale.

Au moment où la sécurité est devenue une préoccupation majeure, il est primordial de rendre aux chenaux de Libreville et du Cap Lopez le caractère de sécurité qui leur font actuellement défaut. Cela implique que les ports gabonais doivent disposer d'un balisage fiable. Aussi, pour être en conformité avec les normes internationales de navigation prescrites par l'OMI, les pouvoirs publics préconisent d'améliorer le système de balisage sur la côte et dans les ports gabonais, la réhabilitation des équipements existants dans l'Estuaire du Gabon et dans la Baie du Cap Lopez. Le projet consiste à équiper les chenaux d'outils de balisage tels que les bouées d'atterrissage et les balisages latéraux pour faciliter l'évolution des navires dans des conditions de sécurité optimales jusqu'aux quais. La réalisation de ces travaux est estimée à 2 686 millions de Francs CFA³⁰⁷, dont 245 millions de Francs CFA seront destinés à l'achat d'équipements nautiques (une vedette de haute mer et trois pirogues hors bord de 40 CV mesurant 11 m) pour le Service de la signalisation maritime.

Etant donné que l'accès des navires dans les ports et rades est un des aspects essentiels de la sécurité, et que le balisage classique d'approche des marques bâbord et tribord ne suffit plus dans le contexte actuel de l'information, il devient impératif pour les autorités publiques et privées et autres partenaires en charge de la gestion des ports d'améliorer la surveillance et la sécurité de la navigation à l'approche des côtes et dans l'enceinte portuaire. Pour ce faire, les ports devraient se doter, comme dans les ports autonomes français par exemple, de moyens techniques performants fournissant des informations précises avec traitement informatique des données. Ce système, communément appelé VTS (Services de Trafic Maritime), aura pour but de surveiller, d'informer et d'aider à la navigation maritime et/ou portuaire. Sans entrer dans les détails de conception et de fonctionnement du VTS, l'acquisition par la Vigie d'Owendo, d'un système de contrôle centralisé de sécurité se

³⁰⁷ KOWET DEEMIN, Ch., 2002, « La signalisation maritime au Gabon », *Direction de la Marine Marchande*, p. 13-14.

composant d'une tour radar et d'installations techniques le long de l'Estuaire du Komo, des chenaux d'accès et des plans d'eau portuaires lui permettra :

- de diffuser régulièrement les informations sous forme de bulletins concernant les conditions météo, l'état de l'aide à la navigation (balisage, etc.) et l'état du trafic (obstacles, opérations *off-shore*, accidents, etc.). Ces missions d'information seront réalisées à partir de sa station de transmission VHF. La communication doit s'appuyer aussi sur tous les moyens de télécommunications (fax, télex, Internet...) et pas seulement à la radio VHF. Internet, dont l'usage se généralise, peut sans doute jouer son rôle. L'information à destination du public pourra emprunter des canaux divers : panneaux d'information lumineux et numériques, bulletins, fiches. Dans certains cas, la Vigie pourrait apporter de l'assistance à la navigation en fournissant des informations personnalisées aux navires qui lui en feront la demande (navires peu manoeuvrant, en panne de radar, etc.) Cette assistance pourrait aller jusqu'à un guidage radar ;

- de veiller à la surveillance et au respect des procédures et règles de navigation en vigueur dans la zone de compétence du VTS, et à la situation du balisage flottant. Ces missions de surveillance s'exercent à l'aide de l'exploitation des données radar.

- de coordonner les moyens d'intervention avec les Services des affaires maritimes en cas d'opération de sauvetage, de lutte contre la pollution ou d'intervention diverse ;

- de réguler le trafic de la totalité des navires (accès et circulation portuaires) ou certains navires à cargaison dangereuse, par exemple, qui auront l'obligation de signaler leur passage et leur intention afin d'obtenir une autorisation du VTS pour effectuer leurs mouvements ;

- de réaliser des missions diverses telles que l'archivage de situations et de diffusions d'informations à des organismes extérieurs (autres ports, administrations, etc.).

Ce système offre de nombreux avantages du point de vue de la sécurité de la navigation, de l'efficacité de l'écoulement du trafic, des opérations de recherche et de sauvetage et de la protection de l'environnement. Sur le plan des équipements, le VTS d'Owendo comprendra :

- un centre d'exploitation radar ;
- une station de transmission VHF permettant la veille informationnelle ;
- un système d'aide dans le passage du chenal et à l'accostage qui fournit aux pilotes et aux commandants de navire de nombreux paramètres ;

- un système de diffusion des hauteurs d'eau mesurées en permanence par des marégraphes répartis dans l'estuaire. Ce qui permettra une actualisation en temps réels de la marée ;

- un ensemble de logiciels et de consoles de visualisation pour surveiller le trafic (présentation des pistes : étiquettes, historique, vecteur de vitesse, etc. ; cartographie électronique : balisage... ; aides à l'opérateur : contrôles et alarmes).

b. Des moyens matériels de travail insuffisants et inadéquats

L'efficacité des services maritimes est réduite par l'extrême médiocrité des conditions de travail. Le manque des moyens nautiques et de matériel roulant (vedettes, pirogues à moteur, véhicules) fait cruellement défaut à la Direction des Gens de Mer, de la Sécurité et de la Navigation Maritime (DGMSNM). Pour effectuer les missions qui lui sont assignées, le Service de Signalisation Maritime, basé à Libreville, dispose comme matériel nautique d'une vedette de balisage de 200 CV et d'une pirogue de 7,5 m de long, équipées de moteurs hors bord 40 CV. Malheureusement, cette pirogue est hors service aujourd'hui. Elle a subi d'importants dégâts au cours d'une tempête. Quant à la subdivision de Port-Gentil, elle est dotée d'une petite embarcation à coque plastique. Cet équipement nautique est inadapté pour les missions d'intervention et de maintenance des feux et balises. La DGMSNM manque aussi de moyens de communication tels que les postes radio VHF portatifs et fixes, les stations radio côtières, etc. Il en est de même des agents subalternes et d'exécution tels que les contrôleurs des affaires maritimes, les maîtres des ports, les syndics des gens de mer, etc. Ces professions sont en nombre est très insuffisant.

La négligence du Gouvernement à octroyer une aide à la Marine Marchande expliquerait l'insuffisance des équipements, des personnels dans le domaine maritime et portuaire, disent certains agents de la Direction Marine Marchande. Ils disent que « *l'Etat s'est souvent vu forcer la main lorsqu'il s'agissait de mettre à la disposition du Service de la signalisation marine les moyens pour assurer le bon fonctionnement des bouées et des phares.* » La question que nombre d'entre eux se pose est celle de savoir si l'indifférence des décideurs politiques relève d'une inconscience involontaire ou d'une volonté manifeste de paralyser les instruments du commerce extérieur ?

Au regard de cette situation, le contrôle des activités (visites d'inspection, missions d'interventions et de maintenance des équipements) en mer, dans les ports et, de manière générale, le long de la façade maritime est difficilement réalisable. Puisque le Service de Signalisation Maritime ne dispose pas de véhicules d'intervention, ni de moyens de communication. Il en est de même de tout type de matériel lui permettant d'agir en temps réel. Aussi, pour l'entretien des bouées de balisage, les différentes subdivisions s'adressent-elles aux compagnies pétrolières et/ou forestières pour leur emprunter leur matériel. La

conséquence de l'insuffisance et de l'inadaptation des moyens nautiques et humains réside dans le fait que la DGMSNM est résolument tournée vers une cession de ses principales missions. « *Cette carence du matériel réduit les techniciens de terrain de l'administration maritime à de vulgaires bureaucrates vaquant essentiellement à des tâches purement administratives ; des maritimistes et des marins qui passent plus de temps à terre qu'en mer (...)* », s'indigne l'administrateur des affaires maritimes Julien Mombé - Nguéma. Il se demande : « *l'instinct nationaliste et le souci de remplir leur devoir devaient-ils les inciter à aller accomplir leur mission en mer à la nage ?* »³⁰⁸. Pour assurer la pérennité du système de balisage, il serait souhaitable de transférer le Service Signalisation maritime à l'OPRAG. Ce dernier deviendrait alors une subdivision du ministère de tutelle. L'Office pourrait ainsi appliquer, le cas échéant, un tarif pour le balisage afin de financer l'entretien et la maintenance du balisage le long du littoral et dans les ports.

La signalisation maritime relève traditionnellement des missions régaliennes. Par conséquent, la DGMSNM devrait disposer des moyens nautiques adéquats et adaptés pour accomplir la charge qui lui incombe. L'acquisition par exemple d'une vedette de haute mer, de trois pirogues de 11 m équipées de 2 hors bord de 40 CV et d'un micro - baliseur lui permettrait de réaliser dans les meilleures conditions leurs missions. Pour garantir la maintenance des feux, la visite périodique des équipements, il serait nécessaire de doter le Service de la Signalisation Maritime d'une vedette répondant aux critères essentiels de largesse, d'autonomie et de performance en matière de rapidité et de confort.

L'OPRAG rencontre aussi des problèmes logistiques. Si certains d'entre eux sont communs avec ceux de la DGMSNM (manque de matériel roulant pour la surveillance du domaine portuaire et maritime ...), d'autres sont par contre spécifiques à cet organisme. Il s'agit entre autres, du rendement de son personnel et de l'état des infrastructures portuaires.

Les facteurs limitant de la gestion des ports que nous venons d'évoquer cesseront de l'être par une volonté publique de réorganisation. C'est pourquoi, nous pensons qu'une attitude plus prometteuse consisterait à considérer le port comme une entreprise commerciale opérant au sein d'un contexte hautement compétitif et en constante mutation technologique. Ce qui permettrait d'inciter l'administration publique à lui accorder son soutien et son aide financière.

Devant cet état de fait très préjudiciable pour l'économie nationale, des réformes sont rendues nécessaires pour doter les ports gabonais d'une gestion autonome, commerciale et

³⁰⁸ MOMBE-NGUEMA, J, 1993, « La marine marchande gabonaise ou le naufrage », *Le quotidien d'information gabonais, l'UNION*, p. 4

dynamique. Le partenariat public - privé apparaît peut-être comme une réponse appropriée à la plupart des maux qui minent les infrastructures portuaires et les transports en général au Gabon. Cela signifie très concrètement que les organismes publics vont progressivement se désengager des différents services dans la mesure où ils ne constituent pas des éléments de dynamisme. Ceci est d'autant plus vrai qu'un port bien géré et efficace est une source de plus value importante pour l'économie.

2. L'insécurité dans les ports du Gabon : le cas d'Owendo

C'est par les ports que transite la richesse nationale et celle-ci attire les convoitises. Le complexe portuaire d'Owendo représente le poumon de l'économie nationale gabonaise. Cependant, il rencontre des difficultés en matière de signalisation maritime. Il apparaît qu'il ne dispose pas de toutes les conditions nécessaires pour son développement. Le problème le plus aigu est celui de la sécurité des navires, des hommes et des marchandises.

a. Un complexe portuaire d'Owendo peu sécurisé

a.1. Climat d'insécurité

Dans les ports d'Owendo, le système de gestion de la sécurité portuaire est défaillant. La pratique du terrain amène à constater une insuffisance des éléments de sûreté physique (clôtures, éclairages, alarmes, serrures, systèmes de surveillance, mécanismes de détection des intrus, etc.) dans les ports. Leur perméabilité fait qu'ils sont menacés sur tous les points. Ils sont ouverts vers la mer. Ce qui rend aléatoire la surveillance en ce qui concerne l'accès dans l'enceinte du port et au plan d'eau. Tous ne comportent pas de clôture de protection, à l'exception de l'enceinte du Port Commercial qui est protégé par une barrière de 3 m de haut environ. Cependant, la faiblesse de sa hauteur et son caractère incomplet (pas de clôture côté mer) l'expose à des menaces importantes. La présence de nombreuses ouvertures non surveillées sont aussi sources de risques de pénétration frauduleuse, en dépit de la présence d'un service de sécurité posté à l'entrée de chaque structure pour réguler les mouvements d'accès aux installations par des contrôles. D'où le climat délétère et d'insécurité qui y règne.

Autre source d'insécurité, le système d'éclairage du Port Commercial. Il se caractérise par un éclairage faible et des installations défaillantes. Ainsi, le port est partiellement dépourvu d'éclairage, notamment le long de la magistrale des quais. Ce qui empêche les

navires d'accoster nuitamment. La réhabilitation des installations existantes ainsi que l'utilisation d'un éclairage supplémentaire devient indispensable pour éclairer l'enceinte du port et ses abords.

a.2. Un système de surveillance défaillant

Parmi les griefs ci-dessus mentionnés, il est important de relever que le système de surveillance est un problème récurrent au Port Commercial d'Owendo. Celui-ci ne dispose d'aucun matériel spécifique ou accessoire de surveillance (télésurveillance, télédétection, etc.). Pour accéder au port, les visiteurs présentent une pièce d'identité aux agents auxiliaires qui se trouvent au poste de police du port situé à l'entrée du Port Commercial. Ils la gardent et vous la restituent à la sortie. Les personnels d'exploitation du port présentent quant à eux une autorisation d'entrée. Ces mesures nous paraissent insuffisantes pour prévenir ou faire face à une attaque de quelque nature que ce soit, en comparaison de celles prises par d'autres pays africains tels que le Sénégal ou la Gambie. Ces derniers ont renforcé le système de sécurité dans leurs ports en mettant en place un système de télésurveillance par vidéo caméras, ainsi qu'un badge magnétique pour l'accès au port.

En outre, conformément à l'esprit du code ISPS, dont la conception émane des attentats du 11 septembre, la sûreté et la sécurité des ports doivent être assurés par les forces de l'ordre. Ce qui n'est pas le cas à Owendo. Les responsables gouvernementaux, en l'occurrence la Marine Marchande qui est chargée d'appliquer cette réglementation n'a ni les moyens humains, ni les moyens matériels, pour le faire. Pour pallier le manque de personnel de sûreté des ports, l'OPRAG a engagé des personnes qui non aucune qualification en matière de sûreté des ports. Elles n'ont pas suivi de formation dans ce sens. Il s'agit des vigiles dont le rôle est de garantir la sécurité dans l'enceinte portuaire comme à l'entrée du Port commercial.

Pour éviter une éventuelle fuite des flux vers d'autres ports plus sécurisés, il serait intéressant qu'un Service de Sûreté Portuaire soit mis en place conjointement avec le ministère en charge des équipements portuaires, l'OPRAG et les autres partenaires et opérateurs des ports. Celui-ci sera doté de ressources humaines qualifiées et compétentes, et de moyens adéquats. Ses missions concerneraient aussi bien la régulation des mouvements, l'accès, la circulation à l'intérieur et à l'extérieur du port, les opérations de manutention, d'appareillage des navires, d'arrimage, que la protection des activités portuaires et maritimes contre les actes de malveillance. Ce service pourrait également être doté d'un département spécialisé dans la formation des jeunes cadres en matière de sûreté portuaire. Il s'occuperait, entre autres, de la vulgarisation et de l'application rigoureuse des textes régissant

l'exploitation du port en sensibilisant les utilisateurs. Cela réduirait les conflits de compétence entre les différentes polices qui interviennent dans les ports et, simplifierait la procédure d'entrée du point de vue de la sécurité, puisque les clients ne s'adresseront plus qu'à un seul interlocuteur. Nous assisterons non seulement à un gain de temps pour le représentant de l'armateur, mais aussi à une sécurité renforcée des ports et de leurs environs : meilleur ciblage des navires à risque afin d'éviter les accidents dramatiques, surveillance accrue grâce à une information maîtrisée, disponible et fiable. Aux Etats-Unis par exemple, les gardes côtes revêtent plusieurs casquettes. Ils sont chargés de contrôler tout navire arrivant en rade. Les contrôles concernent aussi bien la cargaison, que l'équipage.

a.3. Des actes malveillants répétitifs

Tous les faits ci-dessus énumérés concourent à faire régulièrement du Port Commercial un théâtre pour les activités maritimes illégales et clandestines, une voie de prédilection d'introduction furtives et d'infiltrations de tous genres (stupéfiants, armes ...). Il en va de même de la fréquence des actes de pillage ou de vols de cargaisons (pièces diverses sur les véhicules, produits céréaliers, matériel électronique, etc.) perpétrés lors des opérations de déchargement ou d'embarquement. Ces délits sont généralement commis en présence des vigiles, parfois avec la complicité de certains fonctionnaires de l'Etat opérant dans ces lieux. Cela encourage certaines personnes malveillantes à éventrer les conteneurs et à dérober tout ce qui traîne puisqu'elles savent qu'elles ne seront pas punies par la loi. Pour y faire face, certains chargeurs sont contraints de recruter des vigiles privés pour la sécurité de leurs marchandises. Cela a pour conséquence l'augmentation des frais afférents aux transports successifs de marchandises.

Des actes de sabotages sont également orchestrés sur les ouvrages de manutention des produits pétroliers. Le sciage des pipelines pétroliers sous l'appontement illustre notre propos. Ces actes malveillants, attribués sans preuve aux sujets nigériens et ghanéens, constituent des risques réels de sûreté dans ce sens où ils peuvent occasionner des incendies et des dégâts importants. Cette situation est d'autant plus déconcertante que le port ne dispose pas de structures de sécurité suffisantes (extincteurs, bouche d'incendie, etc.). De plus, les usagers sont peu scrupuleux sur les règles de consignes de sécurité dans le port et ses environs.

Par ailleurs, le Service de Police et de Sécurité du port, faute de moyens roulant (véhicules) suffisants et adéquats, n'est pas en mesure d'assurer la couverture effective du périmètre portuaire. De la même façon, il ne peut pas effectuer la surveillance et la gestion du

domaine portuaire à cause de son sous effectif actuel. Ce qui renforce l'insécurité dans le Port commercial puisque les patrouilles (à pied et sur l'eau) et les rondes ne peuvent être effectuées de manière efficace pour dissuader les voleurs à commettre un quelconque forfait. Ce qui nuit considérablement à l'activité portuaire et maritime du pays. L'acquisition de tels moyens limiterait non seulement les menaces existantes ou potentielles, mais permettrait aussi d'éviter l'occupation illégale des parcelles de l'OPRAG par des tiers. Devant l'importance du phénomène de « squattérisation » observé sur le domaine foncier, l'OPRAG est impuissant. De plus, certaines parcelles sont utilisées à des fins immobilières ou tout simplement déclassées comme la parcelle octroyée à Africa Pack par l'Etat. La doter des outils de communication modernes (téléphones portables, VHF, etc.), permettrait de modifier leurs opérations de surveillance, car elles gagneraient en rapidité et en coordination, et le patrouilleur à pied pourrait recevoir des ordres, soit demander du renfort.

b. Une sécurité du navire non satisfaisante

La sécurité du navire concerne l'aide à la navigation, dont nous avons déjà évoqué les insuffisances, mais aussi les visites du point de vue des conditions de navigabilité.

Au Gabon, comme dans la plupart des ports de la côte occidentale africaine, l'approche sécurité dans les ports commerciaux s'inscrit, comme nous le verrons ci-après, dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ces contrôles concernent l'inspection du navire en ce qui concerne ces caractéristiques techniques. Il s'agit, pour les autorités compétentes, de s'assurer que le navire qui désire relâcher dans le port n'a pas d'avaries techniques qui seraient préjudiciables pour l'équipage ou l'environnement et que le capitaine et son équipage disposent de leur titre de navigation. Elles veulent s'assurer que le navire est en règle conformément aux dispositions de la navigation internationale. C'est comme lors d'un contrôle routier : il faut présenter ses papiers et ceux de la voiture.

En effet, les visites communément appelées « visites de partance » consistent pour les capitaines des navires à présenter aux inspecteurs de la navigation leurs titres de navigation, ainsi que les documents validés tels qu'exigé par les conventions internationales. La vérification de ces titres et documents est considérée comme un contrôle suffisant. En fait, il s'agit davantage d'un contrôle administratif que technique dans la mesure où l'inspection ne concerne que l'état apparent du navire et la situation de son équipage, conformément aux indications portées sur les dossiers. Au vu de ces documents, les inspecteurs de la navigation supposent que le navire satisfait aux conditions de sécurité découlant de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS 74), et de

celle découlant des autres conventions internationales. Toutefois, tout navire ou engin assimilé ne répondant pas aux normes de sécurité édictées par les conventions internationales est théoriquement interdit de naviguer dans les eaux sous juridiction nationale. Son signalement doit alors être envoyé auprès des institutions internationales. Pour des raisons propres au navire lui-même ou à sa cargaison, la Capitainerie et les officiers du port peuvent interdire l'accès du port aux navires qui sont susceptibles de compromettre la sécurité ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires. Selon nos informations, cette situation ne s'est pas encore présentée au Gabon. Pour des raisons économiques, tout navire souhaitant relâcher dans les ports commerciaux gabonais, quel que soit son état, obtient toujours son autorisation d'entrée.

Au moment où la sécurité maritime est devenue une préoccupation internationale, les autorités portuaires gabonaises et le ministère de tutelle ne semblent pas prendre en compte la sécurité des navires. Non seulement les contrôles ne sont pas systématiques, mais la Capitainerie du port et la DGMSNM n'effectuent aucune recherche particulière sur l'état de navigabilité du navire attendu, ni sur les caractéristiques des marchandises (nature, composition, etc.) qu'il transporte. Elles ne cherchent pas à s'assurer si, pour des raisons de défaillances techniques, le navire attendu est un navire à risque ayant déjà fait ou non l'objet d'une arrestation au cours de ses escales précédentes. Elles ne réalisent pas de contrôle sur les navires transportant des marchandises dangereuses et polluantes. La capitainerie du port se contente simplement des informations fournies par le consignataire pour assurer la prise en charge du navire. Pourtant, utilisateurs et gestionnaires portuaires affirment unanimement que « *la plupart des navires qui fréquentent leurs ports sont souvent des navires hors normes.* » Faut-il qu'un drame survienne sur les côtes pour que les pouvoirs publics et les opérateurs des ports prennent conscience des risques du transport maritime ?

Les littoraux sont marqués par de nombreux accidents maritimes³⁰⁹ qui, sont dus, pour la plupart, au non-respect des normes et règles de sécurité. Le souci de la qualité impose aux pouvoirs publics gabonais de renforcer le contrôle des navires dans les ports, ainsi que la sécurité de la navigation pour éviter le pire. C'est-à-dire qu'il doit améliorer le contrôle de la qualité, préoccupation qui s'inscrit dans le cadre du contrôle de l'Etat du port. D'autre part, du fait des enjeux environnementaux sur les littoraux, la prise de conscience s'avère également obligatoire chez les différents protagonistes des ports. Il est important que la puissance publique garante de l'application des réglementations intervienne dans ce contrôle pour que soient unanimement respectées les normes établies. La qualité de l'environnement et du cadre

³⁰⁹ Parmi les accidents dramatiques des pétroliers qui échouent sur les côtes, nous citerons l'Erika (1999), la Loveli Sun (2000), le Prestige (2002)

de vie est un enjeu environnemental important. L'adéquation entre le principe de liberté de circulation sur les mers et le respect d'un cadre d'activité de plus en plus réglementé pénètre tant les milieux de la gérance des navires que de la classification. Dans la perspective d'une gestion efficace de la sécurité des ports, il faut qu'une véritable réflexion à tous les niveaux, depuis celui de l'Etat jusqu'aux organisations socioprofessionnelles ou aux associations de protection de l'environnement sur le terrain, s'instaure.

Au terme de cette analyse, nous retiendrons que les défaillances en terme de signalisation maritime et la médiocrité des conditions de travail ne garantissent pas la fiabilité des installations portuaires. Cela est une contre performance pour les ports et une source d'instabilité nationale. Dans un contexte économique fragile, la moindre crise dans ce domaine pourrait avoir des conséquences catastrophiques.

3. Gestion de la sécurité du navire et de sa cargaison dans les ports du Gabon

a. La gestion de la sécurité du navire et de la navigation dans le cadre de l'OMI, de la CMEAOC et du Gabon

Les relations maritimes internationales sont régies par un cadre conventionnel international qui concerne les activités techniques et commerciales de transport maritime. Les conventions sont négociées et acceptées par les Etats contractants. L'évocation de l'ensemble de ces textes, parfois sans lien direct avec le transport, serait quelque peu fastidieuse. Néanmoins, des informations complètes et actualisées sur les conventions internationales, ainsi que sur d'autres conventions pertinentes, sont disponibles sur Internet³¹⁰. Pour ce qui est de notre propos, nous avons retenu ceux qui sont les plus couramment cités en transports maritimes et qui sont signés par le Gabon.

³¹⁰ L'état des conventions internationales figure sur le site Web géré par l'OMI : <http://www.imo.org/home.html>. Outre les conventions citées, il existe aussi des conventions relatives à l'accostage des navires dans les ports, à la diminution, voire à l'éradication des équipages incompetents souvent à l'origine des accidents en mer ; des directives de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) destinées à assister les inspecteurs maritimes, les inspecteurs du travail et autres personnes concernées par les conditions de vie et de travail à bord des navires et des zones portuaires.

Des informations complémentaires sur l'état d'un certain nombre de conventions internationales concernant les activités techniques et commerciales de transport maritime sont disponibles sur le site de l'OMI : <http://www.imo.org/hom.html>. De même que celles ayant un rapport avec le travail peuvent être trouvées sur le site <http://ilo.org> de l'Organisation Internationale de Travail (OIT) précisément sur le site : <http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.html>. Celles ayant un rapport avec les transports sont accessibles sur le site de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) : <http://www.uncitral.org/english/texts/transport/transportindex.htm>.

a.1. Les conventions de l'OMI et la gestion de la sécurité maritime

Parmi les conventions importantes adoptées par l'OMI, il y a celle qui vise à renforcer la sécurité maritime en écartant les navires sous normes. Par exemple :

- la convention SOLAS³¹¹ 74 / 92 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (A 974) avec ses amendements respectifs. Cette convention impose aux navires des normes en matière de sécurité. C'est ce qui justifie qu'elle incorpore le Code Maritime international des Marchandises dangereuses (IMDG Code)³¹² et le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG). SOLAS pose aussi des règles strictes de construction pour garantir la solidité des navires affectés aux lignes de charges. De même que la limitation de la quantité des marchandises transportées pour protéger les tirants d'eau ;

- la convention internationale sur la sécurité des navires et la qualification des personnels (STCW 95) ;

- la convention internationale sur les lignes de charge dite franc bord (*Load Line 66*) ;

- la convention de MARPOL³¹³ 73 / 78 sur la protection de l'environnement portuaire permet de lutte contre la pollution des navires grâce à une gamme de matériel tels que les dispersants, les barrages et les bateaux de récupération. Son protocole de 1978 régit l'évacuation des déchets et résidus des navires, dans le but d'éviter la pollution. Autrement dit, elle réduit considérablement la quantité d'hydrocarbures qui peut être rejetées à la mer par les navires et interdit absolument de tels rejets dans certaines zones écologiques vulnérables. Voilà pourquoi elle impose certaines contraintes aux autorités portuaires, notamment la création d'installations spécialisées pour la récupération des résidus d'hydrocarbures et des eaux polluées des navires. Cette convention a été complétée par cinq annexes qui traitent chacune d'une source possible de pollution : hydrocarbures, substances chimiques, substances nuisibles, eaux usées et ordures des navires.

A la suite de l'accident du Prestige en novembre 2002, l'OMI a adopté un protocole à la Convention MARPOL, qui comporte de nombreux amendements à la convention de 1973.

³¹¹ SOLAS : *Safety of life at sea*, en anglais

³¹² L'ONU a répertorié 300 produits dangereux et les a répartis en 9 classes :

- classe 1 : matières et objets explosifs ;
- classe 2 : gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température ;
- classe 3 : matières liquides inflammables ;
- classe 4 : matières solides inflammables ; matières spontanément inflammables ; matières émettant des gaz inflammables au contact de l'eau ;
- classe 5 : matières comburantes – peroxydes organiques ;
- classe 6 : matières toxiques et matières infectieuses ;
- classe 7 : matières radioactives ;
- classe 8 : matières corrosives ;
- classe 9 : matières dangereuses diverses.

³¹³ MARPOL : marine pollution

Parmi les modifications notifiées à l'amendement de l'Annexe I du Règlement 13 G de la Convention MARPOL figurent, entre autres, de nouvelles mesures et méthodes d'exploitation et prescriptions en matière de construction des navires-citernes. Cet amendement vise, d'une part, à interdire le transport de pétrole lourd dans les pétroliers à simple coque. D'autre part, il tend à accélérer le retrait des pétroliers à simple coque selon des critères plus stricts que les dispositions en vigueur dans MARPOL. Des mesures définitives ont été adoptées au cours de la 46^{ème} réunion tenue à Londres en avril 2001, qui prévoyait l'élimination progressive d'ici 2015 de la plupart des unités appartenant aux trois catégories de navires-citernes visés³¹⁴.

L'application de cette réglementation a permis aux différents Etats membres contractants d'interdire l'accès de leurs ports aux pétroliers à simple coque de plus de 25 ans. Par ailleurs, des procédures d'évaluation de l'état des navires (CAS) sont mises en œuvre par chaque gouvernement pour rendre plus stricte l'inspection de la structure des navires de la catégorie I après 2005 et ceux de la catégorie II après 2010³¹⁵.

a.2. La gestion de la sécurité maritime par la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre

Pour accroître la sécurité maritime, les Etats africains membres de la CEMAOC, dans le cadre du Mémoire d'Abuja (Nigeria) du 29 octobre 1999 ont un programme d'action qui peut être résumé en quatre points :

- pour prévenir et lutter de manière efficace contre les accidents maritimes dramatiques sur les côtes africaines,
- protéger l'environnement marin ;
- améliorer les conditions de vie à bord des navires en garantir le strict respect des normes d'exploitation et des consignes de bord ;
- appliquer les résolutions existantes définies dans les conventions internationales.

Le MOU d'Abuja porte sur le contrôle des navires transportant essentiellement des matières dangereuses et polluantes. Il fournit un cadre de concertation au niveau de la sous-

³¹⁴ Notons que la moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale a diminué en 2000. D'après une étude de la CNUCED sur « *la répartition par âge de la flotte marchande mondiale* », celle-ci est passée de 13,9 ans en 1999 à 14,1 ans en 2000. Au niveau des différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a un peu augmenté, s'établissant à 14,1 ans en 2000. Le pourcentage de navires citernes de 15 ans et plus est passé de 47,6 % en 1999 à 47,8 % en 2000, par suite du ralentissement des activités de démolition enregistré cette année - là (13,5 millions de TPL contre 16,7 millions de TPL en 1999.) La moyenne d'âge de la flotte de transporteurs de vrac sec a légèrement baissé, de 13,8 ans en 1999 à 13,2 ans en 2000. Les porte conteneurs, dont l'âge moyen est passé de 9,7 à 10,4 ans, constituent toujours la catégorie de navire la plus jeune, la proportion de bâtiments âgés de 0 à 4 ans (33,4 %) y étant plus élevée que dans toutes les autres catégories de navires.

³¹⁵ Source : secrétariat de la CNUCED, sur la base d'articles parus en 1999 et 2000 dans la revue Lloyd's List et du communiqué de presse de l'OMI en date du 30 avril 2001.

région. Il introduit une compétence communautaire en matière de sécurité des navires pour l'espace maritime africain de l'Ouest et du Centre.

b. La gestion de la sécurité maritime par le Gabon

L'approche sécuritaire se décline sur le plan national dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ce système permet au Gouvernement gabonais d'exercer son pouvoir réglementaire sur les navires et les équipages en inspectant un certain nombre de navires faisant escale dans ses ports. D'une manière générale, tous les navires escalant dans les ports nationaux sont astreints aux contrôles et/ou inspections de sécurité à bord à chacun de leur appareillage. Les navires quittant les ports sont très peu soumis à cette exigence réglementaire. Les inspections portent non seulement sur le respect de la Convention SOLAS 74 telle qu'amendée, mais aussi sur celui des autres conventions ratifiées par le Gabon.

Les navires non conformes aux instruments³¹⁶ pertinents de l'OMI et à la législation nationale sont soumis aux prescriptions contenues dans les textes y afférents. En cas d'anomalies graves dûment constatées, le navire sera immobilisé au quai par l'inspecteur de la navigation pour subir une inspection plus détaillée. Il y séjournera jusqu'à exécution de ses prescriptions pour qu'il puisse appareiller sans danger immédiat. Le cas échéant, le navire sera orienté vers un port de réparation définitif. De même, tout navire qui, de par son état d'entretien, son défaut de stabilité ou tout autre motif, pourrait constituer un danger pour l'équipage ou les personnes embarquées s'il prenait la mer, verra son départ interdit ou ajourné. Dans ce cas, l'autorité compétente prend toutes les dispositions convenables pour empêcher le départ. S'il s'agit d'un navire étranger, l'autorité maritime adressera immédiatement au capitaine sa décision de détention en notifiant les raisons de son interdiction d'appareiller et de son ajournement. Cette décision sera accompagnée du rapport d'inspection. Parallèlement à cette démarche, elle informera le consignataire du navire et le représentant diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon des mesures prises. Par ailleurs, une copie du rapport d'inspection justifiant la détention du navire sera aussi communiquée respectivement à l'autorité maritime de l'Etat du pavillon, à l'OMI et à la société de classification qui assure la surveillance technique du navire, ce par télécopie.

Pour garantir la qualité des travaux des sociétés de classification, des cahiers de charges internationaux peuvent être élaborés sous l'égide de l'OMI. D'autant plus que c'est elle qui édicte les obligations des Etats du pavillon dans les opérations de contrôle, ainsi que

³¹⁶ Les instruments applicables concernent toutes les conventions internationales ratifiées par le Gabon en matière de sécurité maritime.

les conditions de délégation effectuées aux sociétés de classification. Pour renforcer l'efficacité de ces organismes, il convient de définir une procédure d'audit à mettre en place au niveau international. De même, il faudra rendre publique toute société de classification qui se refuserait à classer un navire ou de modifier sa notation.

L'immobilisation du navire au quai pose notamment le problème de l'exploitation et du fonctionnement du port. L'occupation d'une place à quai par un navire en panne est gênante et non rentable pour le port. Le capitaine et son équipage, même si cela ne s'est pas encore produit au Gabon, abandonnent parfois le navire à cause de la facture qui devient exorbitante. Cela qui constitue un manque à gagner pour les ports. Notons que le système de contrôle des navires par l'Etat du port se fonde sur les normes et procédures prescrites par la résolution A 787 (19) de l'OMI, telles qu'amendées par le Mémorandum d'Entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'état du port. L'introduction du contrôle des navires par l'Etat du port vise à favoriser et à garantir les exigences des normes par une coopération étroite entre les Etats ayant adhéré au Mémorandum d'Abuja. Son objectif est donc de prévenir l'exploitation des navires à risques, encore appelés navires « sous normes ». Pour un suivi du système de contrôle des navires, les administrations maritimes de la sous région doivent harmoniser et coordonner les activités liées à ce secteur, tout en respectant les conditions contenues dans les différentes conventions internationales.

C. L'approche sécurité des ports gabonais dans le cadre du Code ISPS

La sûreté devient un élément fondamental d'intégrité de l'Etat aussi bien sur le plan commercial que politique, ainsi qu'une concertation à l'échelle mondiale par souci d'efficacité. A ce titre, le code ISPS oblige tous les ports, y compris ceux du Gabon, à se conformer à des normes de sécurité draconiennes. C'est dans ce contexte que les décideurs politiques ont pris des mesures visant à assurer la sûreté des installations portuaires. Conformément aux recommandations du Code ISPS, ils ont mis en place un Plan d'Urgence comportant des spécificités propres à chaque organisme portuaire. S'adapter à cette normativité était la condition *sine qua none* pour ne pas faire des ports gabonais des destinations non fréquentables, comme c'est le cas pour les ports de Pointe-Noire (Congo) et de Bata en Guinée-équatoriale. C'est donc pour continuer à accueillir des navires engagés dans les voyages internationaux et ne pas se voir, *de facto*, exclure du commerce maritime international, que le Gabon s'est conformé aux nouvelles normes de sécurité prévues par le Code ISPS.

En effet, le Gabon a ratifié la Convention SOLAS relative à la sûreté et la sécurité des navires et des ports. Selon les prescriptions figurant dans le chapitre XI-2³¹⁷ de la Convention SOLAS définissant les mesures à entreprendre par chaque pays signataire, le Gabon a procédé à une première évaluation de la sécurité des navires et des installations portuaires. Ce travail a requis l'expertise d'un organisme de sécurité reconnu (RSO), le BIMV Belgique³¹⁸. Désigné par l'OMI comme organisme de sûreté pour les ports administrés par l'OPRAG, le BIMV Belgique avait pour mission d'examiner, d'évaluer et d'approuver les plans de sécurité des navires, de vérifier et de délivrer les certificats aux navires. Il a également évalué les procédures, les travaux à effectuer et le matériel adéquat à acquérir par les ports gabonais. Son rôle consiste aussi à former des officiers et des personnels de sûreté des ports. En clair, le BIMV Belgique a pour rôle de conférer à nos installations portuaires la crédibilité exigée par l'OMI.

L'audit réalisé par le BIMV Belgique sur l'état réel des installations portuaires a permis d'évaluer le niveau de sûreté³¹⁹ dans lequel fonctionnent les ports gabonais. Cet audit minimise de manière optimale les risques éventuels qui peuvent survenir dans les ports. D'une manière générale, en ce qui concerne la définition des niveaux de sûreté, nous pouvons dire, en tenant compte de notre observation sur le terrain, que l'ensemble des installations gabonaises fonctionne au niveau de sûreté 1. En effet, il y existe quelques mesures élémentaires de sûreté telles que : le Plan d'Urgence Interne (PUI) ; l'éclairage ; la clôture de sécurité ; surveillance terrestre ; règlement d'exploitation du port ; etc.

³¹⁷ Les principales actions à entreprendre par chaque pays contractant à la Convention SOLAS sont :

- rassembler et évaluer tous les renseignements concernant les menaces contre la sûreté et les échanger avec les autres gouvernements contractants appropriés ;
- la Convention recommande d'exiger le maintien de protocoles de communication à l'intention des navires et des installations portuaires ;
- les Etats devront empêcher l'accès non autorisé des intrus aux navires, aux installations portuaires et à leurs zones d'accès restreint ;
- les Etats membres de la convention devront empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires et dans les installations portuaires ;
- des dispositions doivent être prises pour offrir un moyen de donner l'alerte aux fins de réagir aux menaces contre la sûreté ou des incendies de sûreté ;
- la convention recommande d'exiger des plans de sûreté des navires et des installations portuaires, plans établis à partir des évaluations de sûreté ;
- la convention recommande que des personnels soient formés et bien entraînés ; qu'ils fassent des exercices réguliers pour se familiariser avec les procédures de sûreté.

³¹⁸ Bureau International Maritime

³¹⁹ Le code ISPS distingue trois niveaux de sûreté du port regroupant des mesures de sûreté dans lesquelles fonctionnent les installations :

- « le niveau 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;
- le niveau 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté ;
- le niveau 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise ».

Par ailleurs, un plan de sûreté a été produit à partir de l'évaluation du niveau de sûreté existant. Ce plan de sûreté regroupe l'ensemble des procédures, moyens et techniques à adopter pour prévenir, détecter et lutter contre tout acte illicite ou encore à décourager tous actes terroristes, ainsi que toutes formes de menace de sûreté à l'intérieur et dans les surfaces déterminées comme zone portuaire. A Owendo par exemple, le Plan d'Opération Interne (POI) devrait permettre de réagir rapidement à un feu d'hydrocarbures au quai pétrolier OPRAG. Le POI rassemble toutes les phases nécessaires pour réagir face à ce genre de danger : l'élaboration des stratégies, la mise en place de la tactique, les renseignements utiles, l'intervention, la logistique, l'exécution et enfin l'attaque. Le POI n'est malheureusement pas un plan d'ensemble. Mais il ne concerne pas les autres formes d'incendie qui pourraient se déclarer au Port d'Owendo. Néanmoins, grâce au plan d'urgence, le port a un dispositif de sécurité qui vient rehausser le niveau de sûreté du Port Commercial. L'Office a également mis en chantier des accès sécurisés pour tous les ports sous sa juridiction. Une clôture de protection a été réalisée Owendo du côté mer pour compléter la portion existante. Elle s'étend du nord au sud, entre la frontière avec le Port Minéralier et celle du Port à Bois. Une barrière est également prévue au Port à Bois. Les portails situés à l'entrée du port sont électrifiés et l'accès au port est désormais assuré par des gendarmes. L'enceinte du port et ses environs sont éclairés pour améliorer la sécurité.

Le « plan de sûreté des installations portuaires » a pour objectif « *d'assurer la protection et la sauvegarde effective du port et de ses installations, des personnes et équipages à bord des navires, du personnel au sol et des services à la navigation maritime contre tout acte de malveillance : sabotage, vol à main armée ou simple vol de la cargaison, prise d'otage, trafic de stupéfiants, etc.* »³²⁰. Ainsi, conformément aux dispositions du Code ISPS, ce plan permet d'assurer la protection contre des actes illicites dirigés contre les personnes, les ports, les installations de navigation maritime, les navires et les équipements. C'est un instrument qui donne l'occasion de garantir la sûreté et l'efficacité du transport maritime international par l'établissement et l'application des procédures nécessaires. Son originalité tient essentiellement au fait qu'il doit satisfaire à l'obligation qu'impose la norme 1.19 de la partie B³²¹ du Code ISPS. Celle-ci stipule que : « *le plan de sûreté portuaire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire devrait prendre pour s'assurer qu'elles sont à tout moment exploitées au niveau de sûreté 1. Le plan devrait aussi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploitée à ce*

³²⁰ NDANG EDOU, M, 2004, « Le plan de sûreté de l'installation portuaire : Owendo », *Le SEMAPHORE*, OPRAG, n° 3, p. 13.

³²¹ partie des recommandations pour la mise en application des dispositions de la partie A.

niveau lorsqu'elle en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que l'installation portuaire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'elle pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou à une menace de sûreté au niveau de sûreté 3 »³²².

« En dépit de ces efforts méritoires, des actions restent encore à réaliser », disent la plupart des personnes interrogées. « Les autorités gabonaises n'ont pas encore ratifié la Convention SUA 1988 portant sur la suppression des actes illicites envers la sécurité de la navigation maritime », déclare un responsable de la Direction de la Marine Marchande. « Il en est de même de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. Toutefois la procédure et le dépôt des instruments pour la ratification de cette convention sont déjà en cours pour ne pas retarder de façon préjudiciable le pays dans l'accomplissement de cette formalité ». En ce qui concerne la conformité des installations portuaires par rapport aux recommandations du Code ISPS, un dirigeant de SIGEPRAG affirme que « les ports du Gabon sont aux normes³²³ par rapport à leurs dimensions, aux besoins qui sont les nôtres, au milieu dans lequel nous vivons et aux risques que nous encourons tels que la pollution des produits pétroliers. Ils ne peuvent pas nous demander d'être aux normes des grands ports comme ceux d'Europe ou d'Amérique du Nord. D'autre part, Owendo n'accueillant pas les navires transportant des produits pétroliers bruts, nous ne pouvons pas dans ce cas nous mettre aux normes par rapport à ça ».

Il apparaît qu'à ce jour, les ports d'Owendo - Libreville et de Port-Gentil ne sont pas aux normes en matière de sécurité et de sûreté comme le souhaite l'OMI. Les travaux en cours de réalisation tentent de répondre à cette question. Ils ont permis à l'OMI de ne pas les déclasser en matière de sécurité. Le code ISPS n'a pas encore apporté de véritable changement susceptible d'améliorer leur gestion. A Owendo, la corrosion et les fissures sur le tablier de l'appontement commercial détruisent progressivement la stabilité de l'ouvrage même si des colmatages sont effectués. Le cahier des charges confié à SIGEPRAG n'est pas respecté : la promotion des ports est insuffisante ; les partenaires et opérateurs, ainsi que les personnes intéressées par les problématiques de sûreté ne sont pas suffisamment informées

³²² Code ISPS, p 43.

³²³ Il considère la norme comme un canevas, c'est-à-dire que la norme est ce qu'il conçoit pour faire fonctionner notre système. « Le problème est de savoir où se situe la norme et celui qui la définit ou la donne », s'interroge notre interlocuteur. D'autant plus que l'OMI, dans ses différentes conventions, donne un canevas dans lequel le contenu n'est pas clairement défini. En matière de sécurité, par exemple, faut-il pour lutter contre les incendies, se doter d'un extincteur, d'un camion, d'un remorqueur qui sera là uniquement pour lutter contre les flammes ou installer un ensemble de tuyaux sous les quais ? . Pourtant, chacun de ces éléments représente en lui seul un système de lutte contre les incendies. Or, ces détails ne sont pas précisés dans les différentes conventions de l'OMI. C'est pourquoi, il est essentiel de connaître la nature des risques pour mettre en place un ensemble de dispositions et mesures correspondantes.

sur les conditions d'application du Code ISPS. Actuellement, la seule information diffusée en matière de sûreté portuaire est l'obligation d'acquiescer un badge ou une vignette pour les visiteurs. Les dispositifs contenus dans le plan de sûreté restent accessibles uniquement à certaines personnes auxquelles la responsabilité en est confiée. Le Comité ad hoc chargé du suivi de l'application du Code ne fait pas un travail soutenu de communication et de suivi effectif. Après une période d'agitation, tout fonctionne comme avant le 1 juillet 2004, date de la signature de la convention par le Gabon. Dans tous les cas, en plus des améliorations à apporter, il faut une volonté nationale pour que l'on puisse parler d'adaptabilité des installations portuaires par rapport au Code ISPS.

Pour conclure, nous retiendrons que garantir la sécurité dans les ports et ses environs, c'est à la fois prévenir toute forme d'accident et les doter les ports de structures organisationnelles et logistiques adaptées pour lutter contre les accidents (incendies, explosions, etc.). La sécurité vise donc à pallier les défaillances techniques et à assurer le maintien de l'ordre. Elle regroupe les mesures de prévention et de secours contre des sinistres. La sécurité d'un complexe portuaire représente un ensemble de dispositions et mesures qui ne dépendent pas seulement de la Direction du port, et qui sont assurées par les pouvoirs publics ou des opérateurs privés. La nécessité d'une surveillance maritime et portuaire efficace est donc nationale, si vaste et si urgente, qu'elle requière une analyse concertée, effectuée par les parties concernées (Ministère de Tutelle, OPRAG, SIGEPRAG, organismes de sûreté agréés, forces de l'ordre, opérateurs privés, etc.), analyse dans laquelle tout investissement est sujet à en croiser d'autres, analyse d'où se dégagerait une vision commune des objectifs, une conjonction des efforts, une répartition des tâches et des zones d'intervention. Fort de cette analyse, il conviendrait alors de s'ouvrir à la coopération sous-régionale (AGPAOC) et extra régionale, d'inventorier toutes les possibilités offertes tant en matière de financement que de formation.

B) MIEUX REpondre AUX ENJEUX DE LA SECURITE DANS LES PORTS DU GABON

Les questions de sécurité publique et de police dans les ports revêtent un caractère d'actualité particulier en raison des attentats terroristes du 11 septembre 2001. Selon le Petit Larousse illustré (2002), la police désigne « *l'ensemble des mesures ayant pour but de garantir l'ordre public* ». C'est également « *une administration, une force publique qui veille au maintien de la sécurité publique* » et de l'ensemble des agents de ces forces. La garantie de

l'ordre public s'effectue à la fois par la prévention et par la répression. C'est de cette dualité que découlent les notions de police administrative et de police judiciaire.

1. Les autorités chargées de la sécurité et de la police dans les ports

a. L'OPRAG

L'ordonnance n° 41/74 portant création et statuts de l'OPRAG, confie à celui-ci la responsabilité d'exercer les pouvoirs de police à l'intérieur de sa circonscription. Ce pouvoir consiste, comme nous l'avons déjà dit, à assurer le fonctionnement des mouvements de navires (avec la participation de SIGEPRAG) et de constater les infractions qui y surviennent. A ce titre, la police recouvre un aspect matériel dans la mesure où sont concernés les mouvements de navires, leur stationnement, le stockage des marchandises sur les quais, etc. Cette police est désignée sous le nom de « police d'exploitation portuaire ». Elle correspond aussi à la notion de sécurité, notamment des installations, des biens et des hommes. Dans ce cas, elle obéit à un critère de « troubles » qui peut être l'occupation de manière irrégulière d'un navire par des grévistes, la grève des dockers entraînant le blocage des activités, etc. La police portuaire doit prévenir les dangers ou les désordres et assurer l'ordre public. Cependant, La Capitainerie, en tant que représentant de l'autorité portuaire, nous dirons de l'OPRAG, n'est pas le seul intervenant dans le contrôle de la circulation des hommes et des biens. La Capitainerie remplit ses missions au profit du ministère de tutelle, dont le rôle est de coordonner les actions de l'Etat dans les ports et en mer en assurant l'exécution des arrêtés et décisions.

La préservation de l'intégrité du domaine public portuaire et maritime relève de la « police de conservation du port. » En effet, selon l'article 72 du Règlement d'exploitation (chapitre IX), « *nul ne peut porter atteinte au bon état du port, de ses installations et accès* ». A ce titre, tout atteinte aux installations ou à leur fonctionnalité fait l'objet d'un procès verbal dressé par l'Officier du port³²⁴ assorti d'une mise en demeure pour mieux sensibiliser le contrevenant. Les maîtres du port ont aussi compétence sur le domaine. Ils dressent des procès verbaux des constats d'infraction qu'ils transmettent d'abord au chef de service de la police qui, le communique ensuite au Commandant après qu'il l'a visé. Selon la nature de l'infraction, le Directeur général de l'OPRAG, les forces de police, de gendarmerie ou les unités de sapeur pompier pourront recevoir une copie du procès verbal.

³²⁴ Article 5 du règlement d'exploitation portuaire, chapitre II : Capitainerie

L'insuffisance de moyens matériels, humain et financier limite considérablement l'exécution des missions de la police portuaire : absence de véhicule pour balayer tout le domaine, de torches pour travailler de nuit, de radios portatives VHF pour établir la communication entre agents (ils utilisent leur téléphone portable personnel ainsi que leur crédit de communication), pas d'unité d'incendie et de veille sécuritaire (ambulance...), etc. La sécurité concerne aussi la circulation dans l'enceinte portuaire. A Owendo, la signalisation et la signalétique sont insuffisantes. La limitation de vitesse, qui est fixée à 30 km/h n'est pas respectée. Par conséquent, la mission de sécurité et de police au Port commercial peut être déclinée sous quatre formes, comme résumé sur le tableau 32.

Tableau 32 - Les formes de sécurité au Port d'Owendo

Formes	Observations
Sécurité nautique pour l'accès des navires	Contrôle des opérations de dragage et du bon fonctionnement du balisage ; Détermination des tirants d'eau acceptés aux différents postes ; Examen régulier des ouvrages devant accueillir des navires.
Sécurité de la cargaison	Contrôle systématique (<i>check list</i>), à l'arrivée, au départ et durant l'escale de toutes les cargaisons, particulièrement les cargaisons dangereuses : pétroliers, gaziers, etc. ; Autorisation de charger ou décharger ; Contrôle de l'application des règlements afférents aux marchandises sur terre-pleins ou sous hangar.
Sécurité d'intervention	Le Commandant du port représentant du Directeur du port a le pouvoir décisionnel pour tout accident terrestre ou maritime mettant en cause la sécurité du port ou des accès de décider l'application des prescriptions réglementaires (article 4 du règlement d'exploitation général / 2004).
Sécurité d'accès	L'accès au port est strictement réglementé (article 53) ; L'accès au navire n'est autorisé qu'après accomplissement des formalités de police ; L'accès aux hangars en banalité (article 119)

D'après NTSAGUI, L, 2005, « Le passage portuaire au port commercial d'Owendo », Mémoire de DESS, Université Omar Bongo, p. 22

b. La lutte contre les trafics : la police de la circulation aux frontières

Le port est une aire où s'exercent les activités liées à la mer. C'est aussi un « *lieu de tous les passages, des arrivées et des départs, c'est le commencement (d'aucuns dirons la fin) des territoires terrestres comme des territoires marins, c'est l'ouverture vers le monde* »³²⁵. Le port évoque ici l'idée d'une frontière, d'une démarcation entre des ensembles spatiaux étatiques, dont les caractéristiques politiques, linguistiques et culturelles sont diverses. Dans ce contexte, la circulation dans les ports fait également intervenir d'autres acteurs qui assurent la protection des frontières et la police des étrangers. Deux services déconcentrés de l'Etat sont chargés, à titre principal, des contrôles aux frontières : les douanes et la Police aux

³²⁵ MARCADON, J, 1999, « Le littoral, un espace marqué par un environnement humain et économique d'une grande diversité », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, PUR, p. 9-10

frontières, la PAF. Comme précédemment évoqué, les services de douanes jouent un rôle fondamental dans la lutte contre les trafics. La PAF, quant à elle, assure le contrôle de la conformité des visas d'entrée et l'application du droit en matière d'immigration.

2. Développer la communication pour améliorer les résultats

a. Une coopération nécessaire

La sécurité portuaire est nécessairement liée à celle de la ville qui l'entoure et les deux entités constituent un ensemble dont le traitement en matière de prévention est indissociable. Aussi, pour rendre les ports gabonais plus sûrs et satisfaire en même temps aux exigences de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de sécurité - sûreté, convient-il de les doter de structures organisationnelles et logistiques adaptées pour garantir la sécurité des infrastructures, des biens et personnes, s'y trouvant. Dès lors, le développement d'une politique de coopération nationale par laquelle les acteurs impliqués ou concernés par la sécurité s'avère indispensable pour contribuer de façon concertée et efficace à la sécurité portuaire et maritime, aussi bien dans l'enceinte portuaire que l'extérieur. Cela suppose une définition préalable et claire du contour du projet de sécurité et des règles à appliquer pour éviter de mixer les interventions des parties et la dilution des responsabilités qui en résulteraient. La recherche de l'optimisation de la sécurité devrait conduire à renforcer la responsabilité relative à la sûreté maritime entre les divers ministères et organismes et/ou services responsables. L'OPRAG a la responsabilité première pour la sécurité des installations portuaires. Le Ministère de la Marine Marchande est responsable de la sûreté maritime et la coordination des politiques portuaires. Les ministères de la Défense nationale et de l'Intérieur assurent respectivement la protection civile, le maintien de l'ordre et la sécurité publique, l'exécution de la loi et des services de police. En plus de ces prérogatives, le ministère de la Défense est chargé de la protection du territoire, de la coordination des interventions en mer en cas de menace maritime ou de crise. Les douanes et la PAF, deux services déconcentrés de l'Etat assurent la police aux frontières.

La gestion coordonnée et efficace implique aussi le développement d'une coopération interne entre les acteurs touchés par le projet sécurité portuaire et maritime. Effectivement, la mise à profit de l'expérience acquise par les différents services nationaux et organismes de sécurité pourraient notamment concourir sur des améliorations concrètes dans la gestion de la sécurité. A cette fin, les échanges sur le terrain, dans le cadre de la « coordination opérationnelle », doivent être systématiques pour accroître l'efficacité des actions

d'interventions. L'intérêt de la « coordination opérationnelle » réside dans la maîtrise et la planification juste à temps des interventions, la réduction des situations de risques par une meilleure surveillance, évaluation, identification et prévention des menaces liées à la sûreté maritime. Le partage des expériences entre les experts contribuerait à améliorer les conditions de travail et à augmenter la rentabilité du personnel grâce à une utilisation rationnelle des compétences.

Le même souci d'efficacité devrait prévaloir aussi dans la gestion du réseau de transport dans la mesure où la sûreté est un élément crucial de l'efficacité des communications, et par conséquent du dynamisme économique.

b. Organisation du réseau d'information

Toutefois, la coordination opérationnelle sera rendue possible par l'informatisation de l'ensemble des opérations fondamentales aux divers niveaux et échelles des interventions. Il en est de même de la coopération des différents services et organismes géographiquement épars. Seule l'informatique coordonnée nationalement, combinée aux télécommunications, est en mesure de maîtriser cet échange d'information sur la sécurité portuaire. Des centres d'opérations de la sûreté portuaire et maritime réunissant toutes les ressources civiles et militaires seraient nécessaires pour la sécurité maritime. Ils permettraient de garantir une meilleure surveillance des ports, du littoral et de leurs environs par une grande réactivité et de suivre l'évolution de la sécurité portuaire et maritime.

De nos jours, l'efficacité de la sécurité ne peut être évoquée indépendamment des technologies de l'information et de la communication. Cela revient à élaborer une stratégie nationale de l'information et de la communication pour une gestion efficace de la sécurité portuaire et maritime. La mise en œuvre d'une plate-forme utilisant les technologies de l'information et de la communication, particulièrement des communications sécuritaires, constituera un support rapide et puissant entre les différents services nationaux et organismes répartis entre plusieurs sites géographiques. Le développement d'un centre d'informations sur la sécurité faciliterait la communication, le partage, la mutualisation des informations et la diffusion des informations relatives à la sécurité entre les centres d'opérations de la sécurité. La création d'une base de données nationales devrait constituer une base de connaissances, une « intelligence métier » pour le soutien de l'amélioration des missions régaliennes de l'Etat en matière de sécurité portuaire et maritime, mais aussi des missions dédiées aux usagers des ports. Cette information stratégique et pertinente donnera lieu à : l'amélioration de la qualité de l'information recueillie par les différents acteurs, l'uniformisation des données archivées

par les services et organismes de la sécurité, la mise à disposition des outils statistiques pour corriger et faciliter le travail d'analyse des décideurs et des centres d'opérations sur la sécurité, la diffusion des informations vers un public intéressé par les questions sécuritaires. La problématique principale reste donc la réalisation d'un système informatique pour assister les centres d'opérations de la sûreté portuaire et maritime sur leurs missions. C'est pourquoi, il doit être mis en œuvre un système permettant l'installation d'équipements de surveillance (caméras et de systèmes de télévision en circuit fermé) pour renforcer la sûreté aux ports et aux autres installations maritimes. Des projets d'amélioration de la sûreté des ports et de leur périmètre et du contrôle d'accès (clôtures, barrières, signalisation, éclairage) sont également indispensables. De même que l'acquisition d'équipements de commande, de contrôle et de communication, comme les postes de radio portatifs et les radios permettant les communications entre les hommes de terrain et les centres d'opérations de la sûreté portuaire maritime.

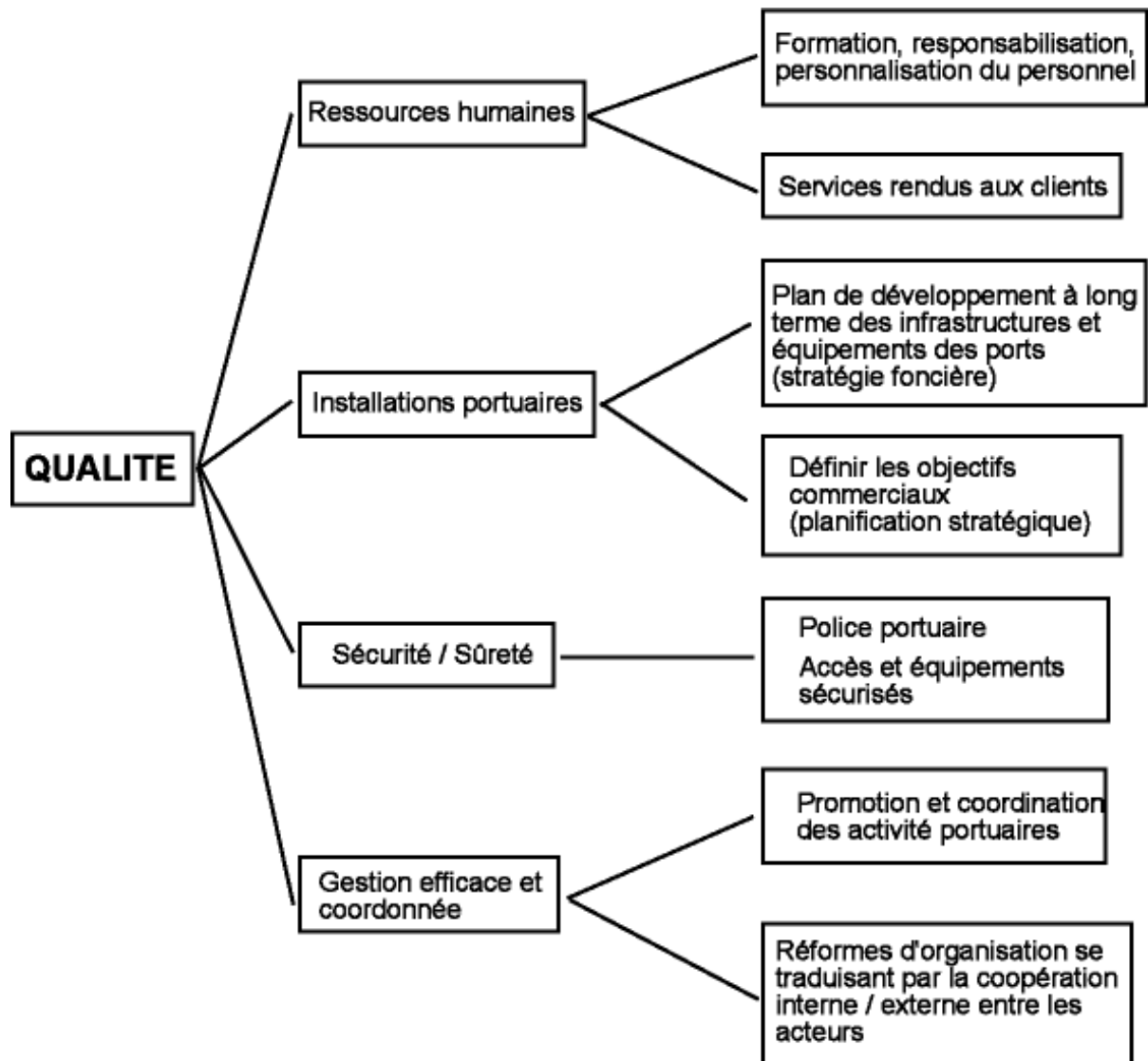
Autre piste complémentaire envisageable, accroître la coopération avec les pays voisins pour améliorer la défense et la sûreté maritime du Gabon dans la zone CEMAC.

IV) AMELIORER LA GESTION DES PORTS GABONAIS

Avec les exigences nouvelles de la conteneurisation et de la mondialisation, les notions de compétitivité et de concurrence prennent toute leur importance au niveau des ports, y compris ceux du Gabon. Dans cette optique, la qualité doit faire partie des objectifs primordiaux des ports. Elle doit être établie pour répondre aux attentes et besoins des clients. Cette politique se décline en objectifs qualités.

Dans les ports commerciaux du Gabon, l'organisation de la démarche qualité doit se décliner en quatre points : les ressources humaines, le maintien des installations portuaires, la sécurité / sûreté et le développement de la communication pour une gestion coordonnée (figure 24). Dans cette partie, nous allons analyser principalement les deux premiers points, les problèmes de la sécurité / sûreté ont déjà été examinés dans la section III du chapitre V. Quant à la communication, nous allons l'aborder dans la partie III.

Figure 24 - Système de qualité du milieu portuaire



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, septembre 2006

A. LES CONSTATS

1. Ressources humaines peu qualifiées, compétences peu organisées

Le problème de la gestion des ports gabonais pose en terme plus large celui de la formation. A juste titre, Monsieur Mombé - Nguéma fait remarquer que si les secteurs portuaire et maritime gabonais disposaient d'un vivier de personnels qualifiés aussi bien dans les ports que dans les différentes activités liées à l'économie maritime et portuaire³²⁶, la performance serait améliorée. Plus de 80 % des personnes exerçant dans le secteur portuaire, notamment le personnel d'exécution : acconiers, conducteurs d'engins de manutention,

³²⁶ MOMBE NGUEMA, J, 1993, « La marine marchande gabonaise ou le naufrage », *l'Union, Quotidien d'information gabonais*, 16 novembre, p. 4.

lamaneurs, etc., disent que : « *ils ne reçoivent pas souvent de formation initiale ou continue. Ils n'ont pas non plus l'opportunité d'assister aux séminaires* ». La plupart des enquêtés sont des « cadres maisons ». Ils nous ont répondu avoir appris et acquis leur expérience sur le tas. Ils ont acquis suffisamment d'expérience grâce à leur ancienneté pour s'assumer professionnellement. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs reçu des promotions en interne. La mobilité hiérarchique leur donne l'occasion d'occuper des postes de responsabilité. Cependant, certains métiers se distinguent par la qualification plus pointue de leur personnel. C'est le cas du personnel navigant, reconverti dans les activités connexes du transport maritime suite à la disparition de la SONATRAM en 1998. C'est le cas des pilotes et des opérateurs radio exerçant dans les ports gabonais. Ils ont reçu une formation initiale dans ce sens. De plus, ils bénéficient d'une longue expérience : dans le long cours pour avoir été commandant de ligne, pour les pilotes, alors que les « radio » sont des anciens de la marine.

L'adaptation des ports du Gabon à l'évolution des progrès techniques doit s'accompagner de la formation professionnelle. Le développement des savoirs et savoir-faire, la création des capacités administratives techniques et de recherche sont indispensables à toute stratégie de promotion des secteurs maritime et portuaire. Car la difficulté dans le transfert des technologies, c'est-à-dire des investissements des pays occidentaux vers ceux du Sud, est tamponnée par l'ensemble des acteurs économiques au niveau mondial qui reste confronté à la formation des hommes appelés à utiliser cette technologie.

Pour être compétitif, il devient indispensable d'investir dans les personnes, c'est-à-dire « créer la compétence. » Cela devient un facteur déterminant de développement économique et du processus d'intégration commerciale dans une économie mondiale. La Banque Mondiale souligne à cet effet qu'« *à l'avenir, la croissance économique de l'Afrique dépendra moins de ses richesses naturelles qui, sont en voie d'épuisement, que des compétences de la main-d'œuvre* » d'autant plus que « *la croissance nécessite une main-d'œuvre instruite et flexible permettant aux pays de profiter des opportunités économiques* »³²⁷. La majorité des personnes opérant dans ce secteur dispose d'un savoir-faire et d'une technicité acquis sur le tas. L'effort doit être mené à la fois en terme de formation continue et initiale. Il convient d'amener chacun à être performant dans sa spécialité mais aussi dans une prise en compte plus globale des facteurs déterminants pour l'avenir du port ? C'est à ce prix qu'il sera possible d'améliorer vraiment les zones côtières dans le cadre global de développement et d'aménagement du territoire en tenant compte des particularités naturelles, de l'intérêt économique et des enjeux d'ordre écologique que représentent les milieux côtiers. Améliorer

³²⁷ MARCHES TROPICAUX, 2000, « *L'Afrique doit opérer des changements majeurs pour entrer le XXIe siècle* », n° 2867, p. 1044-1046.

les compétences est un premier objectif. Bien les utiliser en est un autre. Certains corps de métiers se sont « *improvisés portuaire* », s'indigne un « radio ». Il ajoute que « *dans d'autres ports à travers le monde, on ne devient pas, par exemple, dockers si on n'a pas été matelot auparavant* ». Nous pensons que la faiblesse numérique du point de vue de la formation n'est pas un problème en soi dans la performance des ports. Le tout est d'utiliser les compétences à bon escient. Ce qui est rarement le cas dans des ports gabonais. Le gestionnaire des ports, l'OPRAG, en est une illustration car les techniciens occupent peu souvent les postes correspondant à leur formation. Ce que déplorent la plupart des personnes que nous avons rencontrées au Port d'Owendo. Elles déclarent que « *tout marche par décret présidentiel* », si bien que « *la distribution des postes se fait en fonction des affinités. Les postes décisionnels sont confiés à des personnes sur qui la confiance est placée* ». D'où l'inadéquation entre le poste occupé et les compétences requises. La conséquence immédiate est l'absence de valorisation de la compétence en fonction du poste occupé.

Cet état de fait nous paraît fragiliser le bon fonctionnement de l'OPRAG et des ports en général. Elle se traduit par une gestion peu encadrée qui induit des effets répulsifs : difficulté de trésorerie, absentéisme, retards, abandons des postes, etc. Pour pallier ces maux devenus chroniques à l'Office, les autorités envisagent de mettre en place un système de pointage à carte « biométrique. » S'il est adopté, ce système de pointage aura l'avantage de redynamiser la structure dans le sens d'un nouveau management de la ressource humaine en vue d'une meilleure efficacité de l'Office des ports. Cette situation a pour corollaire le manque d'efficacité de l'administration portuaire du point de vue de sa gestion. Elle traduit l'absence d'obligation de résultat de la plupart des organismes publics, dont les conséquences sont la disparition de la SONATRAM, la privatisation d'entreprises publiques : SNAT (Société nationale d'aconage et de transit), OPRAG, etc.

- Des entreprises publiques aux effectifs pléthoriques

Les entreprises publiques gabonaises sont confrontées à une difficulté de gestion de leur ressource humaine, considérée pourtant comme levier incontournable et déterminant dans le management d'une entreprise. C'est un phénomène général à toutes les entreprises publiques des pays en développement. En effet, pour résoudre son problème d'emploi, le Gabon doit engager sans relâche de nouveaux fonctionnaires, lesquels s'entassent dans les bureaux et allongent le circuit administratif. Ces efforts de recrutement, s'ils ont pour seul avantage d'éviter le chômage, ont l'inconvénient de dégager une masse monétaire importante, souvent plus, consacrée à l'achat des biens de consommation qu'à l'effort d'équipement du pays.

Cette situation a aussi pour corollaire le manque d'efficacité de l'administration publique. Rien d'étonnant à cela puisqu'elle n'a pas obligation de résultat. De plus, elle ne valorise pas la compétence en fonction du poste occupé.

L'exemple du gestionnaire des ports et rades gabonais, l'OPRAG est significatif. Ses effectifs sont pléthoriques³²⁸. Le tableau 33 nous donne un aperçu sur les salariés des organismes publics opérant dans les secteurs portuaire et maritime. L'office est le plus gros pourvoyeur d'emploi : en décembre 2003, il comptait 471 employés, dont 364 à Owendo et 107 à Port-Gentil.

Tableau 33 - Effectifs des quelques organismes publics opérant dans les secteurs portuaire et maritime (2003)

Désignation des organismes	Nombre de salariés
OPRAG	471
CGC	120
CNI	53
SONATRAM	150
SNAT	224

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, complétée par les informations sur le site www.port-gabon.com (consulté en mars 2006)

Une mise en adéquation des chiffres de l'OPRAG avec le nombre de postes à quais (6 au total) et le linéaire des quais (2,6 km au total) laisse apparaître que l'Office est en situation de sureffectifs. Plus grave encore, est la dispersion géographique des activités portuaires. Cette dernière ne favorise pas la performance de l'Office, et au-delà la productivité des ports. Ces contre-performances se traduisent dans les résultats financiers de l'OPRAG. Les charges salariales sont importantes : le ratio frais du personnel sur les recettes de l'Office reste élevé puisqu'il est supérieur à 40 %.

Le plan de compression des effectifs qui concerne plus de la moitié de l'effectif actuel s'est donc avéré nécessaire pour l'Office. Pour ce faire, une étude minutieuse des tâches a été effectuée dans le cadre de la privatisation pour diminuer les effectifs et, surtout, favoriser une utilisation optimale de chaque poste. Pour autant, beaucoup reste à faire dans la mesure où de nombreux maux minent encore le bon fonctionnement de l'OPRAG.

Il s'agit, entre autres, de l'absentéisme, des retards, des abandons des postes. Pour pallier les maux devenus chroniques à l'Office, les autorités envisagent de mettre en place un système de pointage à carte « biométrique. » S'il est adopté, ce système de pointage aura l'avantage de redynamiser la structure dans le sens d'un nouveau management de la ressource humaine en vue d'une meilleure efficacité de l'Office des ports.

³²⁸ Ces effectifs ne concernent que les ports commerciaux de Libreville et de Port-Gentil. Les ports à bois (Libreville et Port-Gentil) et Minéralier étant concédé ne sollicitent que des interventions marginales des agents de l'OPRAG.

Les charges de fonctionnement : téléphone, télex, électricité, carburant, achats, frais de mission, de réception, de déplacement de son personnel, etc., sont aussi excessifs. Elles constituent un handicap à une meilleure gestion de l'organisme.

Contre tous ces dysfonctionnements, la stratégie adoptée par les pouvoirs publics a consisté à restructurer l'OPRAG et à réorienter ses missions vers la supervision et la réglementation pour qu'il veille au bon fonctionnement des activités portuaires.

2. Des installations portuaires insuffisantes ou dégradées

A côté des problèmes de sécurité et de signalisation déjà évoqués, nous avons pu constater la dégradation du patrimoine portuaire national (photo 29) faute de politique soutenue en matière d'entretien et de réhabilitation des infrastructures portuaires.

Photo 29- corrosion des gabions du poste pétrolier (ports d'Owendo)



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, juin 2004

L'Administration portuaire du Gabon n'est pas en mesure de fournir à sa clientèle des installations en corrélation avec leurs besoins. Elle devait, pour exercer de manière efficace son métier, financer, mettre en place, exploiter et entretenir les infrastructures et équipements nécessaires à son activité. De ce fait, la crédibilité de l'apportement commercial d'Owendo et du poste pétrolier est menacée par la corrosion. Celle-ci affecte les structures au-delà du problème récurrent de l'envasement. Si la dégradation se poursuit, elle pourrait compromettre la stabilité des ouvrages d'accostage. Au-delà, c'est la vie d'autrui qui est mise en danger par la qualité des infrastructures portuaires d'Owendo. Elle pourrait également perturber le trafic portuaire.

De plus, Il a fallut qu'elle mette aussi en œuvre des relations contractuelles aussi bien avec divers fournisseurs d'équipements ou de services (contrats de construction, achat d'eau ou d'électricité, etc.) qu'avec des sous-traitants pour des opérations spécifiques (maintenance, gardiennage, voir exploitation propre). Cela suppose l'établissement des relations avec le secteur bancaire pour le montage financier de l'opération. Il nous semble que cette dimension industrielle de l'activité pourrait être une des façons de contribuer à la compétitivité des ports.

De la même façon, les difficultés économiques, les budgets réduits ou amputés par le paiement de la dette, le mauvais usage des fonds destinés à la construction et à la réfection des infrastructures de transport ne permettent pas au Gouvernement de financer, d'entretenir et de maintenir de manière permanente les infrastructures portuaires ou d'investir dans le développement d'autres ports. L'insuffisance des ressources publiques a pour conséquence de limiter non seulement la capacité de renouvellement des infrastructures, portuaires en particulier, mais aussi leurs rendements. C'est ce qui justifie le fait que l'« Etat propriétaire » des ports n'ait pas été en mesure d'apporter de nouveaux capitaux pour améliorer les infrastructures portuaires et les adapter aux mutations permanentes du marché des transports maritimes. Cela aurait permis à l'outil portuaire d'être remis à un juste niveau proche des standards internationaux et de satisfaire les besoins de l'économie nationale.

3. Stratégie commerciale insuffisante

Le Petit Larousse définit le marketing comme étant « *un ensemble d'actions coordonnées qui concourent au développement des ventes d'un produit ou d'un service.* »

Dans le cas d'un port, cela signifie l'identification, en termes qualitatifs et quantitatifs :

- du service que les armateurs et les chargeurs actuels et potentiels souhaitent utiliser ;
- de la mise en œuvre des moyens destinés à fournir ce service ;
- de la promotion du port par diverses voies afin d'optimiser son utilisation.

Si ces tâches incombent généralement à l'autorité portuaire, il n'en est pas moins vrai que cette dernière ne peut s'en acquitter sans l'appui actif de toute la communauté portuaire. L'autorité portuaire n'est qu'un maillon de la chaîne de services portuaires. Son rôle est, entre autres, d'« orchestrer » une démarche globale de la communauté portuaire pour atteindre une plus grande qualité des services. Par qualité, nous entendons la satisfaction des exigences et des besoins du client.

Dans cette optique, sur quels leviers les autorités gabonaises et les autres acteurs impliqués dans le développement des ports peuvent-ils œuvrer pour améliorer la gestion de la qualité ? Quel système organisationnel serait-il apte à satisfaire les exigences de la clientèle ?

B) LES PRECONISATIONS

1. Reconsidérer les services rendus à la clientèle

Dans un environnement concurrentiel en constante évolution, la relation de l'autorité portuaire avec la clientèle conditionne le niveau de l'activité du port. Les clients, armateurs ou chargeurs, fréquentant les ports sont sensibles à la qualité et à l'efficacité du service fourni et aux tarifs pratiqués. Cette sensibilité est mise en évidence par l'existence d'une éventuelle concurrence. Elle dépend du degré de captivité du client. Dans ces conditions, l'OPRAG devrait définir les attentes et les besoins de sa clientèle et adapter sa politique aux besoins ainsi déterminés. Cette stratégie nécessitera des études de marché pour constater, prévoir, stimuler, susciter et renouveler les besoins des utilisateurs. Cette prospection, pour être plus efficace, doit être conjointement menée avec tous les acteurs et/ou partenaires portuaires (entreprises de manutention, les transporteurs routiers, etc.).

Par ailleurs, il serait intéressant que l'OPRAG mette en place un plan de qualité qui placerait le client au centre de ses préoccupations. Celui-ci passe par l'établissement d'un guide de l'usager des ports pour une plus grande qualité d'information. La qualité de l'accueil et, celle de l'écoute doivent devenir leurs meilleures armes. Cela implique, d'une part, d'améliorer les conditions de travail, de former et de responsabiliser les personnels. D'autre part, d'optimiser les méthodes de gestion et d'améliorer l'image des ports. Il est également nécessaire d'élaborer des chartes de qualités qui associeront l'ensemble des acteurs de la « communauté portuaire. » Des règles et des procédures de travail devront être édictées et appliquées à l'ensemble des opérations portuaires pour l'obtention d'un « système qualité », voir d'un label qualité. Des plans d'actions devront également incorporer dans ces cahiers de charge pour améliorer la qualité des prestations de services.

- Développer des outils d'évaluation de l'efficacité des prestations portuaires

Pour garantir des prestations de qualité (à haute valeur ajoutée) adaptées aux besoins des clients, il serait intéressant de doter les ports de mesures lui permettant de maîtriser les flux d'informations. Il s'agit de s'assurer que l'ensemble des acteurs impliqués dans l'escale d'un navire dispose dans les délais requis, de toutes les données nécessaires à l'exécution de ses missions ; qu'elles soient reprises dans les processus de réalisation (circuit de transmission de documents) et les processus de qualité (contrôle et validation).

Dans cette optique, les ports doivent disposer d'outils leur permettant de recueillir auprès de ses utilisateurs (armateurs, agences maritimes, etc.) des suggestions et remarques relatives à leur fonctionnement et surtout à l'amélioration de la qualité des prestations. Cela implique de mettre en place :

- des moyens pour inciter la clientèle à faire-part de ses besoins et attentes (boîte à idées, questionnaire de satisfaction annuel diffusé auprès des agences maritimes et autres opérateurs économiques pour évaluer l'efficacité et l'efficience des prestations portuaires fournies, etc.) ;

- un comité de pilotage par métier qui aura la responsabilité d'élaborer, de valider les différents documents de travail et la gestion des opérations, le suivi des recommandations, concernant leurs domaines de compétences. Chaque responsable aura la mission de sensibiliser ses collègues à s'impliquer davantage dans le fonctionnement des ports. Des réunions mensuelles réunissant le responsable de chaque comité avec les responsables des comités de pilotages des sites et les autorités portuaires (y compris ministérielles) sont nécessaires pour traiter de l'efficacité du système et des voies d'améliorations.

L'évaluation qualitative des prestations portuaires concerne aussi un climat social stable, une amélioration du professionnalisme³²⁹ du personnel, une communication efficace. Autrement dit, pour augmenter la rentabilité et la productivité des agents, il faut les motiver et stimuler (leur donner des responsabilités, notamment en décentralisant les mécanismes de prise de décision et en introduisant des systèmes d'incitation, notamment financière ou de promotion, liés aux résultats.) Ils doivent également disposer des moyens appropriés (personnel, matériel) pour améliorer les conditions de travail. Il est aussi important d'améliorer les méthodes de travail par la mise en place d'un système de formation continue.

2. Une administration à rentabiliser

La faible utilisation des compétences des personnels que nous venons d'évoquer conduit à une faible promotion des ports. La majorité des opérateurs économiques rencontrée se plaignent de la qualité de l'accueil, de la qualité d'écoute et du sens du service des agents de l'OPRAG. Ils déplorent le fait que les locaux de l'OPRAG soient une véritable forteresse. Ils sont quasiment inaccessibles aux visiteurs quel que soit l'objet de la visite. Nous même avons fait les frais de cette politique lors de nos différents séjours. Les visites sont filtrées et pour accéder au bureau de son interlocuteur, il faut franchir plusieurs barrières : d'abord

³²⁹ Le professionnalisme dans l'emploi est la capacité à réaliser un travail de qualité dans la durée. Cela suppose la maîtrise par l'agent, des compétences nécessaires à la réalisation des activités relevant de l'emploi.

l'agent de sécurité à la guérite, puis le vigile à l'entrée du hall principal, enfin la secrétaire. Là encore, vous n'êtes pas certain d'être reçu : la secrétaire peut opposer un refus pour des raisons qui lui sont propres quand ce n'est pas l'agent qui arrive en retard ou s'absente de son poste. L'attitude de l'Administration de l'OPRAG et de ses employés laisse penser qu'aucune priorité n'est définie dans le sens de l'amélioration de la valeur économique de l'entreprise et de l'activité portuaire ; comme il a été indiqué précédemment, les ressources de l'entreprise ne sont pas utilisées à bon escient. D'autant plus que l'OPRAG, y compris les décideurs politiques en général, ne se mobilisent pas pour faire des ports commerciaux des éléments de références sur le marché des transports maritimes nationaux et internationaux.

3. Améliorer les infrastructures

La qualité peut se définir « à la fois par des critères objectifs, tels que la productivité, le taux de dommage aux marchandises, l'insécurité, le temps de transit, la disponibilité des équipements, etc., et par des éléments subjectifs. Ainsi, parmi les éléments à caractère subjectifs, on peut citer l'impression générale d'un client sur l'amabilité du personnel portuaire, sur la disponibilité d'un responsable commercial pour répondre aux interrogations d'un client. La qualité se mesure aussi par l'attitude du personnel à vouloir mieux servir son client³³⁰ »³³¹. A ce titre, les ports de commerce doivent faire face à trois impératifs principaux :

- satisfaire aux besoins d'accès de leurs installations en bon état de maintenance, en toute sûreté et sécurité d'ensemble. Ce qui n'est pas le cas pour les ports commerciaux gabonais. Comme il a été dit plus haut, ils nous paraissent peut-être faibles dans ce sens où des facteurs tels que la dégradation des quais, la défaillance du balisage, etc., limitent considérablement la qualité des services rendus ;

- offrir, d'une part, des connexions terrestres efficaces avec son l'arrière-pays, et disposer, d'autre part, d'un tissu industriel et commercial dense.

Sans anticiper sur ces questions, nous retiendrons dans un premier temps que le système de transport gabonais, qui constitue pourtant un des liens entre le réseau du commerce international et le réseau de distribution national est peu performant et ne répond pas aux besoins de ses utilisateurs. En effet, le marchand de cacao de Bitam, dans le Nord du pays, ou d'une autre localité, pour atteindre son client européen par exemple, doit forcément

³³⁰ Dans le domaine portuaire, le terme client se substitue à celui d'utilisateur. La différence tient au fait que le premier est consommateur de prestations commerciales, tandis que le second bénéficie d'un service public, c'est-à-dire l'accès en toute sûreté à des infrastructures en bon état de maintenance.

³³¹ TERRASSIER, N, 1998, « Les ports et leurs clients », Synthèse sur les transports maritimes 1997-1998, ISEMAR, France, p.4.

passer par la capitale, Libreville, pour expédier sa production. La rapidité de la transaction dépend de l'état des voies d'accès. Il est évident qu'à l'heure de la mondialisation, le Gabon et par ricochet les transports ne peuvent être compétitifs si un effort n'est pas fait au niveau de l'amélioration durable des voies de communications existantes. Le développement du commerce international présuppose des infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et fluviales adéquates.

Dans un second temps, les ports, de même que l'ensemble du pays sont faiblement industrialisés. Le système économique repose sur l'extraction et l'exploitation de quelques matières premières peu ou pas transformées, dont le bois, le manganèse, le pétrole brut. Ce qui représente un sérieux handicap pour leur développement ports, et partant de l'économie nationale ;

- répondre aux besoins des clients avec la meilleure offre commerciale possible. Pour atteindre cet objectif, les ports doivent dynamiser leur gestion et développer une stratégie et des actions commerciales pour conserver, voire gagner des parts de marché. Ils sont aidés pour cela par le marketing. Celui-ci est d'ailleurs devenu une activité fondamentale et incontournable pour le développement des activités économiques.

4. Valoriser les avantages concurrentiels des ports gabonais

Comme partout ailleurs, les autorités compétentes du Gabon initient des actions commerciales pour accroître la compétitivité d'Owendo et de Port-Gentil. Cette politique consiste à les « vendre » en promouvant leurs fonctions de transport, de distribution, d'entreposage, de commerce, d'industrie, etc. L'OPRAG s'est engagé dans une politique d'animation des ports et de leurs activités pour mieux les intégrer dans les échanges nationaux et internationaux. Cependant, au regard de la dimension et des différentes activités qui s'y exercent, cette politique semble insuffisamment menée. Les actions commerciales initiées paraissent de faible portée par rapport aux plans stratégiques qui consisteraient à les rapprocher de leurs clients. Un des responsables de SIGEPRAG dit que « *les actions destinées à leur promotion sont limitées faute de ressources financières suffisantes allouées à ce chapitre.* » De ce fait, il n'existe pas de plan d'action, ni de budget, moins encore de stratégie de communication. Nous pensons que ce manque d'intérêt pour la promotion des ports s'expliquerait par le fait que ceux-ci sont en situation de monopole tant pour l'évacuation des matières premières vers les marchés internationaux que pour les importations. Les ports gabonais possèdent donc un arrière-pays captif dans ce sens où les marchandises de l'arrière-pays passent toujours par ces derniers et que les armateurs y font toujours escale. Ce faisant,

ils ne redoutent pas la concurrence des autres places portuaires sur les marges de son arrière-pays puisqu'ils concentrent les trafics pour sa place et son arrière-pays. Ils jouent donc un rôle uniquement national qui, ne les intègre pas dans un environnement concurrentiel interportuaire stimulant.

a. Agir sur le développement commercial

De nos jours, les forces concurrentielles du marché obligent à améliorer les performances. L'environnement commercial actuel et la concurrence accrue entre les différents ports estompent ces différences. La compétition s'effectue essentiellement pour les mêmes trafics. Elle s'est considérablement développée sous l'impulsion de plusieurs facteurs, parmi lesquels :

- la croissance importante du volume du commerce maritime (surtout à partir des années 1960) ;
- l'augmentation de la capacité de charge des navires qui a conduit à une concentration des cargaisons et à une réduction du nombre d'escales ;
- l'expansion de nouvelles techniques de transport telles que le conteneur ;
- l'amélioration des dessertes terrestres (routières, ferroviaires, parfois fluviales) en termes de capacité et de rapidité.

En conséquence, les arrière-pays, y compris ceux des ports d'Owendo et de Port-Gentil, doivent désormais être partagés avec d'autres. La compétition vive s'impose à tous les acteurs de la chaîne de transport international. Elle nécessite de régir rapidement aux besoins exprimés par les clients sur le marché si l'on ne veut pas se voir marginalisé. Aussi, cette évolution a-t-elle poussé les ports à améliorer leurs réponses aux demandes des clients. Cette amélioration s'est faite notamment en termes de temps, de fiabilité et de coût. Les autorités portuaires laissent trop souvent passer sous silence le fait que les ports commerciaux comptent dans le paysage national. D'une part, elles n'ont pas mis en place de stratégie commerciale de développement des ports commerciaux, comme nous l'avons déjà souligné. C'est-à-dire qu'elles ne sont pas en mesure de fournir à leur clientèle des installations de tout premier ordre pour satisfaire entièrement leurs besoins. L'OPRAG n'a pas suffisamment investi pour améliorer et/ou agrandir les infrastructures portuaires nécessaires à son activité. De ce fait, l'OPRAG ne se conduit pas comme une entreprise qui utilise son savoir, son savoir-faire et ses ressources propres pour satisfaire les exigences de la concurrence et n'exerce pas de manière efficace son métier.

Les perspectives de marginalisation qui guettent les ports gabonais devraient susciter une réflexion prospective de la part de ses dirigeants. Cette réflexion doit s'inscrire dans une logique de mise en œuvre des stratégies favorisant l'intégration des ports. Cela impose une politique de modernisation de la filière portuaire et de réformes structurelles, fonctionnelles et financières. D'autant plus que l'activité d'un organisme portuaire est avant tout, une prestation de service (utilité publique.) Elle présente aussi une dimension industrielle et commerciale. C'est pour répondre à ces considérations que les pouvoirs publics gabonais ont confié, sous forme de concession, la gestion, la maintenance et le développement des ports à un opérateur privé, SIGEPRAG (Société d'investissement de gestion et d'exploitation des ports et rade du Gabon), sur laquelle nous reviendrons.

En outre, l'Administration de l'OPRAG doit développer une véritable stratégie de marketing offensive et cibler pour valoriser les avantages concurrentiels des ports, dont elle a en charge la gestion. Par exemple, peu de mesures concrètes sont mises en place pour attirer de nouvelles activités et de nouveaux trafics qui passeraient par ces ports, en l'occurrence à Owendo. Port-Gentil fait néanmoins exception de nouvelles compagnies pétrolières, particulièrement d'origine anglo-saxonne, telles les Canadiennes *Panafrican Energy*, *Gulf of Guinea Petroleum Corporation* (GGPC) se sont installées depuis quelques années. Parfois ils font mener des actions dans le sens de la fidélisation des clients. Mais rien de bien concret n'est fait pour les empêcher de se tourner vers des places portuaires concurrentes.

b. Investir sur la promotion

Dans un environnement concurrentiel en mutation, la communication efficace de l'outil portuaire doit être une préoccupation. En valorisant ainsi le potentiel portuaire, économique et commercial de ce pays, ce sont des parts de marché que les ports gagnent ou conservent. Pour imposer une référence et accéder à une forte notoriété sur le marché, il convient de moderniser les installations, mais aussi de développer une stratégie et des actions de marketing. Pourtant, les autorités gabonaises n'ont pas mis en place une stratégie qui ferait des ports d'Owendo – Libreville et de Port-Gentil une « référence » incontournable pour le commerce extérieur de ce pays et, de la sous-région. L'accent n'est pas mis sur des mesures qui pourraient contribuer à rendre les ports plus concurrentiels par la valorisation des services, de ses atouts, et de sa capacité industrielle et commerciale.

b.1. Développer des messages

La communication des ports gabonais ne semble pas être une priorité pour les autorités portuaires. SIGEPRAG ne dispose pas d'un département communication. L'OPRAG a une « Direction de la communication et des relations internationales ». Celle-ci est chargée de promouvoir les ports à l'étranger, notamment dans les foires. En revanche, au niveau national, elle ne valorise pas suffisamment le potentiel portuaire, économique et commercial national pour gagner ou conserver des parts de marché. La promotion des ports auprès des armateurs, de leurs représentants et des chargeurs, est quasi-inexistante. Par exemple, nous n'avons pas vu de dépliants commerciaux sur les activités portuaires, des prospectus, des affiches, sur les ports, etc. La communication visuelle manque également : les quelques panneaux publicitaires se trouvant dans le domaine portuaire d'Owendo sont illisibles à cause des intempéries ou peu visibles parce que cachés par les buissons. La publication de l'OPRAG, « le SEMAPHORE » a une portée limitée au sein de la « communauté portuaire » gabonaise. Elle n'est pas très connue des opérateurs économiques et de certaines administrations publiques. 50 % de personnes interrogées étaient surprises de son existence quand nous leur en avons parlé. Rare sont les opérateurs qui ont l'opportunité de s'exprimer dans les colonnes du magazine, qui leur est théoriquement destiné. Un des rédacteurs dit que « *le partenariat se résume en terme de business* ».

b.2. Sensibiliser les responsables locaux

De même, les élus locaux et nationaux, et les entreprises sont très peu sensibilisées sur l'importance des ports dans la vie économique et sociale du pays. Pourtant, la quasi-totalité des échanges commerciaux du Gabon avec les pays tiers passent par ces ports. De plus, ses activités étant source d'emplois et de richesses, constitue une raison supplémentaire pour promouvoir les ports et les différentes activités qui y sont exercées. Il y a lieu d'ajouter que la survie des sites d'Owendo et de Port-Gentil et de leurs emplois dépend aussi des exportations des matières premières et des approvisionnements des produits de consommation et d'équipements.

De la même façon, le Conseil gabonais des chargeurs ne joue pas son rôle au niveau informationnel, c'est-à-dire faire le marketing de l'activité portuaire. En tant qu'interface entre les acteurs, le CGC devrait informer les chargeurs sur l'offre de transport, les négociations des taux de fret. De ce point de vue, il n'existe pas d'affiches ou de prospectus renseignant sur l'organisation des transports par exemple. En fait, rien n'est fait pour permettre aux chargeurs d'accéder à l'information utile par rapport à leurs activités en dehors

de celle concernant les paiements des droits de trafics (qui sont à présent directement libellés au Trésor public).

b.3. Améliorer la cohérence de la communication

L'OPRAG pourrait mettre à profit les opportunités commerciales dans lesquelles il est quelque fois partenaire. Par exemple, dans les salons commerciaux organisés au parc des expositions de Libreville, les hôtes du stand de l'OPRAG, quand elles sont présentes, sont en principe les ambassadrices de l'entreprise qui doivent vendre l'image de l'entreprise. Elles ne répondent pas à toutes nos questions et ont des difficultés à nous informer et à donner les renseignements souhaités. Un autre exemple concerne la projection d'une séance de variétés musicales ou des films n'ayant aucun rapport avec leur existence et des services qu'ils proposent³³². Les ports ne semblent pas être perçus par leur gestionnaire comme des éléments stratégiques de développement. Pourtant, cette participation, y compris celle des opérateurs nationaux, est l'occasion de faire vivre les ports et de les rentabiliser dans la mesure où c'est un lieu par excellence pour présenter son métier et savoir-faire et d'échanger son expérience avec d'autres exposants. Ces rencontres entre les autorités portuaires et les opérateurs économiques (exportateurs, importateurs, transitaires, etc.) permettent de recueillir les attentes et les besoins de ces derniers. C'est aussi l'occasion de mieux comprendre les attentes des utilisateurs, notamment en matière de services portuaires et d'activités économiques et industrielles. Tous ces faits montrent que l'OPRAG n'est pas suffisamment proche des clients.

C) LA PRIVATISATION A-T-ELLE CREE UNE NOUVELLE DYNAMIQUE ?

Au Gabon, on ne parle pas de privatisation, mais de concession. Il y a, depuis la fin des années 1990, une tendance affirmée à une plus grande participation du secteur privé dans l'exploitation et le développement des ports. Quel que soit le pays concerné, le partenariat entre le secteur privé et le secteur public est inéluctable et il existe dans presque tous les pays

³³² MOMBE-NGUEMA, J, 1994, « Une politique cohérente de gestion des ports s'impose », *Le Quotidien d'information gabonais, L'Union*, p. 3, février

du monde, y compris au Gabon. Le système de concession partielle des ports se réalise depuis septembre 2003.

Privatiser rime avec efficacité. Les autorités concernées recherchent la méthode la plus efficace à mettre en œuvre pour conduire les activités du pays et, dans le cas des ports gabonais pour réussir à les gérer dans un contexte de changement. L'intérêt porté par la privatisation en Afrique Subsaharienne, notamment au Gabon, réside dans le fait que tous les secteurs d'activités, en particulier les transports, sont sujets à de graves dysfonctionnements. Il en est de même des établissements publics, dont les difficultés sont en partie dues à leur structure financière. Les entretiens avec les opérateurs (privés et publics), les associations professionnelles de transporteurs et les partenaires du développement, l'analyse des différents travaux ou la consultation d'Internet, nous ont conduit à la conclusion que l'efficacité des ports gabonais est mise à mal par une gestion inadaptée.

La notion même de partenariat public / privé recouvre plusieurs sens qui vont de la simple régie à la privatisation complète de certains services ou équipements. Entre les deux figurent les montages en BOT (*Built-Operate-Transfert*, en anglais)³³³ et leurs variantes, ainsi que les différentes formes d'affermage ou de concessions.

En se référant aux modes de gestion portuaire - port propriétaire, port outil - nous avons fait remarquer que le poids des capitaux extérieurs dans la mise en place des filières portuaires est très important au Gabon, comme d'ailleurs dans l'ensemble de la sous-région. Un nombre important d'activités portuaires est géré par des entreprises à capitaux privés (gestion de divers terminaux, manutention, etc.) Il en est ainsi des activités connexes au transport maritime (manutention, transit, acconage, etc.), dont la gestion est confiée aux compagnies privées telles que Delmas-Vieljeux, GETMA, SATRAM... De ce fait, l'OPRAG contrôle essentiellement les infrastructures. Il n'est donc pas chargé de leur exploitation. Dans ces conditions, peut-on parler de privatisation dans le domaine des ports au Gabon et partout ailleurs ?

Les spécialistes de l'économie maritime s'accordent néanmoins sur le fait que l'intervention d'entreprises privées dans la gestion d'installations portuaires ne correspond pas à une véritable privatisation. Les termes dans lesquels se pose le débat et qui suscitent la controverse concernent les domaines d'intervention et les modalités de participation du privé dans les opérations d'exploitation. Selon les experts de la CNUCED, la participation du secteur privé dans l'activité des ports doit s'entendre comme une « *appropriation privative*

³³³ BOT signifie « construire – exploiter – transférer », notamment dans le cadre de la concession.

des espaces et ouvrages portuaires »³³⁴. Ils distinguent cette forme de gestion de la « *commercialisation* » des services qui correspond quant à elle, à l'exploitation par des entreprises privées d'ouvrages et d'installations portuaires publics.

R Rezenthel soutient pour sa part que « *l'exploitation d'ouvrages ou d'installations appartenant à une personne de droit public par une ou plusieurs entreprises du secteur privé* » relève plutôt d'une « *commercialisation.* » Aussi définit-il la privatisation comme étant « *le transfert de propriété et l'exploitation d'une ou plusieurs installations ou d'ouvrage au profit d'une entreprise du secteur privé* »³³⁵.

Au-delà des dispositions juridiques, les initiatives publiques / privées sont complémentaires. L'implication du secteur privé dans le processus de développement portuaire semble nécessaire. Cependant, le rôle de l'Etat reste tout de même déterminant pour soutenir le développement de l'activité portuaire. J. Grosdidier de Maton³³⁶ estime que cette participation devrait se faire à travers la notion « *de transfert de risque.* » Selon lui, « *l'asservissement de l'offre à la demande* », caractéristique du secteur public, par conséquent du port, exige un transfert de risque du public au privé qui garantit la rentabilisation de l'investissement portuaire. La possibilité pour le privé de jouir ou non de l'infrastructure portuaire devient donc caduque. La concession est une « *technique juridique contractuelle de création et de fonctionnement de services publics par laquelle la puissance publique transfère temporairement un ensemble de droits et d'obligations, de coûts et avantages* »³³⁷. La compétence de l'autorité portuaire qui concède est nécessaire pour limiter les risques de manipulation ou de corruption par l'acteur privé.

1. Les organismes portuaires

a. Processus et mise en concession des infrastructures portuaires gabonaise

a.1. Contexte

³³⁴ CNUCED, 1998, « La gestion moderne des ports », *certificat de gestion portuaire pour cadres moyens*, cours 2.23, édition 9 mai 1997, révision juin, p. 15

³³⁵ REZENTHEL, R, 1996, « Les régimes portuaires dans le monde », *Revue de la navigation, ports et industries*, n° 22, p 698.

C'est l'ancien Secrétaire général du Port autonome de Dunkerque et de l'Association Internationale des Juristes Portuaires (LEGIPORT

³³⁶ GROSDIDIER DE MATONS, J, 1999, op. cit., p. 306-307

³³⁷ DUPUIS, G, 1978, *sur la concession de service public*, Paris, Recueil Dalloz Sirey, Chronique, p. 222

Le Gabon fait évoluer sa politique maritime, et celle des transports en général. Nous le constatons dans les domaines de la gestion de certaines activités portuaires, du développement des ports, ainsi que dans la restructuration des organismes chargés de leur gestion.

La privatisation, sous ces diverses formes, ouvre la voie à la coopération entre le secteur public et le secteur privé. Au Gabon, l'ouverture des ports au secteur privé est liée à sa situation financière calamiteuse et aux stratégies nationales de développement économique. Notons que le désengagement de l'Etat est à la fois indispensable et inévitable puisque sa politique de gestion des ports a parfois fait preuves d'efficacité mais aussi souvent montrer ses limites. Jusqu'à présent, les pouvoirs publics finançaient les infrastructures portuaires, quel que soit leur degré de rentabilité. Or l'Etat ne dispose pas de ressources financières suffisantes pour assurer le programme d'investissements relatif à la réhabilitation et au développement des ports commerciaux d'Owendo-Libreville et de Port-Gentil. De plus, l'absence d'un cadre institutionnel adéquat pour une gestion efficace des ports est source de nombreux dysfonctionnements. La construction des infrastructures portuaires et leur maintenance relève d'un grand nombre d'organismes publics, les responsabilités respectives n'apparaissent pas toujours clairement. Notons que les transports au Gabon, en l'occurrence le secteur portuaire, dépendent de six ministères qui se partagent la responsabilité de la gestion du secteur des transports. Pour ce faire, ils ont la charge d'élaborer des propositions de politique de transports et de mettre en application des lois et règlements afférents dans ces différents domaines. Il s'agit de quatre ministères dits techniques : le Ministère des Transports et de l'Aviation Civile, le Ministère de la Marine Marchande, le Ministère de l'Equipement et de la construction et, le Ministère du Commerce ; plus les deux ministères en charge des aspects financiers et de la planification : le Ministère des Finances et de l'Economie, et le Ministère de la Planification, l'Environnement et du Tourisme. Le chevauchement des pouvoirs conférés aux différents ministères entraîne des lourdeurs en matière des règles et réglementations, ainsi qu'une interprétation très variable des directives qui est faite dans la pratique. D'où l'importance des formalités administratives et de la mise en place des procédures compliquées. Les difficultés de fonctionnement, en plus du fait que l'Etat est à la fois un concepteur de projet, un Maître d'œuvre, un Maître d'ouvrage et un Exécutant ne concourent pas à la performance des ports.

Eu égard à ce qui précède, la coopération³³⁸ paraît être l'une des stratégies commerciales suivies aussi bien par les exploitants portuaires, que par une quelconque

³³⁸ La coopération désigne « des activités communes exécutées par au moins deux parties qui s'engagent l'une envers l'autre. Chacune d'elles y consacre des ressources - qu'il s'agisse des ressources financières, de savoir-faire ou de temps - et en retire des avantages, par exemple en réalisant des économies, en améliorant la qualité

industrie, pour obtenir des ressources du marché. Le besoin d'argent pour construire, moderniser et équiper des terminaux spécialisés est une motivation importante de coopération. Comment s'organise cette coopération au Gabon ?

a.2. La réorganisation des activités portuaires

La réorganisation des activités portuaires vise à améliorer l'efficacité et la compétitivité des ports. Le gouvernement cherche à donner un nouvel essor aux ports commerciaux d'Owendo et de Port-Gentil. Pour ce faire, il s'appuie sur la privatisation pour obtenir des ressources financières complémentaires nécessaires à la modernisation des ports. Ce programme de privatisation recherche l'équilibre des finances publiques grâce à la contribution des secteurs d'activités non pétrolières.

Les accords conclus entre l'autorité portuaire et SIGEPRAG (Société d'investissement de gestion et d'exploitation des ports et rade du Gabon) en septembre 2003, pour une durée de 25 ans, prévoient normalement que l'exploitation privée des ports gabonais investira dans l'amélioration et le développement des installations et des équipements portuaires pour assurer leur efficacité commerciale. L'objectif recherché étant de moderniser les ports pour les mettre aux normes internationales conformément aux recommandations du Code ISPS. Cette coopération vise aussi à les rendre plus compétitif. Le fait que les accords portent sur une longue période semble confirmer que cette coopération est motivée principalement par l'importance des capitaux requis.

- Redéfinir le rôle de l'OPRAG

L'efficacité d'un port repose sur la cohérence de la répartition des fonctions entre les différents acteurs. A cet effet, les fonctions de l'adjudicataire ont été totalement dissociées de celles des opérateurs opérant sur la place. Ceci pour éviter que le nouveau concessionnaire n'empiète sur les prérogatives des intervenants privés actuels³³⁹ qui assument les activités commerciales telles que la manutention, le transit, etc.

La restructuration institutionnelle de l'OPRAG est l'une des composantes importantes du Plan Cadre du Transport Intermodal (1998-2005) et de la Déclaration de la Politique nationale sur les Transports (1998). Elle survient à la suite du diagnostic faite sur

des prestations ou en élargissant sa part de marché. (...) Un partenariat implique des liens plus étroits en raison de l'existence d'un contrat et des enjeux commerciaux à prendre en considération » (CNUCED, 1996, « Possibilités de coopération régionale dans le secteur des ports », rapport du secrétariat de la CNUCED, UNCTAD / SDD / PORT / 5, janvier)

³³⁹ Parmi ces opérateurs nous citerons la SNAT (groupe Bolloré), SDV (groupe Bolloré), GETMA (Maersk, danois, français) et SATRAM (opérateur privé marocain), PANALPINA.

l'organisation de l'OPRAG, diagnostic qui a permis de mettre en lumière certaines faiblesses précédemment évoquées. Cette restructuration institutionnelle a donc pour objectif de les corriger, afin de rendre l'Office, et plus généralement les ports gabonais, plus performants. Dans ce but, les lignes directives de la réforme mettent l'accent sur la redéfinition des responsabilités et missions de l'Office.

Dans ce nouveau contexte, l'OPRAG a recentré ses activités sur ses nouvelles attributions : assurer les fonctions régaliennes et celles liées à la gestion du patrimoine public. Concrètement, il joue le rôle de superviseur et de réglementation, c'est-à-dire qu'il est chargé, par délégation de l'Etat, d'assurer les fonctions portuaires de nature régalienne. En effet, le port étant par définition une frontière, les missions de sécurité (police portuaire) et de contrôle sont sous la responsabilité de l'Etat, représenté ici par l'OPRAG. De plus, il endosse les responsabilités d'« Autorité organisatrice ». A ce titre, il gère le patrimoine public. Pour atteindre ses objectifs, l'OPRAG concentre ses moyens et agents pour mieux se consacrer à ses nouvelles attributions et veiller à la bonne marche des activités portuaires.

Dorénavant, ses activités se limitent à :

- l'exercice de ses fonctions régaliennes de police et de sécurité portuaire des hommes, des marchandises et des navires. Il s'agit d'assurer, de garantir et d'organiser sur le plan nautique, la mission de sécurité (de navires, des biens et des personnes) et de police portuaire. D'autant plus qu'occuper un poste relève des missions du Commandant du port, qui est un représentant de la force publique (port étant la propriété de l'Etat) ;

- la prévention des risques et protection de l'environnement ;

- la définition d'une politique portuaire et des études globales ;

- l'exploitation, la gestion et l'extension des zones industrielles d'Owendo et de Port-Gentil, dont les périmètres devront par ailleurs être redéfinies (cas d'Owendo) ou définis (cas de Port-Gentil) dans le cadre de la nouvelle configuration des circonscriptions portuaires de l'OPRAG ;

- l'exploitation, le maintien, le renouvellement et l'accroissement des ouvrages et installations hors concessions, notamment le port à bois et postes privés d'Owendo, les ports mûles de Libreville et de Port-Gentil, dont l'importance, au regard des perspectives d'accroissement des trafics de cabotage liés au développement du commerce interrégional, ne doivent pas être négligés, ainsi que les rades annexes ;

- la gestion et l'exploitation des domaines et des rades du Gabon hors concession: la Mondah, la rade de Mayumba, le Fernan-Vaz, les ports mûles de Libreville et de Port-Gentil ;

- au renforcement de la capacité décisionnelle à gérer les nouveaux contrats de concession et faire appliquer la réglementation en matière de concurrence et de niveau de

service. Ce qui nécessite la formation du personnel et des révisions de textes juridiques consacrant ce rôle de « port propriétaire » chargé de la défense du patrimoine portuaire. Le Ministère en charge de la Marine Marchande devra être partie prenante de ces réformes pour veiller à ce que des opérateurs privés ne soient pas en positions dominantes dans le secteur portuaire. Car cela va à l'encontre de la politique d'ouverture de la concurrence nécessaire à de meilleurs services à des prix plus compétitifs.

- gestion du patrimoine foncier du domaine industriel et portuaire ;
- l'ajustement des effectifs jugés pléthoriques et du budget en fonction de la nouvelle mission de l'OPRAG.

Sur le plan social, des mesures d'accompagnement sont mises en place pour éviter des licenciements économiques. L'Office a donc proposé des départs volontaires ou des préretraites, afin de conserver dans ses nouvelles structures, 150 emplois sur le personnel employé par lui avant l'opération. Il procédera aussi au paiement des droits sociaux, notamment l'apurement des arriérés de la CNSS.

- Les fonctions de l'opérateur concessionnaire

Rappelons que SIGEPRAG est la filiale du groupe espagnol *PROGROSA Investment (PIP) / Puertos de la Palmas*, qui est lui-même opérateur privé spécialisé dans la gestion portuaire. SIGEPRAG dispose des capacités techniques et financières pour exploiter de façon plus efficace lesdites activités.

Dans les accords signés avec les autorités gabonaises, SIGEPRAG exploite partiellement les ouvrages et espaces des zones sous douanes dans ces ports. Il est chargé d'amélioration de la qualité des services, notamment en assurant la construction d'un nouveau quai et la réhabilitation de l'existant : remise en état, maintenance, renouvellement et extension des ouvrages appartenant au périmètre concédé. Il prend en charge certaines activités exercées auparavant par l'OPRAG, telles que :

- la coordination à l'intérieur du périmètre de la concession des opérations portuaires utilisant ces installations : surveillance et contrôles des activités de réception aux quais et sur les espaces concédés aux navires et aux marchandises, facturation des opérations portuaires ;
- l'encadrement des fonctions de capitainerie liées aux mouvements des navires en coordination avec le commandant des deux ports, c'est-à-dire fourniture de services aux navires : pilotage, remorquage et lamanage ;
- la promotion des ports et l'amélioration de la qualité des services ;
- développement de l'arrière-pays des ports et des opérations de transbordement ;

- l'acquittement annuellement de deux redevances : l'une d'un montant révisable de 130 millions de F CFA ; l'autre nettement plus importante, sera indexée sur le résultat d'exploitation de la concession. Celle-ci serait équivalent à 15 % du résultat brut d'exploitation.

Concrètement, SIGEPRAG assure la gestion des quais et des travaux y afférents. Cela se traduit pour le port d'Owendo par :

- l'exploitation, la remise en état, la maintenance et l'achèvement des travaux de réhabilitation de l'appontement commercial. Sur ce dernier point, il doit terminer les travaux de consolidation du quai, confiés par l'OPRAG à la société togolaise UDECTO, en mars 2001, pour un montant de 5 milliards de F CFA. Les travaux de réhabilitation du quai commercial d'Owendo n'étant pas achevés, ils sont à présent à la charge de SIGEPRAG. Le budget nécessaire au leur seul financement s'élève à 18,5 milliards de F CFA³⁴⁰ ;

- l'aménagement derrière le quai n°1 d'un terminal à conteneurs et d'une zone de préparation des exportations de bois sciés ;

- l'acquisition d'une grue mobile pour la manutention verticale des conteneurs ;

- la construction d'une extension du quai oblique de 240 m à l'Est, consacré aux navires et conteneurisés et rouliers ;

- l'aménagement de trois portiques à conteneurs de 1200 à 1500 tonnes ;

- l'amélioration des travaux relatifs aux recommandations des plans de sûreté du code ISPS³⁴¹, sur lequel nous reviendrons plus tard.

Pour ce qui est du Port de Port-Gentil, elle doit le promouvoir port comme étant une station de distribution destinée à l'approvisionnement des chantiers pétroliers off shore entre le Cameroun et le Congo. Elle devra aussi renforcer ses capacités de stockage en produits spécialisés.

b. Conséquences de la participation de SIGEPRAG dans la gestion des ports

La participation du secteur privé dans la gestion des ports gabonais a pour objectif de mobiliser le montant maximum des ressources afin d'améliorer la qualité des infrastructures portuaires et des services. Même si l'exploitation de la concession n'est qu'à un stade embryonnaire il nous paraît intéressant de dresser un premier bilan.

³⁴⁰ SERVICE DE LA MISSION ECONOMIQUE REGIONALE DE LIBREVILLE, 2003, « Les activités portuaires et fluviales au Gabon », *file://C:\WINDOWS\Bureau\maki_fichiers\5020_port.html*

³⁴¹ Code ISPS : code international sur

En effet, pour améliorer la qualité des services, un certain nombre d'actions sont entreprises dans le cadre de la modernisation des ports gabonais et du rendement du personnel OPRAG / SIGEPRAG, parmi lesquelles :

- la réfection du bâtiment abritant le personnel de SIGEPRAG ; la dotation d'un nouveau bâtiment à la direction de l'OPRAG. Celui-ci est perpendiculaire aux locaux de SIGEPRAG ;

- informatisation de SIGEPRAG : chaque personnel dispose de son poste de travail. De plus, l'installation du système intranet au sein de la structure permet une meilleure communication entre agents. D'une manière générale, le personnel de SIGEPRAG est satisfait des conditions dans lesquelles il travaille actuellement et se sent valorisé dans la mesure où ses compétences sont prises en compte dans l'exercice de sa fonction. Ce qui n'était pas le cas lorsqu'il était à l'OPRAG explique-t-il ;

- dans le cadre des réformes de privatisation, l'OPRAG a engagé un programme de réduction de ses effectifs. Pour éviter des licenciements économiques, les mesures d'accompagnement prises par l'OPRAG consistent à proposer des départs volontaires ou des préretraites. L'objectif étant de conserver 150 emplois sur le personnel employé par lui avant l'opération. Le plan social correspondant est financé par la société espagnole à hauteur de 6 Milliards de F CFA³⁴². Ce montant inclus le paiement des retraites non assuré par la CNSS. Pour sa part, SIGEPRAG s'est engagé à récupérer 120 agents parmi le personnel de l'Office et à leur verser des indemnités d'assurances. Le plan social correspondant est financé par la société espagnole à hauteur de 6 Milliards de F CFA³⁴³. Ce montant inclus le paiement des retraites non assuré par la CNSS ;

La restructuration sociale a contribué à la baisse des charges de l'OPRAG de façon significative et améliorée, par voie de conséquence, sa productivité ;

- concernant le partenariat avec public / privé, 89 % des personnes interrogées sont satisfaites de la présence des opérateurs privés, contre 11 % qui estiment que la concession en terme qualitatif n'est pas nécessaire dans le sens de la réfection et de la construction d'un quai supplémentaire avec portiques et parcs à conteneurs. Il faut plutôt orienter la réflexion vers le rôle du port dans le cadre communautaire de la CEMAC : veut-on faire de nos ports des ports secondaires ou des ports de premier plan ? Elles déplorent cependant le fait que la participation du secteur privé dans la gestion portuaire s'accompagne d'un licenciement

³⁴² SERVICE DE LA MISSION ECONOMIQUE REGIONALE DE LIBREVILLE, 2003, « Les activités portuaires et fluviales au Gabon », *file://C:\WINDOWS\Bureau\maki_fichiers\5020_port.html*

³⁴³ SERVICE DE LA MISSION ECONOMIQUE REGIONALE DE LIBREVILLE, 2003, « Les activités portuaires et fluviales au Gabon », *file://C:\WINDOWS\Bureau\maki_fichiers\5020_port.html*

massif. Autre point abordé : les difficultés de communication entre les autorités publiques en charge des ports, les opérateurs privés et partenaires des ports persistent toujours.

En outre, sur la gestion de l'OPRAG : certains postes clés sont toujours réservés à la famille du président. Cette politique basée sur la « discrimination positive » constitue un handicap pour l'efficace de cette structure. Elle est à inscrire à l'échec de la performance des ports du Gabon et de l'institution chargée de les gérer, puisqu'elle ne consacre pas la compétence et le talent mais relève des affinités et du clientélisme. Si, dans le passé, le poids de l'Office dans la filière portuaire n'a pas été un élément de dynamisme, nous pensons qu'il ne le sera pas aujourd'hui avec la privatisation. D'autant plus qu'il n'est pas géré comme une entreprise. Selon de nombreux témoignages, il est administré comme un « *service social*. » Dans ces conditions, la privatisation à la « gabonaise » n'est pas un facteur d'efficacité comme dans les pays européens par exemple.

Les autorités publiques chargées des ports se contentent des effets positifs liés à cette coopération avec le secteur privé du fait du partage des dépenses d'investissements et l'expertise dans la gestion. Pour ce qui est de la productivité et de la performance des opérations portuaires des ports du Gabon, plus de 80 % des usagers disent qu'il y n'a pas d'évolution significative de ce point de vue : temps de relâche des navires relativement long pour les navires polyvalents, traitement des conteneurs lent faute d'engins de manutention bord quai (grues, portiques, etc.) : il dure entre une et deux heures par rapport aux autres navires, etc.

La participation du secteur privé dans la gestion des ports produit déjà quelques améliorations du point de vue des équipements existants, des conditions de travail de l'équipe de gestion. Beaucoup reste à faire tout de même. Pour éviter d'amenuiser les gains des réformes déjà entreprises et tirer profit des effets positifs attendus des réformes portuaires, il serait intéressant qu'une coopération s'établisse entre OPRAG, SIGEPRAG, les autres partenaires des ports et l'ensemble des opérateurs de la chaîne de transport. En ce sens, dans le cadre de la politique nationale de transport et du Plan Directeur Intermodal (PDI)³⁴⁴, nous observons l'association des réformes portuaires à d'autres projets de modernisation et de privatisation des routes et du chemin de fer. C'est le cas, par exemple, du bitumage des tronçons Lalara – Mitzic et Médoumane – Lalara pour joindre facilement Yaoundé (Cameroun) à partir de Libreville. Il est aussi important que les autorités publiques adoptent

³⁴⁴ Le « Projet d'Ajustement et de Planification des Secteurs Urbains et de Transports » (PAPSUT) est adopté en 1998 pour redynamiser le secteur des transports. Il définit une stratégie globale sur les mesures et moyens à mettre en œuvre pour la gestion efficace des secteurs transports et urbains gabonais. Il développe une stratégie globale des transports dans l'optique d'une complémentarité intermodale des transports.

une stratégie intégrée en associant tout l'appareil gouvernemental et l'ensemble des partenaires et opérateurs privés publics des ports pour remédier aux irrégularités, au manque de fiabilités des services, au blocage des activités qui sont dus à la multiplicité des mesures administratives. Par ailleurs, pour une gestion rigoureuse et transparente des ports, des rapports d'activité devraient régulièrement être publiés et destinés à tout public. Les représentants des clients, les opérateurs de la chaîne de transport, les autres partenaires et acteurs des ports doivent être associés dans la gestion des ports pour plus de transparence.

La coexistence d'un établissement public et d'une entreprise du secteur privé devrait également permettre de déployer une attitude commerciale plus dynamique de l'OPRAG. L'Administration portuaire devrait rassembler, fédérer l'ensemble des acteurs / partenaires des ports et jouer un rôle d'animateur en développant des services de communication et en participant aux efforts de productivité. Ceci s'avère indispensable dans la mesure où les ports ont également une responsabilité au niveau de la rentabilité. Il convient d'aménager et de promouvoir les zones industrielles et portuaires pour dégager des recettes nécessaires à l'équilibre budgétaire des ports. D'autant plus que le principal actionnaire, l'Etat, ne dispose plus de ressources financières suffisantes pour subventionner les ports.

2. Vers une nouvelle politique maritime

Jusque dans les années 1980, la politique maritime du Gabon est principalement inspirée du Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED. A cet effet, il met en place des entités économiques de grandes importances au lendemain de son indépendance. Ces structures sont destinées à faire face aussi bien aux exigences économiques qu'à affirmer son indépendance. Son objectif est de maîtriser son chaînon maritime qu'il considère comme un point d'appui essentiel à son commerce extérieur. Il cherche non seulement à sortir de la dépendance étrangère³⁴⁵, mais aussi à sécuriser et à défendre les intérêts nationaux. Parmi les exigences qui s'imposaient à sa politique maritime, nous citerons :

- le Conseil gabonais des Chargeurs (CGC) pour la gestion administrative des droits de trafics ;
- l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) pour la gestion des infrastructures portuaires et des rades ;
- le Ministère de la Marine Marchande pour la gestion, le contrôle et la promotion de toutes les activités liées aux transports maritimes ;

³⁴⁵ Les transports maritimes se trouvent aux mains des compagnies maritimes, comme Delmas-Vieljeux, installées depuis l'époque coloniale sur les côtes africaines.

- la Société nationale de transport maritime (SONATRAM) pour la desserte maritime gabonaise ;

- la Société Nationale d'Acconage et de Transit (SNAT) pour l'appui logistique de la SONATRAM au déchargement et à l'embarquement ;

Pour réglementer l'organisation du transport maritime dans les eaux territoriales gabonaises, un Code gabonais de la marine marchande est créé en janvier 1963 par la loi 10 / 63. Toutefois, l'expérience de ces trente dernières années montre que ces efforts méritoires ne doivent pas occulter le fait que les résultats de la politique maritime gabonais soient contrastés et en deçà des espérances, pour des raisons déjà évoquées.

L'approche de la politique maritime nationale fondée jusque là sur les dispositions du Code de la CNUCED devient caduque. Le principe de réservation de fret se révèle être une disposition dépassée et contradictoire au regard des conditions et structures changeantes des transports maritimes. Dans ce cadre, il appartenait au Gabon de réorienter ses priorités en matière de politique maritime pour être plus compétitif. Le contexte maritime international en mouvance, marqué par la libéralisation et la mondialisation, conduit ce pays à rechercher et à mettre en œuvre de nouvelles stratégies pour adapter efficacement sa politique au nouvel environnement. A ce titre, sa nouvelle politique maritime s'inscrit dans la perspective d'une politique ambitieuse voulue par ce pays et, surtout, par les voies tracées par les organismes internationaux. Ces derniers lui imposent de libérer ses services de transports et de favoriser le désengagement de l'Etat dans la gestion des organismes publics pour les rendre plus compétitifs. Par ailleurs, la politique maritime gabonaise prend aussi forme dans une approche d'intégration régionale. Dans cette optique la politique maritime commune de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre s'organise autour de la CEMAOC.

a. Créer un Observatoire National pour améliorer l'ensemble des chaînes de transport multimodal

Suite à la disparition des conférences maritimes et de l'armement national, le Gabon prend des mesures pour conserver une compétence maritime afin de disposer du contrôle et de la maîtrise des mécanismes et de l'organisation du marché maritime national. Pour ce faire, les décideurs politiques envisagent la transformation du CGC en un Observatoire National de l'économie des transports maritime et de conseil aux chargeurs et aux autorités. En fait, l'Observatoire sera considéré comme un tableau de bord, un outil d'aide à la décision pour :

- les décideurs publics dans le but de mesurer l'apport du système de transport à l'économie, de définir les politiques, stratégies et plans d'action du secteur des transports maritimes, et de faire des choix d'investissement et de planification ;

- les prestataires de service de transport dans l'objectif, d'une part, de planifier et de programmer des moyens à mettre en œuvre pour satisfaire la demande ; d'autre part, pour évaluer leur efficacité et leur compétitivité, au regard des parts de marché qu'occupent ces derniers ;

- les utilisateurs du transport qui pourront connaître les moyens et les capacités de transport qui leur sont offerts, d'apprécier leur fiabilité et leur efficacité.

L'Observatoire s'inscrit dans le cadre de la définition des nouvelles missions des conseils de chargeurs de la sous-région, conformément aux recommandations des Tables rondes de Cotonou³⁴⁶. Cette banque de données est actuellement en cours d'élaboration. Son objectif est d'aider les opérateurs à améliorer leur performance. Pour ce faire, elle sera accessible aux opérateurs économiques et aux différents services de l'administration publique. La participation de tous ces acteurs est de mise pour l'alimentation et le fonctionnement de la base de données. Les informations sur les ports seront collectées auprès des auxiliaires du transport, transporteurs terrestres, etc.. Elles feront ensuite l'objet d'un traitement, notamment pour ce qui est des flux de différents modes de transport.

Cependant, il n'est pas fonctionnel pour deux raisons : d'abord, l'absence de financement pour son fonctionnement, ensuite le non-respect des recommandations de la seconde Table ronde de Cotonou qui prévoyait d'étendre l'expérience à l'ensemble des pays membres de la CMEAOC après une phase d'expérimentation dans quelques pays pilotes³⁴⁷.

b. Simplifier les formalités administratives

b.1. Supprimer l'autorisation spéciale de chargement

³⁴⁶ La première s'est tenue en juin 1992 à Cotonou et la seconde en juin 1997 toujours à Cotonou.

³⁴⁷ Dans la sous région, il s'agit du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Mali, du Nigeria, du Sénégal et du Togo

Dans le cadre de sa nouvelle politique, le CGC est amené, selon les recommandations de la seconde Table Ronde de Cotonou³⁴⁸ sur les transports maritimes, à renoncer à la répartition des cargaisons en provenance et à destination du Gabon. Ce renoncement s'appuie aussi sur l'ordonnance n°4 de 1992 qui porte sur la réglementation de l'ensemble du trafic maritime généré (y compris les trafics pétroliers et minéraliers) par le commerce extérieur de la république gabonaise. A ce titre, il a mis un terme à l'autorisation spéciale de chargement, dénommée « Autorisation de Réservation de Cale » (ARC), en vigueur jusque là. Cette attestation est liée au processus d'attribution des quotas sur les cargaisons. Tous les chargeurs (producteurs, importateurs et exportateurs) sont tenus de la remplir pour chaque connaissance. Sa suppression n'est pas fortuite. Ce système, comme nous l'avons déjà indiqué, a toujours été fortement récusé par les bailleurs de fonds et les opérateurs des pays industrialisés du fait que le principe des quotas gênait la liberté de la concurrence.

L'ARC est remplacée par un autre document, le Bordereau d'Identification des Cargaisons (BIC.) L'instauration de ce document vise à améliorer et à simplifier les formalités administratives, juridique et portuaires de la chaîne de transport. Son rôle est de connaître, avec précision, toutes les marchandises empruntant la voie maritime à destination ou en provenance du Gabon. De ce fait, il devrait contribuer à assurer de façon optimale tous les éléments du trafic qui concernent la consommation intérieure. Le Bordereau d'Identification des Cargaisons (BIC) est un document administratif sur lequel sont enregistrées les cargaisons qui entrent et sortent du Gabon. Il est composé d'une liasse de cinq feuilles autocollantes. Cette liasse documentaire s'inspire du connaissance maritime. Il comporte essentiellement des renseignements sur la marchandise et le navire :

- nom du chargeur ;
- destination ;
- armateur ;
- date prévisionnelle d'arrivée et de départ ;
- poids et le volume de la marchandise (dans le cas du conventionnel) ;
- type de conteneur ;
- la nature des marchandises, selon la nomenclature d'identification des cargaisons ;

³⁴⁸ La seconde Table ronde s'est tenue à Cotonou (Bénin) du 3 au 6 juin 1997, sous la direction conjointe de la CMEAOC / TM et de la Banque Mondiale, dans le cadre du Programme de politiques des transports en Afrique Subsaharienne (SSATP) Les axes de réflexion portaient essentiellement sur les domaines des transports et du commerce international des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Notons que l'équipe du SSATP tente, à travers ses travaux de recherche, de renforcer la compétitivité du commerce international des pays de l'Afrique Subsaharienne en rationalisant les politiques, les procédures et pratiques qui influent sur la logistique de la chaîne des transports.

- la valeur du fret déclarée, c'est-à-dire le taux de fret. Cette rubrique, si elle est correctement utilisée, aura l'avantage de vérifier les déclarations de chiffre d'affaires faites par les différentes entreprises maritimes. Elle aussi l'occasion de connaître avec plus de précision qui transporte quoi et à quel prix. Ce qui permet de rendre transparent les activités liées aux transports. La délivrance de l'ARC se fait moyennant la somme de 12 000 F CFA contre 15 960 F CFA pour son obtention. En Europe, il est vendu au prix de 10 000 F CFA. Ces montants rétribuent l'agent européen à concurrence de 80 %, le solde est versé au CGC.

b.2. L'instauration d'une commission unique

Le remplacement de la « commission de droit de trafic » et celle « d'administration de ces droits » par une seule et unique commission, la « commission de droit de développement du secteur maritime » est un autre volet de la réforme. Celle-ci s'applique à toutes les cargaisons commerciales, transportées par voie maritime, à l'import comme à l'export.

Notons qu'à l'importation, le CGC (tableau 34) perçoit de la part des chargeurs des frais administratifs ou des droits de trafic. Ces taux de commissions sont payés par les armateurs et se répartissent de la façon suivante :

Tableau 34 - Taux de commissions payés par les armateurs (en F CFA) depuis juillet 1998 à l'importation

Désignation des marchandises	Import
Conteneur 20 pieds	12 000
Conteneur 40 pieds	25 000
Conteneur frigorifique 20 pieds	23 500
Conteneur frigorifique 40 pieds	29 000
Colis (sacherie, sucre, farine, etc.)	600 / tonnes
Véhicules particuliers	10.000 / unité
Camion et autres	1200 / m ³

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain auprès du Conseil gabonais des chargeurs, juillet 2004

A l'exportation, les armateurs de lignes régulières s'acquittent d'une somme de 1200 F CFA / m³ auprès du CGC, alors qu'elle s'élève à 1500 F CFA / m³ pour les navires de *tramping*. Cette taxe s'applique pour les trois principaux produits exportés par le Gabon. Il s'agit notamment des grumes, les hydrocarbures et le manganèse.

En dehors des armateurs, le Conseil des Chargeurs perçoit une commission d'administration à l'import de 600 F CFA la tonne et, de 400 F CFA la tonne à l'export. Cette commission porte également le nom de « commission ordinaire. »

Notons que les mesures se rapportant au texte relatif aux commissions administratives sont étendues aux transporteurs de produits pétroliers depuis avril 1995. Mais elles n'ont pas reçu l'assentiment des principales compagnies pétrolières (Total - Elf et Shell) et minières

(COMILOG) exerçant au Gabon. Les entreprises concernées estiment qu'il s'agit d'une taxe injustifiée du fait qu'elles sont à la fois chargeurs et transporteurs. Ce n'est pas l'avis du CGC qui pense au contraire que cette commission constitue une sorte de rémunération découlant de la prise en charge par l'autorité publique de la gestion du trafic marchand dans ses eaux territoriales. Face à cette situation, le CGC a supprimé la commission dite ordinaire.

Mentionnons que cette commission exigeait de la part des compagnies pétrolières et minières quatre francs par tonne métrique de minerais ou de baril brut de pétrole. Ce qui, sur le plan économique, représente des surcoûts importants pour l'armateur. De ce fait, le Gabon ne perçoit plus de redevances sur les produits pétroliers depuis 1996. Ce qui constitue un manque à gagner considérable pour le Conseil gabonais des Chargeurs.

La politique maritime du Gabon, basée jusque là sur le code de conduite de la CNUCED, a montré ses limites. La révision de la réglementation maritime et la libéralisation de l'accès au marché maritime s'avèrent nécessaires dans l'organisation actuelle des échanges internationaux puisque le secteur des transports maritimes national se révèle inefficace et entrave le développement économique et les échanges commerciaux gabonais. C'est ce qui justifie la réorientation des priorités en matière de politique maritime du Gabon pour s'adapter au contexte actuel. Les nouvelles stratégies adoptées par les autorités passent par la restructuration ou la privatisation des organismes publics pour améliorer les services proposés. C'est dans ce cadre que s'inscrit la restructuration du CGC pour lui redonner une nouvelle impulsion. Il s'agit, entre autres objectifs, de redéfinir ses fonctions pour lui permettre de mieux s'adapter à ses nouvelles missions et diversifier ses activités. L'objectif recherché par cette réforme est de rendre le CGC plus compétitif dans l'accomplissement des missions qui lui sont assignées dans le cadre du développement du commerce extérieur du Gabon.

D'autre part, la gestion efficace des ports gabonais nécessite la mise en place d'un système fiable et performant de collecte, de traitement et de diffusion des statistiques portuaires concernant l'activité portuaire. D'autant plus que ces données fournissent un panorama de la situation des ports à un moment donné ou au cours d'une période déterminée dans le temps. Par conséquent, les ports gabonais devraient se doter d'un personnel adéquatement formé et disposé des moyens matériels nécessaires pour leur permettre d'effectuer ces tâches efficacement. La célérité de l'information statistique et de la communication étant vitale pour une gestion efficace d'un port moderne. Ceci demande un effort national réel, qui ne pourra être entrepris que si les pouvoirs publics parviennent à convaincre la population du bien fondé de l'intérêt général. C'est pourquoi l'équipement culturel est la base sur laquelle devra reposer l'édifice.

CHAPITRE VI

LA LOGISTIQUE DES PORTS GABONAIS ET LE PROBLÈME DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES EN AMONT : L'EXEMPLE D'OWENDO

L'efficacité et le caractère performant d'un système de transport se mesurent par la capacité de ses structures à garantir l'accessibilité des lieux pour les flux qui y convergent. La maîtrise de l'espace s'apprécie aux aptitudes à circuler, à transporter et à communiquer, à travers l'ensemble des voies et moyens de circulation existants. A ce propos, B. Steck dit que « *les réseaux de transport sont les vecteurs indispensables de toute prise de possession et de toute mise en valeur des territoires* »³⁴⁹. Ainsi, les communications (matérielles et immatérielles) traduisent le développement économique et social d'un pays.

Dans le cas du Gabon, la question des transports se révèle être un problème structurel préoccupant. Les infrastructures se caractérisent par une faible pénétration, des équipements délabrés et des prestations médiocres. La défaillance des équipements et des réseaux de communication est générale en Afrique, indiquent la plupart des études sur les transports dans ce continent. Elle a pour conséquence de « *freiner le processus de développement en limitant la circulation des hommes et celle des marchandises par une réduction de la fluidité des trafics.* »³⁵⁰

Dans ce contexte, l'un des défis majeurs pour l'économie gabonaise va consister à satisfaire la demande par les services d'infrastructures, notamment dans les domaines des transports, des ports, etc. La tâche de réhabilitation et de développement est énorme et nécessite un partenariat entre les secteurs public et privé. Ceci est d'autant plus vrai que les infrastructures de communication revêtent une importance primordiale pour le développement économique et social du pays. Elles jouent un rôle de soutien aux secteurs productifs en permettant le renforcement des capacités de l'agriculture, de l'industrie et des services. Elles

³⁴⁹ STECK, B, 2003, « L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de la circulation », *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*, Questions de géographie, Nantes, éditions du temps, p. 219

³⁵⁰ STECK, B, 2003, op. cit., p. 219

favorisent le développement des échanges commerciaux. Au Gabon, leurs faiblesses représentent une contrainte majeure pour la croissance économique et sociale.

Il est clair que le problème des échanges nationaux, voire internationaux, est lié à la question des transports. La solution de cette question permet de mettre en valeur, d'une manière rationnelle, les ressources naturelles et les réserves de main-d'œuvre. Cela devrait par conséquent favoriser l'extension du marché intérieur et le développement général du pays.

I) DES PORTS QUASI-INSULAIRES RELIES PAR UNE ROUTE ETROITE ET ENGORGEE

Les routes constituent une autre série d'infrastructures également nécessaires à l'accès des ports gabonais, et également défailtantes. En effet, l'arrière-pays des ports d'Owendo (figure 25) insuffisamment structuré apparaît être en retard d'équipement de transport terrestre par rapport aux opportunités offertes par les flottes surpuissantes de l'horizon marin.

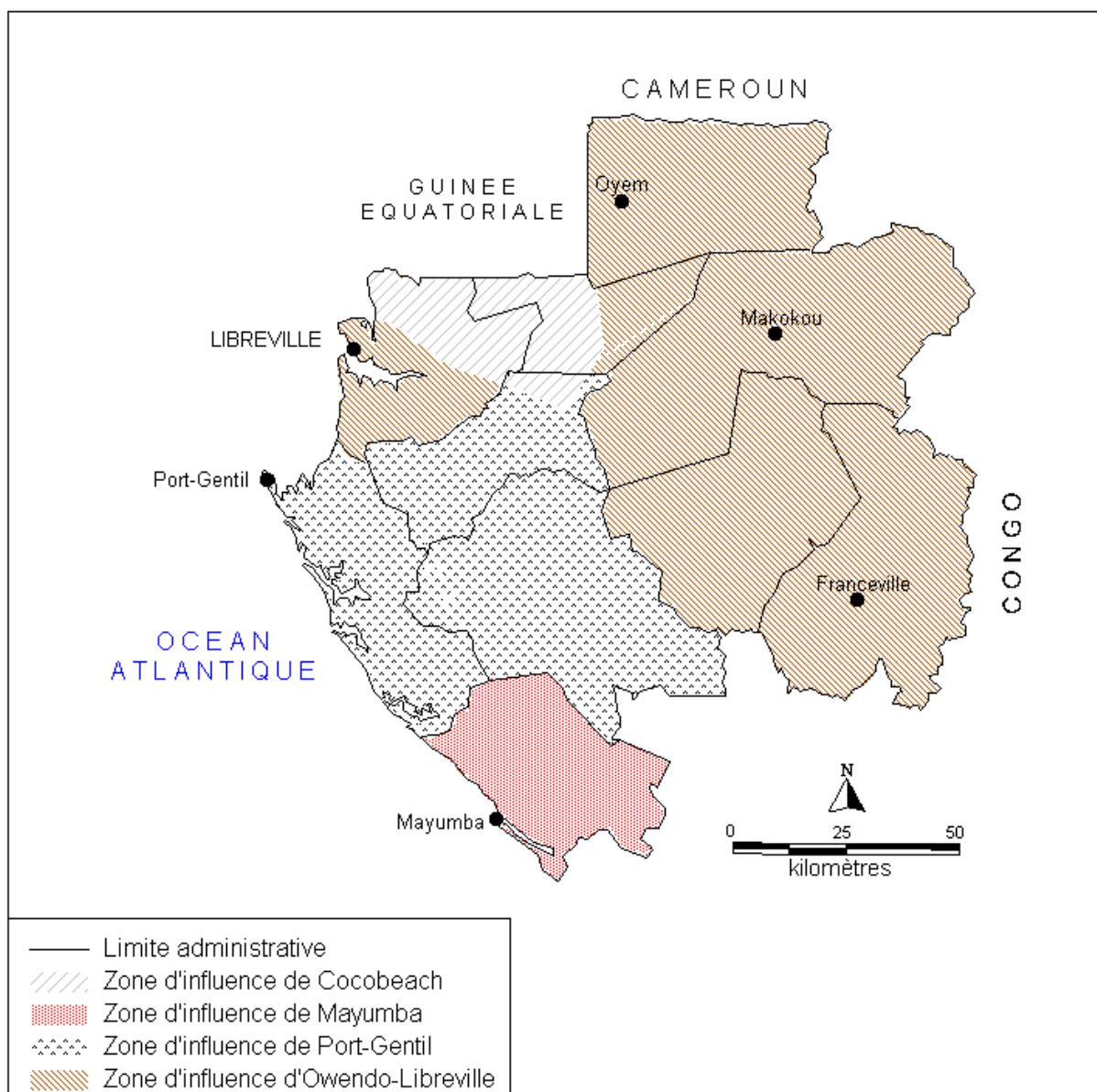
L'étroitesse de la route d'accès aux ports, la seule et unique voie intérieure qui conduit aux ports d'Owendo occasionne l'engorgement du Port Commercial, surtout en période de pointe. Généralement, on assiste à un encombrement du port qui se traduit par l'attente au niveau du quai, qu'il s'agisse du côté mer ou du côté terre.

Pour une meilleure fluidité du trafic, il est prévu une amélioration de la voie d'accès terrestre. Le projet intermodal rail / route de Mélen et la liaison Mélen /Owendo s'inscrivent dans ce cadre. Ils permettront non seulement de dévier le trafic lourd (clinker, bois, etc.), mais aussi de désengorger l'accès à Libreville.

A) UN PAYS SOUS - EQUIPE ET FAIBLEMENT MAILLE

Sur les 9 170 km de routes publiques (hors voirie urbaine) que comporte le Gabon en 2004, on compte 1 173 km de routes revêtues, dont 163 sont en cours de travaux, contre 7 459 km de routes non revêtues (tableau 35).

Figure 25 - L'arrière-pays des ports gabonais



D'après l'Institut géographique national, 1987

Tableau 35 - Répartition du réseau par type de route

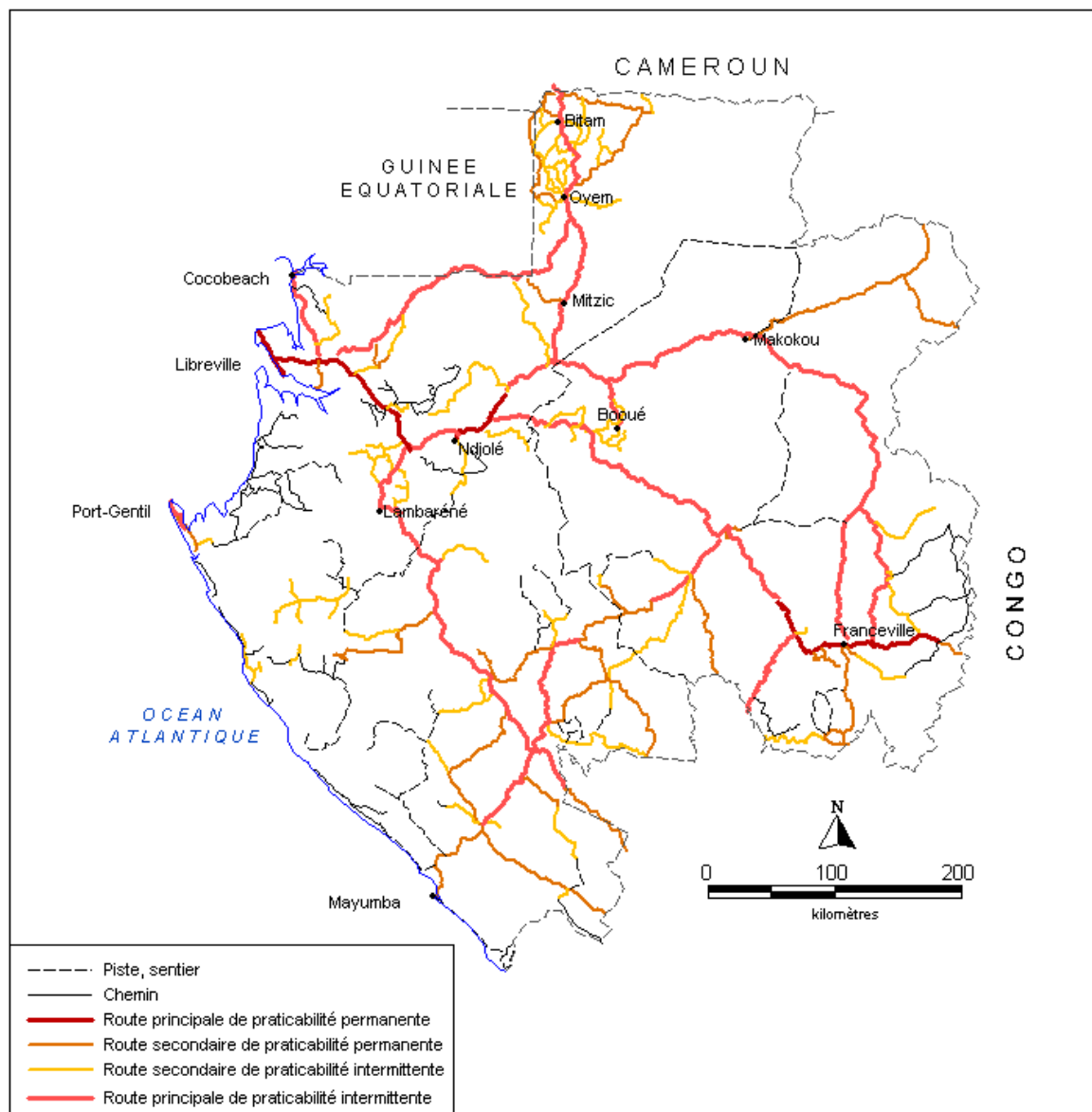
Caractéristiques	Longueur (km)
Routes bitumées	878
Routes latéritées	6 164
Routes en terre et/ou pistes	1295
Routes fermées	219

D'après la Direction Générale de l'Entretien Routier, 2004, « Programme des travaux d'entretien routier »,

La figure 26 de la page suivante fait ressortir la faible dotation du territoire gabonais en matière d'équipement routier. Le réseau dessert la quasi-totalité de l'espace gabonais, à l'exception de la province de l'Ogooué Maritime. L'éventail du réseau routier prend son point de départ à Libreville. Il est reparti en trois classes comprenant les routes nationales, les routes départementales et les routes locales. En outre, le maillage du Gabon appartient au monde sous-équipé, c'est-à-dire celui des réseaux lâches, peu ramifiés et lacunaires. Les

artères composant le réseau sont insuffisantes. Il en est de même des axes de transport routier qui ne forment pas de systèmes intégrés à l'échelle nationale, voire sous-régionale. Les routes ne présentent pas de véritable liaison organique intense au niveau national. L'organisation spatiale est loin de prendre en compte la dialectique infrastructures-réseaux puisque la mise en évidence des voies de circulation laisse apparaître des systèmes incomplets et mal coordonnés³⁵¹.

Figure 26 - Réseau routier gabonais



D'après l'Institut géographique national, 1987

³⁵¹ DJEKI, J, 1997, « Espace, territoire et communication au Gabon : analyse du dysfonctionnement des voies de communication en zone équatoriale », *Netcom*, vol. 11, DEZERT, B, 1985, « Choix d'infrastructures et rôle des transports dans le développement économique en Afrique », *Transport dans les pays en développement*, travaux de l'Institut de Géographie de Reims, n° 63-64 LODS, J, 1988, « Les transports en Afrique francophone. Situation et perspectives », *Marchés Tropicaux*, n° 2242.

La densité du réseau routier est faible par rapport à la population (7 km pour 1 000 habitants) et à la superficie³⁵² du pays (1 km pour 35 km²)³⁵³. Dans le détail, l'équipement est relativement pauvre au regard de la superficie, comme le montre le tableau 36. Les coefficients moyens cachent des disparités régionales. Le tableau 37 résume les dotations pour le seul réseau routier par province. Sa lecture met en relief la sous dotation de l'Ogooué-Maritime en matière d'équipement routier, en partie compensée par le recours à la voie d'eau.

Tableau 36 - Pénétration des principales infrastructures de transport au Gabon

Infrastructures	Quantité (km)	Desserte théorique pour une unité d'infrastructures	
		(km ² / km)	(habitants / km)
VOIES D'EAU	3 300	81 km ² / km	306 hab / km
Chemin de fer	658	407 km ² / km	1 520 hab / km
ROUTES			
Routes revêtues ³⁵⁴	1 173	228 km ² / km	1 023 hab / km
Routes non revêtues	7 459	36 km ² / km	161 hab / km
Total route	9 170	29 km ² / km	130 hab / km
AEROPORTS			
Aéroports internationaux	3	89 222 km ² / km	337 000
Aéroports régionaux (publics)	26	10 295 km ² / km	38 885
Aéroports privés	73	3 667 km ² / km	13 849

D'après le Commissariat Général au Plan et au Développement, 1999, « Plan directeur intermodal des transports (1998-2015) », *Projet d'Ajustement et de Planification du Secteur Urbain et du Secteur des Transports (PAPSUT), TECSULT,*

Tableau 37 - Disparités des dotations en routes (voirie urbaine comprise) par province

	Provinces			Desserte théorique pour 1 km de route	
	Linéaires	Population	km ²	km ² / km	hab / km
Estuaire	750	463 187	20 740	28	618
Woleu-Ntem	1 060	97 271	38 465	36	92
Haut-Ogooué	1 620	104 301	36 547	23	64
Moyen-Ogooué	400	42 316	18 535	46	106
Ogooué-Maritime	40	97 913	22890	572	2 448
Ogooué-Ivindo	1 090	48 862	46 075	42	45
Ogooué-Lolo	600	43 915	25 380	42	73
Ngounié	1 490	77 781	37 750	25	52
Nyanga	610	39 430	21 285	35	65

D'après le Commissariat Général au Plan et au Développement, 1999, « Plan directeur intermodal des transports (1998-2015) », *Projet d'Ajustement et de Planification du Secteur Urbain et du Secteur des Transports (PAPSUT), TECSULT,*

³⁵² Superficie du territoire : 267 667 km²

³⁵³ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, « Plan directeur intermodal des transports (1998-2015) », *Projet d'Ajustement et de Planification du Secteur Urbain et du Secteur des Transports (PAPSUT), TECSULT, p.2-1*

³⁵⁴ Nous avons calculé les valeurs sur les routes

1. Les routes nationales

Elles sont composées de deux axes routiers principaux, orientés selon deux grandes directions :

- l'axe est-ouest, long de 887 km, part de Libreville en passant par les villes de Ndjolé, Lastourville et Franceville, et se prolonge à l'Est vers la frontière congolaise ;

- l'axe nord-sud, de 876 km de long, avec prolongement au Nord vers la frontière du Cameroun, et au Sud vers le Congo, traverse entre autres, les villes d'Oyem, Ndjolé, Lambaréné, Fougamou, Mouila, Ndéndé.

2. Les routes départementales et locales

a. Une infrastructure insuffisante

Leur rôle est de faciliter les échanges inter provinces. Cependant, le réseau actuel ne satisfait pas aux besoins de déplacement du fait de l'insuffisance en matière d'infrastructure routière. Cela n'est pas sans poser de problèmes dans la mesure où certaines provinces souffrent d'enclavement. C'est le cas de Port-Gentil qui n'est pas relié à Libreville, situé à 160 km uniquement accessible par voie aérienne ou par des moyens maritimes sommairement organisés. Il en est de même de la région de la Nyanga, dont la capitale, Tchibanga, est séparée de Libreville par 612 km de routes souvent médiocres, alors qu'elle est située à 114 km de Mayumba, elle-même distante de 400 km de Port-Gentil par mer. De la même façon aucune route ne relie directement Makokou à Oyem.

b. Un réseau délabré et peu entretenu

A ce déficit, il convient d'ajouter d'importantes lacunes sur le réseau dues à l'état général de celui-ci. L'existence de tronçons de viabilité incertaine en saison pluvieuse est un exemple significatif à ce sujet. En fonction de leurs caractéristiques techniques de construction, les routes bitumées présentent moins de difficultés de circulation, alors que les routes en terre n'offrent pas des conditions très bonnes de circulation. Dans tous les cas, sur l'ensemble du réseau (routes bitumées et en terres), les conditions de circulation sont difficiles et correspondent à des routes dégradées, de qualité mauvaise en saison sèche, difficiles en saison des pluies (photos 30, 31 et 32).

Photo 30 - Présence des ravines sur la route nationale n° 1 en saison sèche



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, route Lambaréné - Fougamou, mai 2004

Photo 31 - Dégradation de la chaussée laissant apparaître un profil en « W »



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, route Lambaréné - Fougamou, mai 2004

Photo 32 - Erosion d'une partie de la chaussée, aggravée par l'absence d'un réseau d'assainissement



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, route Lambaréné - Fougamou, mai 2004

Par conséquent, le voyage sur les routes gabonaises relève d'une véritable course égrenée d'obstacles ; c'est une aventure périlleuse jalonnée d'écueils à franchir. Il en est ainsi de la route Nationale en direction du sud du Gabon, notamment pour se rendre de Libreville à Mayumba, en passant par Tchibanga. C'est un passage obligé pour tout voyageur à

destination ou en provenance de la province de la Nyanga. La route est goudronnée jusqu'à Lambaréné. Toutefois, dès que l'on franchit le village de Bikélé, les amortisseurs sont soumis à rude épreuve à cause du mauvais état de la route matérialisé par des plaques coupantes et des nids-de-poule. Ces trous béants, visibles sur la chaussée, contraignent alors les automobilistes à un fastidieux exercice de zigzags. « *La moindre inattention de la part du conducteur peut être fatale* », racontent la plupart des chauffeurs interrogés. « *Car en voulant esquiver ces trous béants, le véhicule peut faire plusieurs embardées et terminer sa course dans la brousse ou heurter un autre automobiliste venant en sens inverse* », expliquent-ils. Après Lambaréné, la route en terre, avec son bosselage, ses ornières, ses bourbiers en saison pluvieuse, sa poussière en saison sèche, entraînent la réduction de la visibilité et augmentent l'inconfort des voyageurs. Elle oblige l'automobiliste à adapter sa conduite à ce nouveau terrain, composé essentiellement de gravier. Il doit être particulièrement prudent car une erreur d'appréciation du terrain peut être dangereuse ; les cassis, la poussière, l'absence de panneaux de signalisation, les poids lourds (grumiers...) roulant à vive allure et sans convoyeur, arbres jonchant le sol, etc., représentent autant de dangers sur la Nationale 1. Il va s'en dire que cette praticabilité saisonnière des routes contribue à mettre en évidence deux faits essentiels : l'enclavement interne du pays et la dangerosité de la route.

c. Une fragmentation de l'espace national

Il ressort de cette description sommaire que le réseau routier gabonais est quasiment inexistant sur la majeure partie de son territoire. Les césures de surfaçage ainsi que les lacunes d'équipements de transport, accentuées par de fréquentes coupures résultant des pluies, rendent difficiles la circulation dans de bonnes conditions. Ces facteurs participent à la fragmentation de l'espace national.

De la même façon, la fragmentation du réseau conduit à l'isolement de certaines zones du territoire national. En freinant la circulation des personnes, elle contribue au cloisonnement des mobilités entre les provinces³⁵⁵ car celles-ci sont souvent peu ou mal reliées entre elles. Les routes qui se prolongent par des pistes de mauvaises qualités sont nombreuses et les routes revêtues sont fragiles. Elles supportent des trafics supérieurs à leur capacité de charge. C'est le cas des liaisons transversales entre le Sud, l'Est et le Nord du pays qui sont particulièrement délabrées.

³⁵⁵ Sur le plan administratif, le Gabon compte 9 provinces : Estuaire, Moyen-Ogooué, Ogooué-Maritime, Ngounié, Nyanga, Ogooué-Ivindo, Woleu-Ntem- Ogooué-Lolo, Haut-Ogooué

Ces césures et lacunes ont également des incidences sur les échanges commerciaux inter-provinces. Car elles limitent le bon traitement des expéditions de marchandises. En effet, il ne faut pas perdre de vue que le développement de tout pays passe par la route. Comme le fait remarquer R. Pourtier, « *la route appelle le commerce, stimule le transport et la production de surplus* »³⁵⁶. Or, dans le cas du Gabon, les conditions de commercialisation incertaines restreignent le potentiel de développement national, en particulier celui de l'agriculture par défaut d'ouverture sur le marché urbain en particulier. Cela se traduit en termes économiques par des surcoûts de pré et post acheminement.

Césures et lacunes en matière d'équipements de transport participent aux cloisonnements des mobilités entre les provinces gabonaises, ainsi qu'au fractionnement de l'espace. Quelles sont les raisons qui expliquent le déficit des routes au Gabon ? Quelles sont les mesures prises par le Gouvernement pour garantir un niveau de service normal sur l'ensemble du réseau routier ?

3. Un déficit d'aménagement global

Les raisons du déficit des routes au Gabon sont multiples. Elles tiennent, pour une part, au choix du colonisateur, à la nature du sol et du climat, pour le reste à la priorité accordée au chemin de fer par le pouvoir politique, à l'absence de véritables programmes planifiés ou de programmes de gouvernement susceptible de favoriser un développement organique et équilibré des différents modes de transport, au manque de programme de maintenance du réseau existant, et à la mauvaise gestion du pays, aux travaux routiers de mauvaise qualité. Un certain nombre de facteurs expliquent et excusent l'insuffisance du développement du réseau routier.

a. Les facteurs historiques

La politique coloniale et néo-coloniale des transports au Gabon, comme dans l'ensemble de l'Afrique Subsaharienne, a été et demeure toujours la même. Celle-ci consiste à l'évacuation des matières premières hors des pays assujettis. C'est pourquoi la structure du système de transport des pays de la zone CEMAC, y compris au Gabon, est totalement extravertie. La plupart de ces pays ont été soumise à un système de voies de communication

³⁵⁶ POURTIER, R, 2001, « *Afriques noires* », Paris, Hachette Supérieur, p. 105.

privilégiant les ports et les voies qui y aboutissent. Les lignes principales de chemin de fer et aérienne ou bien les grandes artères routières de ce pays sont des outils au service des stratégies spatiales coloniales. Aussi, relient-elles les régions d'exploitation minière, forestière et pétrolière aux ports maritimes, alors qu'au même moment, il manque toute forme de communication à l'intérieur du pays.

Les régions côtières sont les lieux privilégiés avec le monde extérieur et les bassins d'exploitation des matières premières. Elles se distinguent par un réseau routier développé, organisé et maillé. En revanche, l'arrière-pays souffre de l'absence d'un système de transport intégré et suffisamment développé. Ceci se traduit par l'incapacité de l'arrière-pays à favoriser le désenclavement socio-économique et la croissance des échanges au niveau national, voire sous-régional. L'aménagement des infrastructures de transport et de communication, correspond davantage aux intérêts stratégiques et économiques des Etats colonisateurs. Ils les ont conçues de façon élémentaire même si « *les besoins d'évacuation des produits d'exportation les ont amenés, par nécessité, à équiper ces ports ; ils sont équipés de quais sur lesquels viennent s'amarrer les bateaux* »³⁵⁷. Ce type d'organisation a entraîné l'éclatement des économies. Cela apparaît comme la cause du caractère d'aliénation propre aux transports des pays anciennement colonisés³⁵⁸. Cette politique coloniale explique le fait qu'au moment de son indépendance, le Gabon ne dispose pas d'infrastructures de transport modernes. Dans sa politique de mise en valeur de l'espace régional³⁵⁹, l'Administration française va organiser cet ensemble de territoires disparates autour du Congo-Brazzaville (actuel Congo-Kinshasa), nommé capitale de l'AEF. En tant que centre névralgique de l'AEF, ce pays est doté des moyens de communication modernes : port maritime à Pointe-Noire, grandes pénétrantes comme le chemin de fer « Congo-Océan. » Des grandes pénétrantes ont également été construites au Cameroun.

Malgré sa position privilégiée, le Gabon ne bénéficie pas des effets de cette politique. Il est réduit à fournir des matières premières pendant que ses voisins prospèrent. Ce choix n'est pas sans conséquence sur son développement. Le retard qu'il accuse en matière de communications terrestres fait qu'il se retrouve dans une situation d'enclavement par rapport aux autres territoires. A ce sujet, R. Pourtier fait la remarque suivante : « *le Gabon se trouvait confiné dans une mono exploitation de l'okoumé, principale richesse d'une fédération*

³⁵⁷ VENNETIER, P, 1969, « Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville », *Cahiers d'Outre-Mer*, Marchés Tropicaux, n° 866,

³⁵⁸ HUYBRECHTS, A, « *Transport et structure de développement au Congo de 1900 à 1970* », p. 73

³⁵⁹ L'Afrique Equatoriale Française (AEF) est composé par des pays suivants : Moyen-Congo (actuel Congo Kinshasa), Gabon, Cameroun, Centrafrique et Tchad.

dominée par Brazzaville, centre de plus en plus proliférant d'un espace au sein duquel Libreville ne fut bientôt qu'une lointaine et somnolente périphérie »³⁶⁰.

Les facteurs historiques ne sont pas les seules causes du déficit des routes au Gabon. La faiblesse du maillage des réseaux est également imputable aux contraintes naturelles : forêt dense, relief accusé, précipitations abondantes, traversée de larges fleuves, remblaiements des marécages, etc.

b. Les facteurs géographiques

b.1. Le climat

Le Gabon, à cheval sur l'équateur, entre les latitudes 2°40' N et 3°55' S, se situe au cœur du domaine équatorial. Cette situation fait que ce pays est soumis au climat chaud et humide dont les caractéristiques sont les suivantes : des températures élevées et constantes (25 à 27° C en moyenne), très forte pluviosité (1 500 à 3 500 mm de pluies par an) et degré d'hygrométrie de l'air très élevé.

Ce pays se distingue par une différence des régimes pluviométriques du nord-est au sud-ouest du pays avec une répartition des pluies riche en contrastes (annexe 7) Les précipitations diminuent au fur et à mesure que l'on se dirige le long de la côte ou lorsque l'on s'éloigne de la côte vers l'intérieur. Ces propos doivent néanmoins être nuancés. Ces traits généraux ne sont pas valables pour l'ensemble du pays. De nombreux facteurs (climat, océan, etc.) interviennent dans cette variation climatique.

D'une manière générale, ce pays se distingue par la répartition annuelle des précipitations. Quatre saisons déterminent le rythme climatique selon la fréquence et l'abondance des précipitations. Sur l'ensemble du territoire, la courbe pluviométrique présente deux maxima pluviométriques (saison des pluies) qui ont un aspect bimodal : le premier a lieu entre septembre et mi-décembre et, le seconde de mi-février en mai. Entre ces deux périodes d'abondance pluviométrique, s'intercalent deux minimums hydriques, encore appelé saison sèche. Le minima le plus important correspond à la grande saison sèche. Il dure trois mois (juin - septembre) sur l'ensemble du pays. Quant au second minimum, il s'étend de mi-décembre à mi-février et représente la petite saison sèche³⁶¹. Il se caractérise par un déficit

³⁶⁰ POURTIER, R, 1982, « Stratégie ferroviaire et politique de l'espace : le Transgabonais », *Hérodote*, p. 110,

³⁶¹ Parler de petite saison dans les pays équatoriaux est un abus de langage. Cette période est marquée par une péjoration pluviométrique. Les pluies, moins intenses et moins soutenues, entraînent une baisse des hauteurs d'eau. Les totaux enregistrés sont supérieurs au seuil de 100 mm. Cela détermine les mois de sécheresse et les saisons sèches.

pluviométrique, à l'exception du nord-est et du sud-ouest où les pluies se font rares : les hauteurs de pluies sont inférieures à 1,50 m d'eau. Les pluies ont une allure particulière, surtout lors du passage de la saison sèche à la saison pluvieuse ou inversement. Ce sont des pluies diluviennes et orageuses, souvent accompagnées de tornades et de décharges électriques. L'agressivité des précipitations participe au mauvais état des réseaux de transports gabonais. Les pistes et les routes en terre sont celles qui se dégradent le plus vite. Les eaux de ruissellement, en entraînant les matériaux vers les bords de la chaussée, réduisent l'épaisseur de la couche de roulement. La perte de matériaux a des conséquences sur la circulation, surtout par temps de pluie ; la chaussée peut alors devenir glissante et présenter des risques importants de dérapage.

Les eaux de ruissellement peuvent aussi arracher les matériaux de surface. Des sillons et/ou des petites tranchées se forment par conséquent sur la chaussée, les pentes ou les fossés. Ces dommages, encore appelés ravines, apparaissent là où les pentes sont insuffisantes pour évacuer les eaux de ruissellement hors de la plate-forme. L'eau suit naturellement la plus grande pente et coule ainsi le long de la chaussée entraînant sur son passage les matériaux les moins cohésifs. Des ravines peuvent également se présenter dans des endroits où les pentes perpendiculaires à l'axe de la route sont les plus grandes. Dans des zones dépourvues de matériaux de surface, des séries de ravines transversales peuvent quelques fois montrer un aspect ondulatoire qui, ressemble à de la tôle ondulée. L'arrachement des matériaux de la chaussée peut aussi provoquer de petites excavations de forme arrondie. Il s'agit des nids-de-poule. Ils se rencontrent dans les endroits où la chaussée présente des bombements insuffisants. Ils peuvent provenir du piégeage des eaux de ruissellement canalisées hors du fossé. La présence des débris ou des végétaux dans les fossés ou l'absence de caniveaux le long des voies entrave la bonne circulation des eaux collectées. L'eau imbibe les matériaux et crée ainsi des points faibles favorisant l'apparition des nids-de-poule. L'insuffisance de l'ensoleillement peut être un facteur aggravant ce phénomène. Elle limite l'évaporation de l'eau. La chaussée reste alors humide pendant longtemps. Ce qui la rend très sensible aux agressions extérieures. Par exemple, à chaque orage, la chaussée peut se transformer en borbier. Il peut se creuser des fondrières aussi. La qualité du matériau composant la chaussée a aussi un impact sur l'évolution des nids-de-poule ou favoriser leur amorce. Le défaut prend généralement naissance à partir de l'excavation laissée par le départ d'un bloc. Ce trou va alors constituer un réceptacle des eaux de pluies aggravant l'état de la route. Le trafic est un autre facteur de l'arrachage des matériaux. Il arrive souvent que la brutalité des orages érode les bords de la chaussée. Les tranchées qui se forment peuvent réduire la largeur carrossable.

L'absence d'un réseau routier praticable en toute saison démontre la gravité de la situation qui règne dans l'ensemble du pays. Les pluies opposent aux équipements et aux budgets fragiles de l'Etat gabonais, des contraintes qui favorisent l'enclavement des provinces et le renchérissement des exportations. L'aménagement des infrastructures routières s'avère indispensable pour assurer la circulation des biens et des personnes.

b.2. Les sols

Les sols résultent de l'action du climat. Les eaux de pluies s'infiltrant dans le sol et, grâce à l'action de la température, elles altèrent profondément la roche sous-jacente, appelée roche-mère. Cette transformation de la roche-mère donne naissance à une formation naturelle, meuble, d'épaisseur variable, dénommée le sol.

Le tableau 38 met en évidence les différents types de sols rencontrés au Gabon. De façon schématique, nous distinguons deux grands ensembles : les formations ferrallitiques et les formations sédimentaires.

Tableau 38 - Les principaux sols du Gabon

Type de sols	Texture
Sols ferrallitiques	argileuse
Sols du bassin sédimentaire continental	sableux avec faible teneur en argile
Sols du bassin sédimentaire côtier	- sablo-argileuse (20 à 30 % d'argile) - argilo-sableuse (30 à 45 % d'argile)
Sols hydromorphes	- vases - sables argileux

*D'après L. RICHARD et G. LEONARD, 1993, « Le Gabon, géographie active », IPN, EDIG / EDICEF, p. 58-63
E. GUICHARD, 1983, « Pédologie », J. BARRET, « Géographie et cartographie du Gabon, atlas illustré, Paris, EDICEF, p.30-33.*

- Les formations ferrallitiques

Elles sont les plus répandues et les plus caractéristiques. Elles sont localisées au nord du nord-est du pays, au sud-ouest (massif du Chaillu) et au nord-ouest (monts de Cristal.) Les sols épais, perméables et colorés. Ces derniers se présentent sous forme d'argile blanche (kaolinite) et rouge (rôle des oxydes de fer.)

Deux profils de sols ferrallitiques peuvent se dégager en fonction de leurs caractéristiques. D'abord, les sols ferrallitiques typiques qui comportent des minéraux non altérables comme le quartz. Ce sont les plus dominants et les plus caractéristiques du pays. Les minéraux les plus représentatifs sont la kaolinite, la montmorillonite, parfois gibbsite (hydroxyde d'alumine.)

Ensuite les sols ferrallitiques à cuirassement qui résultent d'un processus d'accumulation d'oxydes de fer et d'alumine.

- Les formations sédimentaires

Elles se rencontrent au sud-est du Gabon (plateaux Batéké) et sur la plaine côtière. Les premières, dites formations sédimentaires continentales, sont essentiellement sablonneuses à dominante gréseuse. Elles sont sensibles à l'érosion et, sont peu cohérentes du fait de la faible présence des argiles (seulement 2 à 15 %.)

Sur le bassin sédimentaire côtier, la diversité des sols reflète la diversité des roches mères. Ainsi, les sols ont une texture sablo-argileuse (20 à 30 % d'argile) ou argilo-sableuse (30 à 45 % d'argile.) Il y a aussi des sols hydromorphes dans les embouchures fluviales, les vallées des cours d'eau, etc. Ils se sont formés sur les alluvions récentes et actuelles. L'évolution de ces derniers dépend des facteurs suivants :

- la variation de l'eau ;
- la distance de la mer ;
- l'importance des dépôts organiques ;
- le taux de composés soufrés ;
- le type d'alluvionnement argileux.

La propriété des argiles kaoliniques est de devenir plastiques lorsqu'elles sont imbibées d'eau. Une fois gorgés d'eau, ces sols deviennent spongieux et offrent peu de résistance au trafic. La chaussée se dégrade plus rapidement sous l'effet notamment de l'agressivité du trafic lourd (augmentation du trafic et de la charge à l'essieu, camions surchargés à l'exemple des grumiers.) De la même façon, la qualité des matériaux et la teneur de ces derniers en eaux ont un impact sur l'état des routes. Les dommages qui en résultent (bourelets, têtes-de-chat, etc.) constituent non seulement une grande source d'inconfort pour l'utilisateur, mais ils occasionnent aussi des coûts élevés d'entretien, de maintenance des routes et de fonctionnement des véhicules (crevaisons des pneumatiques, etc.)

b.3. La végétation

Le climat a une action directe sur les pays végétaux. Le manteau forestier, troué de quelques savanes, constitue l'essentiel du paysage au Gabon. Ici, la forêt et la savane s'interpénètrent.

La forêt offre un grand intérêt économique. En dépit de son recul, elle constitue, avec le pétrole, la principale ressource du pays. Toutefois, cette importance ne doit occulter les

contraintes d'aménagement qu'elle implique. Elle se présente sous deux formes : la forêt littorale (mangrove) et la forêt dense. Le climat équatorial favorise la forêt dense, toujours verte. Les caractères de la forêt humide sont largement connus pour que nous nous y attardions. Nous pouvons néanmoins retenir qu'il existe : une stratification de la végétation (jusqu'à 50 voire plus de 60 m de haut) ; un sous-bois peu développé, semi obscur et difficilement pénétrable ; une hétérogénéité de la composition floristique (l'okoumé est l'une des espèces les plus dominantes) ; une différenciation climatique du sol à la cime des plus hauts arbres, etc. La forêt s'étend sur plus de la moitié du pays. Elle couvre près de 20 millions d'hectares, soit 85 % de la superficie totale du pays³⁶². Elle atteint son maximum d'extension dans le bassin du Congo. Cet ensemble représente l'un des massifs forestiers le plus important du continent.

Le littoral est le domaine d'une formation végétale dite amphibie, la mangrove. Cette dernière s'établit dans des terrains de sédimentation fine, riches en matières organiques. Ces zones subissent chaque jour et de manière alternative, par le seul jeu des marées, des périodes d'immersion et d'émersion. La mangrove est une forêt de palmiers composée d'arbres et d'arbustes.

La savane couvre peu d'étendue (environ 15 % du territoire)³⁶³. Elle se répartit sur l'ensemble du pays (sur le littoral, le long du cours inférieur de l'Ogooué, dans les régions de Ndéndé, Mouila, Tchibanga, à l'Est de Franceville), à l'exception du quart nord-est du pays où elle est peu représentée. La végétation de la savane se compose essentiellement de hautes herbes, d'arbustes et de quelques arbres isolés. Dans de nombreux cas, ces formations herbacées correspondent à un fléchissement des précipitations. Leur origine peut aussi dépendre de la concentration de ces précipitations pendant une saison où le prélèvement de l'évaporation est plus lourd. Dans le cas du Gabon, ces formations herbacées « *résultent beaucoup plus de l'action de l'homme que du climat* »³⁶⁴.

c. Eléments structuraux et réseau hydrographique

Le paysage structural physique du Gabon se distingue par son relief très contrasté. Le relief fait une place de choix aux massifs montagneux et aux hauts plateaux. En dehors de la zone côtière, le Gabon est un pays de moyenne latitude (200 m.) Le relief est généralement

³⁶² CABALLE, G, 1983, « Végétation », BARRET, J et IPN, *Géographie et cartographie du Gabon, atlas illustré*, Paris, EDICEF, p.34

³⁶³ RICHARD, A et LEONARD, G, 1993, op. cit., p. 85

³⁶⁴ MEYO-BIBANG, F et NZAMBA, JM, 1992, « *Notre pays le Gabon. Géographie* », Editions EDICEF – EDIG, p.25.

accidenté. Il s'organise en trois zones : la plaine côtière, les plateaux et les massifs montagneux.

c.1. La plaine côtière

La plaine côtière est formée par la cuvette maritime (ou la cuvette atlantique). Sa topographie est très variée : plaines mollement ondulées, plateaux, collines et dépressions. Elle est généralement basse. Son altitude ne dépasse nulle part 300 m. Elle culmine à 240 m d'altitude aux grès de Ndombo. Elle s'étire le long des rivages en un liséré étroit. Elle est assez étroite, surtout au sud du pays à cause de la configuration du rivage (présence du delta de l'Ogooué, des lagunes, lacs et îlots).

La cuvette atlantique présente deux aspects : au nord, de l'Estuaire du Muni au Cap Lopez, le littoral découpé et échanuré par une série de baies correspondant aux parties inférieures des vallées fluviales envahies par les eaux marines (estuaire du Wourri, Rio Mouni, Baie de la Mondah, Estuaire du Gabon, delta de l'Ogooué). Ces baies alternent avec de nombreux secteurs rocheux avançant dans la mer (cap Esterias...). Ce secteur est sillonné par beaucoup de marigots qui pénètrent à l'intérieur des terres. Ces marigots sont propices à la formation des marécages et des étangs. Au sud de l'Ogooué, c'est-à-dire du Cap Lopez à la pointe Banda, le littoral a un tracé régulier et rectiligne qui, rend son accès difficile à cause de la barre. Il est jalonné par de cordons sableux qui enferment de nombreux lacs et lagunes (Fernan-Vaz, Iguela, Banio...). Ces derniers sont disposés en chapelets. Ce paysage rend la cuvette maritime presque inhospitalière.

c.2. Les plateaux

Ils occupent la majeure partie du pays. Ils couvrent essentiellement le Nord, le Nord-est et le Sud-est du pays. Ils s'organisent en vastes plates-formes étagées résultant d'un travail intense de dénivellation et des cassures du socle. Ainsi, les plateaux d'altitude moyenne d'environ 650 m (région de Minvoul dans la province du Woleu-Ntem) et parfois sub-horizontaux (plateau Okouma, plateau Yéyé, dans les bassins de Franceville et d'Okondja) dominant des dépressions parfois planes (bassin hydrographique de l'Ivindo, 450-500 m, plaine de la Lébiri, 360 m). Les cours d'eau ont fortement démantelé les systèmes de plateaux. Ces derniers forment des escarpements abrupts qui dominent des dépressions. Le plus souvent, les fonds des vallées sont marécageux. Les cours d'eau qui parcourent la plupart

de ces dépressions les drainent mal. La présence de ces marécages va nécessiter d'importants remblaiements lors de la construction des routes dans ces milieux.

c.3. Les massifs montagneux

Ils présentent une topographie très accidentée d'aspect hardi. Ils sont constitués au Nord par les monts de Cristal où ils culminent à 800 m aux monts Mikongo et Koulaké. Le mont Tembo, à l'Est d'Oyem, se trouve à une altitude de 1 200 m. Au sud, le massif du Chaillu oppose des régions de plateaux monotones à des régions au relief très contrasté. Les points les plus hauts culminent entre 1 575 m d'altitude environ (Mont Iboudji à l'ouest de la ville de Koulamoutou) et 1 190 m d'altitude environ (monts Birogou au sud-est). Le massif de Koumounabouali (833 m), avec son relief vigoureux, domine l'extrémité septentrionale de la plaine de la Ngounié de 750 m. Notons que les monts de Cristal et le massif du Chaillu sont séparés par la vallée de l'Ogooué. Au sud-ouest, et parallèlement à la côte, la chaîne du Mayombe se déploie de part et d'autre du Gabon et du Congo. Elle s'étire de la frontière congolaise (sud du Gabon) jusqu'au nord du pays aux environs de Lambaréné. Le relief y est rigoureux. Le Mayombe culmine au mont M'Pelé avec 795 m d'altitude. A l'intérieur, le Mayombe isole les plaines mal drainées de la Nyanga et de la Ngounié.

Dans l'ensemble, les massifs sont entaillés par de profondes vallées, souvent rectilignes, sinueuses, encaissées et coupées de chutes et de rapides. Les rivières qui coulent le long des vallées déversent leurs eaux dans l'Ogooué. Ces rivières constituent un véritable obstacle aux communications fluviales et terrestres. Elles sont difficilement navigables. Des chutes et rapides en obstruent leur cours supérieur. Aussi, la plupart d'entre eux ne sont-ils navigables que dans leur partie inférieure. Leur franchissement et celui des plaines marécageuses nécessitent de coûteux ouvrages d'art et des travaux de remblaiement.

d. Un pays sous-peuplé

d.1. Généralités

Au Gabon, le sous-développement des infrastructures est mis en exergue à l'aune du sous-peuplement. En 1998, il compte environ 1 200 000 d'habitants³⁶⁵. Ce qui pour une superficie de 267 667 km², représente une densité de 4,48 habitants au km². Il se classe parmi les régions les moins peuplées d'Afrique³⁶⁶. Le « désert gabonais » se matérialise par la faiblesse des communications terrestres et par la question du sous-peuplement comme obstacle au développement. Ces vides résultent probablement de l'interaction de plusieurs facteurs (physique, historique, politique etc.).

La forêt humide est sans doute un facteur discriminant, mais, comme tous les autres, il n'est pas exclusif. Il semble même avoir un rôle négatif dans la mesure où chaleur et humidité rendent la vie pénible. L'exubérance de la végétation s'opposerait à la mise en valeur. Elle se présenterait aussi comme un facteur répulsif : difficultés de circulation, insalubrité, prolifération des maladies infectieuses, endémiques et épidémiques (paludisme, maladie du sommeil, fièvre jaune, etc.) Les conséquences de la traite négrière au cours du XVI^{ème} et XIX^{ème} siècles, l'exploitation forestière traditionnelle, le régime de l'indigénat avec ses conséquences (travail forcé, corvées, portage, impôt...), les guerres entre tribus, les famines des années 1917-1920, les deux guerres mondiales (1914-1918 et 1939-1945), etc. sont autant de facteurs historiques qui expliquent la faiblesse démographique.

L'absence de systèmes politiques suffisamment forts pour fixer la population a pour conséquence l'exode rural, c'est-à-dire le dépeuplement des campagnes au profit des villes. L'un des effets pervers de ce phénomène est notamment le développement progressif du chômage et du parasitisme social.

Aujourd'hui, la faiblesse numérique pèse encore lourdement sur les projets de développement de l'espace national. Pour compenser le sous-peuplement, le Gabon opte pour deux solutions. D'abord une politique nataliste couplée par la protection de la mère et de l'enfant. Ensuite le recours à une main-d'œuvre étrangère pour répondre aux exigences de la mise en valeur du potentiel économique. L'inconvénient de cette politique migratoire réside

³⁶⁵ DIRECTION GENERALE DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES, 1993, « *Résultats préliminaires, recensements général de la population et de l'habitat* », Libreville, Ministère de la Planification, de l'Economie et de l'Aménagement du Territoire, p. 2

³⁶⁶ VAN CHI-BONNARDEL, R (ss dir.), 1993, « *Le grand atlas du continent africain* », Paris, Jeune Afrique, p. 187

dans l'indépendance économique du pays qui peut être menacée. D'où la nécessité de former davantage de cadres nationaux pour assurer la relève de cette main-d'œuvre étrangère.

d.2. Une répartition inégale de la population

A la faiblesse numérique ci-dessus évoquée, il y a lieu d'ajouter l'inégale répartition de la population. Le territoire gabonais se caractérise par une cohabitation des « pleins et vides »³⁶⁷. Les zones vides correspondent, à celles où la nature est hostile à l'homme, c'est-à-dire à la forêt pluviale. En revanche, les zones de savanes et de plateaux concentrent de fortes densités. Le tableau 39 donne un aperçu de l'évolution de la population. Le constat qui s'impose en parcourant ces chiffres réside dans la distorsion de la répartition spatiale de la population. L'attrait des grandes villes a modifié la répartition de la population, contribuant ainsi à remodeler la carte des densités. La densité la plus élevée revient à l'Estuaire avec 22,3 habitants au km², dont la population a été multipliée par sept en trente-trois ans. La province de l'Ogooué-Ivindo enregistre par contre les plus faibles densités : 1,1 habitants au km².

Tableau 39 - Répartition géographique et évolution de la population gabonaise entre 1960 et 1993

Province	Superficie (km ²)	Population (milliers)		Densité		Taux d'accroissement annuel (%)
		1960	1993	1960	1993	
Estuaire	20 740	61 520	462 086	3,0	22,3	6,30
Haut-Ogooué	36 547	42 274	102 387	1,2	2,8	2,72
Moyen- Ogooué	18 535	34 193	41 830	1,8	2,3	0,61
Ngounié	37 750	79 010	77 871	2,1	2,1	- 0,04
Nyanga	21 286	37 503	39 826	1,8	1,9	0,18
Ogooué-Lolo	46 075	36 126	48 847	0,8	1,1	0,92
Ogooué-Ivindo	25 380	36 792	42 825	1,4	1,7	0,46
Ogooué-Maritime	22 890	42 322	98 299	1,8	4,3	2 59
Woleu-Ntem	38 465	78 124	97 739	2,0	2,5	0 68

D'après la Direction Générale de la Statistique et des Etudes Economiques, 1993, op. cit., p. 4.

Le développement de l'urbanisme consolide les deux anciennes villes industrielles et portuaires de la zone littorale : Libreville et Port-Gentil. En accord avec l'expansion économique, ces villes s'agrandissent rapidement en raison des migrants ruraux à la recherche d'embauche sur les chantiers forestiers et dans les exploitations pétrolières. Elles bénéficient du « boom économique » des années 1970. De ce fait, elles drainent toute la population active de l'arrière-pays. Par conséquent, ces deux villes deviennent des îlots de prospérité dans un océan de misère. Il est d'autres cas où c'est l'extraction minière et l'industrie qui lui est liée

³⁶⁷ BART, F, 2003, « L'Afrique des pleins et des vides », F. Bart (direction) : *L'Afrique, continent pluriel*, CNUED – SEDES, p.61

qui ont bâti de nouveaux espaces pleins. L'exemple du « triangle industriel » du bassin de Franceville, Mounana-Mouanda-Franceville, est significatif. Ici, la mine participe à la construction d'espaces pleins. La mine semble constituer un élément cristallisant un peuplement dense. Cependant, les possibilités de développement du bassin de Franceville sont contrecarrées par son caractère excentré et sa distance à la côte. Certes, la construction du téléphérique, puis celle du chemin de fer gabonais, a remédié à cette situation qui pénalise une zone à vocation minière et industrielle. Mais beaucoup reste encore à faire pour désenclaver complètement le pays. Ailleurs, la progression des densités est restée plus ou moins stable au cours de ces dernières années. Le Woleu-Ntem est une province majoritairement rurale figurant parmi les provinces les plus peuplées du Gabon. Cependant, il n'a que faiblement profité de l'accroissement démographique de ces trente dernières années. Il en est de même dans les provinces du sud-ouest, notamment la Ngounié et la Nyanga, où la population a tendance à stagner, voire à migrer vers les grands centres urbains, les chantiers forestiers et les exploitations pétrolières du littoral.

Les conséquences actuelles de la répartition spatiale de la population dans la structure territoriale sont marquées d'une part, par la distance : distance physique (étalement, éclatement et éloignement), qui matérialise la difficulté à maîtriser l'espace. L'habitat est généralement dispersé en très petites agglomérations. D'autre part, la distance sociale : les populations ont tendance à se regrouper le long des voies de communication. Les plus fortes densités de peuplement s'observent le long des cours d'eau, des routes, etc. C'est le cas de la route Libreville – Lambaréné ou Libreville – Ndjolé. Cette mode de distribution, dit linéaire, se rencontre dans des régions mal peuplées comme le Moyen-Ogooué, ogooué-ivindo... ou dans les régions rurales (Woleu-Ntem, etc.).

La dispersion de la population dans un espace en partie vide fragilise la cohésion nationale. L'évolution récente de la carte des densités laisse craindre un risque de désertification du monde rural, dans un pays constitué, d'une part, par trois pôles économiques : Libreville, Port-Gentil et le bassin francevillien, et d'autre part, par des villes moyennes de l'intérieures qui périssent. Face à cette situation, il devient donc urgent d'apporter des améliorations à l'aménagement du territoire. Cela signifie organiser spatialement le développement national. Pour ce faire, il faut développer et mettre davantage en valeur les potentialités de chaque province pour améliorer les conditions de vies des populations, et par voie de conséquence, freiner l'exode rural. Cependant, la mise en valeur des potentialités n'aura un sens que si les objectifs d'aménagement intègrent le

développement des réseaux de transport et de communications à distance. C'est une des conditions pour garantir la sécurité de la circulation des biens et des hommes.

Les zones vides sont devenues un enjeu géographique majeur. Elles posent la question de la viabilité de l'Etat dans son rapport à un espace étendu au peuplement très clairsemé. Le vide est une donnée structurelle de l'espace gabonais, aux multiples implications. Faible densité et inégale répartition de la population sur une si vaste étendue constituent un handicap pour l'aménagement du territoire national. Ces deux facteurs entraînent des difficultés de création et d'entretien des routes bitumées ou en terre. Ils rendent les investissements disproportionnés par rapport aux flux de transport potentiel. En clair, les zones vides pèsent sur le coût des échanges : il n'est pas facile de gérer des espaces distendues, de rentabiliser routes et commerces avec des trafics restreints sur des distances longues. A ce propos, B. Calas dit que : « *le vide logistique des régions forestières (Congo, Gabon) et désertiques (Sahara, Namibie) ne s'explique pas tant par leurs caractères physiques que par l'influence des faibles densités et des héritages coloniales. Le facteur limitatif est ici constitué par les faibles densités. La faiblesse des circulations ne permet pas d'amortir l'investissement logistique* »³⁶⁸.

4. Les contraintes naturelles et leur impact sur la construction des infrastructures de transport

Les contraintes naturelles qui viennent d'être évoquées sont un obstacle à l'expansion des communications et expliquent en partie le « retard » de développement du Gabon en matière de transport. Il est indéniable que ces contraintes, et tout spécialement la pluie, la nature du sol, la forêt, le relief, sont défavorables à la construction des routes et à leur maintien en bon état. Elles opposent d'énormes problèmes à l'établissement des routes à cause des coûts d'investissement élevés qui en résultent. Le coût de construction de la route dépend de la nature des sols, du climat, de la végétation, etc. La lecture du tableau 40 montre que le coût du kilomètre est identique pour les routes nationales bitumées, en forêt ou en savane et, quel que soit le relief en vigueur. En forêt, le coût de la construction d'une route est élevé. La Commission nationale des appels d'offres et les bailleurs de fonds disent que le kilomètre de route au Gabon est l'un des plus chers au monde³⁶⁹. En 1978, le coût d'un

³⁶⁸ CALAS, B, 2003, « Trafics et structurations géographiques », F Bart, *l'Afrique, continent pluriel*, Editions CNED-SEDES, p. 158-160.

³⁶⁹ Proposés cités par LAWSON, A, 2001, « Gabon : routes délabrées et développement », www.peacelink.it/anb-bia/nr409/f04.html, p. 2

kilomètre de route bitumée simple (ouvrages d'art exclus), est évalué à près de 37 millions de F CFA³⁷⁰. Actuellement, il est se chiffre entre 357 millions et 296 millions de F CFA.

Tableau 40 - Estimations des coûts de construction de la route en milieu de savane et de forêt au kilomètre en millions de F CFA au Gabon

Relief	Pistes		Départementale en terre		Nationale en terre		Départementale bitumée		Nationale bitumée	
	savane	forêt	savane	forêt	savane	forêt	savane	forêt	savane	forêt
Terrain montagneux	16,9	19,4	39,9	44,5	61,1	63,3	132,0	138,8	44,9	44,9
Terrain vallonné	16,2	18,7	32,7	37,3	37,2	101,6	101,6	108,4	44,9	44,9
Terrain plat	16,2	19,0	22,7	27,3	31,8	86,6	86,6	92,4	44,9	44,9

D'après le Ministère des Transports, de la Marine Marchande, de l'Office du Chemin de fer Transgabonais et de l'Office des Rades du Gabon, 1978, « Plan de transport du Gabon », Rapport n° 3, transport routier, SEDES-BCEOM, 305 p.

Outre les conditions naturelles, les facteurs technico-économiques (état de la chaussée, trafic journalier, niveau de service) et les facteurs socio-économiques (liaisons entre les provinces, soutien au développement de l'activité économique, renforcement des échanges nationaux) ont des effets sur le coût du bitumage. Le coût élevé de la vie entraîne la surenchère de la main-d'œuvre et des matériaux de construction des routes. Il est évident que les coûts d'investissements pour la construction et l'entretien des réseaux de transport (routes particulièrement) constituent une contrainte au développement.

Le déficit des infrastructures de communication est souvent accordé à l'idée d'une nature contraignante. Nous croyons qu'à l'heure où les progrès technologiques réduisent les contraintes, les distances physiques vont se réduire au Gabon. Il y a plusieurs années que les pouvoirs publics parlent d'une route reliant Libreville à Port-Gentil, via Four-Place. En 2005, il n'existe aucune liaison terrestre directe entre toutes les capitales provinciales et Libreville. Aujourd'hui, le développement rapide de l'informatique indique à la fois l'ingéniosité et les capacités des gabonais, et des africains en général. Aussi, nous posons-nous la question de savoir si les freins au développement ne sont-ils pas liés à leur organisation socio-économique et politique passée et actuelle qu'aux données des milieux naturels ?

³⁷⁰ MARCHES TROPICAUX, 1981, « Les infrastructures de communications : énormes retards à combler au plus vite », 27 novembre, p. 3114

B) UN MANQUE DE COORDINATION

Le réseau routier gabonais est un réseau de mauvaise qualité. Nous avons déjà évoqué les raisons d'ordre techniques : conditions climatiques, topographiques et géologiques, qui sont la cause du délabrement des routes. Leur dégradation rapide est par ailleurs accentuée par les camions surchargés (grumiers, par exemple). A ces facteurs favorables à la détérioration des chaussées, il faut ajouter les insuffisances en matière d'entretien du réseau. Or celui-ci revêt un caractère essentiel pour la sécurité des utilisateurs et pour le bon fonctionnement des véhicules. A ce titre et, pour assurer un bon niveau de service acceptable, il est indispensable que l'entretien soit effectué de façon permanente avec une surveillance et un contrôle accru du réseau routier. Par ailleurs, la mise en place d'une signalisation, constitue un remède supplémentaire aux dégradations importantes de la route. Elle fait partie intégrante de l'entretien routier et, contribue à diminuer les efforts de freinage. Il a lieu de doter aussi les routes d'un réseau d'assainissement. Celui-ci doit également être entretenu périodiquement et avec rigueur. Pour cela, le travail du service d'entretien routier doit être mieux organisé et les surveillances plus systématiques et régulières.

1. Une utilisation éparse des ressources financières

a. D'importants investissements pour l'aménagement du réseau des transports

Conscient du rôle fondamental du secteur des transports dans le processus de développement socio-économique, les autorités gabonaises, dans le « plan de transport du Gabon »³⁷¹, se sont fixer des objectifs qui se résument en deux points :

- promouvoir les échanges commerciaux interprovinciaux et internationaux en favorisant l'intégration du pays par la mise en place et le développement des systèmes de transport fiables ;

- désenclaver le pays en vue de favoriser l'émulation sociale et la mise en valeur des zones dont le potentiel économique est démontré.

C'est ce rôle déterminant qui justifie les ressources importantes consacrées pour la création des routes (bitumées ou en terre) et l'entretien du réseau routier national (tableau 41). En effet, le secteur bénéficie d'importantes ressources qui atteignent jusqu'à 40 % des

³⁷¹ MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MARINE MARCHANDE, DE L'OFFICE DU CHEMIN DE FER TRANSGABONAI ET DE L'OFFICE DES PORTS ET RADES DU GABON, 1978, « *Plan de transport du Gabon, rapport n° 1* », synthèse, SEDES – BCEOM, 127 p.

investissements publics. Cependant, cette part n'est pas constante. Entre 1971 et 1988, le secteur tire profit des ressources à cause des retombées pétrolières : plus de 50 % des investissements publics, contre 14 % en 1993.

Tableau 41 - Part des investissements publics consacrés aux infrastructures de transport

Années	Investissements %
1971-1975	55
1976-1980	47
1980-1982	42
1983	48
1984	54
1985	59
1986	53
1987	39
1988	45
1989	32
1990	16
1991	33
1992	19
1993	14
1994	38
1995	36
1996	33
1997	39
1998	42

D'après le Plan de développement pour les années allant de 1971 à 1982 et le Commissariat général au Plan, Direction de la Programmation des Investissements pour les années suivantes à partir de 1983. Sources citées par Commissariat général au Plan et au Développement, 1999, « Plan directeur intermodal des transports (1999-2015), PAPSUT, Ministère de la Planification, de l'Environnement et du Tourisme - TESCULT, p. 1-9

C'est le chemin de fer qui a bénéficié d'allocations considérables au détriment de la part accordée aux autres modes de transport (tableau 42). C'est pendant sa période de lancement et de construction en 1974 qu'il absorbe la plus grande partie des investissements publics consacrés aux infrastructures. Il s'agit de 1 335 milliards de F CFA, soit d'environ 66 % de l'ensemble des investissements affectés aux infrastructures de transport³⁷². Dans le même temps, les investissements pour l'aménagement du réseau routier baissaient notablement. Pendant que la qualité des routes se détériore, les efforts de construction du Transgabonais se poursuivent.

L'implantation différenciée des infrastructures renforce aussi les déséquilibres spatiaux entre Libreville, la capitale, et le reste du pays. Les choix budgétaires à travers les priorités accordées à la voie ferrée plutôt qu'aux routes contribuent à la désarticulation des réseaux et renforcent les déséquilibres réticulaires. L'utilisation appropriée des TIC et la formation sont

³⁷² COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, « *Plan directeur intermodal des transports (1999-2015)* », PAPSUT, Ministère de la Planification, de l'Environnement et du Tourisme – TESCULT, p.1-9 à 1-10

les actions nécessaires à entreprendre pour améliorer l'équité spatiale, et par voie de conséquence la performance de logistique globale des transports.

Tableau 42 - Part des investissements publics consacrés au chemin de fer

Années	Investissement (millions de F CFA)
1971-1975	16 500
1976-1980	180 000
1980-1982	118 060
1983	120 045
1984	120 742
1985	134 110
1985	125 628
1987	38 426
1988	31 405
Total : 885 milliards	

D'après le Ministère de la Planification, de l'Environnement et du Tourisme, 1999, « Plan directeur intermodal des transports (1998-2015), Tecscult International Limitée, p.1-10

b. Le manque d'optimisation des travaux de réhabilitation et d'entretien routier

Au Gabon, l'entretien des routes en terre ou en bitume reste encore insuffisant. Pourtant, l'Etat à travers le ministère des Travaux publics, consent d'énormes efforts. Chaque année, le gouvernement consacre entre le tiers et la moitié de son budget d'investissement au secteur des transports. Il n'en demeure pas moins que le réseau routier se dégrade sans cesse. Par exemple, en 1998, la part des infrastructures routières peut atteindre 50 milliards de francs CFA pour les aménagements routiers. Cette somme ne comprend pas les dépenses d'entretien du réseau. Jusqu'en 1997, les dépenses d'entretien sont de l'ordre de 6 à 7 milliards de F CFA. Pour le maintien du réseau, le fond d'Entretien routier (FER) reçoit une dotation annuelle de 16 milliards de F CFA. La part des besoins de financement assumée directement par le Gouvernement, depuis 1995, s'élève à plus de 40 % des besoins totaux de financement. Cette proportion est de 48 % en 1998 ; celle-ci est aussi la plus élevée pour ces cinq dernières années³⁷³.

L'impact socio-économique des ressources engagées est très appréciable. Celui-ci devait être certainement plus important ; toutefois, ces efforts sont éparpillés, et en matière d'entretien, ils ne sont pas suffisants et suivis de façon satisfaisante. Par exemple, en 1975, les travaux de bitumage de certains tronçons sont interrompus. C'est le cas des axes suivants dont le bitume n'est pas achevé :

³⁷³ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, « Plan directeur intermodal des transports (1999-2015) », PAPSUT, Ministère de la Planification, de l'Environnement et du Tourisme – TESCULT, p.1-10

- la route Libreville-Kougoulev-Kang-Oyan (205 km) ;
- le tronçon Kélé-Bongonville-Lékoni (75 km) ;
- le tronçon N'toum-Nzogomitang (45 km) ;
- diverses liaisons avec les aéroports : Mouanda, Ngoum-Lalara, Oyem, etc.

L'Etat gabonais, avec l'aide extérieure (FED, BIRD France, etc.), ont pourtant alloué 15 milliards de F CFA pour ces travaux. Malheureusement, ce programme d'aménagement est délaissé en faveur de la construction du chemin de fer. De même, le « Programme Triennal d'Entretien Routier », échelonné de 1989 à 1993 est abandonné. Malgré d'importants efforts techniques et financiers mobilisés (près de 95 milliards F CFA³⁷⁴) pour réhabiliter les routes et améliorer les services : les objectifs ne sont pas atteints. La dégradation des routes continue : multiplication des nids de poules, ouvrages d'art défectueux, ponts hors d'usage, etc. Par conséquent, tout ou presque est à refaire. Citons aussi l'abandon du « Programme d'Aménagement du Réseau routier »³⁷⁵, débuté début 1993 pour s'achever en 2005, à cause des difficultés budgétaires et fiscales de l'Etat gabonais. Seulement 1 266 km de routes ont été bitumées entre 1993 et 2005 pour un coût de près de 451 milliards de F CFA. L'état des routes ne permet pas de garantir les investissements réalisés ces dernières années. Jusqu'en 1998, les investissements routiers ont consommé entre 25 % et 35 % du budget d'investissement total de l'Etat, soit environ 40 milliards de F CFA chaque année³⁷⁶.

Autre problème, le non-respect des délais en ce qui concerne de l'achèvement des chantiers. C'est d'ailleurs la préoccupation de la plupart des gabonais. Selon les témoignages recueillis auprès de nos enquêtés, *« la majorité des projets initiés dans ce pays arrivent difficilement à leur terme à cause des contraintes financières. Les travaux routiers n'échappent pas à cette léthargie. C'est le cas de certains chantiers en cours (Medoumane / Lalara, Lambaréné / PK 51 en direction de Fougamou, Franceville / La Léyou, etc.) Ils ont connu un ralentissement début janvier 2003. La partie gabonaise³⁷⁷ connaît une situation financière difficile. Celle-ci ne lui permet pas d'honorer ses engagements vis-à-vis des entreprises du BTP. Les travaux ont repris au mois de mai suite à la signature d'un*

³⁷⁴ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p. 2-7

Ces dépenses ont été conjointement couvertes par l'Etat gabonais, la Banque Mondiale, la Banque africaine de Développement, la Banque Islamique de Développement et la Banque arabe pour le Développement de l'Afrique.

³⁷⁵ Il comprend trois tranches. Ainsi, sur la période 1993 à 1997, 346 km de routes ont été bitumés pour 140 milliards de F CFA. Ces efforts se sont poursuivis entre 1997 et 2000 et ont permis le revêtement de 537 km de routes (166 milliards de F CFA). La troisième tranche des travaux, qui s'échelonne sur six ans (entre 1999 et 2005), concerne le bitumage de 383 km de routes, dont le coût est estimé à près de 145 milliards de F CFA.

³⁷⁶ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p. 2-7

³⁷⁷ Ces travaux sont conjointement financés par le Gabon et l'Agence française de développement.

protocole d'accord entre le ministère et les entreprises. Ces dernières ont également reçu une avance de règlement d'une somme de 2,7 milliards par les autorités gabonaises ».

L'arrêt des chantiers routier et la suspension des travaux de réhabilitation et d'entretien conduisent à une dégradation de l'état général du réseau routier. Ce qui renforce le morcellement des efforts entrepris jusque là. Ils ont aussi une incidence sur les coûts dans ce sens où l'immobilisation des équipements de l'entreprise entraîne parfois leur renchérissement. Des surcoûts prévisibles peuvent aussi apparaître avec la reprise des travaux d'aménagement.

Le problème de la dégradation des infrastructures et des équipements de transport reste récurrent. De la même façon, le problème du déficit des voies de communication et de leur maillage continue d'être aigu. La situation critique des routes justifie l'élaboration de nombreux objectifs de gestion et de stabilisation des dépenses publiques. A ce titre, la Banque Mondiale et le Fond Monétaire International ont imposé trois plans d'ajustement structureaux au Gabon. Ils sont repartis respectivement sur les périodes 1986-1988, 1991-1993 et 1995-1998. Toutefois, ces programmes, de même que les financements qui les accompagnent, n'ont pas redynamisé le secteur des transports.

c. Une mauvaise gestion des ressources

La mauvaise gestion des fonds alloués à l'entretien est un autre facteur de la détérioration des infrastructures et équipements routiers. Les fonds sont utilisés à d'autres fins. Ils servent par exemple à la construction de nouvelles routes, à payer les dépenses d'investissement et de fonctionnement de l'administration centrale. Malheureusement, l'extension des réseaux routiers se réalise sans que ne soient réellement appréhendés les besoins de maintenance postérieurs et les financements correspondants. Il va s'en dire que l'entretien différencié des segments contribue inévitablement à la destruction des revêtements existants. La conséquence de ceci est la perte du capital investi. Au-delà c'est le développement économique et social qui éprouve des difficultés à décoller.

La corruption fragilise aussi les routes gabonaises. Selon de nombreux témoignages, le secteur des travaux publics est réputé pour « être un des secteurs privilégiés du népotisme, du détournement de fonds, de matériaux et de moyens de production. Le clientélisme devient un élément routinier du fonctionnement de l'appareil administratif. Il favorise l'enrichissement illicite ; il entraîne le gaspillage des ressources publiques. Il freine le développement : les infrastructures routières manquent toujours de fiabilité. Pourtant, des dotations financières importantes sont attribuées au secteur des travaux publics. » D'ailleurs, FX Verschave

dénonce les commissions touchées par les politiques gabonais à l'occasion de l'ouverture de nouvelles pistes forestières³⁷⁸. C'est pour pallier cette situation qu'un nouveau système de financement des équipements de transport se développe sous la forme d'un partenariat entre le secteur privé et le secteur public.

2. Des routes de mauvaise qualité

L'autre raison de la dégradation du réseau routier est à rechercher dans la mauvaise qualité des routes construites. Certes la mauvaise qualité des sols explique en partie la médiocrité des chaussées. Mais la gestion des routes participe à cet état de fait. Parmi les griefs qu'on lui reproche, citons entre autres : les insuffisances en matière de la conception des ouvrages ; le non-respect du cahier de charges commis à la gestion du projet ; les défaillances de la mission de contrôle ; le matériau mis en œuvre (bitume par exemple). L'audit réalisé par le Ministère de l'Economie, illustre notre propos. Il révèle que l'absence d'un contrôle rigoureux et de suivi des travaux exécutés par les sociétés des travaux publics entraîne le non-respect des normes de construction des routes. Les réalisations sont fréquemment en deçà des études et des financements. La pellicule de goudron est moins épaisse que ce qu'elle doit être. Voilà pourquoi ces routes sont continuellement refaites³⁷⁹.

La plupart des personnes interrogées disent que « *ces errements concernent en général les travaux exécutés par les entreprises étrangères, particulièrement françaises (Bourdin et chaussée, Société routière Colas, Dragages-Gabon, etc.)* » Leur performance en matière de construction des routes est fortement dénoncée aujourd'hui par la majorité des gabonais que nous avons interrogé. Elle affirme que « *elles pratiquent 'la politique du ventre' et finissent rarement les chantiers qui leur sont confiés ; elles savent que le Gouvernement fera de nouveau appel à elles. Ce comportement est motivé par l'absence de compétition dans le secteur des travaux publics.* » Ces faits conduisent la plupart des citoyens gabonais à les accuser d'être partiellement responsables de la qualité peu reluisante des travaux routiers. Cette situation laisse penser que les différents maîtres d'ouvrage réalisent une économie qui s'apparente à une surfacturation. Sinon, comment expliquer que les routes construites par la société yougoslave Ratzel, dans les années 1970, n'ont subi aucune altération jusqu'à ce jour ? En revanche, les tronçons Bifoun / Ndjolé, Bifoun / Nsilé présentent déjà, par endroits, des dégradations si importantes qu'ils font craindre une interruption du trafic. Pourtant, ils

³⁷⁸ VERSCHAVE, FX, 2001, « *L'envers de la dette. Criminalité politique et économique au Congo-Brazza et en Angola* », Angone, Marseille

³⁷⁹ Référence citée par LAWSON, A, « Gabon, routes délabrées et développement », <http://www.peacelink.it/anb-bia/nr409/f04.html>

sont construits en application du Programme d'aménagement du réseau routier national (PARR), et livrés à la circulation depuis 1996. De ce point de vue, il est souhaitable d'ouvrir le marché des travaux publics à la concurrence afin d'améliorer les performances des routes et la qualité de services.

3. Un cadre institutionnel peu favorable à une gestion rigoureuse et à un entretien efficace des routes gabonaises

a. Le problème de la répartition des compétences et des responsabilités entre les ministères de tutelle

Une des carences de la politique d'entretien routier tient au cadre institutionnel dans lequel s'insère la gestion des routes. Les transports au Gabon relèvent de cinq ministères qui se partagent la responsabilité de la gestion de ce secteur. Ils ont la charge d'élaborer des propositions de politique et de mettre en application des lois et règlements afférents dans les différents domaines. Il s'agit de :

- trois ministères dits techniques : le Ministère des Transports et de l'Aviation Civile, le Ministère de la Marine Marchande et, le Ministère de l'Équipement et de la construction.

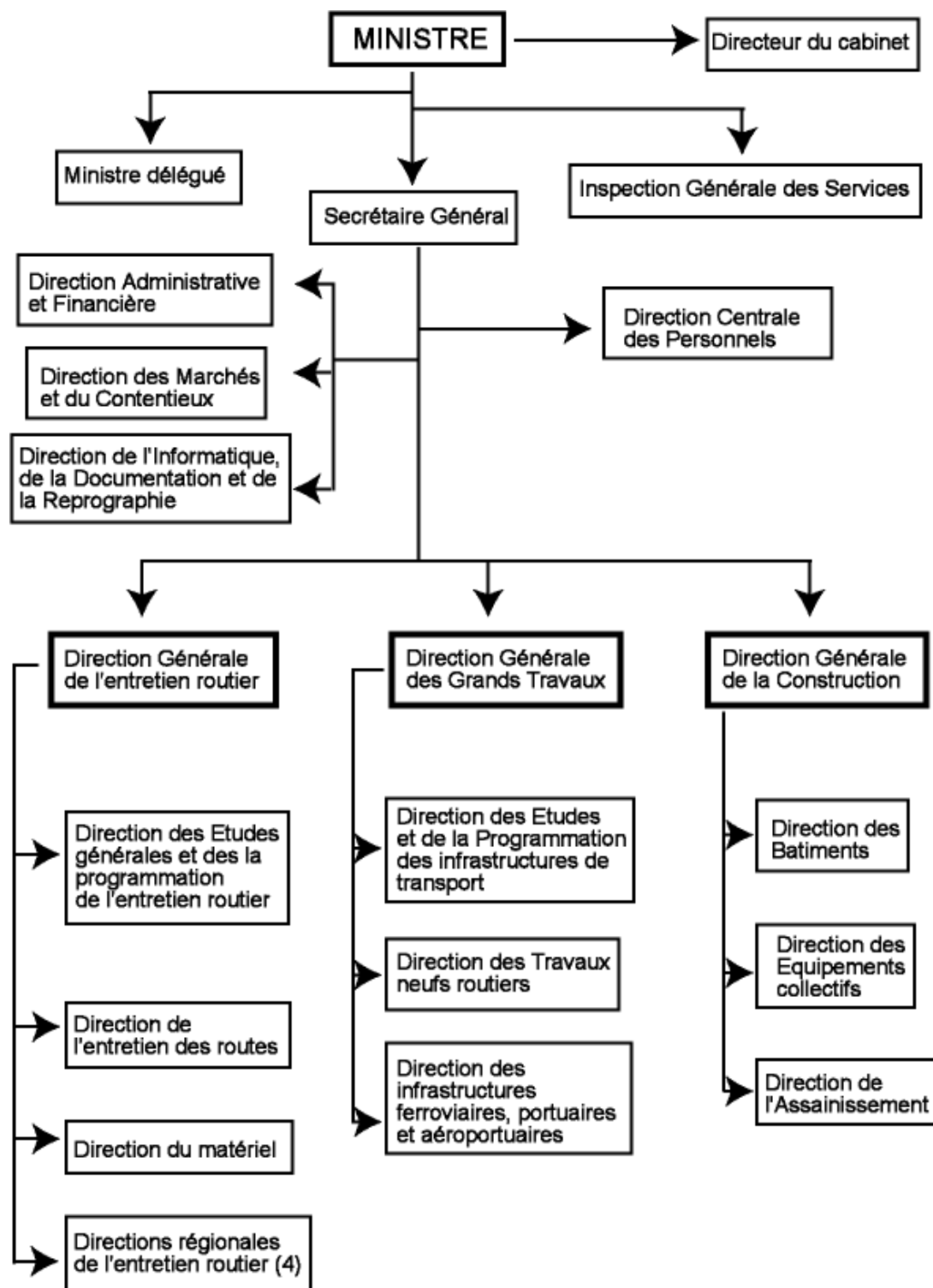
- deux ministères en charge des aspects financiers et de la planification : le Ministère des Finances, de l'Économie, et le Ministère de la Planification, l'Environnement et du Tourisme.

Le chevauchement des pouvoirs conférés aux différents ministères entraîne des lourdeurs en matière des règles et réglementations. Il en est de même de l'interprétation très variable des directives qui est faite dans la pratique. D'où l'importance des formalités administratives et de la mise en place des procédures compliquées. Ainsi, la gestion et la maintenance des routes relèvent d'un grand nombre d'organismes publics. Cependant, force est de constater que leurs responsabilités respectives n'apparaissent pas toujours clairement. C'est aussi le cas de l'organisation du Ministère en charge de l'aménagement et de l'entretien de l'ensemble du réseau routier. C'est une structure organisationnelle très complexe qui comporte plusieurs directions (figure 27).

La Direction Générale des Grands Travaux (DGGT) est le principal maillon de la gestion et de l'entretien des routes. Le décret n° 001194 / 94 / MTPEC a fixé ses missions comme suit :

- maître d'œuvre pour la réalisation de tous les travaux de construction ;

Figure 27 - Organigramme du ministère des Travaux publics, de l'Équipement et de la Construction



D'après le Ministère des Travaux publics, de l'Équipement et de la Construction, juillet 2004

- aménagement et entretien des transports entrant dans les attributions du Ministère de l'Équipement et de la Construction ;
- responsable de l'entretien du réseau routier national, des voiries urbaines des centres de l'intérieur pris en charge par l'Etat, sur l'initiative du département gestionnaire ;
- entretien des aérodromes nationaux non concédés ;
- gestion du domaine public routier.

Pour mener à bien sa mission, elle bénéficie de l'appui technique de 4 directions régionales. Celles-ci regroupent 16 subdivisions territoriales. Elle contrôle également la Direction de l'Entretien et celle de l'Outillage Mécanique. Elle compte un effectif de 1 745 agents (1996), dont 269 permanents et 1 489 intermittents. Précisons que 170 de ces agents sont basés à Libreville, dans les locaux même du Ministère, pour superviser les questions techniques liées aux opérations de restauration, de modernisation et d'entretien des routes. Quant aux travaux d'entretien courant et périodique³⁸⁰, ils sont réalisés en régie par la Direction de l'Entretien Routier et des Aéroports, sous la responsabilité de la Direction Générales des Grands Travaux.

Cependant, force est de constater que là encore, les responsabilités et l'importance de chaque service ne sont pas clairement définies. Ce qui se traduit par des dysfonctionnements des services. Le bicéphalisme qui règne dans la gestion des dossiers illustre notre propos. Un même projet est traité par deux maîtres d'œuvre : le maître d'œuvre pour les études, en la personne du Directeur Général et de la programmation et, un maître d'œuvre pour les travaux, représenté par le Directeur des Travaux publics. Il va sans dire que la multiplicité des procédures administratives freine le fonctionnement de l'appareil administratif. C'est pour pallier cette carence que le décret présidentiel de septembre 2002 consacre la création d'une direction générale unique, la Direction des Grands Travaux. Elle va assumer la responsabilité de l'aménagement des routes depuis leur phase de conception jusqu'à la réception définitive des travaux. Cette nouvelle organisation a donc pour mission de doter le pays d'un réseau routier fiable. Cela signifie que la « route nouvelle »³⁸¹ implique absolument la mise en place des chaussées revêtues en termes de durabilité, de qualité et de coût. La « route nouvelle » doit offrir les caractéristiques dimensionnelles tenant compte du trafic et des sols en place. Dans cette optique, les techniciens des Travaux Publics disent que « *des études appropriées doivent désormais être réalisées pour tout projet de construction routier. Ceci pour éviter les erreurs du passé qui consistent à standardiser les structures et, à ne pas tenir compte des besoins de maintenance postérieurs et, des financements correspondants Dans un premier temps, il s'agit de concevoir la route, c'est-à-dire : de déterminer les caractéristiques physiques mécaniques et physiques du sol, le trafic qu'elle supportera, la durée de l'ouvrage projeté, la nature et la qualité des matériaux de viabilité, ainsi que les conditions d'entretien* »³⁸².

³⁸⁰ Deux types d'entretien sont distingués : l'entretien courant qui se fait de façon permanente et l'entretien périodique qui est réalisé de façon saisonnière.

³⁸¹ MBA ASSOUME, 2003, « A la poursuite de la « route nouvelle », le quotidien gouvernemental L'UNION Plus, septembre, p. 20

³⁸² MABICKA, GR, 2004, « Des propositions idoines pour un réseau routier fiable », le Quotidien d'Information Générales, L'UNION, p. 5

Le second temps correspond à la construction proprement dite des routes. La Direction des Grands Travaux doit définir un cahier de charge indiquant clairement le niveau de qualité à atteindre. Des contrôles rigoureux vont être effectués pour chaque chantier pour parer aux dérapages tant en ce qui concerne la qualité des travaux à mettre en œuvre que, l'enveloppe financière initialement programmée. Pour répondre à cet impératif, une Cellule d'Assistance Technique (CAT) existe depuis juillet 2001. Elle est composée uniquement d'ingénieurs gabonais. Entres autres avantages du CAT, une économie substantielle en faveur de l'Etat : ses charges sont de l'ordre de 450 millions de F CFA, contre 1,560 milliards pour un bureau d'études extérieur³⁸³. L'axe Ndjolé / Gare-Octra et, celui de Medoumane / Lalara sont le symbole de la « route nouvelle. » Des améliorations significatives sont apportées à ce projet, confié à l'entreprise Dragage-Gabon. Ainsi, le tronçon Medoumane / Lalara (84 km) accueille trois couches de grave. La première est garnie de 25 cm de graveleux quartzique. Elle est renforcée d'un géotextile pour améliorer la portance des sols. La deuxième, de fondation, comporte 25 cm de grave concassé et, une troisième de base (10 cm de grave bitume), reçoit aussi un tapis de 5 cm de béton bitumineux. Sur le plan de la géométrie, de nombreux virages sont rectifiés dans un souci de sécurité. A la place des virages extrêmement serrés, ce sont des rayons en plans supérieurs à 120 m qui ont été finalement retenus, comme sur le tronçon Mitzié / Lalara³⁸⁴.

Nous n'allons pas terminer ces observations sur le diagnostic des routes sans mettre en lumière d'autres faiblesses, notamment celles sur des différents ministères de tutelle.

b. Gestion du secteur des transports et dysfonctionnements des ministères de tutelle

Un système de transport performant nécessite un modèle de gestion adaptée et des financements d'entretien des infrastructures. L'efficacité et l'efficience d'un système de transport renvoient à la coordination des autorités gestionnaires et au financement de l'entretien des réseaux. Ce qui n'est pas le cas au Gabon.

A l'exemple de toutes les administrations publiques, les ministères concernés par la gestion du secteur des transports n'échappent pas aux difficultés inhérentes à leur fonctionnement. Ils éprouvent d'énormes difficultés à agir sur le long terme. Leurs difficultés portent essentiellement sur la gestion des ressources financières et celle du personnel.

³⁸³ MBA ASSOUME, 2003, op. cit., p. 20

³⁸⁴ MBA ASSOUME, 2003, op. cit., p. 20

b.1. Absence de coordination

Le manque et la rareté des données appropriées pour suivre, planifier et évaluer les résultats du secteur des transports fait qu'il est difficile pour les responsables d'élaborer des politiques appropriées et de prévoir des investissements dans ce secteur. L'examen du cycle des investissements (planification, programmation, budgétisation, mise en place du budget, exécution, suivi du budget) montre que les ministères de tutelle « *manquent de stratégie de développement au niveau national depuis la disparition des plans quinquennaux (...) Ils présentent souvent des projets difficilement éligibles dans un système d'évaluation rigoureux. De plus, ces derniers sont imprécis faute de préparation suffisante* »³⁸⁵. L'élaboration du budget ne répond pas aux besoins exprimés et les contrôles sont aléatoires pour plusieurs raisons, parmi lesquelles : les prévisions approximatives ; l'abus de certification du service fait ; l'absence d'indicateurs de réalisation ; le risque de non-exécution des obligations des prestataires par manque de contrôle ; le changement de destination des fonds. L'établissement d'une base de données au niveau national et celui de la CEMAC est nécessaire pour soutenir la prise de décision, superviser les performances du secteur et orienter les investissements.

b.2. Manque de capacité humaine appropriée

La mise en valeur des ressources humaines est l'un préalable au développement des transports. Toutefois, le secteur n'a pas l'efficacité technique requise pour produire, créer et fournir des services des transports à l'ensemble de la population. Il ne dispose pas également de ressources humaines nécessaires. Les principaux dysfonctionnements liés à la gestion du personnel, peuvent être résumés comme suit :

- « *la structure de gestion du personnel est marquée par une faible efficience de la gestion centrale du personnel, une faible efficience de la gestion du personnel dans les Directions générales, un degré d'autonomie élevé des services personnel de chaque Direction générales et une mauvaise connaissance des informations permettant la gestion des ressources humaines ;*

- *l'administration du personnel est lourde en raison du circuit des procédures des actes d'administration pilotés par le Ministère de la Fonction publique ;*

- *la gestion des ressources humaines n'est pas faite. Il a été noté la présence d'agents excessivement qualifiés ou en sureffectifs, le manque de personnel qualifié pour d'autres*

³⁸⁵ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p.2-43 à 2-46

fonctions, la faible productivité du personnel et l'absence de vision globale des besoins de formation »³⁸⁶.

Au regard de la situation analysée, il est nécessaire de valoriser les ressources humaines par la formation et de renforcer leur capacité opérationnelle. Un cadre organisationnel qui favorise le développement et l'organisation du secteur doit être créé. Cela revient à mettre en œuvre une réglementation technique et commerciale, ainsi que des services appropriés pour la sécurité et le confort des utilisateurs. Le bon fonctionnement des réseaux de communication nécessite aussi de veiller au contrôle et à l'application de la réglementation.

Des efforts doivent aussi être faits pour augmenter l'efficacité des institutions. Dans cette optique, il est nécessaire de développer un environnement institutionnel et réglementaire favorable ; les activités qui portent sur la prise de décision vont être séparées de celles qui concernent le fonctionnement.

b.3. Gestion du secteur routier et déficience du maintien des routes en bon état

L'aménagement et l'entretien de l'ensemble du réseau routier relèvent de la responsabilité du Ministère de l'Équipement et de la Construction. Il comprend trois directions générales : Direction générale de l'Entretien routier, Direction générale des Travaux publics et la Direction générale de la construction. Celles-ci sont subdivisées en plusieurs directions (figure 27, page 340). Les opérations d'entretien et leur programmation sont organisées dans les locaux du ministère, à Libreville. Elles s'appuient sur quatre directions régionales comprenant 16 subdivisions territoriales.

Le Ministère de l'Équipement et de la Construction, faute d'autonomie financière, n'est pas en mesure de planifier et de suivre efficacement le programme d'entretien qu'il se fixe. De ce fait, il ne peut pas à la fois être Maître d'œuvre, Maître d'ouvrage et Exécutant performant. Il ne peut pas instituer la prévention comme règle immuable et, véritable « remède » au bon entretien des routes. C'est ce qui explique l'inefficacité du pôle d'aménagement routier, le Fond d'Entretien Routier (FER.) C'est la structure qui supporte de façon exclusive l'ensemble des dépenses liées à l'entretien national. Son rôle est de résoudre les difficultés liées à l'entretien du réseau routier. Le FER souffre du manque de financement réel et de l'obsolescence du matériel d'intervention. Les subventions nécessaires à son fonctionnement sont tributaires du budget de l'État. Ce qui rend difficile l'exécution de son

³⁸⁶ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p.2-43 à 2-46

programme d'action. De ce fait, il ne finance les travaux qu'en fonction des liquidités dégagées par le Trésor public. Le corollaire du problème de trésorerie est bien évidemment l'accroissement de l'enclavement territorial et la dégradation du patrimoine logistique national.

L'insuffisance du personnel qualifié est autre problème auquel le Ministère de Travaux Publics doit faire face. Cette question est d'autant plus préoccupante que certaines écoles de Travaux Publics ont fermé leurs portes faute de subventions. C'est le Cas de celle de Fougamou qui, était chargée de la formation du personnel d'exécution et d'encadrement. La formation s'avère indispensable pour atteindre les objectifs en matière de « route nouvelle » du développement. Notons aussi le manque de matériel moderne d'intervention. Dans l'ensemble, les subdivisions territoriales disposent d'un équipement en matériel comprenant 240 engins de travaux publics et 300 camions³⁸⁷. Ce matériel est aujourd'hui obsolète et quasiment inutilisable faute de pièces détachées. Par conséquent, les travaux qui sont confiés aux subdivisions de l'intérieur sont inefficaces. Les agents éprouvent d'énormes difficultés à réaliser des travaux de maintenance de manière satisfaisante. Il en est ainsi des opérations d'assainissement (curage des fossés, des buses, etc.), de reprofilage des chaussées (opérations de débroussaillage et d'enselement.) La présence des grands arbres aux abords des voies favorise l'humidité des eaux et, provoque la stagnation des eaux de pluies.

Toutes les insuffisances que nous venons d'évoquer entraînent des dysfonctionnements dans la « gestion » des routes. Pour corriger ces faiblesses, une restructuration institutionnelle du Ministère des Travaux Publics est prévue. Dans cette optique, les mesures institutionnelles préconisées portent sur :

- la redéfinition du rôle de l'Etat qui consiste à son désengagement des fonctions techniques. Ceci pour améliorer la capacité de l'appareil administratif. Il va davantage se concentrer sur les missions de régulateur des activités d'aménagement. Cela revient à mettre en place une structure adaptée coordonnant tous les ministères techniques pour consolider et renforcer les fonctions de planification. En revanche, il ne doit plus assumer son rôle d'opérateur pour des raisons d'efficacité ;

- la simplification de l'organigramme du Ministère des Travaux Publics. Par exemple, la Direction de l'Outillage Mécanique, celle de l'Entretien Routier et, celle des Aéroports doit être structurée en quatre unités régionales dotées d'une autonomie financière et de gestion réelle. Ces unités pourraient sous-traiter des activités aux entreprises privées ;

³⁸⁷ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p.2-6

- l'adaptation des ressources humaines pour qu'elles remplissent de manière la plus efficace les missions qui leurs sont assignées.

4. Le problème de l'insécurité routière

a. Un parc automobile vétuste

L'augmentation du trafic et la fréquentation de la circulation posent aussi des problèmes de maintenance des routes. Malgré l'inadaptation du réseau routier au trafic, les pouvoirs publics ont souvent lésiné sur l'entretien. Soulignons que le parc automobile est estimé aujourd'hui à environ 30 000 véhicules, dont 70 % de véhicules légers et 30 % de véhicules lourds³⁸⁸. Faute de banques de données structurées, la connaissance du parc automobile et de son âge, ainsi que celle de son état, sont mal connues. Cependant, nous constatons qu'une partie de celui-ci est en mauvais état. L'état dégradé du réseau routier entraîne l'usure rapide du matériel roulant. Les véhicules sont généralement vétustes, parfois en piteux état. Ce sont pour la plupart des camions rafistolés reconnaissable par la perte de leur forme ou couleur d'origine. Quelques-uns de nos enquêtés disent que « *ce sont des carcasses en circulation ; de véritables engins de la mort.* » L'état calamiteux de la plupart des véhicules est source de véritable insécurité routière. En effet, la qualité technique de ceux-ci est généralement défectueuse : pneus usés jusqu'à l'armature, freins en piètre état, défaut de rétroviseurs, absence de phares, etc. Les pannes sont fréquentes et les lieux de réparation sont rares sur les routes, à l'exception des grands centres urbains. Il en est de même des pièces de rechange qui manquent cruellement.

Sur la plus grande partie de son linéaire du réseau routier, la répartition du trafic se caractérise par des flux journaliers modestes. En 1998, le trafic sur les routes bitumées a dépassé les 400 véhicules par jour sur près de 60 % du linéaire. Le trafic atteint en moyenne plus de 100 véhicules sur près de 60 % des routes latéritées ; il dépasse à peine 20 % pour les routes en terre. Il faut cependant tenir en compte la forte présence du trafic des poids lourds qui occupent une place importante sur le réseau routier, soit entre 25 % et 35 % du réseau³⁸⁹..

³⁸⁸ DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS, 1996, « *Mémento de la route 96* », Ministère de l'Équipement et de la Construction, p., 13

³⁸⁹ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p. 2-5

b. Un cadre réglementaire routier désuet et bafoué

b.1. Des contrôles techniques de complaisance

Si l'usure des véhicules explique en partie les défaillances techniques, il convient de noter que celle-ci est également imputable à un cadre réglementaire routier désuet, non respecté et peu appliqué. Les contrôles techniques sont graduellement organisés ; cependant, le respect des visites est loin d'être effectif. La loi prévoit une visite tous les 6 mois pour les véhicules exerçant une activité régulière de transport et une visite annuelle pour les particuliers. Dans la majorité des cas, les automobilistes disent qu'« ils *soumettent rarement leurs véhicules à une inspection : châssis, freins, et autres accessoires ne sont pas contrôlés et ne subissent aucun test justifiant ou non leur bon fonctionnement. Nombreux sont les propriétaires qui n'osent pas affronter l'épreuve du contrôle technique.* » Pourtant l'état mécanique est un facteur déterminant de sécurité. Selon plusieurs témoignages recueillis, « les automobilistes préfèrent soudoyer les agents en échange d'un certificat de contrôle de visite technique en bonne et due forme. Certains fonctionnaires, généralement avides de gains supplémentaires, monnayent en petites coupures le service public du Ministère des Transports et de l'Aviation Civile ; ils se contentent parfois d'un dossier administratif pour la forme et délivrent la vignette au détriment d'un service de qualité ». Il apparaît dans ce cas que la visite technique se limite principalement à un simple papier. Elle est comparable à une formalité que tout transporteur remplit vis-à-vis des forces de l'ordre à l'occasion des contrôles routiers. Ces procédures illustrent le peu de souci que les conducteurs et les pouvoirs publics et les fonctionnaires accordent à la sécurité des personnes et des biens.

La gravité de la situation nécessite de s'intéresser au problème de l'insécurité routière. Les acteurs concernés par l'organisation des transports, y compris les utilisateurs des infrastructures, doivent renforcer la réglementation existante. Il convient aussi de redéfinir un nouveau cadre juridique et réglementaire pour réduire l'insécurité routière.

Par ailleurs, pour réduire les risques d'accidents, il est nécessaire que tous les automobilistes et services publics concernés par la sécurité routière se conforment à la réglementation. Des contrôles stricts et réguliers sont indispensables. Des mesures répressives doivent être accompagnées de campagnes de formation et de sensibilisation pour renforcer les sanctions à l'égard des contrevenants à leur faire payer les dégâts. Les campagnes ont l'avantage d'informer et d'éduquer les usagers de la route, les agents des forces de l'ordre et ceux du Ministère de Transport, et de lutter contre cet état d'esprit d'irresponsabilité. Elles permettent également de les conscientiser sur l'impact des malversations multiformes qu'ils

commettent et sur leur responsabilité pour une circulation dans des conditions de sécurité suffisantes et optimales. Pour que les messages aient un impact certain et participent au renforcement de la prise de conscience, il faut que les spots publicitaires et les affiches soient diffusées dans l'ensemble du pays, y compris aux frontières de l'Etat. Cela va alerter sur les dangers que représente le non-respect de la réglementation.

b.2. Une « sur utilisation » de la chaussée

L'ignorance ou le non-respect des règles de circulation constituent aussi des facteurs aggravant de détérioration de certaines sections de routes. Il s'agit en particulier des charges admissibles. Il est fréquent de rencontrer des véhicules (se rendant dans le nord du Gabon en particulier) qui sont tellement chargés que la carrosserie touche le sol. De même, les camions grumiers ne respectent pas la législation : ils continuent à rouler au-delà des heures autorisées, c'est-à-dire au-delà de 17 heures ; ils respectent rarement le seuil de chargement en vigueur. Il est de 30 tonnes à l'essieu (13 tonnes pour les autres camions). Le personnel des stations de pesage automatique situées dans la zone de Bifoun dit que « *certain exploitants chargent 40, 50, voire 60 tonnes à l'essieu, sous le nez et la complicité intéressée des agents publics (gendarmerie, fonctionnaires des eaux et forêts, des transports), plus portés à des arrangements à l'amiable, accompagnés d'espèces sonnantes et trébuchantes. La route, elle, avance dans sa dégradation* »³⁹⁰ ; ils stationnent n'importe où et n'importe quand ; ils roulent à tombeau ouvert en ville comme en campagne, au mépris des autres usagers de la route.

Les camions grumiers, communément appelés « éléphants de la piste », défoncent les surfacages. Ils accentuent la détérioration des routes par l'utilisation abusive qu'ils en font. Sur le tronçon Oyem – Mitzi³⁹¹, la forte pression exercée par le grumier occasionne son usure effrénée. Cette route réceptionnée il y a moins de cinq ans, va bientôt faire l'objet d'une réhabilitation. Pourtant, les délais conventionnels d'aménagement d'une route bien faite sont fixés à 15 ans de vie. L'axe Lambaréné – Bifoun - Libreville n'est pas épargné par l'usure. Par exemple, à l'entrée de Libreville, entre Melen et le PK 5, le tronçon est complètement détérioré : dos d'âne, nids de poule, affaissements du sol, éboulement. Outre l'action des grumiers, d'autres facteurs participent au délitement de ce tronçon : caniveaux bouchés, accotements dégradés, abords submergés, suintements des eaux de toutes provenances. Tous ces faits rendent difficile la circulation à partir du PK 13 jusqu'à Owendo. Pour limiter les

³⁹⁰ MONE NDÛN, 2006, « Transports terrestres. L'insoluble équation des grumiers hantent toujours les esprits », *La Pirogue*, p. 11

³⁹¹ Cette région du Nord du Gabon est soumise à l'exploitation forestière.

accidents et désengorger l'axe PK 13-14 – Owendo, les pouvoirs publics envisagent de dévier les grumiers par la voie de contournement Melen – Commune d'Owendo où une voie de dégagement existe le long du chemin de fer.

Ces comportements laxistes ont un impact sur l'activité économique. La désorganisation et l'absence de règles de sécurité et de rentabilité contribuent à fragiliser l'industrie du transport routier. Ce laisser aller des transporteurs entraînent des coûts additionnels des véhicules qui sont supportés aussi bien par les particuliers que les transporteurs. Les transporteurs surchargent leurs camions pour compenser le niveau de tarif et le déséquilibre des flux. Cette stratégie qui consiste à rechercher un équilibre financier n'est-elle pas suicidaire dans la mesure où les petits opérateurs ne rentabilisent pas leur affaire mais luttent pour survivre avec des moyens financiers qui sont à leur portée ?

Pour adapter le réseau routier au trafic actuel et préserver les routes existantes de leur revêtement, les mesures prises sur la limitation des charges à l'essieu doivent être appliquées. Une législation répressive peut constituer un bon instrument de dissuasion. Les contrevenants doivent s'acquitter d'une amende pour chaque tonne excessive, comme c'est le cas au Cameroun. Par ailleurs, pour éviter une usure rapide des routes, les autorités gouvernementales envisagent d'impliquer les compagnies forestières dans les travaux de maintenance. Celles-ci disposent du matériel approprié capable d'entretenir correctement les routes.

b.3. Inefficacités des mesures de sécurité et de sûreté

Mauvais état de la route, vétusté du matériel roulant, défaillances techniques des véhicules, imprudence des automobilistes, non-respect des règles de sécurité, réglementations laxistes, etc., sont autant de facteurs qui occasionnent des accidents dramatiques sur le réseau routier. Sur la base des statistiques³⁹² de 1999 publiées par la Direction Générale de la Sécurité Routière, le nombre de victimes sur les routes, en 1995, se chiffre à 166 morts contre 120 l'année précédente³⁹³. Ces dernières années sont marquées par la recrudescence des décès sur « la Nationale 1. » L'excès de vitesse en est la principale cause. Le Gouvernement a mis en œuvre des mesures pour réduire de façon significative le nombre d'accidents sur les routes. Celles-ci mettent l'accent sur la traque des « chauffards » qui ne respectent pas la réglementation routière. Le programme de lutte contre l'insécurité routière, adopté en

³⁹² Seules les statistiques des accidents déclarés aux Forces de Sécurité qui figurent ici.

³⁹³ DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS, 1996, op. cit., p. 19

novembre 2004, vise à organiser les transports terrestres. Il comporte 3 projets de loi, dont celui portant orientation sur les transports terrestres. Il comprend, entre autres mesures :

- la formation des brigades de contrôle et de surveillance ;
- les contrôles routiers pendant la conduite ;
- le port obligatoire de la ceinture de sécurité ;
- l'interdiction de l'usage du téléphone portable au volant pendant la conduite ;
- l'obligation pour les transporteurs routiers de personnes et de marchandises de suivre une formation professionnelle complémentaire ;
- l'instauration de l'alcootest pendant les contrôles routiers ;
- l'instauration de nouvelles modalités d'établissement et de délivrance des permis de conduire et des cartes grises passent par l'informatisation des documents pour assurer un meilleur contrôle³⁹⁴ ;
- la construction et l'aménagement des passerelles métalliques sur les voies express pour faciliter et sécuriser la traversée des piétons ;
- la réhabilitation et la sécurisation de tous les tronçons à risque ;
- l'implantation des panneaux électroniques lumineux à message variables ;
- l'installation des glissières de sécurité sur les zones à risque ;
- l'interdiction pour les grumiers de circuler nuitamment pendant le week-end et les jours fériés. En revanche, ils ont l'obligation de circuler en convoi signalé.

Sur le terrain d'application, ces mesures se caractérisent par leur inefficacité au regard du spectacle préoccupant offert sur les voies publiques. Elles soulignent le fait que ce chapelet de bonnes mesures se limite encore au domaine des bonnes intentions. Par exemple, sur la Nationale 1, les mesures en faveur des grumiers sont purement et simplement ignorées. Tout comme l'interdiction qui leur est faite de stationner sur la voie publique de jour comme de nuit. Il apparaît que la résolution de la question sur l'insécurité routière au Gabon devient un véritable casse-tête chinois. Le Gouvernement n'est pas en mesure de faire appliquer ce plan. La remise en question de la politique de sécurité routière laisse transparaître en toile de fond, le problème de financement global de ce programme.

L'idéal sécuritaire deviendra une réalité si les dispositions promulguées dans les lois et décrets sont respectées par les transporteurs et le législateur.

³⁹⁴ Nous avons observé que de nombreux conducteurs ne remplissent aucune condition légale pour effectuer le transport des personnes et/ou des marchandises. De même, leurs véhicules n'offrent parfois aucune garantie de sécurité du fait de leur vétusté exécrable.

5. Organisation du transport routier et mauvaise qualité de l'offre de service au Gabon

a. Réformer la profession de transporteur et développer le cadre institutionnel et réglementaire

L'activité de transport routier est totalement libéralisée. Cependant, la connaissance des flux, et plus particulièrement ceux des marchandises, est mal documentée : cette activité est inorganisée et reste artisanal. La profession est dominée par des opérateurs indépendants, peu structurés, disposant de capacités financières et techniques limitées. Les opérateurs exercent sans qualification en matière de gestion de transport. La majorité d'entre eux possède une modeste flotte de véhicules : ils disposent à leur actif 1 à 3 véhicules, souvent en mauvais état. Leur parc automobile est composé de véhicules pick-up, de camions ou de minibus.

La profession de transporteur est régie par la loi n° 3 / 71 et de nombreux décrets et arrêtés qui réglementent ce secteur. Mais au regard des observations et des entretiens menés sur le terrain, force est de constater que les professionnels enfreignent la législation qui régit leur activité. Ils ne respectent ni le tonnage indiqué sur la carte grise de leur véhicule, ni le code de la route, malgré des opérations de contrôles effectuées par les agents du Ministère de Transport et les agents des forces de l'ordre. Même si l'offre de transport est en général inadaptée (vétusté du parc), celle-ci contribue de manière significative à résorber le chômage et à lutter contre la pauvreté. Cependant, cette situation ne concourt pas à la fiabilité et à la sécurité du service. Les conséquences peuvent se résumer ainsi : tarifs bas, surcharges élevées se traduisant par des coûts économiques importants (détérioration du réseau routier, accidents, etc.). La loi sur le contrôle des charges à l'essieu qui est devenue obligatoire avec le nouveau code communautaire routier de la CEMAC (depuis 2004) n'est pas encore rentrée en application au Gabon.

Les petits transporteurs exercent parfois dans l'informel ; c'est-à-dire qu'ils pratiquent un commerce illégal, défavorable à toutes les entreprises de transport. Leur évolution est précaire et, la qualité des services est hétérogène. Ces particuliers ne disposent pas toujours d'un système de gestion cohérent : ils ne tiennent pas de comptabilité. Ce qui rend difficile le suivi des activités. Le secteur informel concurrence fortement le transport structuré de marchandises. Son exploitation est assurée, d'une part, par des commerçants grossistes, constitués en transporteurs internationaux ; d'autre part, par les grandes entreprises spécialisées dans la distribution (CECA GADIS, Prix Import, Nestlé Gabon...). Pour favoriser le développement harmonieux de ce secteur et accroître son efficacité, il devient

nécessaire d'encadrer les petits et moyens transporteurs. Il convient de les former techniquement selon des règles professionnelles en matière de gestion des parcs et la maîtrise des flux financiers.

Les activités de transports reflètent aussi bien l'insuffisance des infrastructures existantes, que l'absence d'organisation de la profession. C'est un trafic routier modeste. Au départ de Libreville, il porte essentiellement sur les biens de consommation (alimentation, quincaillerie ...), les matériaux de consommation (clinker, gravier, etc.), du carburant ainsi que des marchandises diverses. En direction de la capitale, le trafic est essentiellement composé de grumes, des produits vivriers (bananes, manioc.) Mais les circuits de ramassages sont mal organisés et irréguliers.

b. Harmoniser les tarifs routiers

L'amélioration de la profession passe aussi par une réduction des coûts additionnels du transport, une révision des tarifications (tableau 43). Pour ce faire, il faut réduire les disparités tarifaires. Elles sont source de difficultés pour les transporteurs et les voyageurs. Cette réforme est nécessaire pour améliorer l'économie nationale. L'augmentation des tarifs s'explique à travers deux séries de facteurs. D'abord par l'augmentation du coût de la vie. Ensuite par la détérioration rapide des voies latéritées. Car une route en latérite se dégrade plus rapidement qu'une route bitumée. L'arrêté n° 000066 / MT / MM / DT du 11 mai 1978 distingue trois sortes de routes pour le transport de marchandises. Cette classification est décrite par les critères suivants :

Tableau 43 - Tarifs officiels des transports routiers de marchandises et de voyageurs selon l'arrête de 1980 et de 1984

Arrête de 1980			Arrête de 1984		
Transport de marchandises	minimum	maximum	Transport de marchandises	minimum	maximum
Route revêtue	35 F CFA / tkm	41 F CFA / tkm	Route revêtue	53 F CFA / tkm	62 F CFA / tkm
Route non revêtue	55 F CFA / tkm	64 F CFA / tkm	Route non revêtue	84 F CFA / tkm	97 F CFA / tkm
<hr/>					
Transport de voyageurs			Transport de voyageurs		
Route revêtue	14 F CFA / voy / km	17 F CFA / voy / Km	Route revêtue	20 F CFA / voy / Km	24 F CFA / voy / km
Route non revêtue	18 F CFA / voy / km	21 F CFA / voy/ km	Route non revêtue	25 F CFA / voy / km	30 F CFA / voy / km

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2004

- une zone longue qui couvre l'ensemble du territoire et, à laquelle s'applique tous les transports interprovinciaux. Il s'agit des points de chargement et de déchargement qui sont situés dans deux provinces différentes ;

- des zones courtes qui, couvrent chacune une province, ainsi que tous les départements limitrophes des autres provinces ;

- des zones de camionnage qui, englobent chacune un département ainsi que les cantons limitrophes situés dans la province considérée ou dans d'autres provinces.

Selon l'article n° 3 de ce même arrêté, à chaque type de zone d'activité défini à l'article n° 1 correspond une licence d'une validité de durant 5 ans. Celle-ci doit cependant être renouvelée chaque semestre. Les pièces à fournir pour l'obtention d'une licence sont les suivantes :

- une demande d'ouverture en double exemplaire ;

- une copie d'acte de naissance ;

- une photocopie de la carte grise et de l'attestation d'assurance ;

- un extrait de casier judiciaire ;

- un certificat de résidence (pour les étrangers) ;

- la quittance des contributions directes prouvant l'acquittement du paiement de la patente ;

- une photocopie de la visite technique.

Pour la validation semestrielle, l'utilisateur doit présenter les pièces suivantes :

- la quittance des contributions directes prouvant l'acquittement du paiement de la patente ;

- une photocopie de la visite technique ;

- une photocopie de l'attestation d'assurance.

Les routes favorisent la communication et la mise en cohérence territoriale. Or, leur taux de dégradation élevée freine la circulation des personnes et des marchandises. Le déficit des infrastructures et le mauvais état des routes renforcent l'enclavement du pays. Les surcharges, l'importance des accidents, des dommages et d'avaries, occasionnent des coûts de transport élevés pour les opérateurs économiques et la collectivité. Dans ces conditions, pour assurer un meilleur fonctionnement du secteur des transports et de ses services, il convient alors de développer les diverses infrastructures et de garantir leur durabilité grâce à des interventions de maintenance, de mettre en place un cadre réglementaire et institutionnel adapté, de recourir aux systèmes de communication et à la formation.

II) LE CHEMIN DE FER GABONAIS : UNE INFRASTRUCTURE COUTEUSE ET PEU RENTABLE

A) LE TRANSGABONAIS

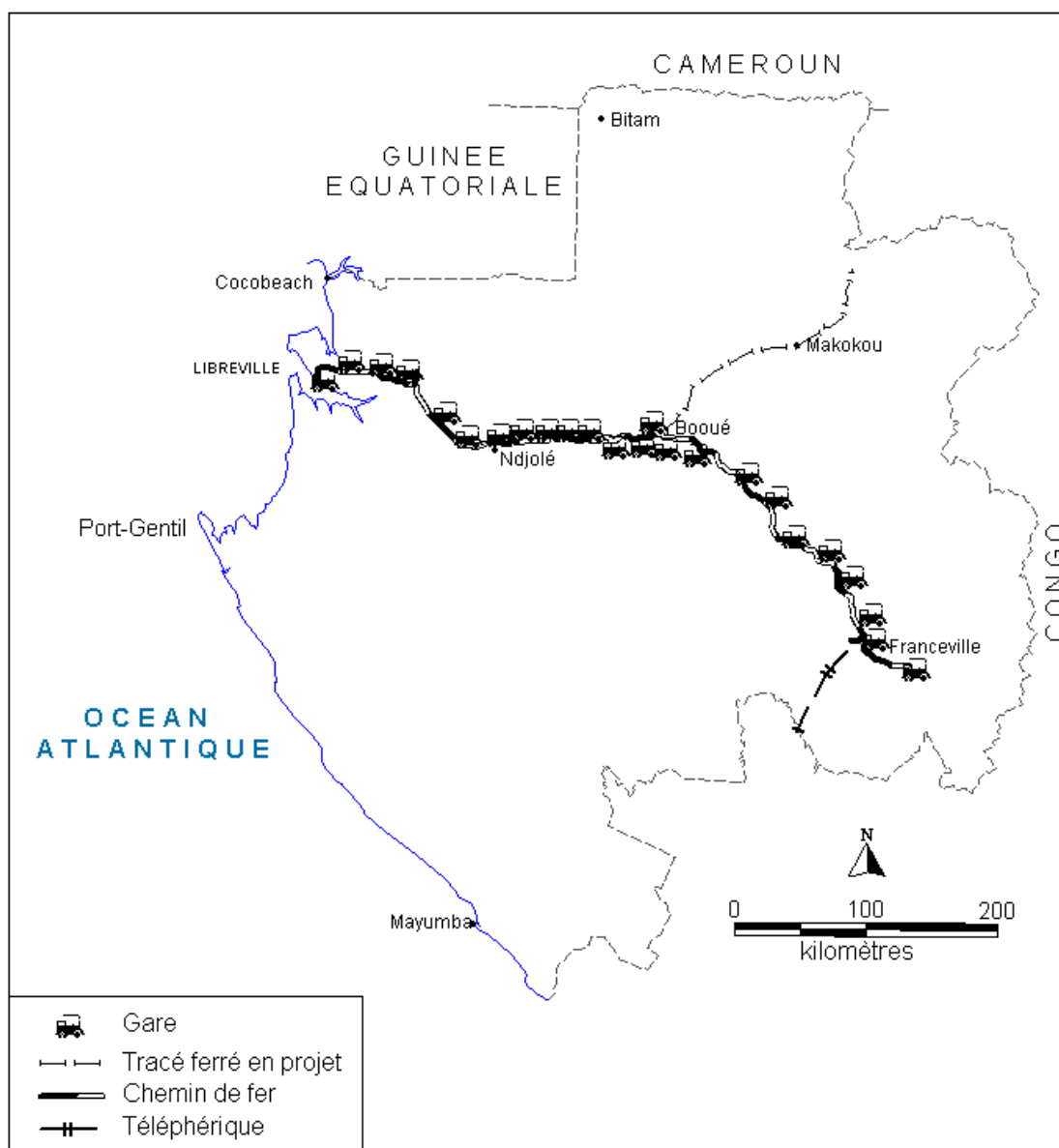
1. Généralités

Le chemin de fer gabonais est une oeuvre de longue haleine (figure 28). Son histoire remonte au début de la colonisation française en Afrique. Elle s'inscrivait dans ce cas dans une problématique de pénétration du continent africain conquis par la voie ferrée. Le chemin de fer représentait un enjeu majeur pour les stratégies coloniales par ses implications militaires, politiques, économiques et spatiales. C'est l'explorateur français Pierre Savorgnan de Brazza qui, le premier, avait imaginé une vaste desserte de l'Afrique Centrale. Celle-ci devait combiner tronçons ferroviaires et biefs navigables. De nombreuses études de tracé sont alors menées pour doter l'Afrique Equatoriale Française (AEF) d'une voie de chemin de fer. La plupart des projets³⁹⁵ préfiguraient une organisation de l'ensemble du territoire autour d'un axe de pénétration qui devait faire de Libreville un port et un débouché pour cette région. C'est le projet du « chemin du fer du nord » qui avait été retenu à cette époque. Cependant, la Première Guerre Mondiale change le cours de l'histoire ainsi que la destinée du Gabon : l'Assemblée nationale, qui avait déjà autorisé le lancement à cette fin d'un emprunt de 171 millions de 13 juillet 1914³⁹⁶, dû faire ajourner le vote des crédits. La guerre et les données géopolitiques d'après-guerre vont favoriser Brazzaville, qui va devenir le centre de gravité de la colonie. Le chemin de fer « Congo Océan » (CFCO) va alors être construit (1921-1934) effaçant à jamais le projet de « chemin de fer du Nord ».

³⁹⁵ Parmi les nombreux projets permettant à l'administration coloniale d'organiser l'ensemble du territoire de l'AEF autour d'un axe de pénétration qui aurait fait de Libreville, le port et le débouché de l'Afrique Centrale, nous citerons entre autres, le projet de la « voie du nord », dont l'étude fut confiée à l'ingénieur Bourdarie en 1896. Son itinéraire, qui reprenait de façon approximative celui de l'explorateur français Savorgnan de Brazza, devait relier Libreville à Brazzaville par la vallée de l'Ogooué et les plateaux Batéké. En 1905, Cambrier a réalisé une autre étude pour desservir Libreville - Makouta sur la Likouala, par les vallées de l'Ogooué et de l'Ivindo. Déjà, dès 1899, Fourneau avait mené l'étude d'une liaison plus septentrionale, entre Libreville et Ouessou. Cette étude a été approfondie en 1910 par la mission du chemin de fer du nord conduite par Périquet et Fondière. Notons qu'au-delà de Ouessou, le chemin de fer devait être prolongé jusqu'à Bangui.

³⁹⁶ POURTIER, R, 1982, « Stratégie ferroviaire et politique de l'espace : le Transgabonais », *Hérodote*, n° 25, p. 119-110.
SINSOU, JP, 1985, « Transgabonais et rénovation économique », *Transports*, n° 304,

Figure 28 - Réseau ferré gabonais



D'après l'Institut géographique national, 1987

La découverte des richesses du sous-sol, en l'occurrence du fer de Bélinga³⁹⁷ en 1956, marque un tournant décisif dans l'avenir du Gabon. D'autant plus que les besoins des économies occidentales en plein essor, nécessitent des ressources énergétiques et minières pour se développer. Aussi, l'exploitation minière va-t-elle remettre le projet d'un chemin de fer à l'ordre du jour à cause de l'éloignement des gisements de la côte. Une première étude de tracé est alors effectuée par le syndicat de Mékambo dès 1957, puis par la SOMIFER qui l'a remplacé en 1959. Avec l'émergence des identités nationalistes, à partir de 1960, le cadre institutionnel colonial qui avait prévalu jusqu'à présent va être remis en cause. Le Gabon vient d'accéder à la souveraineté internationale. Il souhaite la concrétisation d'un projet prometteur de « développement. » C'est dans ce contexte que l'idée du chemin de fer, conçu

³⁹⁷ Les réserves sont évaluées à près d'un milliard de tonnes de minerais de très forte teneur.

dans un cadre macro-économique, va prendre consistance. Les pouvoirs publics vont alors œuvrer pour la mise en réalisation d'un projet qui leur semblait commander tout le développement futur du Gabon. A des considérations essentiellement financières, va succéder une approche économique, sociale et géographique. Celle-ci tient compte des « retombées » d'une infrastructure nécessaire à une économie moderne qui a des objectifs de développement.

Le chemin de fer gabonais n'a pas seulement été conçu comme un moyen de transport, mais aussi comme un outil d'aménagement territorial et de désenclavement. Cela préfigure un repliement des articulations de l'espace en Afrique Centrale. Il vise à favoriser la desserte des deux régions minières du sud-est et du nord-est et à donner le départ à l'exploitation du fer de la troisième zone forestière. Il participe à la vivification de la vie économique des différentes régions traversées par le train.

2. Caractéristiques techniques du chemin de fer

Le chemin de fer gabonais a été mis en service en 1978 avec l'inauguration du premier tronçon Owendo / Ndjolé (185 km de long)³⁹⁸. C'est une ligne à voie unique permettant d'acheminer essentiellement le bois et le manganèse vers la capitale, Libreville. Il a un écartement métrique standard, c'est-à-dire 1,43 m. Sa charge à l'essieu est de 25 tonnes. La voie est conçue pour recevoir des trains dont la charge peut atteindre 19 000 tonnes de poids total. Son tracé bénéficie d'un profil en long de faible déclivité. Les rampes n'excèdent nullement 8 ‰ (5 ‰ sur le tronçon Libreville / Bélinga ; 8 ‰ sur l'antenne Booué / Franceville). La vitesse maximum est de 80 km/h pour les circulations voyageurs et de 60 km/h pour les marchandises. Le tracé reliant Owendo à Franceville a une longueur de 950 km. Le chemin de fer dessert 23 gares, dont : Owendo, Ntoum, Andem, Mbel, Oyan, Abanga, Ndjolé, Alembé, Otoumbi, Bissouma, Ayem, La Lopé, Offoué, Booué, Ivindo, Mouyabi, Miloté, Lastoursville, Doume, Lifouta, Mbongo, Badouma, Moanda et Franceville.

Le parc ferroviaire comprend : 36 locomotives de ligne, dont une dizaine est fonctionnelle ; 25 locomotives de manœuvre et locotracteurs ; 2 autorails ; 26 draisines ; 37 voitures, dont 13 avec couchettes et 3 avec restaurant ; 1 000 wagons commerciaux, dont la moitié sont des grumiers ; 254 wagons minéraliers. Ce matériel est complété en 1998, par un train rapide pour le transport de passagers. Cet outillage est relié à deux postes centraux de contrôle équipés d'un tableau de contrôle optique et d'un pupitre de commande. L'un est situé

³⁹⁸ Le tronçon Libreville-Franceville a été inauguré en décembre 1986.

à Owendo et l'autre à Booué. Les ateliers de réparation et d'entretien du matériel sont localisés à Owendo et à Ndjolé Le dépôt du matériel roulant est installé à Owendo.

La construction d'une section de 237 km est projetée pour relier le gisement de fer de Bélinga au futur port en eau profond du Cap Santa Clara. Cet embranchement se fera à partie de Booué. Si ce tronçon voit le jour, la jonction des deux lignes au niveau de Booué et son prolongement à Libreville formeront un « Y ».

3. L'aménagement du chemin de fer et son impact

L'évolution du Transgabonais met en évidence sa double vocation. C'est d'abord un outil d'aménagement du territoire, puis une entreprise commerciale.

a. Le Transgabonais : un outil d'aménagement aux effets structurants peu significatifs

Une rapide récapitulation permet d'aboutir à quatre remarques. D'abord, le Transgabonais est un facteur de développement pour la région de Franceville, et du Haut-Ogooué, en général. Il permet les échanges et la circulation des personnes et des biens. A cet effet, il revêt une grande importance pour l'économie minière et forestière du pays. Il permet ainsi l'évacuation des minerais et du bois dans le sens Franceville / Libreville. Puis le chemin de fer relie l'Ouest du pays au sud-est, c'est-à-dire de Libreville à Franceville. Sa construction a de ce fait permis de remédier en grande partie à l'insuffisance du réseau routier. Cependant, le chemin de fer dessert une faible partie du territoire national. Il traverse de grandes zones forestières inhabitées. Le Gabon est un pays faiblement peuplé (1, 2 millions d'habitants.) Dans ces conditions, on comprend pourquoi le trafic voyageurs reste faible (tableau 44). Il va de soi que le chemin de fer éprouve des difficultés à maîtriser l'espace national, et par conséquent son l'arrière-pays commercial. Ensuite l'axe ferroviaire Franceville / Owendo pose la question des effets structurants de ce mode sur un l'espace fondamentale vide. « *Comment organiser le vide* » en sachant que « *l'ensemble de l'espace gabonais a déjà atteint un seuil critique de sous-peuplement et que le développement exige des hommes* »³⁹⁹ ?

³⁹⁹ POURTIER, R, 1982, op. cit., p.128

Tableau 44 - Evolution du trafic voyageurs (1997-2002)

1997	1998	1999	2000	2001	2002
195 492	195 165	200 998	236 613	275 966	220 188

D'après la Direction Générale de l'Économie, « Tableau de bord de l'économie », n° 30 : « Situation 1999. Perspectives 2000-2001 » ; n° 31 : « Situation 2000. Perspectives 2001-2002 » ; n° 32 : « Situation 2001. Perspectives 2002-2003 » ; n° 33 : « Situation 2002. Perspectives 2003-2004 »

Pour améliorer ses prestations de services, l'OCTRA a consenti d'énormes efforts pour réhabiliter son matériel roulant. Toutefois, le nombre de passagers transportés chute de plus de 20 % en 2002 par rapport à l'année précédente. Il a dû annuler certains de ces trains de passagers pour des raisons techniques. Cette situation perturbe la bonne santé du Transgabonais, donc de l'économie nationale. Le chemin de fer ne semble pas avoir eu d'effets spatiaux significatifs. En effet, cet axe n'a pas favorisé d'importantes migrations de l'intérieur du pays vers la voie ferrée. Le Transgabonais paraît être une ligne de force d'une architecture spatiale desservie par un support humain squelettique. Il contribue au renforcement de la concentration en homme et en activité sur ses deux extrémités : Libreville et le triangle industrielle Franceville / Mouanda / Mounana. Nous sommes là en présence d'une organisation simplifiée d'un système spatial. En revanche, le principal effet spatial du chemin de fer a été le rattachement du Sud-est du Gabon à Libreville. Au-delà, c'est la mutation du transport qui en résulte. Le chemin de fer a ainsi permis l'évacuation des grumes de la troisième zone (ZACF) et le minerai de manganèse qui transitait autrefois par le port congolais de Pointe-Noire. A cet égard, c'est une simple voie de drainage de matières premières, brutes ou semi transformées (bois et minerais) de l'intérieur vers une ville côtière de Libreville. Comme la route, c'est essentiellement une ligne « mer-hinterland », contrairement aux pays européens où les lieux d'extraction des matières premières sont reliés au fleuve ou au canal. Cette logique confirme l'orientation extravertie d'un système économique dominé par les puissances industrielles. Ce qui a comme résultat la grande faiblesse des transports intérieurs et partant, l'isolement et le sous-développement de la quasi-totalité des régions reculées. Dans ce contexte, les autorités publiques doivent transformer le visage et la nature des réseaux de transport existants ou en cours de réalisation pour maîtriser le territoire ;

Enfin, c'est un chemin de fer à vocation essentiellement nationale. Il est confiné sur le territoire national et n'a aucun impact sur l'intégration physique au niveau sous-régional. En fait, dans la zone CEMAC, il n'existe pas de réseau ferroviaire au niveau sous-régional. Puisque le réseau ferroviaire est entièrement localisé sur les territoires nationaux et les

différents chemins de fer⁴⁰⁰ ne sont pas interconnectés entre eux. Au-delà des enjeux économiques et écologiques, le développement du chemin de fer dans la sous-région, particulièrement au Gabon, est handicapé par d'importants problèmes techniques. L'interconnexion des infrastructures ferroviaires, sans être impossible, est rendue incertaine à cause de la diversité des écartements des voies et des charges admissibles. Ce qui freine l'accélération de l'intégration physique de la sous-région et, partant, l'« achèvement » de sa construction en ce sens où la constitution de la CEMAC passe, entre autres, par l'action complémentaire des chemins de fer. Par ailleurs, la plupart des voies existantes, des installations de télécommunications et du matériel roulant, sont vétustes. De ce fait, ils constituent des obstacles à l'amélioration de la productivité.

Aujourd'hui, le Gabon, mais aussi la plupart des pays africains, mesurent l'intérêt de la qualité d'un réseau ferroviaire. La privatisation des chemins de fer nationaux, prémisses à une globalisation du réseau, est propice au développement des ports en assurant une meilleure liaison entre ces derniers et un arrière-pays qui s'accroît. Le développement du réseau ferré gabonais et son interconnexion avec les réseaux voisins pourraient attirer des trafics supplémentaires vers ses ports mais également participer d'un développement touristique.

b. Le Transgabonais : une entreprise commerciale déficitaire

Les faits précédents permettent de dire que le Transgabonais reste une œuvre disproportionnée par rapport aux ressources financières et humaines. C'est une entreprise qui n'a pas économiquement parlant, décollé : la ligne de chemin de fer est d'une rentabilité médiocre : le trafic, notamment de passagers, reste largement en dessous de la capacité du chemin de fer (19 000 tonnes de poids total) même si, l'ouverture à Owendo de deux ports : Minéralier et à Bois, a permis de mieux rentabiliser cet outil considérable. Au regard de la modestie du volume du trafic et de l'inadaptation des structures aux tonnages transportés, certains analystes se demandent si les investissements engagés pour disposer d'un système de transport de qualité se justifient à ce jour ?

Au-delà de la rentabilité du Transgabonais, ce moyen de communication est relativement rapide et efficace quelle que soit la saison. Les transferts modaux route - rail et air - rail qu'il a entraînés se justifient essentiellement par le fait qu'au Gabon l'état des routes

⁴⁰⁰ Dans la zone CEMAC, seuls trois pays disposent d'une voie de chemin de fer. Les caractéristiques des infrastructures sont résumées ci-après :

- Cameroun : longueur : 1 016 km, écartement des voies : 1 m ; capacité de transport : 2 500 000 tonnes ;

- Congo : longueur : 795 km ; écartement des voies : 1,067 m ; capacité de transport : 1 500 000 tonnes.

- Gabon : longueur : 950 km, écartement des voies : 1,437 m ;

est, en saison des pluies spécialement, mauvais. Ce qui fait de chaque voyage par la route une aventure.

c. Le démantèlement de la logistique du manganèse par le Congo et ses conséquences spatiales et économiques

Il nous semble pertinent de décrire la logistique propre à la COMILOG pour comprendre les raisons de la fermeture la ligne COMILOG dans la partie congolaise.

c.1. Avant l'exploitation du Transgabonais

Avant la construction et la mise en service du chemin de fer, le transport du minerai de manganèse combinait téléphérique et chemin de fer. Une section reliait le Congo au sud du Gabon, à partir de Mont-Belo sur le CFCO. Ainsi, de Mouanda, au sud-est du Gabon, le minerai de manganèse empruntait tout d'abord le téléphérique, jusqu'à la ville frontière congolaise de Mbinda. Le minerai était ensuite chargé en deux heures sur un train de 60 wagons (soit 2 800 tonnes) avant d'utiliser le chemin de fer de la COMILOG jusqu'à Mont-Belo (285 km). A partir de la ville de Mont-Belo, deux à trois convois minéraliers tractés par trois locomotives empruntaient quotidiennement le chemin de fer congolais sur une distance de 200 km, moyennant un péage versé par la COMILOG au CFCO, jusqu'au Port de Pointe-Noire. Dans le port, les wagons étaient engagés dans un culbuteur rotatif pour être vidés à une cadence de 27 wagons à l'heure. Le minerai était ensuite stocké sur une aire de stockage de 450 000 tonnes de capacité. Un chargeur à bande de 180 m de long permettait d'approvisionner les navires à quai (quai G de 210 m de long) à une vitesse de chargement de 1 500 tonnes à l'heure⁴⁰¹. Cette logistique, conçue avant l'indépendance, a fait ses preuves. Comme il a été dit plus haut, les données institutionnelles et politiques qui régnaient dans l'ex- Afrique Equatoriale Française ont déterminé le tracé de la voie d'évacuation. Il en est de même de certains atouts tels que l'utilisation du CFCO et du Port de Pointe-Noire.

Les installations du Port Minéralier se situent à proximité du chemin de fer et des fonds de - 12,5 m hydro. Les rames traversent le culbuteur à wagons et sont déchargées au rythme de 36 wagons de 78 tonnes chacun à l'heure. Le transport du minerai se fait par des convoyeurs à bande d'une longueur totale de 1 300 m. Ces bandes ont une largeur de 1,2 m et une vitesse maximale de 4 mètres par seconde. Lorsque le minerai n'est pas directement

⁴⁰¹ SINSOU, JP, 1989, op. cit, p.330-331.
MARCADON, J, 1999, op. cit. p. 51

chargé sur le navire, il est mis en tas à l'aide d'une pelleteuse jeteuse sur un terre-plein de 10 hectares. Celui-ci offre une capacité de stockage de 600 000 tonnes environ.

L'abandon du téléphérique Mouanda - frontière du Congo peut être considéré comme la dénonciation d'un cadre géopolitique : celui de l'Afrique Equatoriale Française. Dans ce système, le Gabon n'était qu'une sous-région, marginalisée et dominée par la capitale Brazzaville. La construction du chemin de fer Transgabonais témoigne la volonté des autorités gabonaises de maîtriser l'acheminement de l'une de ses principales richesses nationales, notamment le minerai de manganèse⁴⁰². Cette infrastructure a donné une nouvelle dimension aux transports de marchandises pondéreuses en particulier. La fermeture définitive de cette voie d'évacuation congolaise a mis un terme à près de trois décennies d'un trafic qui représentait en volume, l'essentiel des échanges sous-régionaux de l'UDEAC⁴⁰³. Sa fermeture survient à la suite d'une collision entre un convoi minéralier et un train de voyageur en août 1993. Jusqu'à présent, les causes de cet accident ferroviaire n'ont pas été élucidées. Il semblerait qu'il soit dû à une défaillance de freinage des wagons. Outre les dégâts matériels et corporels, cet accident va également créer un véritable conflit économique et diplomatique entre le Gabon et le Congo. Chacun accuse, sans preuves convaincantes, son homologue d'être à l'origine de la catastrophe. Sous la pression de l'opinion nationale, les autorités gabonaises sont contraintes de rompre les accords d'exportation d'une partie du manganèse transitant par le Congo.

La fin des accords entre les Etats gabonais et congolais en ce concerne la répartition du trafic sur les deux voies et par les deux ports devaient survenir en l'an 2 000. Selon les accords d'exportation signés en 1974, le Gabon s'engageait à garantir un trafic de 2 millions de tonnes à Pointe-Noire. Cet accord, comme celui signé en 1987 et qui stipulait un partage à égalité des trafics entre les deux ports, ne sera pas respecté. La morosité du manganèse sur le marché international et l'immense déficit d'exploitation du chemin de fer Transgabonais ne permettent pas au Gouvernement gabonais d'honorer ces engagements. Profitant de la crise diplomatique qui secoue les deux pays, les autorités gabonaises décident en 1994, de réduire totalement le tonnage de manganèse qui transite par Pointe-Noire. Ce qui se traduit sur le plan économique par un manque à gagner et, surtout, une baisse du trafic à l'exportation. Le CFCO voit son chiffre d'affaires diminuer de 10 % environ et le Port de Pointe-Noire perd le produit des taxes sur la marchandise et les navires minéraliers⁴⁰⁴.

⁴⁰² Les réserves prouvées de manganèse au Gabon avoisinent 200 millions de tonnes à haute teneur, soit les ¼ des réserves mondiales.

⁴⁰³ POURTIER, R, 1993, « Des réseaux de transport mal articulés », *Atlas de l'UDEAC*, Université de Paris Panthéon Sorbonne, édité avec le concours du Ministère de la Coopération, Paris,

⁴⁰⁴ MARCADON, J, 1999, op. cit., p. 52

Sur le plan spatial, le démantèlement de l'arrière-pays du Port de Pointe-Noire ne permet plus d'insuffler du dynamisme à ces activités économiques. Il témoigne le fait que la voie transcongolaise ait perdu sa position stratégique dans la sous-région. De plus, les difficultés d'exploitation que connaît le CFCO, en raison des grèves, de la vétusté du matériel, ont contribué à la décadence du trafic. Cette situation s'est aggravée avec les derniers soubresauts politiques ponctués par l'insécurité sociale, les attaques de convois, le pillage de conteneurs. D'où un détournement du trafic de marchandises en provenance ou en partance du Tchad et du Centrafrique par le Cameroun essentiellement.

A la suite de la fermeture de ligne du chemin de fer de la COMILOG par laquelle transitait le minerai en direction du port congolais de Pointe-Noire, le groupe français exploitant du manganèse gabonais a dû transférer la fabrication du ferromanganèse vers son lieu d'extraction, Mounana (Gabon). Cette délocalisation s'inscrit dans le cadre des efforts de valorisation des ressources en cours au Gabon. L'industrialisation de ce pays passe ainsi par la transformation de matières premières en produits semi-finis ou finis pour une plus value supplémentaire. Ce qui permet le développement des exportations gabonaises, et par voie de conséquence l'amélioration de la balance commerciale de ce pays. Il peut ainsi se procurer des recettes d'exportation nécessaires aux financements de ses activités productives, dont les effets sont bénéfiques sur l'emploi et la croissance.

c.2. Le Transgabonais et la maîtrise du transport du manganèse

L'ouverture du Port Minéralier d'Owendo (mis en service en 1988) et la mise en service du chemin de fer gabonais, en décembre 1986, ont inéluctablement changé le destin du minerai gabonais. Cette ouverture a ainsi permis de capter la plus grande partie du trafic du minerai qui transitait d'abord par le port congolais de Pointe-Noire avant d'être acheminé vers les pays industrialisés. Il faut dire que l'utilisation de la voie gabonaise pour l'évacuation du minerai de manganèse élimine la rupture de charge téléphérique / train et les difficultés dues à la maîtrise de deux modes de transport.

Par ailleurs, le Transgabonais a permis de résoudre le problème de la réduction des délais d'acheminement du minerai de manganèse, et surtout des coûts de transport qui lui sont associés. En effet, « *le coût du transfert du minerai rendu quai représente les trois-quarts du coût de revient franco-bord (Free on Bord – FOB)⁴⁰⁵, le dernier quart correspond au coût*

⁴⁰⁵ Franco-bord, *Free On Bord*, en anglais (FOB), désigne, dans le cadre d'un contrat international, les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur au regard des risques, des frais et des documents. Dans ce cas précis, le vendeur n'assume ni les coûts, ni les risques de transport principal. Autrement dit, la marchandise voyage sur le mode transport principal aux risques et périls du vendeur. C'est ce qu'on appelle « vente à

d'extraction du minerai »⁴⁰⁶. Or, le pré-acheminement terrestre du minerai est un élément déterminant de compétitivité sur le marché international. D'autant plus que le Gabon, deuxième producteur mondial du manganèse après l'Afrique du Sud, est fortement concurrencé par d'autres pays tels que l'Afrique du Sud. La concurrence étant âpre entre les lieux d'évacuation, on conçoit l'importance pour les autorités gabonaises de maîtriser le transport de ces propres ressources.

B) ORGANISATION ET GESTION DU SECTEUR FERROVIAIRE

1. La gestion du secteur

a. Les difficultés fonctionnelles de l'OCTRA

Jusqu'en 2000, l'exploitation du chemin de fer est assurée par l'Office du chemin de fer Transgabonais (OCTRA.) C'est une entreprise publique à caractère industriel et commercial. L'Office est créé en avril 1972 par ordonnance n° 29 / 72 du 7 avril 1972, qui a été modifiée par la loi n° 6 / 89 du 6 juillet 1989. L'OCTRA était sous la tutelle du Ministère des Transports et de L'Aviation Civile. L'Office assurait l'exploitation et le contrôle des opérations ferroviaires sous la tutelle quasiment directe de l'autorité ministérielle dans la mesure où dans cette administration, il n'existe pas de structure formelle en charge de ces opérations comme c'est le cas pour les autres modes.

L'OCTRA était responsable du transport et des infrastructures ferroviaires. Mais il n'exploitait que le transport de voyageurs et une partie du trafic de marchandises, essentiellement du bois en grumes. L'autre partie du trafic de marchandises, notamment le minerai de manganèse, étant exclusivement assurée par la Compagnie Minière de l'Ogooué, Gabon (COMILOG). C'est une Société de droit gabonais dont le capital est majoritairement

l'arrivée » En fait, le transfert du risque et des frais se fait lorsque les marchandises ont dépassé le bastingage du navire. Les formalités d'exportation incombent par contre au vendeur.

⁴⁰⁶ MARCADON, J, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux ouest-africains », *L'espace Littoral. Approche de géographie humaine*, Rennes, PUR, p. 51

détenu par le groupe français ERAMET-Manganèse⁴⁰⁷ (60 %), 25 % par l'Etat gabonais et 7 % par AREVA-BRGM⁴⁰⁸.

La COMILOG, principal utilisateur de la ligne pour l'évacuation du manganèse depuis le gisement de Moanda au sud-est du Gabon (région du Haut-Ogooué), dont elle exploite le gisement de manganèse. A cet effet, elle utilise ses propres matériels roulants (wagons et locomotives). Elle assure aussi l'entretien de la voie. De plus, en tant qu'utilisateur, elle paie un droit de passage à l'OCTRA. La convention OCTRA / COMILOG du 9 décembre 1986 fixe le péage tarifaire à 1 378 F CFA. Malheureusement, elle ne verse pas l'intégralité de ces redevances à l'OCTRA. Seule une partie (725 francs par tonne) est versée à l'OCTRA par la COMILOG en remboursement des sommes engagées pour le financement du port. Le solde, qui s'élève à 653 francs par tonne, est destiné à la rémunération et l'amortissement du financement du Port Minéralier. Ce montant est donc directement versé à l'investisseur du Port Minéralier, la Société Port Minéralier d'Owendo⁴⁰⁹, par la COMILOG. Cette dernière devra s'acquitter annuellement d'une somme de près 1 306 millions de F CFA⁴¹⁰ pendant les vingt années de la concession. A terme, les installations reviendront à l'Etat gabonais.

La chaîne de transport transgabonaise, dont les ports d'Owendo constitue le dernier maillon opérationnel, est le résumé des complémentarités entre la COMILOG, une entreprise privée qui fait du transport pour son propre compte, et l'OCTRA, une entreprise publique nationale de transport ferroviaire pour compte d'autrui.

b. Une situation financière critique

Le Transgabonais est une entreprise commerciale soumise à la concurrence des autres modes de transport, notamment la route et l'avion. Sur cet aspect, les résultats financiers de l'OCTRA ne sont pas à la hauteur des succès et des ambitions de l'entreprise. En effet, l'entreprise publique connaît une situation financière critique. Les frais d'exploitation sont à peine couverts. La subvention de fonctionnement, ainsi que celle d'investissement, a baissé. Elle est passée de 15 milliards de F CFA, en 1987, à 1,3 milliards de F CFA, en 1996. Le coût annuel d'entretien est de 5 milliards de F CFA, alors que l'OCTRA ne dispose que de 3

⁴⁰⁷ ERAMET est un groupe minier et métallurgique, qui produit des métaux non ferreux et leurs dérivés chimiques, des aciers spéciaux à hautes performances, des alliages de nickel et superalliages, et des pièces à hautes caractéristiques pour l'industrie.

⁴⁰⁸ AREVA est un groupe industriel international qui réunit les activités nucléaires françaises (COGEMA, FRAMATOME, etc.) Quant au BRGM, c'est le bureau de recherches géologiques et minières. Ces deux entités dépendent de l'Etat gabonais.

⁴⁰⁹ C'est une société anonyme majoritairement détenue par la COMILOG : 60 %.

⁴¹⁰ SINSOU, JP, 1989, « Manganèse : la logistique transgabonaise. Vers un partenariat entre COMILOG et l'OCTRA », *Transports*, n° 338, p.334-335

milliards de F CFA. La réhabilitation du matériel roulant doit se faire sur fonds propres. Ne disposant pas d'une capacité financière suffisante, l'OCTRA assiste impuissant à la dégradation avancée du patrimoine ferroviaire. D'autant plus que la réhabilitation de plusieurs ouvrages est estimée à près de 15 milliards de F CFA⁴¹¹. De plus, les dysfonctionnements propres à l'entreprise ne contribuent pas à la compétitivité de cette entreprise. L'OCTRA a longtemps souffert de l'interférence des pouvoirs publics. L'intervention de l'Etat dans la gestion de l'OCTRA s'est fait, entre autres, à travers :

- les obligations supplémentaires : l'autorité de tutelle a parfois imposé ses cadres à la hiérarchie, demandée la création de nouveaux postes, exigé la réalisation d'investissement relevant plus du prestige national que de la nécessité économique ;

- l'élaboration d'une politique tarifaire inadéquate : les tarifs fixés par le Gouvernement ne sont pas toujours en adéquation avec les coûts financiers engagés ;

- le maintien des lignes non rentables.

Dans tous les cas, la gestion de l'OCTRA, comme celle de la plupart des organismes publics, se rapprochait davantage de celle d'une administration, avec ses lourdeurs bureaucratiques, que d'une entreprise commerciale.

De la même façon, les effectifs pléthoriques (1 959 en 1997, contre 470 en 2002) ne favorisent pas le dynamisme de la compagnie ferroviaire. L'OCTRA doit supporter une masse salariale importante : 11 272 millions de F CFA en 1999, contre 1 180 F CFA millions en 2002. Or, les recettes du trafic sont loin de couvrir les charges d'exploitation.

La situation financière du Gabon rend de plus en plus difficile à supporter les déficits d'exploitation. Comme il a été dit précédemment, elle est due entre autres aux sureffectifs et à la faiblesse des recettes et de la productivité. Trouver un compromis entre les impératifs de service publics et les impératifs de rentabilité, voilà le dilemme auquel l'OCTRA, et partant le Gouvernement, doit faire face. Comment assurer conjointement avec la restriction budgétaire, l'équilibre financier de cet organisme tout en assurant la maintenance des équipements collectifs ?

c. Des performances techniques insuffisantes qui pénalisent les ports

En ce qui concerne les performances techniques, elles sont insuffisantes du fait de l'indisponibilité du matériel roulant. Le Commissariat Général au Plan dans son étude sur le « plan directeur intermodal des transports (1998-2015) mentionne qu'en 1996, sur les 34 locomotives de lignes que compte l'Office, 6 seulement sont utilisables et 4 sont en ce

⁴¹¹ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p. VI

moment utilisées. Sur un total de 800 wagons, 300 sont réformés et seulement 300 sont réellement utilisables. Moins de la moitié des wagons grumiers est opérationnelle. Les wagons voyageurs sont dans un mauvais état et en nombre insuffisant. Il n'opère actuellement qu'avec un maximum de 4 trains par jour : un grumier et un voyageur. Il est de même de la COMILOG qui opère un train minéralier par jour⁴¹².

Le constat qui s'impose face à ces mauvais résultats est l'immobilisation improductive du capital investi, un encombrement des ateliers de maintenance et un mécontentement de la clientèle. Sur ce dernier point, l'OCTRA rencontre d'énormes problèmes à répondre à la demande. Fautes de trains ou de wagons, les grumes de bois accumulent d'importants retards dans leur acheminement vers le Port Grumier d'Owendo. Ils restent ainsi en attente dans les gares, souvent pour plusieurs jours. Ceci ralentit les cadences dans les chargements des navires. Ces délais de chargement dissuadent les armateurs d'accoster dans les ports gabonais. Parallèlement, le rail perd du trafic de bois au profit de la route

Le chemin de fer est une antenne de pénétration reliant le complexe portuaire d'Owendo à la ville de Franceville (Sud du Gabon). C'est une ligne étroite et vétuste, de mauvaise qualité. Cela entraîne le manque de dynamisme du Transgabonais. La résolution de ces problèmes est une solution pour répondre à la question du désenclavement des régions et celle de la compétitivité de l'économie nationale. L'OCTRA apparaît comme une entreprise aux effectifs pléthoriques dévoreuse de fonds publics.

2. Une restructuration du secteur ferroviaire manquée

a. Objectifs de la privatisation

La qualité du réseau d'infrastructures est un facteur essentiel d'intégration économique. Or, l'organisme public en charge de la gestion et de l'exploitation du chemin de fer enregistre des contre-performances sans précédents dues à la crise économique des années 80 et, surtout, à la mauvaise gestion. Pour face à cette situation, la privatisation de l'OCTRA intervient fin 1999, sous la pression des bailleurs de fonds internationaux. Elle vise à résoudre les problèmes structurels et financiers que nous avons évoqué ci-dessus. Il s'agit en fait d'augmenter la productivité de cet organisme tout en réhabilitant le matériel disponible. Le premier objectif de la restructuration est la réduction des effectifs. Cette rationalisation de

⁴¹² COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit., p. VI

l'entreprise était nécessaire pour procéder à la concession. Cependant, le litige qui oppose l'État gabonais au concessionnaire déchu du Transgabonais n'est toujours pas définitivement réglé. Le problème concerne le financement du plan social, à la charge de l'Etat. Pour le Gouvernement, la grogne des cheminots ne se justifie pas dans la mesure où la réduction des effectifs a été menée conformément aux règles en vigueur. Les négociations étant menées entre le Comité de Privatisation et les Représentants des cheminots. Le deuxième objectif de la réforme consiste à confier la gestion du chemin de fer à des entreprises privées. A cet effet, la COMILOG s'occupe de l'entretien de la voie du Transgabonais. La sous-traitance permet ainsi à l'OCTRA de réduire ces coûts d'exploitation et de se décharger de certaines tâches.

Par ailleurs, une réforme du statut juridique de l'Office du chemin de fer Transgabonais s'est avérée nécessaire. L'OCTRA est un organisme public structurellement déficitaire et aux performances techniques décroissantes. Pour répondre aux impératifs de productivité, le Gouvernement, avec l'appui de la Banque Mondiale, a redéfini l'activité ferroviaire comme une activité de type commerciale. Cela implique que l'entreprise en charge du secteur soit dotée de l'autonomie de gestion et gérée selon les règles du secteur concurrentiel.

b. Le Transgabonais cherche un repreneur

Pour améliorer la gestion de l'activité ferroviaire, l'Etat a confié en 1999 la concession des infrastructures et du service public au groupe Transgabonais pour une vingtaine d'années. Ce consortium comprend principalement des entreprises locales du secteur forestier (72 % pour la SNBG et des privés, français pour la plupart), le Belge Transurb et la Banque internationale pour le commerce et l'industrie du Gabon (BICIG). Il a la charge d'assurer le financement, le développement, la maintenance et la mise en valeur du réseau. L'entrée de la COMILOG au capital du Transgabonais paraissait imminente. Elle devait consolider ce groupe et permettre le financement de la réparation et de la reconstitution du parc de matériel roulant. Cependant, pour diverses raisons : retard de paiement, défaut d'entretien de la voie ferrée et du matériel roulant, déraillements trop fréquents des trains, le Gouvernement gabonais a finalement retiré, en mai 2003, au groupement Transgabonais la concession du chemin de fer du même nom. Il a décidé d'en confier temporairement la gestion et l'exploitation à la Société d'Exploitation du Transgabonais (SETRAG) du groupe COMILOG. Cependant, faute de statut juridique clarifié et de lisibilité, la SETRAG n'a réalisé aucun investissement. Aussi, les problèmes techniques sont-ils courants et le matériel défectueux n'a pas été remplacé. Par conséquent, voyager en train devient une « galère » du

fait des conditions de voyage en trains très difficiles : la plupart du temps, les voyageurs restent bloqués pendant plusieurs heures en forêt, sans qu'ils ne soient informés des arrêts. Ainsi, les voyageurs continuent de subir des désagréments en dépit du fait qu'ils paient ce service.

Pour améliorer l'exploitation du Transgabonais, notamment la qualité des services, le Gouvernement a lancé un appel d'offres depuis avril 2005, sous forme de concession privée. Le Gouvernement recherche « une société dotée de capacités techniques et financières pour la consolidation et le développement de l'activité ferroviaire. A ce jour, aucun candidat ne s'est officiellement prononcé, mais il semblerait que la Comilog soit la mieux placée.

Les infrastructures routières et ferroviaires du Gabon sont relativement bien développées. Cependant, les grands axes routiers n'atteignent qu'un nombre limité de localités de l'intérieur. Les autres villes sont reliées à Libreville par le chemin de fer, par la voie fluviale ou aérienne. Des investissements en infrastructures et en matériel roulant sont certes nécessaires pour assurer une meilleure exploitation des réseaux de transports terrestres, mais il convient aussi de mettre l'accent sur l'amélioration des systèmes de communication et de la formation du personnel pour une performance globale de la chaîne.

III) LES TRANSPORTS FLUVIO - LAGUNAIRE ET PAR CABOTAGE : UNE ALTERNATIVE A LA FAIBLESSE DES COMMUNICATIONS TERRESTRES

A) LES CONDITIONS DE NAVIGATION

1. Le réseau de navigation intérieur

Le Gabon est drainé par de nombreux cours d'eau d'inégale importance. Il forme un réseau naturellement navigable d'une longueur estimée à plus de 3 000 km. C'est une richesse en tout point inestimable notamment pour le système économique de transport qui nécessite l'organisation d'un trafic maritime et fluvial à la fois viable et florissant. Ce réseau est composé de deux grands bassins : le bassin de l'Ogooué et le bassin côtier, auquel se greffent

les réseaux lacustres et lagunaires, navigable grâce à un système de chenaux qui les relie aux bras de l'Ogooué.

a. Le bassin de l'Ogooué

Le bassin de l'Ogooué est le plus étendu avec une superficie de 220 000 km² (dont 22 000 km² en territoire congolais). Il constitue l'élément majeur de structuration du territoire gabonais : il couvre près de 72 % de sa superficie, soit 193 000 km². Long de 1 200 km, le fleuve Ogooué prend sa source dans le territoire congolais, notamment aux monts Ntalé à environ 850 m d'altitude. C'est le principal cours d'eau du Gabon. Il forme une vaste boucle orientée sud-est / nord-est. Au niveau de l'équateur, il fléchit vers le sud-ouest avant de se jeter dans l'Océan Atlantique par un vaste delta. Il s'agit du delta de l'Ogooué. Ses cours supérieurs (des sources aux chutes de Poubara) et moyen (de Poubara à Okanda) sont sinueux et coupés de rapides et de chutes (Mopoko, Boundji, Doumé, etc.). La navigation se fait en pirogue et par bief. En aval de Ndjolé (cours inférieur), l'Ogooué coule dans une plaine alluviale. Il devient navigable toute l'année sur une distance de 350 km, entre Ndjolé et Port-Gentil. Sa largeur atteint 1 km à la hauteur de Lambaréné et 2,5 km vers l'embouchure. Au-delà de Lambaréné, son cours se divise en une multitude de bras et expansions lacustres jusqu'au delta de l'Ogooué qui s'avance vers l'Océan Atlantique (Cap Lopez). Le delta de l'Ogooué s'étire sur environ 80 km à travers une zone marécageuse à palétuviers. A l'irrégularité du tracé fluvial s'ajoute la périodicité de la variation du climat qui influe sur le niveau des eaux, donc sur l'utilisation des fleuves. Les facteurs atmosphériques modifient leur utilisation optimale pendant la période des crues et celle d'étiage. Au cours de la période d'étiage, les lits sont parsemés de bancs de sable et des îlots. Lors des crues, se sont les souches de branches, les troncs d'arbres morts, etc., qui représentent un réel danger pour la navigation. Ce qui modifie considérablement l'exploitation maximale des voies d'eau intérieures. D'où la faiblesse du trafic fluvial.

b. Le bassin côtier

Il comprend, du nord au sud :

- le Ntem et le Woleu qui ont donné leur nom à la province septentrionale et qui n'ont que leur cours supérieur au Gabon ;
- La Noya et le Temboni qui sont les affluents respectifs des baies de la Mondah et du Muni ;

- le Komo qui abrite le complexe portuaire d'Owendo, à proximité de son embouchure, est navigable dans ses derniers 40 km, c'est-à-dire de Kango à Libreville. Il se jette dans l'Atlantique par une large vallée. Il s'agit de l'Estuaire du Gabon⁴¹³, long de 80 km entre Kango et la Pointe Pongara et large de 18 km à son débouché en mer.

- le Remboué (affluent de l'Estuaire du Gabon) ;

- le Rembo-N'Gové, le Rembo-Komi, le Rembo-Ndougou coulent respectivement dans les lagunes Iguéla, Fernan-vaz et Ndougou. Ils utilisent le même débouché que l'Ogooué sur la Baie de Port-Gentil ;

- la Nyanga (350 km de long) qui n'a que son cours inférieur au Gabon (il prend sa source dans le massif du Chaillu). Ce cours constitue un réseau indépendant. Plus au sud, la lagune M'Banio s'ouvre sur la mer à Mayumba.

Le Gabon est irrigué par de nombreux cours d'eau gabonais qui laissent supposer l'existence de voies navigables plus nombreuses. En fait, la navigabilité continue du réseau fluvial, tributaire des conditions climatiques et topographiques, pose d'énormes problèmes à la navigation. Il en est de même des conditions géologiques, dont dépend la morphologie du tracé des cours d'eau. Le profil sinueux et jalonné de chutes et de rapides rend ainsi difficiles ou infranchissables ces fleuves en certains points, en particulier dans leurs cours supérieurs. Cette situation, au demeurant très défavorable, réduit considérablement leur utilisation optimale et rend difficile leur exploitation. Autrement dit, la topographie en faisant alterner biefs et rapides, réduit la circulation. La navigation se fait donc en pirogue sur quelques tronçons uniquement et selon certaines périodes de l'année.

Les fleuves côtiers ne sont navigables que dans leur partie inférieure. En clair, la navigation permanente des fleuves gabonais est circonscrite au bassin côtier. Or il est possible d'aménager d'autres voies fluviales plus en amont.

2. L'insuffisance de développement du secteur fluvial et maritime

Comme précédemment indiqué, le Gabon est un pays bien pourvu en fleuves navigables ouverts sur l'Océan Atlantique. En dépit de ses énormes potentialités et de ses avantages comparatifs indéniables en termes de coûts, de facilités de transit et de capacités de transport force est de constater que ce vaste réseau de voies navigables est malheureusement

⁴¹³ L'embouchure du Komo a été découverte par les navigateurs portugais en août 1842. Il a reçu le nom de « rio do Gabão », qui signifie caban de marin en portugais, qui a donné le nom Gabon à cet estuaire, puis à tout le pays.

sous-exploité. La voie d'eau ne joue pas son rôle de facilitateur de l'intégration physique nationale. Cela défavorise par voie de conséquence les activités de transport fluvial et maritime.

Sachant que les transports fluviaux et lagunaires jouent un rôle déterminant pour le développement économique et social d'un pays, comment expliquer l'absence de mise en valeur du réseau fluvio-lagunaire au Gabon ? C'est que la faible navigation sur les fleuves gabonais est aussi liée à d'autres facteurs.

a. Pas de volonté politique

L'amélioration de la navigabilité et de l'utilisation optimale des cours d'eau est un problème épineux au Gabon. Le manque de dynamisme du fluvial dépend de la politique publique en matière d'investissement ou de co-financement des bailleurs de fonds. De ce point de vue, depuis longtemps, rien ou presque n'a été réalisé dans le domaine des voies navigables et du transport fluvial. Des projets inscrits dans les plans nationaux n'ont, en général, pas de suite par manque de financement. Cela se comprend aisément dans la mesure où l'amélioration de la navigabilité est un enjeu qui nécessite d'énormes investissements. Or ce pays manque d'épargne nationale pour réaliser des travaux d'envergure. Il y a lieu d'ajouter que sa politique de transport est très dépendante des aides extérieures. Ce qui ne facilite pas ses choix en matière de politique de transport. De plus ce sont ces mêmes promoteurs des transports et/ou organismes internationaux (Banque Mondiale, Fond Monétaire International, etc.) qui financent habituellement son développement qui, se montrent hostiles à engager des travaux gigantesques visant à donner à la voie d'eau tout son importance sociale et économique. L'ampleur des investissements nécessaires pour améliorer la navigation, donc le trafic fluvial rendra encore plus sensible cette question dans les budgets publics.

Le réseau fluvial gabonais est très peu développé. Il constitue le parent pauvre des moyens de transport au Gabon. Par exemple, sur les 942 milliards de F CFA des dépenses affectées par l'Etat au secteur des transports sur la décennie 1980-1993, les transports maritimes et fluviaux ont seulement bénéficié de 1,3 % des investissements publics, contre 71,4 % pour le chemin de fer, 20,6 % pour les routes urbaines et interurbaines et 6,7 % pour l'aviation civile⁴¹⁴. Il va sans dire que la marginalisation de ce secteur dans les programmes d'aménagement territorial favorise l'isolement de certaines régions. Les plus touchées sont

⁴¹⁴ BANQUE MONDIALE, 1993, « Stratégie sectorielle des transports au Gabon », rapport de mission, cité par Mombé-Nguéma, J, 1993, « La marine marchande gabonaise ou le naufrage », Le quotidien gouvernemental gabonais, L'Union, p. 4.

celles dont les infrastructures routières sont déficientes ou qui n'ont comme moyen de communication que les cours d'eau (bassins de l'Ogooué et du Fernan-Vaz). L'essentiel des efforts d'aménagement en infrastructures est consenti pour la construction des barrages hydroélectriques.

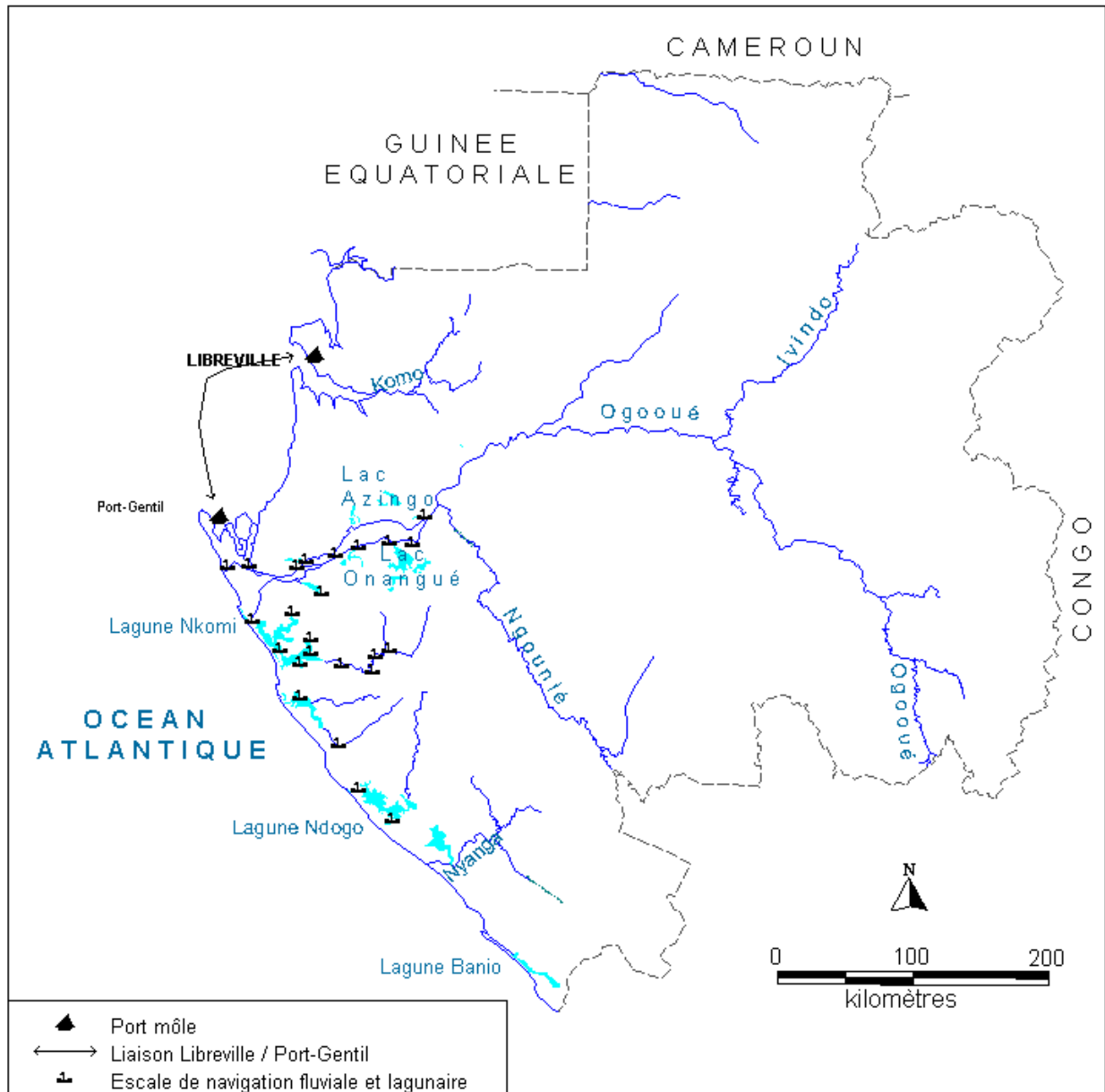
b. Un aménagement quasi-inexistant au niveau des escales

D'emblée, soulignons que le transport fluvio-lagunaire et par cabotage souffrent d'un manque significatif d'infrastructures portuaires fluviales (figure 29). Seules les villes de Libreville et Port-Gentil sont dotées d'un quai pour accueillir ce trafic. Il s'agit des ports mûles de Libreville et de Port-Gentil, dont les infrastructures sont malheureusement vétustes (photos 33 et 34). L'insuffisance des capacités techniques de ces ports les rend inadaptés par rapport aux exigences actuelles du trafic. Pour améliorer les conditions de navigation, d'accostage et de sécurité des bateaux, passagers et des marchandises, il est prévu la réhabilitation de ces ouvrages. Sur les rives du fleuve Ogooué et des autres cours d'eau, nous avons observé des aménagements sommaires ou de fortune. Les diverses escales desservies ne comportent ni quais fluviaux, ni d'abris pour les voyageurs et les marchandises (photos 35, 36 et 37).

Tous les facteurs limitent qui nous viennent d'être énumérés entraînent une faible navigation dans les parties inférieures des cours d'eau. C'est pour pallier ces insuffisances que les pouvoirs publics ont élaboré un programme d'investissement en matière d'apponement fluvial. La construction des débarcadères pour faciliter : l'accostage, la manutention et l'entreposage, devrait répondre aux exigences d'une infrastructure de transport de meilleur niveau (capacité et qualité). A ce titre, un nouveau quai devrait voir le jour à Mandorové, au sud de Port-Gentil. Ce programme aura l'avantage d'améliorer l'exploitation fluviale et par cabotage.

Il est également prévu d'apporter des améliorations en ce qui concerne le balisage des chenaux. Ce projet touche en particulier les fleuves Ogooué et le Komo. Ce balisage devrait s'appuyer sur des relevés des fonds du lit pour mieux repérer les « passages ». Un contrôle permanent pour suivre l'évolution des fonds, en l'occurrence pendant la période des décrues serait aussi nécessaire pour distinguer les biefs stables et localiser les passages difficiles (bancs de sables).

Figure 29 - Répartition des escales de la navigation intérieure et par cabotage international



D'après l'Institut Géographique National, 1987

Photo 33 - Altération et éboulement des palplanches au port môle de Port-Gentil



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2006

Photo 34 - Une infrastructure en ruine mais toujours en service en dépit de sa dangerosité (port môle de Port-Gentil)



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2006

Photo 35 - Vu du débarcadère d'un village le long l'Ogooué



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2006

Photo 36 - Vu du débarcadère de Lambaréné



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2006

Photo 37 - Descente des passagers de la pirogue : ils se servent d'une petite échelle en bois



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, août 2006

En ce qui concerne le fleuve Ogooué, le bureau d'étude canadien Tecsalt pense que les conditions naturelles offertes par ce cours d'eau ne nécessitent pas de problème spécial d'aménagement. A ce propos, il fait la remarque suivante : « *les conditions du fleuve sont telles que tout un balisage efficace devient un investissement démesuré. Le trafic reste, somme toute, très faible en comparaison de la capacité potentielle de transport offerte. De plus, les pilotes (navigateurs) ont acquis une telle expérience que le balisage leur sera d'une utilité marginale* »⁴¹⁵. Il recommande néanmoins le balisage des hauts fonds rocheux de Mafou et de Donguila. Le coût de ces travaux est estimé à 160 millions de F CFA. Par ailleurs, pour améliorer la sécurité de la navigation fluvio-lagunaire et lacustre, il serait intéressant de doter chaque zone de navigation de vedettes et équipements de sécurité.

c. La faiblesse du trafic comme conséquence de la dégradation des aménagements

Le constat sur les difficultés de la navigation sur le réseau fluvial et lagunaire gabonais amène deux remarques essentielles :

- le réseau fluvial, lacustre et lagunaire est orienté vers la desserte intérieure. Il participe activement au désenclavement spatial des régions enclavées, notamment celles du bassin de l'Ogooué et du Fernan-Vaz. Ces régions se trouvent isolées du reste du pays dans la mesure où elles sont inaccessibles par la route. La voie d'eau gabonaise est aussi destinée à l'exploitation forestière. Les sections d'utilisation marchandes sont notamment l'Ogooué entre Ndjolé et Port-Gentil, le Komo et le Fernan-Vaz. Le trafic se fait des zones d'abattage

⁴¹⁵ COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT, 1999, op. cit.

jusqu'aux points d'embarquement situés sur la côte : Libreville, Port-Gentil, Mayumba, Cocobeach. Notons que ces exutoires fluviaux naturels se partagent les flux d'exportation de bois de l'Ogooué et du Komo avec les importations de produits de consommation ;

- la faiblesse du trafic fluvial dont l'examen des trafics réalisé entre 1997 et 1999 fait apparaître les résultats ci-dessous (tableau 45) :

Tableau 45 - Evolution du transport fluvial effectué par la CNI (1997-1999)

	1997	1998	1999
Nombre de passagers	5 636	2 583	1 027
Marchandises en tonnes	9 791	4 857	1 831

D'après la Direction Générale de l'Economie, 2000, « Tableau de bord de l'économie. Situation 1999, perspectives 2000-2001 », n° 30, Ministère de l'Economie, des Finances, du Budget et de la Privatisation, p.56.

L'activité de la Compagnie Nationale Intérieure (CNI) baisse considérablement en 1999. Cette régression liée à la dégradation de la qualité des bateaux dont l'état de fonctionnement pose problème toute l'année. Le nombre de passagers et le volume de marchandises régressent respectivement de 60 % (1027 passagers en 1999, contre 2583 en 1998) et 62 % (1831 tonnes de marchandises en 1999, contre 4 857 l'année précédente).

Comme il a été dit plus haut, le trafic bois sur ce fleuve a beaucoup baissé depuis la mise en service du Transgabonais. Ce dernier permet d'évacuer par Owendo une bonne partie de la production. En dépit de cette concurrence, les voies d'eau jouent encore un rôle important dans l'acheminement par radeaux flottants d'une grande partie de la production de grumes. Elles restent un mode complémentaire à la route et au rail. Elles représentent 60 % des transports bois. En dépit de l'importance de l'utilisation de la technique de flottage des grumes à la descente vers l'océan, ce type de transport n'a donné lieu jusqu'ici à aucun aménagement fluvial. Le chargement se fait généralement en rade ou au large.

La faiblesse du trafic fluvial considéré, en comparaison de l'importance des investissements qui devront être engagés, constitue un frein pour améliorer un tant soit peu la navigabilité fluviale. Mais il pourrait être envisagé des investissements dans la mesure du juste nécessaire. Ils augmenteraient ainsi le trafic fluvial.

3. Développer le trafic fluvial

Eu égard à ce qui précède, quelques propositions sous forme de plusieurs actions peuvent être déclinées :

- le développement du transport fluvio-lagunaire qui est un problème vital pour le Gabon. Ce pays devrait mieux exploiter les potentialités fluviales que présentent l'Ogooué et

ses affluents, y compris les régions des lacs et lagunes. Cette exploitation passe nécessairement par une navigation rentable.

Pour les raisons déjà évoquées, le transport fluvial pourrait représenter la solution de transport la plus pratique et la moins coûteuse pour le transport des biens et des personnes à cause de ses avantages comparatifs en termes de coûts et de capacité de transport. La voie navigable est accessible en termes de coûts pour les passagers et les marchandises comparativement à l'avion. En effet, le bateau offre des prix de transport attractifs par rapport à l'avion. Pour emprunter ce mode de transport, il faut déboursier jusqu'à trois fois le prix du billet du bateau. Le prix du bateau varie en fonction des compagnies et des périodes de grande affluence, c'est-à-dire entre 8 000 F CFA et 12 000 F CFA, le trajet Port-Gentil / Ndjolé ou Lambaréné et entre 15 000 à 21 000 pour ce qui est de Libreville / Port-Gentil. En revanche, un aller simple au départ de Libreville par voie aérienne, est compris entre 60 000 F CFA et 80 000⁴¹⁶ ;

- le Gabon gagnerait à développer ce mode de transport du fait qu'il pourrait constituer une alternative visant à pallier l'insuffisance des moyens de communication terrestres. C'est un mode fiable et qui est loin d'être saturé par rapport à la route. Comme nous l'avons déjà dit, le secteur des transports revêt un aspect particulier. Le réseau routier, limité, se montre défectueux pendant la saison des pluies. Une bonne partie du territoire est difficilement accessible par voie terrestre. L'enclavement territorial de certaines régions est donc préjudiciable au développement de ce pays. En donnant la priorité au développement du transport fluvial, celui-ci permettrait ainsi de rompre l'isolement des régions enclavées ;

- le développement des voies d'eau aurait l'avantage de revivifier l'ensemble du territoire gabonais en facilitant les déplacements et les échanges des produits vivriers locaux essentiels à l'approvisionnement urbain ;

- le développement des voies d'eau contribuerait aussi au développement touristique. Il ne faut pas perdre de vue que le tourisme est une source de devises non négligeable. Les pays industrialisés amorcent le passage à la civilisation des loisirs et les marchands de voyage rivalisent d'originalité. Dans ce domaine, et sans vouloir copier les slogans qui accompagnent les photos exotiques, il est incontestable que le Gabon offre une faune et une flore magnifiques. Pour exploiter cette richesse, il reste à développer les infrastructures de transport

⁴¹⁶ Depuis la disparition de la compagnie nationale Air-Gabon, la desserte locale et internationale est assurée par des compagnies privées.

et à organiser des circuits intéressants au départ de l'Europe. L'attrait du profit possible ne manquera pas d'intéresser les plus grandes agences de voyages, pour le plus grand bien du Trésor public gabonais ;

- le transport fluvio-lagunaire et par cabotage est, d'un point de vue environnemental, attractif en terme d'alternative sûre et protectrice de l'environnement par rapport au transport routier. En clair, il est moins énergétique et écologique. De ce point de vue, il représente le mode de transport le moins dévoreur d'espace et le moins polluant par rapport aux autres modes de transport.

B) LE CABOTAGE SOUS - REGIONAL : UN AXE « PORTEUR » A DOMINANTE ECONOMIQUE

1. Généralités

Le transport par cabotage maritime a du point de vue de sa définition une certaine variété. Il représente la navigation maritime pratiquée à courte distance – par opposition à la navigation au long court - près des côtes. Nous distinguons deux types de cabotage : le cabotage national et le cabotage international.

a. Le cabotage national

Il appartient à l'ensemble des moyens de communication d'un Etat donné. Il permet de relier les ports situés sur une même façade maritime ou sur deux façades maritimes différentes (cas du cabotage italien).

Au Gabon, le cabotage national couvre toute la côte gabonaise. Il reste cependant limité à quelques destinations régulières, telles que Gamba, Cocobeach, Mayumba, Setté-Cama, Libreville, Port-Gentil. Il convient de rappeler que le Gabon dispose d'une façade maritime, longue de près de 800 km, constituant un avantage qui mérite d'être mis en valeur par le développement des transports maritimes. Le marché du transport par cabotage est exploité conjointement par la CNI (Compagnie de navigation intérieure)⁴¹⁷, sujette à des

⁴¹⁷ La CNI a été créée par ordonnance n° 35 / 78 / PR du 5 avril 1978 pour organiser et exploiter un service public de transport de passagers et marchandises, notamment des produits agricoles et forestiers, sur les fleuves, lagunes et eaux territoriales de la République gabonaise. Elle n'assure pas le transport de grumes. L'Etat, son unique actionnaire, ne l'a pas doté du matériel requis (remorqueurs, plates, pousseurs, etc.) pour exercer ce type d'activité. Pourtant, si cette attribution lui était accordée, elle serait source de revenus importants pour cette entreprise qui connaît des problèmes de trésorerie chroniques. L'acheminement du bois et des hydrocarbures se

dysfonctionnements, et quelques opérateurs privés, parmi lesquels Soditram, EGCA du groupe Antares / SATRAM. Ils assurent quotidiennement la liaison maritime Libreville / Port-Gentil.

Le Gabon est un pays côtier. Cependant, la mer ne participe pas directement à la mise en place des centres portuaires modernes. Ce sont les produits d'exportation qui induisent le développement des activités maritimes, du trafic de transit et du commerce international dans ce pays. Elle ne donc pas favorise le développement de la desserte côtière. Ainsi, Port-Gentil, premier pôle économique et deuxième ville du Gabon, n'est relié à Libreville que par avion ou par des moyens maritimes et fluviaux sommairement organisés. L'absence de liaison routière entre cette ville et le reste du pays est l'illustration d'une économie éclatée. Il est de même de la région de la Nyanga, dont la capitale Tchibanga, est séparée de Libreville par 612 km de routes souvent médiocres et des tronçons difficiles qui restent à aménager. Quant à Mayumba, centre de transit et de commerce, situé à 114 km de Tchibanga, elle reste une zone isolée de la côte.

b. Le cabotage international

Le cabotage international relie les ports de différents Etats. En ce qui nous concerne, nous assistons depuis quelques années, à l'essor du transport par cabotage international au niveau de la côte occidentale africaine, même si l'activité n'est pas encore bien suivie au plan réglementaire et sécuritaire. Deux raisons essentielles ont favorisé ce développement :

- la dévaluation du F CFA qui a entraîné une certaine diversification des flux des produits alimentaires importés au bénéfice des économies sous-régionales ;
- le détournement du trafic routier en provenance du Cameroun.

La façade maritime gabonaise est desservie par la CNI et quelques armateurs étrangers qui se partagent un monopole quasi exclusif et font principalement du commerce inter-Etats africains. Notons que les armateurs gabonais sont peu présents dans ce secteur d'activité. Et la CNI qui occupe une place de choix dans les différentes dessertes, ne remplit pas correctement les missions qui lui ont été assignées. Les dysfonctionnements auxquels la compagnie est sujette ne lui permettent pas de gagner des parts importantes de marché. Aussi, tous les ports de la sous-région ne sont-ils pas desservis avec la même régularité. Pourtant, une liaison régulière entre les différents ports de la côte occidentale africaine serait un atout financier supplémentaire pour la CNI. Elle envisage de conquérir le marché sous-régional du fait des

trouve donc aux mains des entreprises privées qui effectuent elles-mêmes le transport pour leur propre compte. Le remorquage des billes d'okoumé du fleuve Ogooué vers le port d'embarquement de Port-Gentil est assuré par deux principales sociétés, Transport Maritime de l'Ogooué (TOM) et Transwood.

difficultés que rencontrent les opérateurs économiques pour transporter leurs produits par la voie maritime. L'absence de cabotage affecte donc la compétitivité des prix des matières premières africaines. C'est notamment le cas pour les fruits comme l'ananas, la tomate, la banane, etc. Ces produits sont souvent convoyés par avion, alors qu'ils pourraient l'être par bateaux vers des ports mieux desservis de la côte, comme Douala, Abidjan.

b.1. Une activité qui reste à développer

Le transport par cabotage sous-régional revêt un caractère stratégique qui permet au Gabon de s'approvisionner et de promouvoir son commerce national grâce aux pays voisins. Il induit également la création d'emplois. Malheureusement, il reste sous-développé d'une part, à cause « *d'une forte concurrence sauvage et déloyale* »⁴¹⁸ : Les navires qui participent à la desserte ne répondent pas toujours aux normes de sécurité requise. Ils s'apparentent plus « *à de véritables cercueils de mer* »⁴¹⁹. Le plus âgé des navires en opération a été mis en service en 1964. S'y ajoute également la concurrence du transport maritime au long court, qui assure une part non négligeable de ce trafic sur la côte occidentale africaine. Au cours de leurs escales dans les différents ports de la côte occidentale africaine, les navires chargent le fret à destination de Libreville et vice-versa. D'autre part, les économies de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre se caractérisent, du point de vue de la nature des structures de production et d'exportation, par les cultures de rentes et l'exploitation des forêts ou des ressources minières et pétrolières. Cela signifie que ces pays exportent quasiment les mêmes matières premières et importent les mêmes produits manufacturés. Cette structure du commerce extérieur constitue un handicap pour le développement de la navigation à courte distance.

Le développement du cabotage sous-régional devrait constituer une source de revenus supplémentaires pour l'Etat gabonais, dont la chute du cours de pétrole entraîne la baisse des revenus d'exportation. Des efforts à déployer dans ce sens le long du littoral s'avèrent indispensables. Certes il ne faut pas minimiser les coûts élevés liés à l'aménagement des cours d'eau, mais il ne faut pas non plus laisser les régions dans l'isolement sous prétexte que les populations y sont peu nombreuses et que le transport fluvial est peu rentable. Le cabotage pourrait jouer un rôle indispensable dans la réexpédition du fret dans les ports dont l'activité économique est de moindre importance. Les fréquentes opérations de tramping semblent

⁴¹⁸ AKPLOGAN, D, 2003, « *étude du cabotage international sur l'axe Gabon-Camroun* », mémoire de DESS, Libreville, UOB

⁴¹⁹ PANDJO BOUMBA, L, 2003, « La CNI à l'assaut des marchés extérieurs », *SEMAPHORE*, n° 1, p. 15

présager un développement favorable du cabotage. S'il est vrai que les compagnies de transports maritimes qui se sont essayées dans ce secteur d'activité n'ont pas prospéré, il n'en demeure pas moins que la spécialisation du navire océanique avec ses dessertes moins diversifiées offrira certainement à cette technique de transport une place remarquable dans le commerce international du Gabon, et des pays de la sous-région en général.

Il devient urgent de développer des liaisons entre les ports gabonais et ceux du reste de la côte occidentale pour ouvrir la voie à des échanges commerciaux interafricains plus intenses. Les transports fluviaux et maritimes peuvent apporter de nouveaux débouchés à ce pays, et aux ports maritimes la possibilité d'un meilleur développement. Ces échanges seront donc dopés par la compétitivité des ports dans la mesure où ceux-ci sont au centre de la dynamique de la chaîne des transports. C'est par les ports que passe plus de 90 % du commerce extérieur, et les recettes portuaires contribuent pour beaucoup à l'alimentation du budget de l'État.

Aujourd'hui, le rôle des transports fluviaux et par cabotage s'est accru dans les chaînes multimodales de transport moderne. Ils sont de plus en plus associés aux autres modes de transport pour l'acheminement des marchandises (y compris de passagers). Dans ces conditions, l'amélioration de la navigabilité des cours d'eau gabonais ne donnerait-il pas au transport la pleine mesure de ses moyens, que ce soit en terme de prix, de capacité (pour une massification du transport) ou encore en terme de qualité de service (avec une fiabilité répondant à toutes les exigences du « juste-à-temps » ?). L'aménagement d'un réseau fluvio-lagunaire n'apporterait-il pas aux transports maritimes de nouveaux débouchés et aux ports, l'opportunité d'un meilleur développement ?

Les ports gabonais, singulièrement de Libreville-Owendo souffrent du mauvais état mais aussi de l'insuffisance des infrastructures routières et fluviales en particulier. Ces dernières sont à la fois insuffisantes, mal entretenues et inégalement réparties sur l'ensemble du territoire. Dans ces conditions, les transports ne garantissent pas une bonne sécurité des échanges économiques et ne participent pas à l'intégration nationale, sous-régionale et internationale. Ceci est d'autant plus vrai que les ports sont un des maillons essentiels de la chaîne de transport des marchandises vers lesquels convergent les autres modes de transports : routes, rail, voies navigables. La qualité de leur desserte terrestre est donc une composante essentielle du renforcement de la compétitivité des ports.

PARTIE III

STRATEGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION PORTUAIRE AU GABON

CHAPITRE VII

LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION DANS LES PORTS DU GABON

La constitution d'une banque de données et l'exploitation des fichiers, corollaire ouvrant sur l'intercommunication, nécessite au préalable de disposer du matériel et des logiciels informatiques adéquats. Il en est de même de la mise en place d'un portail électronique. Or le Gabon se caractérise par des équipements de télécommunications sous-développés et disparates sur l'ensemble du territoire (figure 30). La téléphonie fixe s'appuie sur des sous réseaux dont certains sont vieillissants (liaisons analogiques) et d'autres en voie de modernisation (commutateurs OCB 283 pour le transit national et commutateurs OCB 181 pour le transit régional). Comme pour la téléphonie, le réseau Internet qui épouse le contour de l'infrastructure de télécommunications, reste limité par une couverture territoriale discontinue et inégale (juxtaposition d'équipements obsolètes et très modernes). Le Gabon compte 55 000 internautes en 2001, contre 3000, en 2000⁴²⁰. Son parc informatique est évalué à 25 000 micro-ordinateurs, soit 1 ordinateur pour 50 habitants⁴²¹ ; le nombre d'ordinateurs personnels pour 1 000 habitants s'élève à 19⁴²².

I) SITUATION DES OUTILS DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION DANS L'EXPLOITATION ET LA GESTION DES PORTS GABONAIS

Au Gabon, la plupart des services chargés de l'exploitation et de la gestion des ports n'ont pas encore suffisamment adopté et maîtrisé les outils de communication et

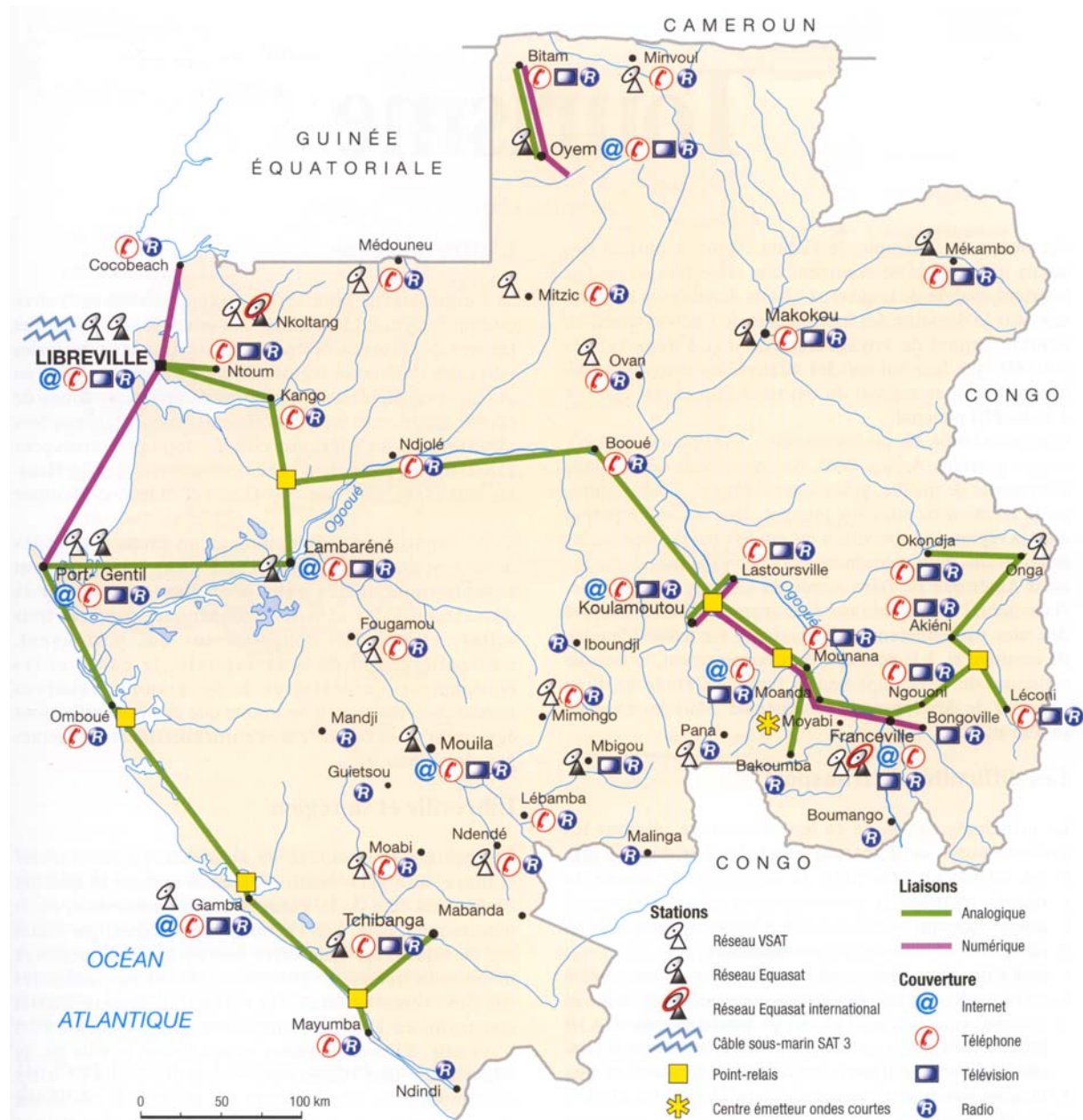
⁴²⁰ MAKANGA BALA, MP, 2004, « Gabon », Atlas de l'Afrique, Editions J. A., p 45

⁴²¹ Selon l'ARTEL, cité par THEBAULT, N, 2003, op. cit., p. 6.

⁴²² L'UNION PLUS, 2005, « Economie : technologie de l'information et de la communication (TIC) le Gabon, leader incontesté de la sous-région », http://www.gabonplus.com/main/news_read.php?ft45ranwq=41486000, p. 25

d'information dans leur fonctionnement quotidien. Nous analyserons ici les facteurs qui expliquent la faible utilisation des TIC dans le secteur portuaire gabonais.

Figure 30 - Réseaux et stations de télécommunications



D'après MAKANGA BALA, M, 2004, « Télécommunications », Atlas de l'Afrique ; Gabon, Les éditions JA, p. 45

A) OUTILS DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION : DEVELOPPEMENT ET PRATIQUE INSUFFISANTE DANS LES ORGANISMES PUBLICS ET PRIVES CHARGES DE LA GESTION PORTUAIRE

1. Un équipement embryonnaire dans les organismes publics en charge de la gestion portuaire

Bien qu'Internet soit un outil de communication très médiatisé, en Afrique comme partout ailleurs, son déploiement territorial reste encore incomplet. En effet, il est encore loin d'irriguer l'ensemble d'un territoire à l'échelle nationale que sous-régionale⁴²³. Au-delà des infrastructures et de la connectivité, la question des inégalités touche aussi l'accès aux contenus et aux savoirs.

Ainsi, au Gabon l'utilisation d'Internet reste encore assez modeste par le grand public, comme par l'administration gabonaise en charge de la gestion des ports commerciaux du Gabon. La situation informationnelle et communicationnelle de l'OPRAG en est une illustration. Selon une enquête réalisée conjointement par le Ministère de la Communication et le PNUD, l'OPRAG compte sur un effectif de 490 employés, 47 ordinateurs, soit 10 employés pour 1 ordinateur ; il possède 2 lignes de fax et 2 connexions Internet, soit 245 employés pour 1 ligne de fax et 1 poste connecté⁴²⁴. Pourtant, l'OPRAG possède des infrastructures nécessaires pour s'arrimer à l'essor des TIC, fait remarquer le groupe de travail. En effet, il dispose des moyens financiers suffisants, d'un réseau local, de tout l'équipement matériel nécessaire avec lignes spécialisées pour une connexion à Internet, d'un serveur central d'application relevant des activités propres de l'office. Malheureusement le manque de volonté des plus hauts responsables, souligne l'enquête, ne favorise pas l'accès de l'ensemble du personnel aux outils de l'information et de la communication.

Comme à l'OPRAG, la situation du Ministère de tutelle n'est pas satisfaisante : nous avons relevé un nombre insuffisant d'outils d'information et de communication à la Direction

⁴²³ BERNARD, E, 2005, « Le déploiement des infrastructures Internet en Afrique de l'Ouest », thèse de doctorat, Université de Montpellier III,

⁴²⁴ GROUPE DE TRAVAIL, 2002, « Gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement », *Stratégie sectorielle d'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans la gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement*, Ministère de la Communication, de la Poste et des Technologies de l'Information – PNUD, p. 21

Générale de la Marine Marchande. Celle-ci compte 3 lignes téléphoniques fixes. Cette insuffisance contraint les agents à utiliser leur ligne téléphone mobile avec leurs propres crédits à des fins professionnelles. Les agents communiquent aussi au moyen des radios VHF. Les liaisons avec les directions provinciales, à l'exception de Port-Gentil, sont quasiment impossibles, faute d'outils de communication de base (téléphone, fax...) La pénurie de moyens de communication et la centralisation obligent les agents à se déplacer depuis les provinces jusqu'à Libreville pour résoudre leurs problèmes administratifs. Tous ces obstacles constituent un frein à la communication, et donc à la circulation d'informations dans les meilleures conditions. Les besoins de réorganisation des services sont énormes. L'archivage, la compilation et la gestion de l'information relative aux activités portuaires, connexes et maritimes se fait le plus souvent sur support papier, sous forme de rapports d'activité ou de mission. Seul le Cabinet du Directeur général est doté d'un fax. Les autres directions n'en disposent pas. Pour pallier certaines lourdeurs administratives et par souci d'efficacité, quelques directions s'équipent par leurs propres moyens. Nous avons aussi noté l'absence de connexion Internet. La réalisation du projet d'installation du réseau est retardée faute de ressources financières. Toutefois, nous avons remarqué un engouement de quelques responsables à s'arrimer aux TIC. Deux directeurs se sont connectés à titre privé à Internet. Le faible niveau d'utilisation d'Internet dans les organismes publics en charge de la gestion des ports n'est pas surprenant. Cette situation est générale à tous les secteurs publics gabonais si on se réfère au quotidien d'information gabonais, L'Union Plus qui dit que : *« de nombreux fonctionnaires ne connaissent pas suffisamment les moyens modernes de communication tels que l'Internet et le télex. Le Net serait occasionnellement utilisé par 15 % des agents et régulièrement par 10 % de ces derniers. Les moyens de communication les plus utilisés au sein des ministères resteraient le « bouche à oreille », la note de service, le tableau d'affichage et la boîte à lettre. Le téléphone (parce que n'étant pas à la portée de tous), la photocopieuse et l'Internet étant encore perçus par les fonctionnaires comme un luxe. A l'heure où le gouvernement souhaite mettre en réseaux les services publics, c'est-à-dire l'e-administration, seuls 39 % de ses agents connaissent le Net et 67 % ignorent ce qu'est un intranet. Pendant que 93 % déclarent ne pas avoir jusque là bénéficié d'une formation sur l'utilisation du Net »*⁴²⁵. Le parc informatique de la Direction Générale de la Marine Marchande est lui aussi embryonnaire ; nous avons recensé 15 ordinateurs qui ne sont pas accessibles à tout le personnel du fait de leur nombre insuffisant. Les postes existants sont d'abord attribués aux secrétaires et servent essentiellement pour la bureautique. Le personnel nous a fait part de son besoin de formation à l'outil informatique.

⁴²⁵ L'UNION PLUS, 2006, « Niveau d'utilisation de l'Internet dans les services publics », 24 et 25 mai

L'exemple de ces deux administrations publiques fait apparaître une faible intégration des TIC, ainsi que l'utilisation quasi marginale de ces derniers dans leur fonctionnement quotidien. Un des employés de l'OPRAG déclare que « *son directeur n'a pas d'ordinateur dans son bureau. Il a un téléphone fixe et un fax.* » L'insuffisance en matière de généralisation d'accès à l'Internet de l'ensemble du personnel de ces deux organismes constitue un obstacle au développement de la société de l'information. Elle traduit le peu d'intérêt accordé par les pouvoirs politiques aux avantages et opportunités potentielles offertes par les TIC.

2. SIGEPRAG : un clivage social dans l'accès au matériel de communication et à l'information

A SIGEPRAG, « *l'outil informatique se trouve au centre des activités* » déclare le personnel. Quelques agents font cependant remarquer que « *cet outil manque partout où il est nécessaire* », notamment dans certains services. C'est le cas de la Vigie et du lamanage qui, ne disposent pas encore d'ordinateur. En dépit de ces insuffisances, tout le personnel est unanime sur le fait que l'ordinateur est remarquable pour ses qualités rationnelles d'exploitation, d'organisation et de gestion de l'information. « *Il permet d'avoir une meilleure qualité des services, ainsi qu'un meilleur traitement de l'information, une meilleure présentation des données. Cet outil de communication améliore les conditions de travail en ce sens où il facilite la circulation de l'information. De ce fait, il réduit les déplacements physiques. Il favorise aussi l'autonomie de chacun* ». Compte-tenu de l'importance de la gestion des informations sur les départs et les arrivées des navires au port, il est indispensable de mettre en place, dans les services lamanage et Vigie, un système d'information et de contrôle global et fiable pour gérer les flux d'escale des navires. Ce système établirait une déclaration d'entrée et de sortie de chaque navire. Il donnerait systématiquement :

- des renseignements sur les navires à quai ou stationnés en rade, ainsi que leurs caractéristiques respectives ;
- des renseignements sur l'arrivée des navires et les prévisions de leur départ ;
- des renseignements destinés aux utilisateurs des ports ;
- des informations de type administratif (statistiques) ;
- des informations sur le type d'opération commerciale à réaliser par navire ;
- la nature de la cargaison, son tonnage, son mode de conditionnement ;
- le nom du consignataire ou transitaire ;
- la destination et la provenance du navire ;
- le nom du navire, celui du capitaine, le pavillon.

Par conséquent, ce système éviterait les déplacements inutiles, la redondance des saisies et la multiplication des documents.

Pour des besoins de fonctionnement interne, l'opérateur privé gestionnaire des ports a développé des outils spécifiques pour la gestion des opérations commerciales. C'est le cas de la facturation. Le logiciel ODYSSEE est conçu en fonction du règlement d'exploitation portuaire et du modèle de tarification (barème). Son exploitation permet à la Direction générale : d'améliorer les performances financières de l'entreprise ; d'améliorer les recettes ; d'avoir un meilleur suivi des comptes clients ; de couvrir l'ensemble des prestations. Quant à la Direction de l'Exploitation, le logiciel lui donne l'occasion d'améliorer sa productivité grâce au traitement exhaustif de toutes les prestations : navires, marchandises, opérations portuaires diverses, avoirs, domaine d'exploitation, règlements.

Le traitement automatique de l'information fait de l'ordinateur un support des connaissances et des communications. Les données commerciales sont gérées à la fois manuellement (dans une salle d'archive se trouvant à l'exploitation) et informatiquement par la Direction de l'Informatique. Les notes de services et autres types d'information sont stockés et gérés par chaque employé sur son poste de travail.

Le déploiement d'Internet dans le secteur portuaire gabonais montre que cet outil de communication devient incontournable pour son développement. Toutes les grandes entreprises qui opèrent dans ce secteur ont une liaison Internet. A SIGEPRAG par exemple, la mise en place d'un Intranet facilite le travail en réseau notamment entre le siège se trouvant à Libreville et l'agence de Port-Gentil. Cependant, comme pour les ordinateurs, nous avons relevé des indices d'un clivage social. La connexion à Internet dans l'entreprise est réservée à quelques personnes, dont les directeurs. Ces derniers peuvent surfer sur Internet à partir de leur poste. Le reste des employés a seulement accès à l'intranet pour consulter leur messagerie professionnelle. La plupart du temps, ils se rendent dans les cybercafés dans lesquels l'accès à la messagerie personnelle et le téléchargement des pages Web sont très lents⁴²⁶. Un des responsables explique que « *cette censure⁴²⁷ a été imposée pour ne pas les dissiper dans leur travail, c'est-à-dire pour éviter la perte d'énergie et favoriser leur efficacité.* ». L'usage du téléphone et de la télécopie reste aussi très usité. A Libreville par exemple, 80 % des agents ont un téléphone fixe de bureau. Les informations avec les autres opérateurs portuaires circulent à 10 % par email, 50 % par courrier postal 20 % par téléphone et le reste lors des conférences maritimes quotidiennes. En dépit de l'importance stratégique des technologies de

⁴²⁶ Avec la mise en service du câble SAT 3, le débit de 512 Kb/s (kilobits par seconde) est actuellement porté à 45 Mb/s (Mégabits par seconde) Huit nœuds de 128 Kb/s sont raccordés à ce nœud principal.

⁴²⁷ Même les jeux ont été aussi supprimés des ordinateurs

l'information et de la communication, il semble qu'au Gabon, les équipements de base avancent lentement. Un manque de stratégie, mais aussi un changement organisationnel difficile pourraient expliquer le manque d'adoption et d'intégration de ces outils dans le secteur portuaire comme facteurs d'aide et de gestion. Pour améliorer le rendement des employés et donc, la performance de l'entreprise, l'intégration des TIC, dont Internet, semble inévitable dans les structures portuaires. Pour plus d'efficacité, il faut les adapter aux besoins de l'entreprise. Il serait également intéressant de former tous les agents et d'équiper toutes les directions.

3. Les freins au développement des moyens modernes de communication appliquée à la logistique portuaire

a. Les facteurs humains

Au Gabon, l'implantation des TIC dans le secteur portuaire pose des problèmes humains dans ce sens où elle entraîne des changements dans les métiers occupés et, donc de forts besoins en formation. Ces problèmes sont corrélés avec le peu de structure proposant des formations spécifiques aux nouveaux métiers issus des TIC appliqués à la logistique.

b. Les difficultés techniques

Les freins les plus importants sont les suivants :

- le manque de standardisation des systèmes de gestion des flux (données, formats de transmission...), et la complexité qui en résulte lors de l'implantation de nouveaux outils ;
- une infrastructure informationnelle vétuste et limitée faute de modernisation et d'extension suffisante⁴²⁸. Elle constitue un frein au développement rapide des TIC. Pour

⁴²⁸ La mauvaise qualité des communications est due à une modernisation insuffisante de l'infrastructure de télécommunications. Il en est de même de l'extension des capacités de l'offre de services de base. Cela est source de dégradation de l'efficacité des communications : mauvaise qualité de transmission, délais d'attente de la tonalité, etc. Les centraux actuels sont prévus pour 200 000 lignes. Selon Gabon Télécom, l'efficacité des communications est faible, notamment à l'international où elle est estimée à 17 %. Malgré leur capacité, des problèmes persistent en raison des défaillances dans le réseau de distribution avec un manque de câbles et de lignes disponibles. Le taux de saturation des centraux de Libreville et de Port-Gentil atteint aujourd'hui 92 %, signalent les ingénieurs de l'Office. Quant aux centres de l'intérieur du pays, leur désuétude fait qu'ils sont souvent en panne et ne répondent plus à la technologie utilisée actuellement.

L'essentiel du réseau de transmission par voie terrestre est composé de faisceaux analogiques hertziens. Le taux de numération du réseau téléphonique est actuellement de 90 %. La numérisation complète, au programme d'investissement d'urgence de 1998, reste conditionné par l'accord du comité de privatisation. Cependant, les pressions des salariés et des syndicats opposés à la privatisation de Gabon Télécom contribuent à aggraver la détérioration du réseau. Les équipements, dont l'installation a débuté en 1969, sont vétustes. Le

améliorer la qualité des services, la couverture nationale et l'offre de nouveaux équipements aux abonnés, des réformes structurelles et institutionnelles sont apparues nécessaires ;

- la fiabilité des réseaux est un élément essentiel mis en avant par les utilisateurs des moyens de communications, tels que l'Internet et la téléphonie mobile. Ce manque de fiabilité est considéré comme un obstacle non négligeable au développement des TIC. Ce manque de disponibilité est fortement ressenti par les utilisateurs ;

- le manque de formation suffisante des personnels est considéré comme une difficulté technique supplémentaire. La majorité de nos enquêtés dit qu'« elle *ne sait pas utiliser l'outil informatique parce qu'elle n'en a pas l'opportunité.* »

c. Les facteurs réglementaires

Au travers du thème réglementation, nous mettons surtout en évidence les résistances à la communication des informations sur des réseaux qui apparaissent comme un frein. La mise en place d'un réseau au sens « Extranet » reste un point délicat dans les ports du Gabon. Celle-ci est envisagée avec prudence compte tenu de la divulgation des informations confidentielles que pourrait poser l'extension au-delà de la structure de l'entreprise de l'utilisation de son système d'information. Cela justifie le fait que le transfert de l'information et la communication entre les multiples intervenants passe encore par des moyens traditionnels : téléphone, télécopie, télex, disquettes et documents papier. Or, ces moyens de communication « traditionnels » sont souvent source importante d'erreurs, de coûts et de délais supplémentaires dans le passage de la marchandise dans le port⁴²⁹. S'y ajoute les nombreux déplacements physiques qui rendent parfois l'information dépassée et décalée.

d. Les facteurs psychologiques

Parmi les freins au développement des TIC, mentionnons également la rétention et la centralisation de l'information. Même s'il existe une certaine culture de partage et de diffusion de l'information portuaire, toutes les informations portuaires ne sont pas disponibles (par exemple les statistiques portuaires). Leur acquisition nécessite de passer par les responsables hiérarchiques. Dans ce pays, l'information apparaît encore comme sensible. C'est ainsi que certaines personnes s'accaparent l'information et refusent de la diffuser du fait du secret quasi-permanent qui entoure les données et/ou les études publiques ou du fait de

vieillesse technologique de l'infrastructure rend difficile l'introduction des nouvelles technologies de l'information et l'offre des services à valeur ajoutée.

⁴²⁹ MATHONNET, Ch, 1988, « Naissance des réseaux informatiques portuaires », *Transports*, n°328, p. 214

leur disparition à cause d'une absence de politique d'archivage et de documentation existante. L'information étant assimilée à une sorte de pouvoir, certains ne veulent pas le perdre en partageant les renseignements à leur disposition. La question du rapport à l'information pose notamment celle de l'utilité de l'information et, donc de sa divulgation et/ou de son accès.

B. FAIBLESSE DES RESEAUX DE COMMUNICATION

1. Des informations peu fiables

Les difficultés d'organisation et de choix de communication dans les ports gabonais ne favorisent pas la gestion optimale des flux. L'exploitation des statistiques portuaires révèle des écarts entre les chiffres fournis par l'OPRAG / SIGEPRAG et ceux publiés par les Douanes, le CGC ou la Direction de l'Economie et des finances. Les données ne reflètent pas les éléments quantitatifs et qualitatifs souhaités à cause de la qualité de leur enregistrement. Cela fausse les grandeurs calculées et donne une mauvaise appréciation du commerce extérieur du Gabon. De plus, il n'y a pas d'unité de mesure commune pour les phénomènes de transport. Les marchandises sont exprimées en tonnes par la SIGEPRAG et l'OPRAG, alors que CGC se sert de l'unité payante⁴³⁰. Une mise en réseau obligerait à repenser ce problème.

Des informations non pertinentes, fausses ou indisponibles, sont néfastes pour la rentabilité des ports. Cela peut être causes d'erreurs capables de mettre leur fonctionnement en danger. Aussi, est-il nécessaire d'envisager une généralisation de l'accès et de l'échange des données et d'informations entre les différents opérateurs. Il en est de même de la fiabilité de l'information et de la disponibilité des données statistiques. Le recours aux procédures usuelles de collectes et de circulation des informations papier ne permet pas d'améliorer les circuits de l'information et, par voie de conséquence, l'optimisation de la logistique des ports dans le cadre d'un meilleur traitement des marchandises et de la rotation navire.

⁴³⁰ Unité payante : unité utilisée pour facturer les armateurs en tenant compte du tonnage ou du volume. C'est la valeur retenue par le transporteur maritime pour déterminer la valeur du fret que le chargeur paiera. Elle représente le tonnage ou le volume

2. Peu de collaboration entre les différentes administrations publiques opérant dans les ports gabonais

Dans les ports gabonais, plusieurs organismes et services publics (agents de douanes, de la capitainerie, de la PAF, des affaires maritimes, etc.) réalisent en même temps la visite des navires amarrés dans les ports mais chacun dans son domaine. En procédant à ces visites, l'administration cherche à vérifier si les navires transportent des marchandises de contrebande (douanes) ou des passagers clandestins (PAF). Tous ces intervenants agissent isolement dans le sens où ils ne rendent compte qu'à l'administration par laquelle ils sont mandatés. Il n'existe pas de véritable travail collaboratif entre eux. Prenons le cas de la Capitainerie et des Affaires maritimes. Cette dernière s'informe de la situation prévisionnelle du trafic lors des conférences portuaires. Ensuite, les agents des Affaires maritimes décident au pied lever de procéder au contrôle ou non de tel ou tel navire attendu. Le rapport d'inspection n'est pas transmis à la Capitainerie, ni aux deux brigades nautiques (de police et de gendarmerie) qui se trouvent près des ports. Il en est de même de la police portuaire et de la PAF lors du contrôle des passagers. Cette situation ne concourt pas à la gestion efficace de la sécurité et de la sûreté des infrastructures, superstructures, navires, équipages et marchandises, transitant par les ports gabonais. Il apparaît que tous ces corps en uniforme ne constituent pas un corps institutionnel unique. Dans le domaine de la gestion et de la sécurité, il existe, comme dans celui de la sphère du gouvernement politique, une pluralité d'acteurs institutionnels qui y sont impliqués. L'ampleur de leurs compétences est à l'origine de nombreux conflits, dont les enjeux doivent être déterminés clairement en définissant les responsabilités de chacun. L'existence de plusieurs instances de contrôle alourdit la procédure de contrôle et peut paraître ennuyeuse pour le capitaine du navire qui doit répondre à une multitude de questions et transmettre plusieurs documents à la fois. La multiplicité des interlocuteurs pose le problème de la compétitivité des contrôles dans les ports. Pour contribuer à résoudre ce problème, il serait intéressant de confier le contrôle de la circulation des biens et des personnes à un seul corps en uniforme, comme aux Etats-Unis, par exemple. Dans ce pays, lorsqu'un navire arrive sur rade, il est contrôlé par des gardes-côtes. Ils assurent à la fois le contrôle des marchandises, des titres de qualification du capitaine et de son équipage, l'état technique du navire, etc. Ils revêtent plusieurs casquettes dans le but de diminuer le temps de passage portuaire du navire et de sa cargaison au port.

Les problèmes de communication, les déplacements incessants, le manque de moyens informatiques, la rétention de l'information, sont autant de facteurs qui perturbent le

fonctionnement des opérations portuaires, et qui se répercutent sur la qualité des échanges. La logistique des ports du Gabon fait apparaître une coordination imparfaite entre les acteurs. Les sites d'Owendo et de Port-Gentil sont certes exigus, mais la mauvaise organisation des intervenants entraîne une mauvaise exploitation de l'espace portuaire. L'amélioration du passage portuaire, notamment le traitement des navires et des marchandises dans les meilleurs délais de temps passe ainsi par une organisation de la « communauté portuaire »⁴³¹ de ces deux ports. Autrement dit, les ports gabonais doivent disposer d'un cadre d'échange entre les autorités et les professionnels pour favoriser une meilleure circulation de l'information pour une meilleure coordination des actions portuaires.

II) ORGANISATION DE L'ESCALE : UNE MOBILISATION DE SERVICE IMPARFAITE

Sur la côte d'Afrique Centrale, les ports sont des acteurs importants dans l'économie nationale. Ils jouent un rôle important pour faciliter l'intégration de ces pays dans le marché international. En effet, près de 90 % des échanges de ce pays se font par voie maritime. Et pourtant, de nombreux facteurs exogènes et endogènes influent profondément et négativement sur les activités portuaires et maritimes de ces pays. Il est difficile et coûteux d'y apporter des remèdes. Pourtant des niveaux d'action possible existent notamment au niveau de la logistique.

A) L'ESCALE D'UN NAVIRE DANS LES PORTS GABONAIS

L'escale du navire au port renvoie aux conditions de séjour d'un navire, c'est-à-dire à l'ensemble des procédures et conditions requises pour admettre le navire et sa cargaison dans un port donné. Il nécessite sa prise en charge par tous les acteurs impliqués dans l'accueil du navire. Il s'agit en fait de préparer le séjour du navire qui doit théoriquement être court. Autrement dit, l'escale concerne la prise en compte de la marchandise et du navire aussi bien par les instances décisionnelles publiques que par les autres acteurs. Il convient de voir de quelle manière se déroule l'accueil d'un navire dans les ports gabonais. Le passage portuaire d'un navire et de sa cargaison se déroule en plusieurs étapes. Ainsi que nous l'avons déjà dit, dès l'annonce du navire sur la place portuaire jusqu'à son accostage au quai, de nombreux

⁴³¹ Le projet a déjà été adopté par le conseil d'administration de l'OPRAG mais il n'est pas encore appliqué, malgré les recommandations de l'AGPAOC.

opérateurs interviennent pour réaliser des opérations se rapportant au navire et sa cargaison (consignataires, douaniers, transitaires, pilotage, entreprise de remorquage, lamaneurs, etc.). Leur but est de permettre et de faciliter le bon déroulement du fonctionnement du port. Le transfert de l'information entre ces multiples intervenants se fait par des moyens traditionnels : déplacements physiques, téléphone, télécopie et document papier.

Cette partie traite de l'organisation des différentes étapes du passage portuaire et de leur mode d'articulation dans les ports gabonais. Nous évoquerons les procédures relatives à l'arrivée du navire, aux opérations qui s'effectuent durant l'escale et aux exigences de l'appareillage du navire au port. Nous aborderons aussi les procédures de dédouanement de la marchandise dans les ports gabonais.

1. Les procédures d'entrée au Port de commerce d'Owendo

Dans le système d'information portuaire, le consignataire dispose de trois sources d'informations pour faire la déclaration du navire auprès des instances décisionnelles. Il s'agit de :

- l'armateur avec l'avis d'arrivée ;
- le capitaine du navire avec ses ETA (*Expected Time Arrival*) successifs ;
- l'agent du port précédent qui annonce le départ et l'arrivée du navire à ses collègues de la prochaine escale.

L'escale d'un navire, telle qu'elle est observée au Port d'Owendo, comporte trois étapes. La première, qui concerne la préparation de l'escale avant l'arrivée du navire, s'accompagne de tous les signalements obligatoires, des documents et formulaires correctement remplis par le consignataire. La seconde est liée à l'escale à proprement parler du navire et de son séjour au port. Elle porte sur les différentes interventions qui sont prises en compte, acceptées et confirmées par les services intéressés à l'arrivée comme au départ d'un navire. La troisième étape est en rapport avec le départ du navire. Comme pour l'arrivée du navire, les services concernés sont informés du départ du navire par l'agent consignataire. Seule la Capitainerie est habilitée à autoriser la sortie du navire du port.

2. La déclaration du navire auprès des services concernés par l'escale

Comme nous l'avons déjà indiqué, un armateur a un représentant dans chaque port qui s'appelle l'agent consignataire. Lorsqu'il envoie un de ses navires dans un port, il fait

appel à cet agent. Il en est de même pour un armateur hors conférence qui voudrait accoster. L'un et l'autre cherchent ainsi à s'informer sur les modalités pour rentrer la marchandise ou le navire dans le port dans lequel travaille l'agent. C'est-à-dire qu'ils veulent savoir quelle est la procédure d'entrée. L'agent peut répondre à l'interrogation de l'armateur à partir des renseignements préalablement obtenus auprès de la Capitainerie du port. La Capitainerie lui fournira les caractéristiques physiques et les contraintes techniques, sécuritaires, etc., du port. Elle lui donnera aussi les capacités des terre-pleins et quais. C'est au vu de ces informations, que le transit pourra ou non se réaliser. Si l'armateur accepte les conditions d'accueil, il donne son accord. Il transmet alors à l'agent un « avis d'arrivée de navire » et le numéro du télex du navire à partir duquel il pourra joindre celui-ci en mer. Pour contacter l'agent, l'armateur utilise le téléphone, la télécopie, mail et le plus souvent, le télex. Lorsque l'annonce se fait par téléphone, le consignataire demande à l'armateur de le confirmer par écrit, c'est-à-dire par télex ou télécopie.

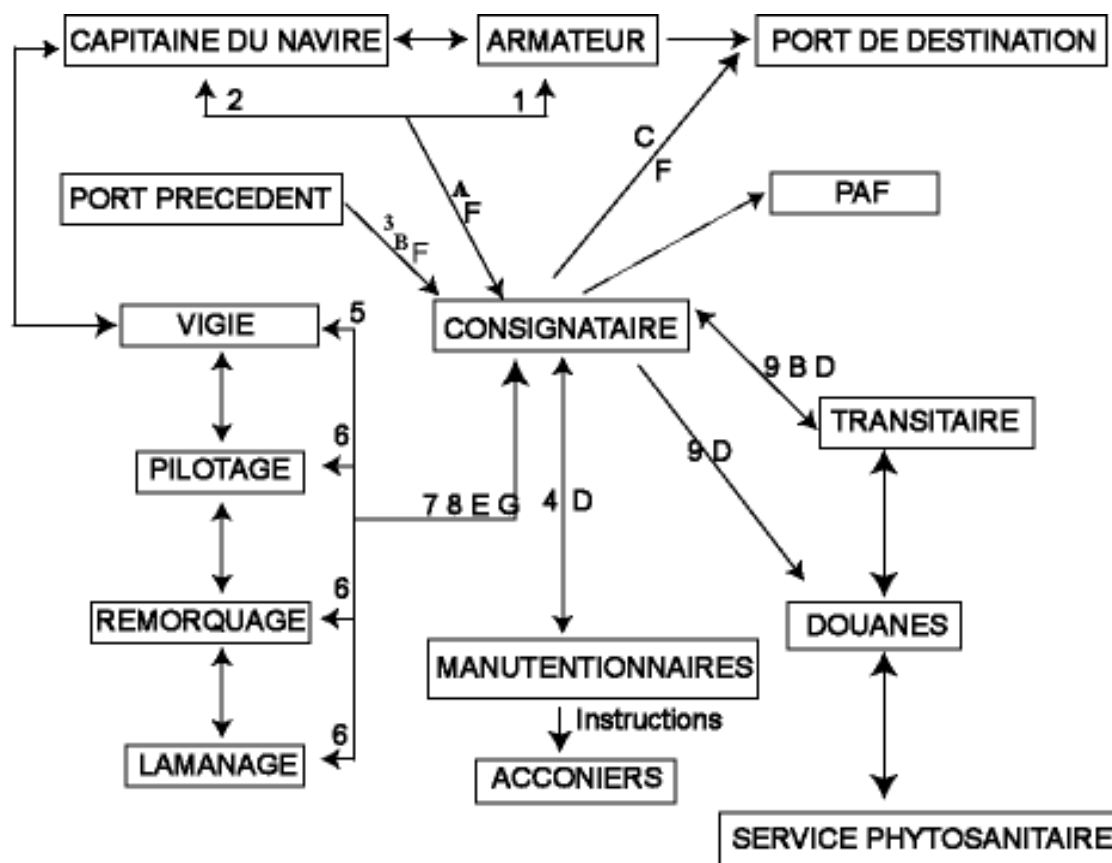
L'avis d'arrivée de navire constitue le document officiel de liaison qui précède et annonce l'arrivée du navire dans un port et, par conséquent la durée de son séjour dans ladite ville. Il comporte une première estimation de la date et de l'heure d'arrivée du navire dans le port (E.T.A.). A partir de ce moment, l'agent peut entreprendre toutes les démarches administratives du navire qui a été annoncé, notamment en ce qui concerne son séjour, sa cargaison et son équipage (figure 31).

a. Prise de contact avec le navire

Dès réception de l'avis d'arrivée, l'agent consignataire se rapproche du capitaine du navire (ou l'armateur) pour obtenir des renseignements précis sur l'arrivée du navire. Il lui adresse un télex, un fax ou un message électronique, dans lequel il demande au capitaine du navire de lui fournir les informations concernant les caractéristiques du navire, notamment :

- son nom et sa provenance ;
- le nom du pavillon et celui du navire ;
- la longueur du navire ;
- la largeur du navire ;
- le tirant d'eau du navire ;
- le numéro Lloyds / numéro OMI (c'est le numéro d'immatriculation international du navire ; celui-ci permet de l'identifier. Ce numéro lui est attribué dès sa construction et le suivra jusqu'à la fin de son existence, quelles que soient les transformations qu'il subira, les différents noms qu'il portera, etc.) ;

Figure 31 - Préparation de l'escale dans les ports d'Owendo-Libreville)



- A: Télex
- B: Télécopie
- C: Téléphone
- D: Déplacements physiques
- E: Contacts physiques
- F: Mèl
- G: Radio

- 1: Envoi de l'avis d'arrivée indiquant l'ETA et le n° télex du navire
- 2: Réception des caractéristiques du navire
- 3: Annonce de l'arrivée du navire
- 4: Transmission plan d'embaquement / débarquement et demande de prévision de travail
- 5: Annonce public du navire au cours d'une conférence portuaire et demande de poste à quai
- 6: Commande du pilotage, remorquage et pilotage
- 7: Confirmation ou non de leur disponibilité
- 8: Accord concernant la demande d'autorisation du navire et du poste à quai
- 9: Transmission du manifeste cargo par l'agent consignataire

↔ Echanges documentaires et d'informations

Communauté portuaire à l'escale

Gisèle Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2006

- la confirmation de l'E.T.A du navire ;
 - les précisions concernant les besoins particuliers relatifs au nombre de remorqueurs, le ravitaillement en eau douce, etc.. Ces informations sont nécessaires pour compléter le compte d'escale (C/D) du navire et assurer son accostage dans les meilleures conditions. Précisons que le compte d'escale comprend les frais d'escale, c'est-à-dire le pilotage, le remorquage, le lamanage, l'avitaillement, les opérations de manutention. Ce dernier fait

également état des prestations fournies par l'agence, à savoir : consignation, utilisation du téléphone, fax, etc.

Le capitaine (ou l'armateur) est donc tenu de communiquer à son mandataire toutes les informations liées à la prise en charge du navire et de sa cargaison au port. Ces renseignements sont indispensables pour permettre à l'agent et aux différents services de prévoir l'escale du navire annoncé. Inversement, le consignataire a l'obligation de donner les informations concernant la procédure d'entrée au capitaine, de même que l'ensemble des dépenses qui seront occasionnées par le navire durant son séjour au port. Cette marche à suivre est indispensable pour éviter toute contestation de l'une ou l'autre des parties pendant et après l'escale. C'est ce qui explique l'établissement de la facture pro forma avant l'escale pour mettre au point les choses entre les deux protagonistes. Elle constitue une sorte de gage pour l'agent. Ce document lui permet de s'assurer que l'armateur s'acquittera de tous les frais qui seront effectués par le capitaine et son équipage au cours de l'escale. En effet, il faut garder à l'esprit que le consignataire est le représentant de l'armateur envers tous les pourvoyeurs de services et des avitaillements. C'est donc à lui que revient la charge de régler toutes les factures en lieu et place de l'armateur. C'est pour cette raison que l'agent demande à l'armateur d'approvisionner régulièrement le compte d'escale pour lui permette de couvrir toutes les éventualités grâce à cette réserve financière. Pour limiter les conflits, l'agent exige et veille à se faire couvrir toutes les dépenses avant la fin des opérations commerciales.

b. Anticiper l'organisation de l'accueil

Pour faciliter l'escale du navire, le consignataire doit anticiper les démarches relatives à la déclaration du navire auprès des services concernés par le passage portuaire. Pour ce faire, il doit procéder avant la date prévue, au dépôt des documents du navire qui lui ont été transmis par le capitaine ou l'armateur auprès des acteurs impliqués dans l'escale. Cette démarche est indispensable pour programmer les différentes opérations qui concourent à l'organisation de l'escale dans le port. A ce titre, la bonne circulation de l'information sur le navire et sa cargaison entre les différents intervenants est indispensable pour une coordination efficace des différentes étapes du passage portuaire.

b.1. La demande de poste à quai

Lorsque l'agent reçoit la notification d'arrivée du navire par télex, mèl ou fax de la part de l'armateur ou du capitaine du navire, il informe aussitôt les autorités portuaires

(capitainerie et services portuaires). Si le capitaine estime que les remorqueurs sont nécessaires pour faciliter les manœuvres du navire lors de l'accostage (ou appareillage), il en informe l'agent consignataire qui, à son tour, transmet l'information aux responsables du remorquage et du pilotage. D'une manière générale, le remorquage est obligatoire pour les navires de plus de 150 tjb. Pour annoncer l'escale, l'agent consignataire faxe à la Capitainerie du port l'avis d'arrivé provisoire du navire. Il peut aussi le remettre au cours d'une des conférences portuaires. Cet avis doit parvenir à la Capitainerie 6 heures avant l'entrée du navire pour les mouvements de jour et 17 heures pour ceux qui ont lieu la nuit. Pour les navires devant sortir du port ou devant se faire déhaler, la demande doit se faire 3 heures avant l'heure prévue.

Si le navire transporte des matières dangereuses, l'agent consignataire fait la déclaration de celles-ci au moment où il fait sa demande d'entrée. Il doit donc déclarer toutes les matières dangereuses qui sont à bord du navire, y compris celles qui sont en transit. Il précise également leurs caractéristiques (gaz toxiques, gaz inflammables...) en tenant compte de la classification de l'ONU.

Toutes ces démarches administratives relatives au séjour du navire, de sa cargaison et de son équipage dans le port sont nécessaires. Elles visent à programmer la logistique de l'escale et de ses différents niveaux d'opérations dans les meilleures conditions. Il s'agit de l'ensemble des opérations relatives à l'accueil du navire, de sa cargaison et de son équipage dans les conditions suffisantes de sécurité par tous les services (privés, publics) concernés. Cependant, l'agent, en tant que donneur d'ordre, doit faire sa demande de pilote séance tenante, lors de la conférence portuaire, pour des raisons d'efficacité.

b.2. Annoncer « publiquement » l'arrivée du navire

C'est au cours d'une des conférences portuaires tenues quotidiennement à la Capitainerie du port, à l'exception du dimanche, que l'agent maritime, en tant que premier intervenant de la chaîne, va « publiquement » annoncer le navire. C'est la tradition maritime qui le veut. Les agents consignataires annoncent les navires devant escaler à Owendo et les prévisions de leurs dates d'arrivée et/ou de départ. Chacun d'eux dispose de la liste des navires qu'il attend avec leur date d'arrivée. Ils font de même pour les navires devant sortir. Parallèlement à l'annonce du navire, le consignataire doit, pour préparer l'accueil du navire annoncé, transmettre également aux administrations publiques impliquées dans l'escale le manifeste de cargaison (ou *manifest cargo*). Ce document récapitule toutes les marchandises qui seront embarquées ou débarquées par le navire. Il est transmis par le capitaine du navire.

Une conférence portuaire est présidée par le commandant du port et/ou son adjoint, en présence des opérateurs économiques, des instances décisionnelles (PAF, CGC, Affaires maritimes, agents du Ministère de la Marine Marchande, Douanes ...), du responsable de la manutentionnaire, du maître remorqueur, du chef de bordée, du responsable du lamanage. La participation de ces derniers à la conférence leur permet de se tenir informés sur les mouvements de navires dans les ports et de tout ce qui se passe dans la zone portuaire. Car, c'est au cours de ces réunions que s'établit le programme journalier de l'activité.

Une conférence portuaire est une réunion au cours de laquelle les agents consignataires, les services portuaires et le commandant du port (ou son adjoint) discutent de vive voix pour se mettre d'accord sur l'accostage du navire (ou son appareillage). Les discussions portent sur l'occupation des postes à quai et concernent :

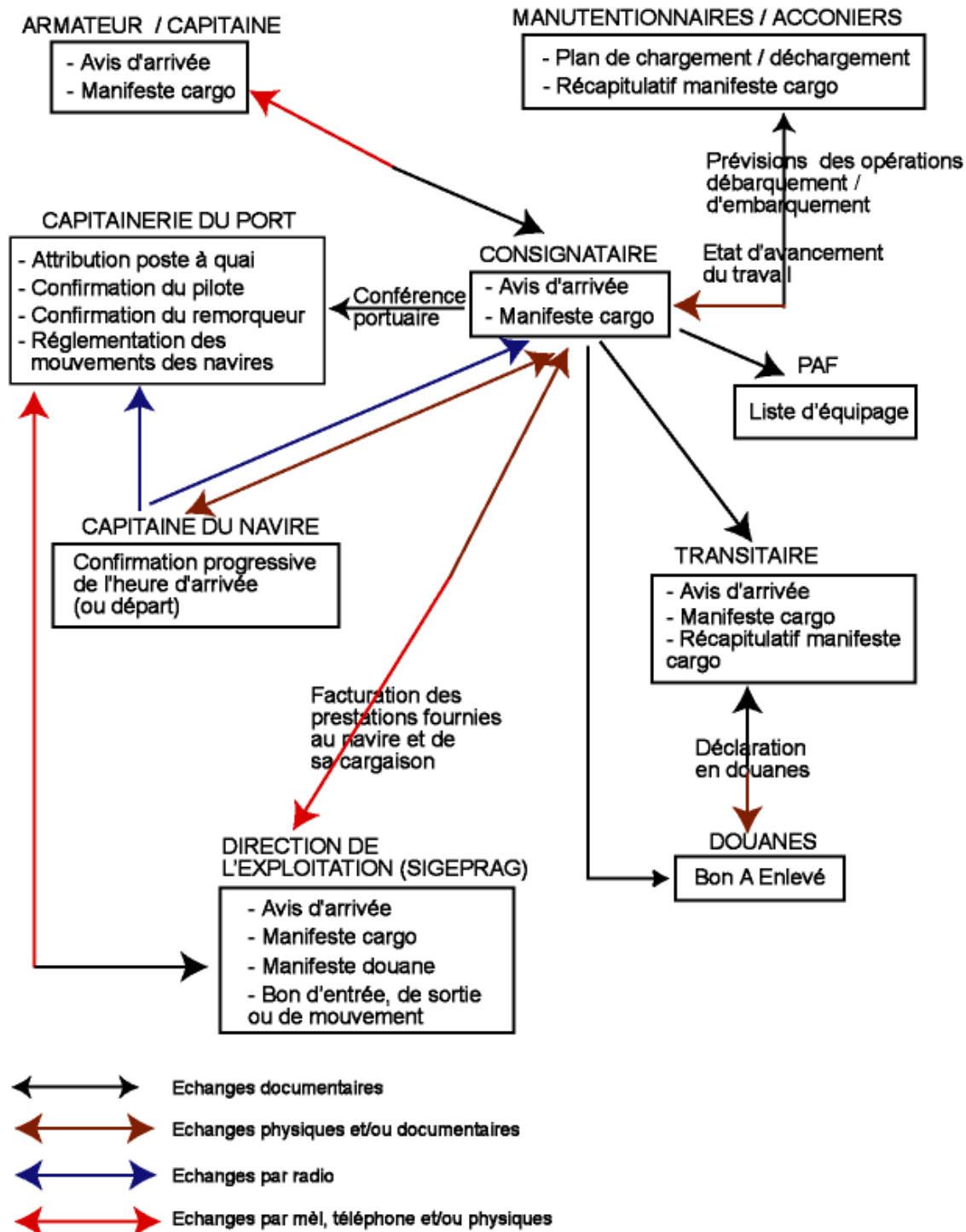
- les caractéristiques du navire (longueur, largeur, tirant d'eau) ;
- le type de navire ;
- la disponibilité des postes à quai ;
- la disponibilité du pilote et du remorqueur ;
- le lamanage ;
- les prévisions des travaux de manutention.

Ces renseignements sont indispensables pour assurer l'accueil du navire, notamment sa prise en charge par l'autorité portuaire lors de son passage au port d'Owendo (figure 32).

Ils concourent à faciliter l'accès du navire dans le chenal de navigation. Ils déterminent aussi l'attribution du poste à quai et le positionnement du navire le long de la magistral du quai. La prise de décision concernant la situation prévisionnelle des navires revient au commandant ou à son adjoint sur la base des avis du pilote de service. Celui-ci est le conseiller du commandant du port. Grâce à ses compétences professionnelles et techniques, il lui fait des propositions sur l'heure de mouillage ou d'accostage du navire dans le port et sur le poste à quai que le navire occupera durant son séjour. Pour ce faire, il doit disposer des informations relatives aux caractéristiques du navire et de sa cargaison, à l'amplitude de marnage, pour prendre sa décision.

Aucun navire ne peut accéder au port ou en sortir sans l'accord de la capitainerie du port, c'est-à-dire du commandant du port. De même, le pilote ne pourra monter à bord d'un navire sans le consentement du commandant du port. Celui-ci est la seule autorité habilitée à réguler les mouvements des navires dans le port.

Figure 32 - Prise en charge du navire aux ports d'Owendo-Libreville



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2006

L'attribution des postes à quai dans les ports du Gabon est déterminée par rapport au tirant d'eau avant et arrière du navire. Les navires de plus de 185 m de long, dont le tirant d'eau est compris entre 8 m à l'avant et 9,40 m à l'arrière, sont placés au poste n° 1. Parce que ce poste offre aux gros-porteurs la possibilité d'accoster en toute sécurité. Les navires, dont le tirant d'eau est compris entre 6 et 8 m, occupent le poste n° 3. Quant au poste n° 2, il est utilisé pour la réception des caboteurs et les embarcations des pêcheurs. Le poste n° 4 est

spécialisé dans le chargement des produits légers, dérivés du gaz et du pétrole. L'exploitation des postes à quai pour marchandises diverses est faite selon le système de « quai banal » attribué à tout navire sur demande. La réservation est liée à une durée de préavis de 48 heures. Cette réservation est confirmée 24 heures avant l'arrivée du navire au cours de la conférence journalière des usagers du port. Les priorités d'accostage sont fixées en fonction de l'ordre d'arrivée sur rade : « premier arrivé, premier servi. » Elles tiennent compte aussi des caractéristiques des opérations de manutentions du navire.

b.3. Diffusion des informations sur la situation prévisionnelle journalière des mouvements de navires

Au fur et à mesure du déroulement de la conférence, et pour une meilleure gestion du trafic, le responsable de la bordée consigne les résultats sur un tableau (tableau 46). Cela permet à chaque participant de prendre des notes. Chacun des participants transmet ensuite l'information à qui de droit dans son administration respective. Le chef de Service Mouvement de SIGEPRAG communique par mail les résultats de la conférence à son administration, notamment à sa hiérarchie⁴³². A Owendo, le chef de bordée reporte les mêmes informations sur un tableau fixé dans la salle des mouvements et sur celui se trouvant devant le bâtiment de la Capitainerie. Celui-ci permet aux utilisateurs des ports de prendre connaissance de la situation prévisionnelle journalière des mouvements de navires. L'inconvénient de ce système de communication réside dans l'accès de l'information portuaire par tous. La portée de sa diffusion nous semble limitée en raison des mesures de sécurité et de sûreté mises en place aux ports. En effet, le filtrage des hommes et véhicules dans l'enceinte portuaire donne accès seulement aux personnes disposant d'un badge (ou d'une vignette pour les véhicules).

Le tableau est scindé en deux parties. Dans la partie de gauche, nous pouvons lire les prévisions d'arrivées et de sortie, c'est-à-dire les noms des navires de commerce, la date d'arrivée ou de sortie prévue et les postes à quai que les navires devront occuper durant leur séjour à Owendo. Il donne aussi le tirant d'eau du navire. La colonne de droite porte sur la situation des navires à quai. Les informations complémentaires concernant l'arrivée, le séjour à quai ou le départ du navire sont transmises à la Capitainerie par l'agent par téléphone ou lors d'une conférence portuaire. Il en est de même des modifications relatives aux heures d'arrivée ou de départ.

⁴³² Il s'agit : du directeur général et son adjoint, du directeur financier, du directeur de l'exploitation et son adjoint, du Service facturation, du Service information.

Tableau 46 - Situation prévisionnelle et portuaire des navires

Mois : Journée du :
 Coefficient de marée :
 Heure PM : Hauteur :
 Heure BM : Hauteur :
 Chef de bordée :

PREVISIONS ENTREE / SORTIE										NAVIRES DANS LE PORT			
ENTREE	PP	HP	HE	P	SORTIE	PP	HP	HE	P	NOM	D	L	P
													1
													2
													3
													4
													M
													T
													B
Mouvements					Déhalages								
										P			

D'après la Capitainerie du port d'Owendo, juillet 2006

PM : plein mer, contraire de basse mer (BM) ; PP : Pilote prévu ; HP : Heure prévue ; HE : Heure d'entrée ; P : poste à quai ; D : destination ; L : longueur ;

Toutes les données qui se rapportent aux chalutiers et caboteurs sont collectées par le Service Commercial et d'Exploitation de l'OPRAG pour leur traitement statistique. Les données commerciales relatives aux navires de lignes ou de tramping, sur lesquelles nous reviendrons, sont gérées, par la Direction de l'Exploitation de SIGEPRAG.

A la différence des ports européens où la situation prévisionnelle et portuaire des navires est informatisée, celle des ports gabonais est encore manuelle. Les résultats de la conférence sont affichés sur un tableau se trouvant à la Capitainerie. La création d'une base de données relatives au navire et à son escale devient une nécessité qui permettrait d'améliorer l'activité portuaire.

c. Commande des services rendus au navire et à sa cargaison

Outre le pilotage, le remorquage et le lamanage, l'agent consignataire commande également des prestations auprès des manutentionnaires. Pour connaître les prévisions de travail durant l'escale, ainsi qu'une estimation de la durée nécessaire des opérations de débarquement / embarquement, il se rapproche du responsable du service manutention à qui il remet le plan de chargement / déchargement et le récapitulatif du manifeste marchandise. Il lui spécifie les marchandises qui vont être manipulées au cours de l'escale. C'est au vu de ces informations que le responsable de la manutention programme les différents moyens logistiques nécessaires à l'enlèvement et au transfert de la marchandise du quai vers les zones de stockages : équipes, grues mobiles, grues, camions, remorqueurs.

d. Demande d'autorisation d'entrée sur le territoire gabonais

A partir du manifeste de cargaison reçu par voie postale, télécopie, télex ou par Internet, l'agent fait un récapitulatif des marchandises qui vont être débarquées ou embarquées. Il dépose ensuite un exemplaire du manifeste cargo accompagné du récapitulatif des marchandises et de l'avis d'arrivée à la Capitainerie du port pour qu'elle supervise les flux de marchandises transitant par Owendo. Une copie de ces documents est également transmise aux services douaniers pour qu'ils puissent vérifier si toutes les marchandises à débarquer (ou à embarquer) sont bien déclarées et correctement réparties sur les autres directions. Le transitaire recevra aussi une copie de ces documents pour qu'il puisse réaliser les formalités administratives et douanières relatives à l'enlèvement de la marchandise de la zone portuaire. Quant à la PAF, elle sera destinataire d'une copie de l'arrivée et de celle de la liste d'équipage pour le contrôle des clandestins.

d.1. Les documents de transport à présenter

Lors de l'expédition d'une marchandise, de nombreux documents sont émis pour faciliter l'échange commercial et le transport international. Parmi les principaux documents nous citerons :

- Le manifeste

L'objet du manifeste de chargement (*cargo manifest*) est d'informer les douanes sur la cargaison du navire, son contenu, son acheminement et son origine. En fait, le manifeste est un récapitulatif de tous les renseignements fournis par chaque connaissance. Il reprend l'ensemble des informations concernant la marchandise chargée par port de destination. C'est un document sur lequel sont déclarées toutes les marchandises composant la cargaison du navire depuis le premier port d'embarquement jusqu'au port de débarquement final. Toutefois, les bagages appartenant à l'équipage ne figurent pas sur le manifeste de chargement. Le manifeste de chargement comporte des informations sur :

- le transporteur : son nom, le nom du navire, le pavillon (nationalité du navire) ;
- le voyage : le numéro d'expédition, le numéro du voyage ;
- la marchandise : identification des parties (chargeur, destinataire), le numéro de connaissance, la nature des marchandises (vracs, conteneurisées ...), la quantité, la description.

Le manifeste de chargement est un document officiel que le commandant doit présenter aux autorités compétentes (douanes, capitainerie, etc.) dans les 24 heures qui suivent son accostage au port. Généralement, il est visé par les douanes du port d'embarquement pour attester de la légalité des marchandises chargées.

- Le connaissement maritime

Apparu au cours du 16^{ème} siècle, le connaissement maritime (*Bill of Lading*, en anglais ou B/L en abrégé) est le document de base du transport maritime international. C'est un document de transport important qui constitue un titre représentatif de la marchandise qu'il désigne. Le connaissement constitue à la fois une valeur juridique et une valeur commerciale. Il représente d'abord un contrat de transport qui lie le chargeur au transporteur. Si un litige ou un contentieux survenait à l'issue du non-respect par l'une des parties des termes du contrat, le tribunal peut être immédiatement saisi pour faire appliquer les dispositions réglementaires légales.

Sur le plan commercial, le B/L a la même valeur financière qu'un chèque bancaire. Il permet à l'exportateur d'être payé au départ, et à son détenteur réceptionnaire de retirer la marchandise à l'arrivée, sans frais de transport supplémentaires.

Le connaissement représente un document négociable en banque au titre d'un crédit documentaire. C'est un moyen de paiement international sécurisé et un élément essentiel du fonctionnement d'une vente par crédit documentaire. Il fait foi de la prise en charge par un navire de commerce des marchandises à transporter. Il représente « *un engagement à payer un fret déterminé au transporteur qui s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre* »⁴³³. Autrement dit, le connaissement constitue un document négociable en banque au titre d'un crédit documentaire. Il correspond à la fois à :

- un reçu des marchandises embarquées ;
- un titre de propriété des marchandises qui y sont décrites ;
- un contrat de transport qui servira de référence en cas de litige.

Le connaissement lie un vendeur et un acheteur qui se trouve généralement dans des lieux géographiques différents. Il est émis par le transporteur ou son agent à la demande du chargeur, sur la base des éléments fournis par celui-ci, au plus tard 24 heures avant le chargement de la marchandise. Il est produit en quatre exemplaires originaux : un pour le capitaine, un pour l'armateur, un pour le chargeur et un pour le destinataire. Pour des raisons de validité, les deux parties, le chargeur et le transport (ou son agent), doivent apposer leur signature au bas du document.

⁴³³ Loi française du 18 juin 1966 sur les Transports Maritimes.

Le connaissement comporte les informations suivantes : le nom du navire transporteur ; le nom du chargeur ; le port d'embarquement ; le port de destination et lieu de livraison ; la nature de la marchandise, le nombre de colis ou de conteneurs et leur numéro respectif, poids et volume, type d'emballage ; les conditions de règlements du fret payable au départ ou à destination ; la date d'embarquement ; le numéro d'identification propre au voyage du navire, au port de chargement et au port de déchargement.

3. Autorisation d'entrée et mise à quai du navire

a. Avant l'accostage du navire au port

Le traitement de l'information constitue un atout essentiel pour gérer efficacement le passage portuaire du navire et de sa cargaison. Que ce soit la Capitainerie, les services portuaires ou le consignataire, la gestion de l'escale est suivie de manière à optimiser tous les mouvements. Chaque service fait en sorte que chaque escale s'effectue sans conflit. Si toutes les instructions et transmissions ont été prises en compte, chaque opérateur disposant de son plan de travail peut suivre l'évolution de l'escale (figure 33).

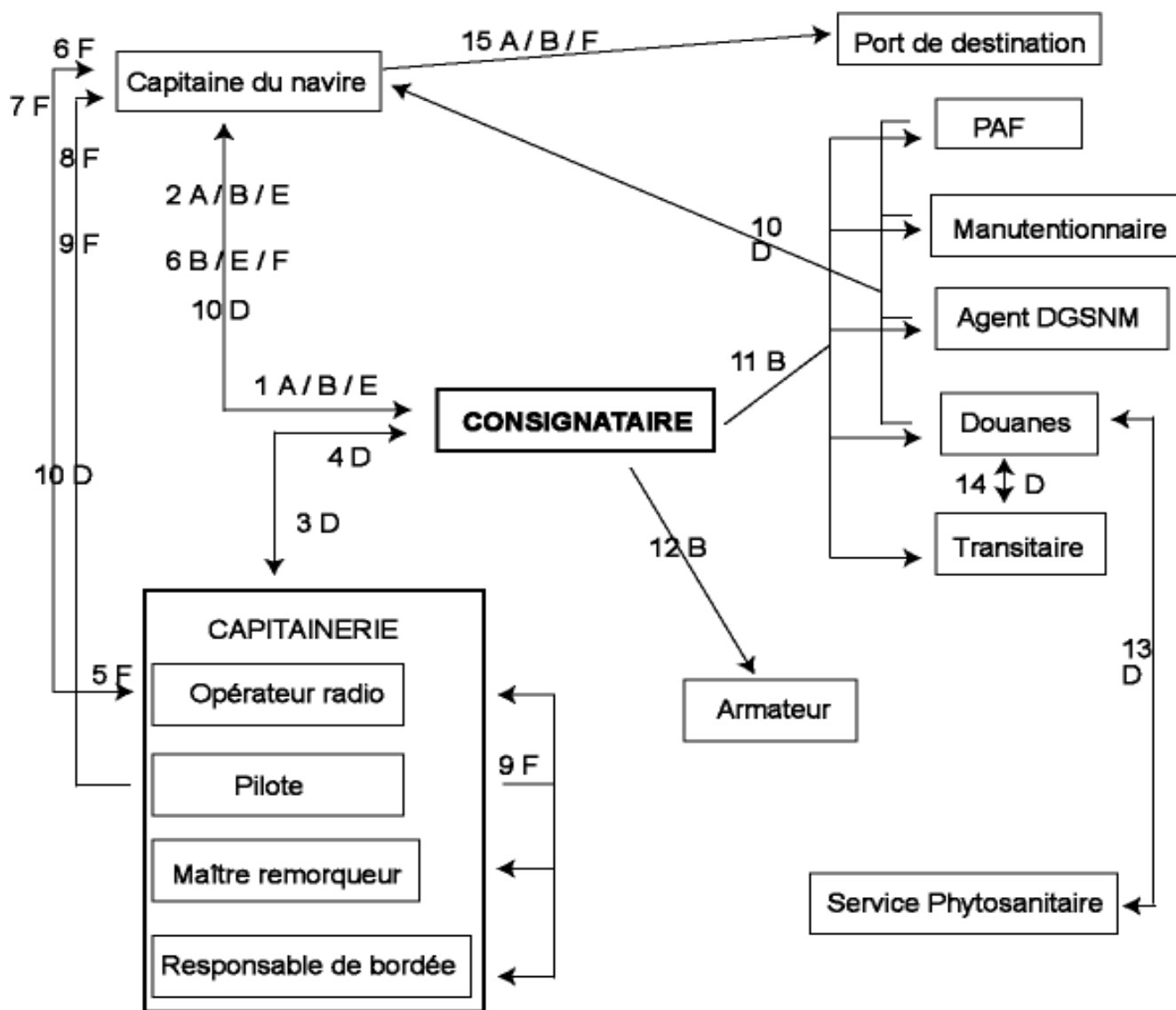
a.1. Communication des instructions concernant l'accostage

- La capitainerie

La Capitainerie représente l'autorité portuaire qui assure l'accueil des navires et leur placement à quai. Elle contrôle et surveille la navigation. Elle règle donc les mouvements de navires dans le port et donne l'ordre d'entrée ou de sortie du port. Elle gère le trafic et coordonne les services portuaires : pilotage, lamanage et remorquage. C'est elle qui réalise aussi la mission de police dans les quais et les terre-pleins.

Pour préparer l'escale du navire, l'agent confirme la date et l'heure d'arrivée du navire au cours d'une des conférences portuaires journalières. Le capitaine du navire sera également informé des résultats de la conférence par l'agent consignataire. Dans une télécopie, mail, radio ou un télex, il lui précisera l'heure à laquelle le navire pourra entrer dans le port, ainsi que le poste qu'il occupera.

Figure 33- Instructions et validations



A: Téléx

B: Télécopie

C: Téléphone

D: Déplacements physiques
et/ou contacts physiques

E: Radio VHF

F: Mèl

10: Navire à quai: inspection et récupération des documents

11: Transmet les documents pour la formalité requise
(ou l'opération concernée)

12: Transmet le rapport et les documents liés à l'escale et
la manutention

13: Contrôle la qualité des produits alimentaires

14: Etablissement du "Bon à enlever"

15: Annonce la prochaine escale

1: Confirme ETA successifs

2: Demande les besoins particuliers

3: Annonce publiquement l'arrivée du navire (ou son départ)

4: Accepte la demande d'autorisation d'escale

5: Confirme ETA d'arrivée et position du navire

6: Communique les résultats de la conférence portuaire

7: Informe sur les procédures d'entrée dans le port

8: Demande de préparer l'échelle pour monter à bord

9: Le pilote donne l'ordre de mise à quai (ou d'appareiller)

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2006

Lorsque le navire se trouve au large, à une heure ou deux du port, le capitaine du navire contacte directement la station radio pour lui signaler son arrivée proche par radio VHF⁴³⁴. Dès lors, s'établit un dialogue permanent entre le capitaine du bateau et l'autorité portuaire. Au cours de leur conversation, le capitaine informe de sa progression en confirmant notamment l'heure d'arrivée (ETA). Quant à l'opérateur radio, il explique au capitaine les procédures d'entrée dans le port. Il lui communique les résultats de la conférence, en plus de l'heure de montée du pilote à bord. Il lui donne également les instructions concernant l'accostage du navire. Quand le navire arrive à l'entrée du port, c'est-à-dire dans la zone de pilotage obligatoire (Bouée d'atterrissage « Temisse »), le capitaine doit impérativement réduire son allure. Il doit s'arrêter et attendre les instructions concernant l'embarquement du pilote à son bord.

Notons que la zone de mouillage obligatoire est délimitée par un cercle de 3 milles marins⁴³⁵ (environ 5 km) de rayon centré sur le feu sud-ouest d'Owendo. Le pilote maintient le navire dans cette zone jusqu'à son arrivée. Une fois à bord, il lui donne son autorisation d'entrée.

- La Vigie

Au Gabon, parler de station radio en ce qui concerne la capitainerie des deux ports est un abus de langage. En effet, outre le mobilier de bureau, la salle de radio comporte un téléphone et une radio VHF fixe dont la portée est de 15 000 milles environ (photo 38). Ce sont les seuls moyens de communication moderne utilisés par les différentes capitaineries des ports gabonais. Contrairement à la capitainerie du port de Port-Gentil qui dispose d'une tour, à Owendo, les opérateurs radio sont enfermés dans une salle ne donnant pas sur le quai ou sur le chenal. De ce fait, ils ne peuvent pas surveiller les navires dans le chenal et au mouillage. Il en est de même de leur trajectoire entre la bouée d'atterrissage « Temisse » et l'appontement.

La plupart des opérateurs portuaires disposent des radios VHF mobiles de marque Motorola pour communiquer entre eux ou avec la Vigie. L'avantage des radios portatives c'est de permettre à leurs détenteurs d'être joints à tout moment, de jour comme de nuit. Elles leur donnent aussi l'occasion de s'informer sur tout ce qui se passe dans les ports et ses environs, sans avoir à assister à la conférence portuaire du jour. Pour cela, ils utilisent le canal

⁴³⁴ La VHF, abréviation anglaise de *Very High Frequency*, qui signifie « à très haute fréquence », c'est-à-dire la bande de radio fréquences comprises entre 30 à 300 mégahertz. Par extension, on appelle aussi communément VHF, l'appareil de radio téléphonie utilisant cette gamme de fréquence.

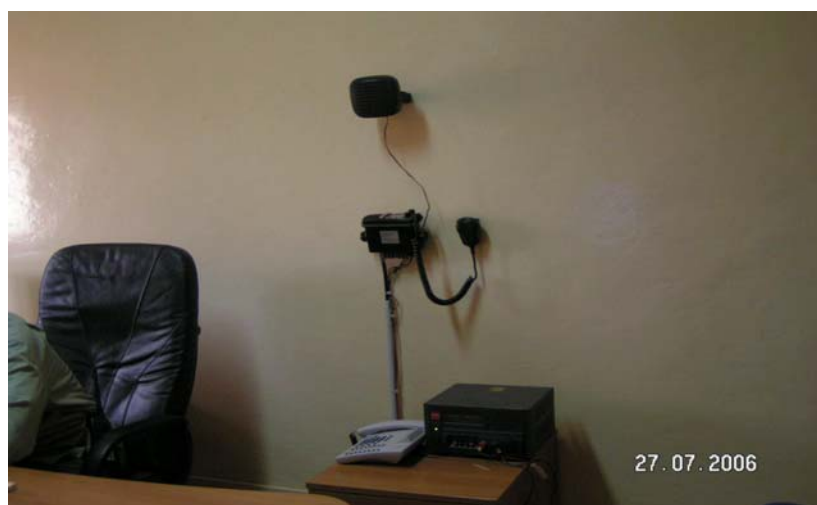
Suivant les informations à transmettre, les voies de trafic entre navires sont les voies 6, 8 et 10. Quant aux canaux allant de 1 à 5 et de 23 à 28, ils sont utilisés par les navires pour appeler la station côtière.

L'installation de la VHF sur un navire ou une station côtière nécessite l'attribution d'une licence d'exploitation par une compagnie de Télécoms, avec redevance et possession du Certificat restreint de radio téléphoniste et indicatif d'appel.

⁴³⁵ Mille : unité de mesure de distance maritime. 1 mille = 1852 m (1852 x 3 = 5 556 m soit 5 km 556).

12 qui est destiné à la communication entre les professionnels des ports. Le canal 16 sert pour la liaison entre le navire et la station radio. La percée de ce mode de communication dans le secteur maritime gabonais tient au fait qu'il occasionne des frais moindres par rapport au téléphone. Toutefois, l'inconvénient de la VHF vient de la faiblesse de sa portée. Les opérateurs disent que « *au-delà d'une certaine distance, il devient difficile de communiquer. En de ça de 5 km de la zone portuaire, il n'est pas facile d'émettre ou de recevoir du fait de l'absence d'antennes pour relayer l'information* ».

Photo 38 - Vu d'une radio VHF fixe et d'un téléphone



Cliché : Gisèle, Makiéla-Magambou, Capitainerie d'Owendo, juillet 2006

Le travail de la Vigie est important pour la gestion des mouvements des navires. Cependant, il n'existe pas de statistiques de communication permettant de suivre l'évolution des activités portuaires.

- Préconisations

Il devient urgent d'apporter des améliorations en matière de communication portuaire. Cela suppose de doter les capitaineries des ports de véritable centre de réception et de diffusion des informations par satellites (station terrienne côtière). L'acquisition par la Vigie de moyens modernes de communication tels que les radios à très haute portée (grande radio BLU, par exemple), Internet, etc., lui permettra de rentrer plus efficacement en communication avec les navires quelle que soit leur position, les ports voisins de la sous-région, et l'ensemble des utilisateurs des ports. Elle pourra aussi, donner par la même occasion, une information en temps réel sur l'arrivée et le départ des navires, la météorologie.

a.2. Un contrôle biaisé

Une fois en rade d'attente, le personnel du Ministère de la Marine marchande, en l'occurrence l'inspecteur de la navigation et les membres de son équipe doivent procéder à un premier contrôle du navire⁴³⁶. Mais ce contrôle n'est pas systématique.

Le contrôle du navire par l'Etat du port consiste à vérifier la légalité d'exercice de l'activité maritime, les conditions sanitaires de bord, le respect des recommandations des conventions internationales (Convention SOLAS, MARPOL, etc.) Il porte aussi sur la qualification de l'équipage et les titres de navigation du navire (permis de navigation, Certificat de navigabilité). Les titres de navigation renseignent sur l'identité du navire et les consignes de sécurité à bord. Ce contrôle est imposé par le Code communautaire de la CEMAC sur la Marine Marchande et s'inspire aussi bien des conventions internationales et de la législation nationale. A la suite de ça, l'inspecteur de la navigation délivre au navire le « Certificat international provisoire de sûreté du navire » et la « décision d'introduction dans les eaux territoriales ». Les navires non conformes à la réglementation de l'OMI⁴³⁷ et à la législation nationale sont soumis aux prescriptions contenues dans les textes y afférents. En cas d'anomalies graves dûment constatées, le navire sera immobilisé au quai par l'inspecteur de la navigation pour subir une inspection plus détaillée. Il y séjournera jusqu'à exécution de ses prescriptions pour qu'il puisse appareiller sans danger immédiat. Le cas échéant, le navire sera orienté vers un port de réparation définitive. De même, tout navire qui, de par son état d'entretien, son défaut de stabilité ou tout autre motif pourrait constituer un danger pour l'équipage ou les personnes embarquées s'il prenait la mer, verra son départ interdit ou ajourné.

Dans ce cas, l'autorité compétente prend toutes les dispositions convenables pour empêcher le départ. S'il s'agit d'un navire étranger, l'autorité maritime adresse immédiatement au capitaine sa décision de détention en notifiant les raisons de son interdiction d'appareiller et de son ajournement. Cette décision est accompagnée du rapport d'inspection. Parallèlement à cette démarche, elle informe le consignataire du navire et le représentant diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon des mesures prises. Par ailleurs, une copie du rapport d'inspection justifiant la détention du navire est adressée respectivement à l'autorité maritime de l'Etat du pavillon, à l'OMI et à la société de classification qui assure la surveillance technique du navire. Les sociétés de classification garantissent la qualité des

⁴³⁶ Application de la loi 10/63 du 12 janvier 1963 portant Code de la Marine Marchande, du Code CEMAC de la Marine Marchande (mai 2001), du décret 0029/MTMM/SGF/DGMM du 04 juin 1999 fixant les modalités d'exercice des professions d'auxiliaires au transport maritime et du Code ISPS.

⁴³⁷ Les instruments applicables concernent toutes les conventions internationales ratifiées par le Gabon en matière de sécurité maritime.

travaux sur les navires. Pour renforcer l'efficacité de ces organismes, il convient de définir une procédure d'audit à mettre en place au niveau international.

Au moment où la sécurité maritime est devenue une préoccupation internationale, les autorités portuaires gabonaises semblent ne pas prendre suffisamment en compte le problème de la sécurité des navires. La Capitainerie du port se contente simplement des informations fournies par le consignataire pour assurer la prise en charge du navire. Elle n'effectue, au préalable, aucune recherche particulière sur l'état de navigabilité du navire attendu ou sur les caractéristiques des marchandises (nature, composition, etc.) qu'il transporte. De même, le Ministère de la Marine marchande ne cherche pas à s'assurer si le navire attendu a fait l'objet d'arrestation au cours de ses escales précédentes pour des raisons de défaillances techniques. Les inspecteurs de la navigation ne réalisent pas souvent de contrôles sur les navires qui escalent dans nos ports, en particulier ceux transportant des marchandises dangereuses et polluantes. Le respect d'un plus grand contrôle de la sécurité des navires aurait peut être pu éviter le naufrage du « Pitter » dans le Port d'Owendo en 2003. Selon nos informations, des accidents (abordages, échouements, etc.) sont souvent enregistrés sur la côte.

Aujourd'hui, on parle de plus en plus de « bateaux poubelles » naviguant à travers les mers et les océans. La constitution d'une fiche technique de chaque navire escalant dans les ports gabonais devient une nécessité pour le Ministère de la Marine Marchande, comme pour la Capitainerie des deux ports. Ainsi, en disposant d'informations suffisantes sur l'état des navires qui escalent au Gabon, ces organismes pourront mieux gérer la sécurité. Cette fiche se fera à partir des informations contenues sur le cédérom du « Registre du Lloyds » qui contient le signalement de tous les navires circulant à travers les mers et les océans du monde. Celui-ci pourra ainsi fournir les premiers renseignements concernant les caractéristiques nautiques et techniques des navires (défaillances techniques ou autres anomalies, etc.)

a.3. Créer une base de données commune

La création d'une base de données permettrait aussi d'avoir une meilleure connaissance des navires sur le plan de la sécurité et, par voie de conséquence une meilleure information des différents affréteurs et un meilleur ciblage des contrôles sur les navires à risque. Sa mise en place ne pourra que renforcer l'efficacité des contrôles de structure pour éviter les accidents dramatiques. C'est le cas en Europe avec la base de données Equasis. Pour être plus intéressant, cette base devrait être ouverte à tous les professionnels (assurances, armateurs, etc.) intéressés par l'escale des navires et pas uniquement à la Capitainerie du port.

Il serait intéressant qu'elle soit accessible à tous les ports des pays membre de la CEMAOC/TM. Dans ce cas, cette base pourrait être alimentée, par :

- les différentes capitaineries des ports régionaux à partir des informations fournies par les consignataires. Il serait nécessaire d'associer les pilotes chargés des manœuvres d'accostage dans cette opération. D'autant plus que le pilote est la première et la dernière personne à avoir un contact avec le capitaine du navire : il est donc le mieux placé pour transmettre les informations ou instructions que l'autorité portuaire peut juger utile à lui communiquer et de recueillir les impressions du capitaine sur son escale. Cette collaboration doit également s'étendre aux officiers du port pour avoir des indications utiles sur la sécurité des navires en escale ;

- les navires qui transmettront aux capitaineries de la côte occidentale africaine tous les renseignements nautiques et techniques sur le navire ;

- dans chaque port, l'autorité compétente pourrait, par exemple, exiger des capitaines ou des exploitants de leur transmettre des informations techniques et nautiques de leurs navires avant leurs arrivées dans le port. Pour répondre à cette exigence, les navires, comme les ports, devraient s'équiper de moyens informatiques et satellitaires de transmission adéquate ;

- l'autorité portuaire devrait constituer une fiche technique de chaque navire escalant dans ses ports. Celle-ci lui permettrait de fournir les premiers renseignements concernant les caractéristiques nautiques et techniques des navires (défaillances techniques ou autres anomalies, etc.) Cette fiche se ferait à partir des informations contenues sur le cédérom du « Registre du Lloyds » qui contient le signalement de tous les navires circulant à travers les mers et les océans et des informations recueillies sur le terrain.

Les échanges de données dématérialisées qui en résulteraient, faciliteraient ainsi les procédures d'entrée et de sortie du port car les formalités s'accompliraient avec la célérité requise. Ceci pour mieux gérer les circuits d'informations et améliorer la cohérence des contrôles de structures au départ et à destination et, par conséquent, d'améliorer la rapidité de l'escale. Pour un meilleur fonctionnement dudit système, les pays membres de la CMEAOC devraient harmoniser leurs politiques et pratiques de contrôle. Cela passe donc par un rapprochement des corps de contrôles nationaux (Affaires Maritimes.) Ce qui implique la définition de formations communes et le développement des échanges et de retour d'expérience sous l'égide de l'AGPAOC par exemple. Cette dernière pourrait faire une interprétation commune des règles auprès des contrôleurs nationaux. Les mesures prises dans

le cadre du Mémorandum d'Abuja pour améliorer la sécurité maritime devraient aussi s'accompagner de la mise en place d'un cadre institutionnel permettant d'appliquer et de contrôler les règles élaborées à cet effet.

b. De l'accostage à l'amarrage du navire à quai

b.1. La conduite du navire jusqu'au port

Lorsque le pilote se présente, le capitaine doit lui faciliter l'embarquement en lui donnant tous les moyens nécessaires pour monter à bord dans les meilleures conditions de sécurité. Il a les mêmes obligations pour le débarquement du pilote à l'accostage comme à l'appareillage. Pour assurer la sécurité des navires dans les ports, des installations et de la navigation, l'autorité compétente prend toutes les mesures utiles à cet effet dans le respect des conventions internationales en vigueur. Une fois à bord du navire, le pilote au vu de son inspection, demande préalablement à la Capitainerie l'autorisation de rentrer dans le port. Le commandant se réserve le droit de refuser l'accès du port à un navire, s'il estime qu'il peut compromettre la sécurité dans le port. Si le commandant pense que le navire et/ou le port ne court aucun danger, son autorisation est acceptée. Généralement, elle est acceptée.

Au paravent, le pilote s'informe auprès du capitaine des conditions de navigabilité du navire, c'est-à-dire sur les éléments qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur la conduite du navire : tirant d'eau, vitesse, etc. Ces informations sont nécessaires pour deux raisons essentielles. D'abord, pour vérifier que le navire satisfait aux règles relatives à la sécurité maritime ; ensuite, pour guider le capitaine dans ses manœuvres relatives à son entrée dans le port (ou à sa sortie). Le pilote recueille des renseignements sur l'état technique du navire (installations défectueuses ou non, équipements manquants) avant le début des opérations. Il vérifie que les engins de sauvetage n'ont subi aucune dégradation, de même que les équipements de lutte contre l'incendie et d'aide à la navigation (compas, cartes marines...). En fait, il constate les éventuelles déficiences qui sont susceptibles de gêner les manœuvres ou de constituer un danger pour le port ou l'équipage. A cet effet, le pilote remet au capitaine un formulaire d'entrée (de sortie ou de mouvement selon l'opération qui va être effectuée) sur lequel figurent toutes les indications nécessaires à la prestation qu'il va réaliser (nom du navire et de son capitaine, nom du pilote, caractéristiques, date d'entrée, tirant d'eau) pour qu'il appose sa signature. C'est sur la base de ces informations que sera appliquée à ce service la redevance à la charge du navire. Rappelons que le pilotage est facturé à l'armateur en fonction du mètre cube du navire, c'est-à-dire la taille du navire (longueur et largeur) et son

tirant d'eau maximum. Une souche de ce document dûment visé par le pilote est remise au consignataire du navire non seulement pour qu'il établisse un rapport d'escale, mais aussi pour qu'il règle les frais correspondants à cette prestation. Il faut garder à l'esprit que le consignataire est le représentant de l'armateur envers tous les pourvoyeurs de services. C'est donc à lui que revient la charge de payer toutes les factures en lieu et place de l'armateur. Pour limiter les conflits, l'agent exige et veille à se faire couvrir toutes les dépenses avant la fin des opérations commerciales. Une autre souche est transmise à la Direction de l'Exploitation pour l'établissement de la facture des droits du navire et de sa cargaison à payer par l'armateur.

Une fois l'inspection terminée et les formalités administratives accomplies, les manœuvres de guidage pour rentrer dans le port peuvent commencer. Au cours de cette opération, le capitaine est le seul responsable de la conduite du navire jusqu'au port. Le pilote l'assiste tout simplement au cours de cette intervention et le conseille sur la trajectoire à prendre.

b.2. Le remorquage portuaire

C'est une opération d'aide apportée à un navire pour lui permettre de réussir ses manœuvres pendant son entrée dans le port ou sa sortie ; cela en toute sécurité, aussi bien pour le navire et son équipage que pour les installations portuaires. Pour accéder au quai (ou s'en éloigner), les remorqueurs tirent le navire et le guident vers le quai. Ils se placent à l'avant ou à l'arrière du navire et parfois aux deux extrémités pour l'aider à mieux manœuvrer. Le remorquage est terminé. Le pilote qui a supervisé l'opération fait ensuite son rapport sur :

- les renseignements concernant l'état du navire en insistant sur les risques qu'il comporte pour les personnes à bord, la cargaison, les autres navires, les installations portuaires ou l'environnement ;

- les observations faites à l'occasion de son service concernant l'état des fonds marins, du balisage et des ouvrages portuaires, etc. ;

- des accidents ou incidents relatifs au service en mer dont il a connaissance et qui peuvent avoir des répercussions sur la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement ou l'état des ouvrages portuaires.

Ce compte rendu est ensuite adressé au commandant du port. Une copie est transmise au consignataire. Une autre à la Direction de l'exploitation de SIGEPRAG.

b.3. Le lamanage

Quant à l'immobilisation du navire au quai, elle nécessite l'intervention d'une société de lamanage. Les lamaneurs sont donc chargés d'attacher le navire par « bouts », c'est-à-dire d'amarrer les cordes sur des bûts d'amarrage (situées sur les quais) ou de le libérer au moment de son départ. Au cours de cette opération, les lamaneurs doivent absolument prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter tout choc du navire avec le quai.

c. Pendant l'escale du navire

c.1. Procédures après l'accostage du navire à quai

Le navire se trouve à présent au quai. Les autorités décisionnelles : le Commandant du port ou son adjoint, l'inspecteur de douane, l'agent de la PAF et quelque fois l'inspecteur de la navigation, le chef de bordée, le responsable de la Sûreté portuaire, montent à bord pour effectuer, selon leur attribution respective, des contrôles concernant l'arrivée du navire, le contrôle sanitaire, la visite de l'équipage, le contrôle des formalités de police, de douane, le contrôle de frontières, le contrôle de la sécurité / sûreté. Ils vont aussi récupérer tous les documents nécessaires pour finaliser les formalités liées à l'escale. Ils sont reçus par le capitaine du navire, en présence de l'agent consignataire ;

- le représentant des douanes vérifie la déclaration de non-possession d'arme à feu, la conduite et la mise en douane des marchandises, la « Déclaration des provisions de bord ». Il recevra de la part du capitaine du navire le manifeste de chargement de bord, la liste d'équipage, la liste des provisions de bord, la liste des bagages de l'équipage, la liste de ports d'escale ;

- le représentant de la police de l'immigration contrôle les identités de l'équipage et s'assure de l'absence ou de la présence des clandestins à bord. Il va récupérer la liste d'équipage, la liste des provisions de bord, la liste des bagages de l'équipage, la déclaration de non-possession d'armes à feu, la situation sanitaire, la liste de ports d'escale ;

- les agents de la capitainerie et de SIGEPRAG, en plus des documents déjà cités et reçus par les intervenants mentionnés plus haut, entre en possession du plan de changement /

déchargement, la déclaration de sécurité à bord, les informations sur le navire et sa cargaison⁴³⁸ ;

- le représentant de la sécurité / sûreté, comme ses collègues, recevra un exemplaire de tous les documents déjà cités ;

- le responsable de la manutention récupère le plan de chargement / déchargement ;

- l'agent consignataire se présente dès que possible auprès du capitaine du navire pour récupérer tous les documents permettant de finaliser les formalités officielles, à savoir : le manifeste de chargement de bord, les connaissements originaux, la liste d'équipage, la liste des provisions de bord, la liste des bagages de l'équipage, les actes de nationalités, etc.

Une copie de tous les documents de bord sera ensuite transmise par fax ou déposée directement, dans les plus brefs délais, auprès des intervenants impliqués dans l'escale du navire. La remise de ces documents permet à ceux-ci de prendre connaissance des marchandises qui seront débarquées dans les ports. Il s'agit notamment de :

- la capitainerie du port pour lui permettre de vérifier la date d'arrivée du navire et de la sortie des marchandises de la zone portuaire. Celui-ci les transmet ensuite à la Direction Commerciale et de l'Exploitation de l'OPRAG pour l'établissement de la facture concernant le séjour du navire à quai, son entrée et sa sortie du port.

- la PAF qui recevra uniquement une copie de la liste d'équipage et les actes de nationalités pour traquer les clandestins ;

- les services douaniers pour contrôler (comparer) les informations mentionnées sur le manifeste provisoire en ligne et celles contenues sur le manifeste de bord du commandant. Cette démarche vise non seulement à identifier la cargaison du navire, mais, aussi, à vérifier les déclarations faites par le consignataire dans le système informatique douanier. Toutes ces dispositions visent, d'une part, à réprimer la fraude, et d'autre part, à permettre l'application des mesures douanières.

Le capitaine doit se présenter au bureau de douanes, dans un délai de 24 heures qui ne court pas les dimanches et les jours fériés, dès son accostage au port. Il doit se munir des documents cités ci-dessus, de son journal de bord (qui sera visé par les agents de douanes), du titre de déclaration sommaire et d'autres documents qui pourront être exigés par l'Administration des douanes. En réalité, c'est l'agent consignataire du navire qui se présente auprès des services douaniers ;

- le transitaire pour l'établissement du manifeste provisoire.

⁴³⁸ L'OPRAG, à travers la Direction Commerciale et de l'Exploitation, a en charge les informations relatives aux chalutiers et aux caboteurs. SIGEPRAG gère les navires de ligne et de tramping.

Le consignataire rentre également en possession du plan de chargement et/ou de déchargement ou autres documents pouvant aider aux opérations de manutention. Ces derniers seront remis aux manutentionnaires.

L'agent consignataire fait ensuite son rapport auprès de l'armateur concernant l'arrivée et l'accostage du navire. Il lui transmet tous les détails se rapportant aux heures d'entrée et d'accostage, le tirant d'eau, ainsi que les prévisions relatives au déroulement des travaux de manutention. Il avise également le chargeur et le réceptionnaire de la marchandise de l'arrivée effective du navire au port.

c.2. Les opérations de manutention

Préalablement aux opérations de débarquement des marchandises, le commissaire aux avaries procède à la vérification de l'état de la marchandise avant que celle-ci ne soit déchargée par le service de la manutention. Notons que cette procédure n'est pas systématique. En règle générale, c'est le chef commis qui vérifie l'état de la marchandise et en informe sa hiérarchie en établissant un rapport. Une fois l'inspection terminée, les acconiers peuvent commencer les opérations de chargement / déchargement.

Avant l'arrivée du navire, le responsable de la manutention qui aura reçu à temps l'information et le plan de chargement (ou de déchargement selon le cas) de la part du transitaire ou du consignataire, organise son plan de manutention ; cela suppose une programmation des différents moyens logistiques : les équipes, les grues mobiles, les grues élévatrices, les camions, les remorqueurs, etc., pour l'enlèvement de la cargaison du bord du quai. Cette organisation du travail est la condition essentielle pour effectuer le débarquement ou l'embarquement dans les délais les plus rapides. Dans le même temps, il programme le chargement du fret qui devra être embarqué à l'arrivée du navire.

Le dénombrement et la reconnaissance des colis débarqués sont assurés à la fois par les agents de la brigade de douanes et le commis de l'équipe de manutention par pointage du manifeste cargo. De son côté, le consignataire, après vérification doit signaler s'il existe une cohérence entre les quantités de marchandises débarquées / embarquées et celles figurant sur le manifeste douane. Si des manquements sont constatés, l'inspecteur de douane fait des modifications sur les rubriques correspondantes à partir des justificatifs présentés par le consignataire. Il veille aussi au dépôt des marchandises débarquées dans les lieux de stockage. De même qu'à la qualité des produits périssables. Le responsable de sécurité / sûreté assiste

lui aussi aux opérations de manutention. Ce n'est pas souvent le cas. Le pointage se fait par les manutentionnaires eux-mêmes qui organisent aussi la sécurité.

- Les modes d'organisation de la manutention dans les ports du Gabon

La diversité des marchandises traitées en transport maritime implique différents modes d'organisation de la manutention. La nature des marchandises détermine les équipements qui permettent de manutentionner les cargaisons. Le chargement et le déchargement des navires requièrent des équipements portuaires spécifiques pour chaque type de marchandises. Si les vrac nécessitent systématiquement des équipements dédiés, d'autres catégories, notamment les marchandises conventionnelles et conteneurisées utilisent des techniques de manutention différentes.

Nous distinguons deux modes d'organisation de la manutention dans les ports commerciaux gabonais. Le premier concerne les marchandises générales ou diverses. C'est-à-dire les marchandises qui ont subi un conditionnement préalable avant leur transport maritime. Ce type de marchandises implique le recours à des techniques et équipements différents, selon que leur conditionnement est conventionnel ou conteneurisé. Ainsi, pour le conventionnel, nous avons la technique de l'élingage. La grue associée à l'élingage sont les instruments de chargement / déchargement des cargos conventionnels. Cette technique, très fréquente dans les ports gabonais, permet grâce au pré-élingage, de rassembler la cargaison à embarquer (ou débarquer.) Cela permet de gagner du temps pour la manutention.

Les conteneurs utilisent la technique du palonnier. Le portique associé au palonnier (*spreader*) est l'instrument le plus couramment utilisé pour le chargement / déchargement des porte-conteneurs. Il permet de saisir le conteneur par le haut avant de le déposer à terre. Les conteneurs sont ensuite entreposés dans des aires bien délimitées. Les conteneurs réfrigérés mécaniquement sont alignés le long du mur de sécurité. Les conteneurs secs, à usage général, sont entreposés sur les terre-pleins, empilés les uns sur les autres pour constituer un étage de 3 conteneurs.

Le second à trait aux marchandises en vrac, liquides (hydrocarbures : pétrole, essence, gasoil) ou solides (blé, riz, coke, etc.). Leur manutention nécessite une logistique particulière dans le port de débarquement à cause des caractéristiques des marchandises. Il s'agit d'équipements spécifiques pour leur manipulation (déversoirs, suceuses, tapis roulants...) et leur stockage (silos, citernes, etc.). Elles ont la particularité d'être transportées à même la cale du navire.

4. Le départ du navire

Les opérations de manutention terminées, le navire est prêt à appareiller. Comme pour l'arrivée, l'agent fait la démarche contraire à celle de l'entrée. Il va de nouveau annoncer le départ du navire au cours d'une des conférences portuaires. Ce qui permet aux services portuaires de confirmer l'heure de sortie et à l'agent d'aviser l'armateur et les ports d'escale suivants de la suite du voyage du navire. Il va également commander le pilotage, le lamanage et, le remorquage.

Si au cours des opérations de manutention, un événement quelconque venait à altérer le bon déroulement des opérations de manutention, l'agent est tenu de le signaler impérativement aux services portuaires. D'autant plus que le fait de décommander une prestation entraîne systématiquement une facturation de ce service même si celui-ci n'a pas été effectué. L'agent doit par ailleurs s'assurer qu'il dispose de toutes les informations lui permettant d'établir un rapport d'escale. Il s'agit des formulaires récapitulant tous les détails concernant l'arrivée (heures précises de mise à quai, tirant d'eau) et les opérations liées à la marchandise (heures d'ouverture des cales, du début des travaux de manutention, d'arrêt de travail et les causes explicatives, etc.). C'est sur la base de ces documents que l'agent facturera l'armateur. Pour éviter toute contestation de la part de l'une ou l'autre des parties, ces rapports devront être contresignés par le capitaine du navire avant son départ puis, transmis à l'armateur. Il remet au capitaine l'autorisation d'appareiller, le « bon de sortie » pour le navire. Le pilote peut l'exiger du capitaine lors de son départ. Il est délivré par la Capitainerie sur la base du « bon à enlever » que lui présentera le transitaire et visé par les Douanes. Il est ensuite récupéré par le transitaire qui le transmet à l'agent consignataire. Le capitaine du navire devant appareiller doit donner un premier avis de départ à la Vigie, 3 heures avant l'heure prévue, ainsi qu'un dernier avis d'une heure confirmant ou rectifiant l'heure prévue de départ. Ces avis doivent être communiqués par radio VHF ou par téléphone. La Vigie prépare alors l'appareillage du navire. Tous les services se remettent en place pour le départ du navire. Le pilote de service donne l'ordre aux services portuaires d'appareiller le navire. Le navire est ainsi remis à la disposition de la mer. C'est la fin de l'escale pour ce navire.

La procédure d'entrée telle que nous venons de la décrire, témoigne d'une multitude d'interventions, de nombreux traitements juxtaposés et la persistance des circuits papier, téléphonique, télécopie, radio VHF, mail, déplacements physiques. L'agent consignataire est appelé à communiquer les mêmes documents à plusieurs services : Capitainerie, Douanes,

PAF, transitaire, gestionnaire commercial des ports. La fluidité de l'information entre les différents opérateurs du maillon de la chaîne logistique portuaire est un élément important de son efficacité. Cela signifie que les différents intervenants doivent respecter les consignes et les appliquer à la lettre au risque de déclencher des conflits ou des retards. Pour ce faire, chaque maillon de la chaîne logistique doit absolument mettre à la disposition de l'ensemble des opérateurs, toute l'information (ou les informations), nous insistons en disant la bonne information. Il importe aussi que chaque intervenant dispose de cette information dans le juste temps pour ne pas entraver la circulation des flux dans l'ensemble de la chaîne. Le suivi permanent de tous les mouvements est indispensable pour le déroulement efficace des opérations. Car le dysfonctionnement d'un des maillons de la chaîne (lenteurs des formalités administratives par exemple) entraîne des surtaxes aux navires qui engendrent à leur tour des déséconomies supportées par le consommateur final.

B) LE PROCESSUS DE SUIVI DES FORMALITES DOUANIERES DANS LES PORTS DU GABON

Les ports maritimes sont sujets à de nombreuses activités techniques et physiques. Ces activités s'inscrivent dans le cadre relativement contraignant des diverses procédures administratives et commerciales découlant du commerce international et celles imposées par les règlements douaniers. L'accomplissement préalable de ces procédures explique l'immobilisation plus ou moins longue en première zone de trafic des ports, des marchandises avant leur embarquement ou après leur débarquement.

Dans les ports gabonais, comme partout ailleurs, le rôle de la douane dans la fluidité du passage portuaire, et du transport maritime en général apparaît négatif. En effet, les services douaniers sont perçus la plupart du temps comme étant l'un des principaux responsables des délais du passage portuaire, les relations entre les opérateurs privés n'ayant qu'une influence accessoire sur la circulation physique des marchandises. Cependant, le manque d'informations quantitatives à ce sujet ne permet pas de faire une évaluation objective de l'impact des procédures et contrôles douaniers sur le temps de passage portuaire dans ce pays. S'il est vrai que plusieurs jours s'écoulent entre l'arrivée d'un navire et la présentation de la déclaration de marchandises devant la douane, il n'est pas évident de savoir avec certitude jusqu'à quel point les procédures établies par la douane pour présenter cette déclaration sont les seules responsables de ce laps de temps. Par contre, il y a une responsabilité claire de la douane pour le temps qui s'écoule entre la présentation de la

déclaration et l'autorisation de la mainlevée, les délais pouvant aller d'une heure environ à plusieurs jours.

Les procédures douanières et administratives sont un facteur fondamental de la productivité d'un transport transnational multimodal. La complexité des procédures douanières et administratives peut constituer un obstacle important au traitement efficace et rapide des cargaisons. Lorsqu'un usager doit sortir une marchandise du port, il doit passer par une série d'étapes qui entrecoupent les services de transit, du port et de manutention.

1. Les modalités de dédouanement dans les ports gabonais

a. Conduite et mise en douane d'une marchandise

Selon la réglementation douanière de l'UDEAC⁴³⁹, tout importateur, comme tout exportateur, a l'obligation de conduire et de présenter ses marchandises au bureau de Douane le plus proche. Cette procédure donne lieu à la soumission d'un ensemble de formalités très strictes qui se concrétise par la mise en Douane des cargaisons à être importées ou exportées (tableau 47). Cette prise en charge par les services des douanes ne peut s'opérer que par le dépôt préalable d'une déclaration sommaire. Autrement dit, toute marchandise qui franchit la frontière gabonaise est assujettie à une formalité particulière qui est l'établissement de la déclaration en douane. Cette déclaration permet de constater la situation de la marchandise par rapport à la réglementation gabonaise et celle de la CEMAC (origine, mouvement des marchandises : importation ou exportation).

La marchandise est soumise à deux catégories d'obligations qui donnent lieu à des formalités et obligations distinctes. Les premières concernent l'acheminement des marchandises jusqu'au bureau de douane le plus proche. Cette étape porte le nom de « conduite en douane. » Elle consiste, dès l'arrivée d'une marchandise sur le territoire douanier⁴⁴⁰ à l'amener au bureau du poste douanier. L'obligation qui complète celle de la conduite en douane est la « mise sous douane. » Elle repose sur l'enregistrement de la déclaration sommaire par le bureau de douane. Celle-ci doit être déposée dès l'arrivée et la présentation des marchandises. Ces formalités incombent au transporteur ou au représentant de l'armateur.

⁴³⁹ L'UDEAC (Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale) a été remplacé, en 1998, par la CEMAC, Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale.

⁴⁴⁰ Le territoire douanier est la zone maritime du rayon des douanes, c'est-à-dire la zone de surveillance spéciale de l'action douanière. Cette zone est délimitée par le code des douanes.

Tableau 47 - Modalités de dédouanement dans les ports gabonais

Opérations	Formalités et obligations	Observations
Conduite en douane	Dépôt d'une déclaration sommaire	Conduite de la marchandise au bureau de douane Dépôt de justificatifs afférents à la marchandise (manifeste, connaissements, etc.)
Mise sous douane	Prise en charge de la marchandise par la douane	L'enregistrement des justificatifs rend effective la mise en douane de la marchandise
Dédouanement	Validation du manifeste et apurement de la procédure par l'inspecteur de douanes Règlement de tous les frais par le déclarant Reconnaissance et retrait de la marchandise par le déclarant	Dépôt d'une déclaration par le déclarant Contrôle par la douane Emission du bon à enlever

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, août 2004

Ainsi, l'état général du chargement (manifeste), document signé par le capitaine du navire, doit renseigner sur la cargaison du navire, la nature des marchandises, le nombre de colis, leurs marques, les lieux de chargement et déchargement, etc. Dès son arrivée dans la zone maritime du rayon douanier gabonais, le capitaine du navire a l'obligation d'effectuer les formalités suivantes : soumettre l'original du manifeste et présenter le journal de bord au visa des agents douaniers. Il doit également déposer au bureau de douane à titre de déclaration sommaire le manifeste de cargaison et les manifestes spéciaux, notamment ceux des provisions de bord, de pacotilles, etc. Le code des douanes impose à tout navire de se présenter au bureau de douane dans les 24 heures qui suivent son arrivée. Dans la pratique, et comme nous l'avons déjà mentionné, c'est l'agent consignataire qui agit pour le compte du capitaine du navire. En réalité, il procède à la saisie du manifeste dans le système informatique douanier. C'est sur la base du régime douanier déclaré que les services douaniers lui délivrent en retour le manifeste de douane, communément appelé « D1 »⁴⁴¹.

Les marchandises conduites en douane dans les conditions décrites ci-dessus peuvent être mises dans des magasins ou aires de dédouanement suivant les conditions fixées par la réglementation douanière. L'admission des marchandises en cause est subordonnée par le dépôt d'une déclaration sommaire ou d'un document en tenant lieu. Cette admission traduit la responsabilité de la douane vis-à-vis de l'exploitant en ce qui concerne la marchandise.

Comme nous pouvons le constater, la conduite et la mise sous douane constituent un ensemble de mesures de police. Celles-ci sont destinées à renforcer le contrôle douanier auquel les marchandises sont assujetties quel que soit le lieu où elles sont dédouanées.

⁴⁴¹ Le manifeste D1 est édité en fonction du régime douanier déclaré et tel que codifié par le système informatique douanier, le SINDARA

b. Le statut douanier de la marchandise

Les secondes concernent le statut douanier de la marchandise. C'est-à-dire l'application du tarif douanier et d'autres mesures nécessaires à assigner aux marchandises. Cela permet de définir le régime douanier des marchandises concernées avant de les remettre à leur destinataire final. Le régime douanier désigne l'affectation d'une situation prévue par le droit douanier. Il varie d'un pays à l'autre et peut changer dans le temps. L'ensemble des opérations qui conduisent à l'établissement de la déclaration en douane s'appelle le dédouanement. L'ensemble des services qui relèvent du transit justifie donc l'obligation et la nécessité d'une déclaration en douane. L'ensemble des opérations auprès des autorités douanières est assuré par un déclarant, qui peut être professionnel ou non. Au Gabon, les informations nécessaires sont données par le Code des douanes et le tarif douanier.

b.1. Le code des douanes

Le code des douanes de l'UDEAC (Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale)⁴⁴² est le document de travail de la douane gabonaise. Ce code traite des principes généraux relatifs à la législation, l'organisation et le fonctionnement du service des douanes. Il comporte 426 articles regroupés en 13 titres. Le Titre I traite des principes généraux du régime des douanes : généralités, tarifs, pouvoirs généraux de l'autorité compétente, condition d'application du tarif des douanes, prohibition. Le Titre II vise l'organisation et le fonctionnement du service des douanes : champ d'application, organisation des bureaux et brigades de douanes, obligations et immunités, pouvoirs, visites domiciliaires, contrôle des envois par la poste, présentation des passeports. Le Titre III régit la conduite des marchandises en douane : importation, transports maritimes, terrestres et aériens, exportations, navigation sur les fleuves et cours d'eau frontaliers. Le Titre IV concerne les magasins et aires de dédouanement. Le Titre V s'étend sur les opérations de dédouanement : déclaration en détail, commissionnaires en douanes, vérification des marchandises, règlement des contestations sur l'espèce, origine ou valeur de la marchandise, application des résultats de la vérification, liquidation des droits et taxes, enlèvement des marchandises. Le Titre VI concerne le régime douanier suspensif : importation temporaire, exportation préalable, régime général des acquis à caution, transit ordinaire, simplifié, international, entrepôts de douane,

⁴⁴² Le territoire douanier de la CEMAC, ex-UDEAC comprend les territoires suivants : Tchad, Cameroun, Gabon, Centrafrique, Guinée-Equatoriale et Congo. L'Union constitue un seul territoire douanier, duquel la circulation des biens, personnes et capitaux est libre sans tarifs ni contingents.

public, spécial, privé, usines soumises à une taxe unique. Le Titre VII est relatif au dépôt en douane. Le Titre VIII a trait aux opérations privilégiées : admission en franchise, avitaillement des navires et aéronefs. Le Titre IX s'applique à la circulation et à la détention des marchandises à l'intérieur du territoire douanier. Le Titre X concerne la navigation : régime administratif des navires et épaves. Le Titre XI est relatif aux taxes diverses perçues par la douane. Le Titre XII définit le régime des échanges entre les Etats membres de l'ex-OAMCE⁴⁴³. Le Titre XIII régleme les contentieux : constatation des infractions douanières, poursuites devant les tribunaux, pourvoi en cassation, règles communes à toutes les instances, exécution des jugements, responsabilités et solidarité, dispositions répressives, peines complémentaires, ... Tel se présente l'essentiel du dispositif réglementaire des douanes gabonaises, qui est adapté aux normes internationales avec la mise en œuvre du système harmonisé.

b.2. Le tarif des douanes

- Au niveau national

Le tarif des douanes est l'un des outils du dédouanement et de la collecte des statistiques du commerce international. Il gère la « nomenclature douanière », structure complexe permettant d'identifier les marchandises à des niveaux plus ou moins agrégés (international, sous-régional, national).

Le droit de douane est un impôt portable. C'est-à-dire que toutes les marchandises importées ou exportées qui transitent par le port commercial d'Owendo font l'objet d'une conduite en douane pour y être déclarées, vérifiées et taxées. A partir du code de la marchandise et des informations de base contenues sur la « déclaration en douane », les agents de douanes déterminent, pour chaque opération (importation et exportation), le régime douanier applicable (droits et taxes à payer, réglementation à appliquer).

Le droit de douane est perçu au taux indiqué par les tarifs d'entrée ou de sortie en vigueur. Les régimes douaniers qui sont assignés sont :

⁴⁴³ OAMCE (Organisation africaine et Malgache de coopération économique) est la première organisation économique de dimension continentale, qui a été créée en 1962 par 12 Etats africains (Cameroun, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, Dahomey (Bénin actuel), Gabon, Haute-Volta (actuel Burkina-Faso), Mauritanie, Niger, Centrafrique, Sénégal, Tchad, Madagascar) Elle deviendra ensuite l'OAMC (Organisation africaine et Malgache de coopération économique.) Pour éviter la contradiction dans les initiatives de coopération parallèle, à l'OAMCE se substitue, en 1964, d'abord l'Union africaine et malgache de coopération économique (UAMCE), puis l'Organisation commune africaine et malgache (OCAM), sous l'initiative de l'OUA (Organisation de l'Unité africaine.) En 1961, le Comité technique de l'OCAM, spécialisé dans des questions maritimes, met en place une structure nouvelle dénommée la CMAOC (Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre). L'objectif étant de « renforcer la coopération et la solidarité entre Etats africains et malgaches pour accélérer leur développement dans les domaines politique, économique, social, technique et culturel »

- le régime à l'importation : on distingue : le régime de « mise à la consommation » intérieur qui conduit à la perception de taxes, essentiellement la TVA ; les régimes douaniers économiques ou « suspensifs » qui ont pour objet d'éviter l'application des droits de douanes et des autres taxes sur les marchandises qui seront réexportées. La finalité des régimes particuliers est d'alléger les opérations d'import et d'export pour stimuler les activités économiques, dont les retombées sont positives pour le port ;

- le régime à l'exportation exige, de la part de tout importateur, de déclarer la valeur en douane du produit à exporter. Il bénéficie alors de l'exonération des droits de douane et des autres taxes pour les marchandises importées et réexportées en dehors du territoire douanier. Les produits peuvent être stockés dans des magasins et aires d'exportation pendant une certaine période.

- les régimes particuliers : l'acheminement des marchandises sous le régime du transit ordinaire a lieu sous le couvert d'une déclaration de soumission cautionnée ou acquit. Elle comporte l'engagement de présenter les mêmes marchandises au bureau de douane avec les scellés intacts et dans le délai accordé. Si les quantités de marchandises pour lesquelles les engagements pris ne sont pas remplis, le déclarant est passible d'une amende à la date d'enregistrement de l'acquit à caution. Les pénalités sont déterminées en fonction des droits et taxes en valeur. Les marchandises doivent aussi être déclarées à leur arrivée au service de douane de destination pour un nouveau régime douanier.

- Au niveau de la zone sous-région

Dans les relations intracommunautaires au sein de la CEMAC, il existe un tarif douanier fiscal d'entrée commun qui comporte : le droit de douane du tarif extérieur commun (TEC), le droit fiscal d'entrée commun, la taxe commune sur le chiffre d'affaires à l'importation, la taxe complémentaire à l'importation dont le taux peut-être différent selon les Etats. Dans le détail, le droit de douane se compose de la taxe douanière extérieure commune (TEC)⁴⁴⁴ et de la taxe unique (TU)⁴⁴⁵. Ces deux taxes constituent les principaux instruments pour les échanges entre

⁴⁴⁴ La TEC existe depuis la période coloniale. Elle devrait s'appliquer au commerce s'effectuant au sein de la communauté. La TEC a pour rôle d'assurer la protection « provisoire » des jeunes industries naissantes, l'harmonisation fiscale et une coopération dans certains secteurs d'activité (agriculture, santé, aviation, etc.), au sein de la communauté. Sa mise en place vise à supprimer progressivement toutes les taxes douanières à l'intérieur de l'union douanière.

⁴⁴⁵ La TU est destinée aux échanges inter-communautaires africains. Son rôle est d'encourager la production industrielle régionale et les échanges de biens manufacturés dans la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre. De ce fait, elle remplace toutes les autres taxes intérieures et les droits de douane sur les importations. Cette règle concerne aussi les biens industriels vendus dans la sous-région par les entreprises qui s'y sont installées.

La TU sur les ventes extérieures est payée par l'exportateur à la frontière, alors que celle-ci est directement versée par le producteur pour les ventes nationales. Pour appuyer ces mesures, des antennes UDEAC vont être installées dans les ports de transit de l'ex -Union douanière, notamment à Douala et à Pointe-Noire.

pays membres de la CEMAC. Malheureusement, ces dernières ont montré leur limite avec la libéralisation des échanges inter-communautaires et l'ouverture des frontières. De plus, elles n'ont pas rempli leur rôle qui consistait à favoriser l'intégration de la sous-région. La principale faille dans leur conception est la possibilité offerte par chaque pays membre d'appliquer pour les mêmes produits, des taux différents de ceux appliqués par ses voisins. Les droits sur les exportations relèvent par exemple de l'autorité de chaque Etat qui tend à les utiliser à sa faveur. Chacun d'eux fixe des taux inférieurs par rapport à ceux des autres membres voisins. Il peut arriver qu'il les annule. Les gouvernements ajustent les taxes que le tarif concerné ne couvre pas. Ce qui entraîne une protection différentielle au sein de la sous-région. C'est ce qui explique leur suppression en 1994 lors de la refonte de l'UDEAC⁴⁴⁶. Ce type de pratiques réduit considérablement l'efficacité du tarif extérieur commun. La complexité et le caractère composite⁴⁴⁷ de la TEC et de la TU, en plus des résultats insignifiants, ont conduit les dirigeants de la sous-région à réviser ces deux instruments en 1989. Ce n'est qu'en 1991 que la réforme va être mise en œuvre. Pour l'essentiel, l'efficacité commerciale dans la sous-région reste très faible, réduisant ainsi toute possibilité de « tirer » le développement⁴⁴⁸.

c. Les personnes habilitées à déclarer les marchandises en douane

Dédouaner une marchandise c'est pouvoir disposer de celle-ci, l'examiner si besoin est, mettre en place des garanties, disposer de crédits. Le dédouanement implique de nombreuses opérations commerciales et de multiples prestations de service (figure 34).

Ces antennes servent pour la perception des taxes d'exportation des marchandises en transit. Le recouvrement de cette taxe douanière donne lieu à son reversement au Trésor Public du pays exportateur concerné.

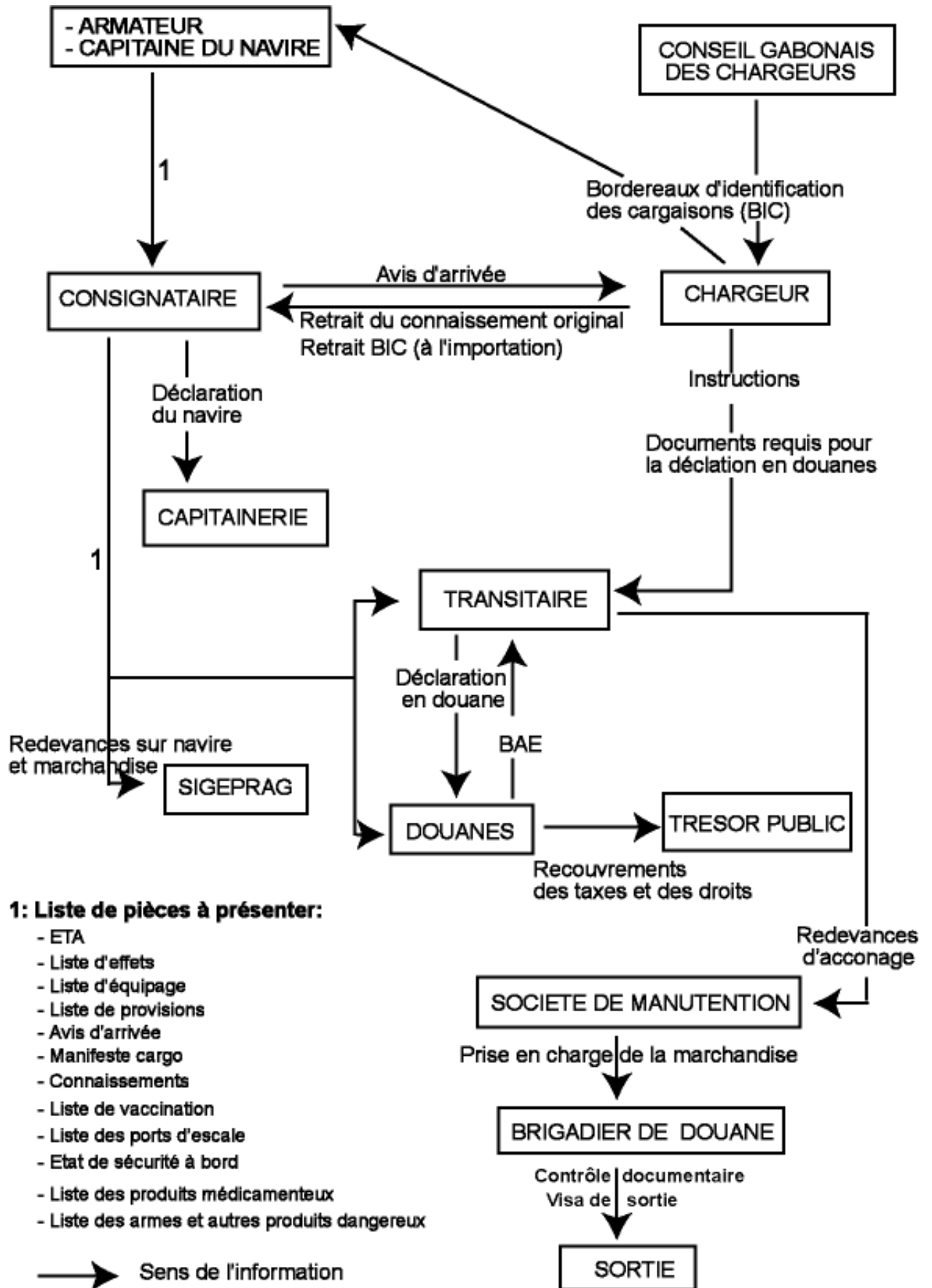
Dans les faits, les pays exportateurs enregistrent des retards de reversement et quelques malversations. Face à cette situation, ils exigent que ladite taxe leur soit directement versée à leur frontière. Ce qui rend, par conséquent, l'existence des antennes inutiles. D'où leur fermeture.

⁴⁴⁶ La réforme fiscal-douanière de l'UDEAC est appliquée depuis 1994. Ses objectifs sont la suppression progressivement des taxes et droits de douanes sur les marchandises en circulation au sein de la zone CEMAC. Cette réforme vise à mettre en place une politique d'ajustement réelle des économies pour favoriser l'intégration sous-régionale. Cela doit entraîner l'abaissement des barrières douanières et, par conséquent, de favoriser les échanges extra et intra-communautaires. Cette réforme comporte néanmoins des inconvénients. En permettant l'allègement des tarifs douaniers appliqués aux produits des pays tiers, elle a amené les industries de la CEMAC à devenir concurrentielles par rapport autres producteurs. Cependant, force est de constater que depuis 1994, les pays membres de la zone CEMAC enregistrent des pertes de recettes. Les marchandises venant des pays tiers sont dédouanées à des taux plus élevés que ceux des pays de la CEMAC. Pour compenser les pertes induites de l'application de la réforme fiscal-douanière, des fonds de développement sont créés dès janvier 2003. Ces fonds sont également destinés au financement des projets intégrateurs. L'exemple du projet de restructuration industrielle du texte vient en appui aux actions mises en œuvre par l'UDEAC concernant la réforme fiscal-douanière. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la conduite de sa politique industrielle commune, prélude à la formation d'un groupe multinational à l'intérieur de la sous-région.

⁴⁴⁷ Sur le plan douanier, le TEC est composé d'un droit de douane, d'un droit d'entrée, d'une taxe complémentaire relevant des Etats et d'une taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation (TCAI)

⁴⁴⁸ BECART, A, 1997, « *Intégration et développement : bilan et perspectives de la zone franc en Afrique* », L'Harmattan, coll. Logiques Economiques », p. 79

Figure 34 - Procédure de dédouanement dans les ports gabonais



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2004 et 2006

Suivant les conditions prévues par les articles 114 de la Réglementation douanière⁴⁴⁹ de l'UDEAC, les formalités douanières concourant au dédouanement d'un fret dans les ports de la zone CEMAC, notamment gabonais, sont accomplies par leur propriétaire ou par toute personne morale ou physique disposant d'un agrément de commissionnaire en douane ou d'une autorisation de dédouanement dans les conditions prévues par la réglementation douanière. A ce titre, nul ne peut faire accomplir les formalités en douane pour autrui s'il n'a pas été agréé commissionnaire en douane. Au Gabon, l'agrément en douane est délivré par le Ministère du Commerce et de l'Industrie ou le Secrétaire général de la CEMAC.

Dans les ports de commerce gabonais, outre le commissionnaire en douane, le transitaire dispose aussi d'un agrément de commissionnaire en douane ou d'une autorisation de dédouanement. Ce sont les seuls professionnels habilités à « conduire en douane » les marchandises, c'est-à-dire à les déclarer auprès des autorités compétentes. Ils endossent la responsabilité des opérations liées au transit. De plus, ils possèdent des compétences requises en ce qui concerne les régimes et tarifs douaniers leur permettant d'accomplir lesdites démarches. Ils agissent en leur nom propre pour le compte d'autrui. Le transitaire ou le commissionnaire en douane, qui aura été mandaté par l'armateur ou le client, est le déclarant vis-à-vis de la Douane. Il est tenu solidairement au paiement des droits et taxes avec son mandant.

2. La déclaration en douane et ses différents niveaux d'opérations

Selon la réglementation douanière, la déclaration en douane est une procédure administrative. Son objectif est l'affectation d'un régime douanier aux marchandises. Elle permet à l'administration douanière de percevoir des droits et taxes. Autrement dit, la déclaration en douane est l'acte juridique par lequel le déclarant :

- désigne le régime douanier dont il demande l'application des droits et taxes pour des marchandises déterminées ;
- fournit tous les documents justificatifs sur les marchandises assignées à un régime douanier pour l'application des mesures découlant de ce régime ;
- s'engage, sous peine de poursuite judiciaire, à accomplir les obligations découlant du régime déclaré.

⁴⁴⁹ Réglementation douanière en UDEAC, article n° 45, p. 20

a. La déclaration en détail

La déclaration en détail désigne le régime douanier affecté aux marchandises. Elle fournit toutes les indications permettant d'identifier les marchandises et d'appliquer les mesures relevant de la réglementation douanière. Elle est écrite et signée par le déclarant.

La conduite d'une procédure de dédouanement donne lieu à l'établissement d'une déclaration en détail. Celle-ci est établie par le transitaire et permet à l'Administration des douanes de :

- contrôler les marchandises et les documents sur lesquels figurent le numéro de tarif, l'origine ou la destination, la valeur des marchandises ;
- percevoir des taxes et droits frappant les marchandises ;
- contrôler l'exécution des engagements et obligations découlant de l'opération ;
- relever et verbaliser les infractions ;
- établir les statistiques du commerce extérieur ;

a.1. Constitution et dépôt du dossier de dédouanement

Le dossier de dédouanement doit comporter des documents justificatifs à partir desquels les services douaniers procèdent à l'identification des marchandises en cause et au contrôle de la recevabilité de la déclaration. Aussi, le transitaire doit-il fournir toutes les indications nécessaires à l'authentification de celles-ci. Ceci pour permettre aux services douaniers d'appliquer les mesures dont ils sont les seuls habilités à assurer l'exécution. C'est sur la base de tous les documents présentés, en particulier du manifeste adapté aux marchandises débarquées, que les douanes pourront calculer les divers droits et taxes que l'agent aura à payer pour les services rendus au navire et à la marchandise. C'est le transitaire qui est chargé de leur collecte pour le compte des douanes.

La déclaration sommaire est accompagnée d'une valeur en douane, qui consiste à la fourniture d'un dossier. Le transitaire dispose d'un délai de 24 heures après l'arrivée des marchandises pour le déposer auprès des services douaniers pour visa. Les documents qui sont annexés à la déclaration sont :

- un ordre de transit (ODT) ou instruction de transit qui reprend toutes les informations figurant sur le connaissance⁴⁵⁰. Celui-ci récapitule les éléments qui caractérisent la

⁴⁵⁰ Une fois le navire à quai et les marchandises déchargées, le consignataire informe tous les clients concernés de son arrivée. Les opérateurs prennent ensuite contact avec l'agence de consignation pour retirer le connaissance original. Puis, ils se rapprochent d'un transitaire ou d'un commissionnaire agréé en douane pour l'accomplissement des formalités de dédouanement de la marchandise.

marchandise (désignation, tonnage (ou cubage), certificat de circulation, etc.) C'est un document important qui permet au transitaire d'agir en lieu et place du client en fonction des instructions qu'il aura reçues de la part de son mandataire. L'ODT donne lieu à l'ouverture d'un dossier, ainsi qu'à l'attribution d'un numéro d'ordre, le « numéro statistique ». L'obtention du numéro peut se faire à partir d'un registre, le « répertoire des opérations en douane », paraphé par le Tribunal de Grande Instance de Libreville, soit auprès des Services de Contributions Directes et Indirectes du Ministère des Finances sur présentation du B/L et d'une pièce d'identité ;

- les originaux des connaissements ;
- la facture du fournisseur (ou de la marchandise), qui est un élément essentiel de la déclaration ;
- la facture fret qui désigne l'ensemble des frais ayant concouru à l'achat et à l'acheminement du produit, depuis l'usine jusqu'au port de destination ;
- la facture assurance de la marchandise ;
- l'attestation de Réservation de cale (ARC) délivrée par le Conseil gabonais des Chargeurs. C'est une taxe supplémentaire permettant à une marchandise d'entrer dans le territoire gabonais ;
- une licence d'importation délivrée par le Ministère du Commerce ;
- pour la volaille, les produits carnés et autres vivres frais, la Douane exige, selon le cas, une autorisation d'importation, une autorisation de mise à la consommation, un certificat sanitaire ou un certificat phytosanitaire ;
- un certificat d'origine qui atteste, comme son nom l'indique, de l'origine du produit. Dans le cas des échanges avec les pays de l'Union européenne, ce document peut être remplacé par un certificat de circulation, en particulier pour les vivres frais, les produits alimentaires ;
- une commission s'il y a lieu ;
- une note de détail résumant toutes les informations ci-dessus mentionnées. Le calcul manuel de tous ces éléments est fastidieux et doit se faire méticuleusement. Car une fausse déclaration pourrait entraîner un contentieux douanier. L'élaboration d'un logiciel qui classerait tous les produits selon leur régime douanier permettrait d'affiner les résultats en réduisant notamment les risques d'erreurs humaines. Ce qui permettrait aux déclarants en douane de présenter un travail rapide et soigné.

a.2. Enregistrement des déclarations dans le système informatique douanier

Rappelons que le transitaire ne peut entreprendre les démarches auprès des services douaniers que si le consignataire dépose, saisit et enregistre, dans le système informatique de la Douane, les informations contenues dans le manifeste cargo préalablement reçu de la part de l'armateur (ou capitaine du navire) avant l'arrivée effective du navire au port. Cette démarche doit s'effectuer avant l'entrée du navire dans les eaux territoriales gabonaises. Ce qui du reste facilite le travail du transitaire lors de l'épuration du connaissance par port et par client. Elle se poursuit en même temps que s'effectue le déchargement des marchandises. A partir de toutes les informations recueillies sur la marchandise débarquée (ou à débarquer), le déclarant en douane étoffe sa déclaration en détail. Cette déclaration sur le système informatique douanier à l'avantage d'anticiper les formalités de dédouanement, et d'effectuer rapidement un inventaire des marchandises sous douanes.

- La saisie informatique de la déclaration

Dans un premier temps, le transitaire qui a reçu une copie du manifeste cargo de la part du consignataire, « confectionne » d'abord un nouveau manifeste, le « manifeste nettoyé », encore appelé « manifeste provisoire ». C'est un document qui reprend exactement toutes les marchandises annoncées à l'exception des petites quantités appartenant à l'équipage (pacotilles). Celles-ci sont inscrites sur un manifeste spécial (ou l'état général du chargement du navire). Le « manifeste nettoyé » récapitule la nature, la quantité des marchandises, leur volume, leur numéro, le lieu de chargement, leur propriétaire, la le type de facturation. Il affine ainsi son manifeste provisoire à l'aide du rapport du service de la manutention et celui du commissaire aux avaries. Le manifeste ne doit comporter aucune rature ni surcharge. Cet exercice lui permet de faire le point sur les marchandises débarquées (ou non) conformément au manifeste validé par l'agent consignataire dans le système informatique SINDARA.

Dans un second temps, le dossier est confié à un agent de transit pour la saisie de toutes les informations contenues dans la déclaration en détail. C'est une tâche laborieuse qui consiste à régulariser l'information, c'est-à-dire à confirmer ce qui a été ou non débarqué (ou embarqué à bord) conformément au manifeste validé par l'agent consignataire. Cela demande toute l'attention de l'agent, car toute déclaration erronée ou toute tentative de fraude est sévèrement punie par la loi. Les indécis sont passibles de lourdes amendes s'accompagnant parfois d'emprisonnement. Après l'introduction des données en machine, le chef de service vérifie les informations avant d'enregistrer la déclaration. Le système informatique attribue alors un numéro de déclaration au dossier et un autre de validation. Tous les deux sont

chronologiques. A cet étape provisoire de la démarche, le déclarant peut encore faire des modifications sur le dossier. Le système attribue automatiquement un numéro commissionnaire, c'est-à-dire le numéro d'identification du commissionnaire agréé en douane. Il indique également : l'heure et la date de l'enregistrement de la déclaration, le déclarant ⁴⁵¹ de la marchandise (numéro statistique, nom et adresse du déclarant), le destinataire réel.

- Désignation de la marchandise et modalités de son enlèvement

La saisie informatique de toutes les données s'accompagne de l'attribution d'un régime douanier assigné à chaque type de produit. C'est une opération de dédouanement qui consiste à désigner le régime douanier à assigner à chaque type de marchandises conformément à la soumission de celles-ci aux droits de douanes et autres taxes applicables. Dès lors, toute déclaration ne peut plus être modifiée que par les agents de douanes, seuls habilités à le faire. Si le déclarant commet une erreur d'inattention ou effectue une mauvaise manipulation des données, il doit adresser une lettre explicative accompagnée des pièces justificatives aux services douaniers. Ce n'est qu'ainsi que les erreurs peuvent être prises en compte lors de l'établissement de la déclaration définitive par les douanes. Au cours de cette déclaration sommaire, l'agent précise le mode d'enlèvement des biens, c'est-à-dire les modalités de paiement des droits et taxes relatives à la marchandise. Il s'agit de mentionner si les opérations financières se font à crédit ou au comptant. Une fois ce travail préliminaire terminé, il valide l'opération.

La déclaration en détail a également pour rôle de créer un titre de créance pour le Trésor Public. C'est une garantie pour le Trésor qui pourra ainsi poursuivre le recouvrement des droits et taxes même si la marchandise est confisquée par le bureau de Douanes. Il n'est pas rare que le déclarant puisse éprouver des difficultés pour s'acquitter de ses charges financières pour une raison ou une autre.

Le dossier physique (exemplaire papier) de la déclaration est remis au passeur en douane, qui le dépose à l'accueil du bureau central des douaniers. Son rôle consiste à suivre le dossier au niveau de l'administration douanière. L'agent d'accueil qui réceptionne le dossier lui remet un ticket qui justifie que le dossier a été déposé. La remise d'un ticket est une pratique récente qui date de 2004. Il remplace la déclaration, dite « D3 », formulaire de couleur vert, qui était remis au passeur en douane pour tout dossier déposé.

⁴⁵¹ Il porte aussi le nom de « recevable »

a.3. Examen de la recevabilité des déclarations

La procédure de traitement de la déclaration en douane de marchandise, telle qu'elle peut être observée au Bureau de douanes d'Owendo - Libreville, s'effectue manuellement. Elle comporte cinq étapes distinctes :

- La vérification du contenu de la déclaration

Pour être enregistrée par les agents de douanes, la déclaration doit être reconnue « recevable ». Il s'agit pour l'agent d'accueil de s'assurer de la recevabilité du dossier. Pour ce faire, il vérifie que tous les documents et formulaires exigibles et concernant la formalité sollicitée ont été bien produits. Il contrôle aussi que le déclarant signataire de la déclaration soit habilité à dédouaner. L'examen concerne également le respect de la forme de la déclaration, notamment le caractère obligatoire de l'imprimé, la lisibilité de la déclaration. Lorsque le dossier produit est complet, le receveur l'enregistre immédiatement. Il inscrit alors un numéro et la date d'enregistrement sur la déclaration. Il appose sa signature et le cachet du bureau. Il le transmet ensuite à un inspecteur pour son traitement. En revanche, si un dossier est incomplet (pièces manquantes ou inappropriées), l'agent d'accueil ne l'enregistre pas et le rejette en le restituant au passeur. Il ne tient qu'à celui-ci de le compléter ou de le réaménager avant qu'il ne se présente à nouveau au service douanier.

- Contrôle de la valeur de l'écriture

L'inspecteur de douane est mandaté pour examiner physiquement et informatiquement la déclaration : il vérifie si le dossier contient toutes les pièces exigées pour la prestation concernée. S'il reconnaît la recevabilité du dossier, il appose un visa attestant de la conformité du dossier. Il valide aussi la déclaration par l'envoi d'un message équivalent au dépôt du dossier. En fait, il contrôle la conformité de la déclaration, c'est-à-dire la valeur de la marchandise par rapport aux barèmes officiels. Cette opération consiste à vérifier l'exactitude des informations apparaissant sur l'écran avec celles déclarées par le transitaire et qui figurent sur le dossier physique. Si tout est conforme, il vise conforme les deux documents, puis il valide la déclaration en machine. Il procède ainsi pour chacune des « lignes »⁴⁵². Dans ce cas, il s'agit d'un premier apurement⁴⁵³ du dossier. C'est une opération qui déclenche dans la section concernée le processus de liquidation des droits et taxes (tableau 48). A l'issue de tous

⁴⁵² Par ligne il faut entendre le connaissance de chaque client

⁴⁵³ Apurer : nettoyer les documents douaniers, c'est-à-dire liquider la déclaration de douane.

ces visas de conformité, le transitaire peut alors s'acquitter des droits et taxes de douanes et de RUSID / FTID⁴⁵⁴.

Tableau 48 - Droits de douanes, TVA (ou similaire) et autres taxations fixées par les Douanes gabonaises

Appellation des droits et taxes	Taux (moyen ou mini/maxi)	Assiette (base de calcul)
Droit de douane (DD)	6 % à 31 % (includ la TIC)	Valeur CIF des marchandises
Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ou similaire	18%	Idem
Autres taxations douanières	Droits d'accises : 5 à 32%	Idem

D'après RIVOLLIER, C, mai 2004, « Les pratiques de dédouanement au Gabon », Services de la mission économique régionale de Libreville,

Le pré-apurement du dossier donne lieu à deux types de facturation. La première facture se rapportant aux rubriques droits et taxes, et de TVA. Ces droits sont payés au Trésor Public. Le règlement s'effectue en espèces ou en chèques certifiés libellés à l'ordre du Trésor public. Pour les clients qui bénéficient d'une autorisation de paiement à crédit, le délai de paiement n'excède pas 10 jours, à partir de la date d'arrivée des marchandises. La seconde est relative aux droits de douanes. Ces derniers correspondent à l'utilisation de l'outil informatique, encore appelé RUSID / FTID. Les utilisateurs du système informatique SINDARA paient une redevance en fonction de leur temps de connexion sur le système. C'est une taxe obligatoire, qui varie entre 2 et plus de 80 % selon la valeur de la marchandise déclarée. Son montant dépend du temps mis pour saisir les éléments contenus dans un dossier. Ce forfait est directement versé à la Douane. Le paiement de ces deux facteurs permet l'établissement de deux quittances, qui sont nécessaires pour obtenir le « bon d'autorisation d'enlèvement de la marchandise », la D42.

Outre la RUSID / FTID, les opérateurs sont soumis aux droits d'accises (5 à 32%). Les produits assujettis à ces droits sont : les produits de consommation de luxe (boissons, cigarettes, cosmétiques), les produits locaux (eau minérale, bière et cigarettes). S'y ajoute aussi la TVA, dont le taux est fixé à 18 % (il est abaissé à 10 % pour certains produits issus de la production locale comme le ciment, l'eau minérale, le sucre, la volaille congelée). Les laitages, le beurre et la margarine, les céréales, les médicaments et équipements médicaux, les engrais et semences font, quant à eux, l'objet d'une exonération.

Les opérations à crédit représentent une des facilités que les douanes accordent aux opérateurs économiques « dits solvables », notamment les grandes entreprises. Ce mode de paiement leur permet d'enlever directement leurs marchandises avant que le Trésor ne recouvre ses droits. Toutes les informations les concernant sont enregistrées sur des bandes magnétiques au niveau du service informatique de la Douane. Chaque bande contient des

⁴⁵⁴ FTID : fond de traitement informatique douanier.

éléments comptables correspondant à des entités bancaires de chaque client. Elles sont ensuite transmises au Service de la Recette des douanes, qui adresse aux différentes banques une correspondance dans laquelle il rappelle les sommes dues par leurs clients. Dès lors, chaque responsable bancaire fait un virement qui permettra au Trésor de recouvrer ses droits et de rentrer ainsi en possession de ses fonds.

- Le pré-apurement du manifeste en ligne

Dans le même temps, l'inspecteur de douane procède à la validation des manifestes maritimes. A cet effet, il édite sur support papier, à partir du système informatique douanier, un exemplaire de la déclaration en douane. Puis il examine la déclaration en comparant les informations figurant sur le manifeste cargo avec celles qui apparaissent sur l'écran et qui ont été déclarées par le consignataire dans le système SINDARA. Il fait le pointage de chaque ligne en fonction des informations enregistrées. Il vérifie les numéros et la date d'enregistrement de la déclaration, ainsi que le régime douanier affecté à la marchandise. Si les informations sont exactes, il le valide en visant conforme. Cette démarche vise également le pré-apurement de la déclaration et du manifeste. Notons que dès le dépôt de la déclaration auprès des services douaniers, le manifeste est enregistré sur un registre spécial suivant une série annuelle ininterrompue de numéros. Cette inscription vaut prise en charge des marchandises et rend effective leur mise en douane.

Une fois que le travail préliminaire concernant la vérification des pièces exigées par l'administration douanière, et fournies par le transitaire, est terminé, l'inspecteur peut (ou non) procéder à l'authentification physique des marchandises. La visite dépend des critères de contrôle générés par le système informatique SINDARA et de l'appréciation du Service apurement des Douanes. Selon l'utilité, les agents de ce service demandent (sur soupçon de fraude) des informations complémentaires auprès du commissionnaire agréé ou du transitaire (fourniture de documents et de formulaires en sus du dossier). Ils peuvent aussi procéder à une visite de la marchandise dans le port. Dans ce cadre, le manifeste qui a préalablement été établi par le transitaire est présenté lors de la réquisition aux agents des douanes qui se rendent en visite ou à bord du navire. Il est soumis à leur visa. Tout déplacement est à la charge de l'agent maritime à hauteur de 44 576 F CFA à laquelle s'ajoute 18 % de TVA. La détermination de la date de mise en visite dépend de la charge de travail de l'agent et des impératifs du service. Elle peut s'effectuer dans un délai de 24 à 48 heures.

b. L'établissement du BAE (bon à enlever)

Pour s'assurer que le transitaire s'est acquitté de ses droits et taxes auprès de l'administration douanière et du Trésor, l'inspecteur de douane examine de nouveau la déclaration en sa possession. S'il constate que le transitaire ou le commissionnaire agréé s'est acquitté de toutes ses redevances, il donne une suite favorable à la liquidation définitive des droits et taxes. Pour ce faire, il vise une nouvelle fois le document en ligne. Il délivre d'abord les quittances qui justifient ledit paiement. Puis il établit le document qui autorise le transitaire à entrer en possession des marchandises et à les enlever de la zone sous-douane. Il s'agit du BAE (Bon à Enlever), communément appelé D42.

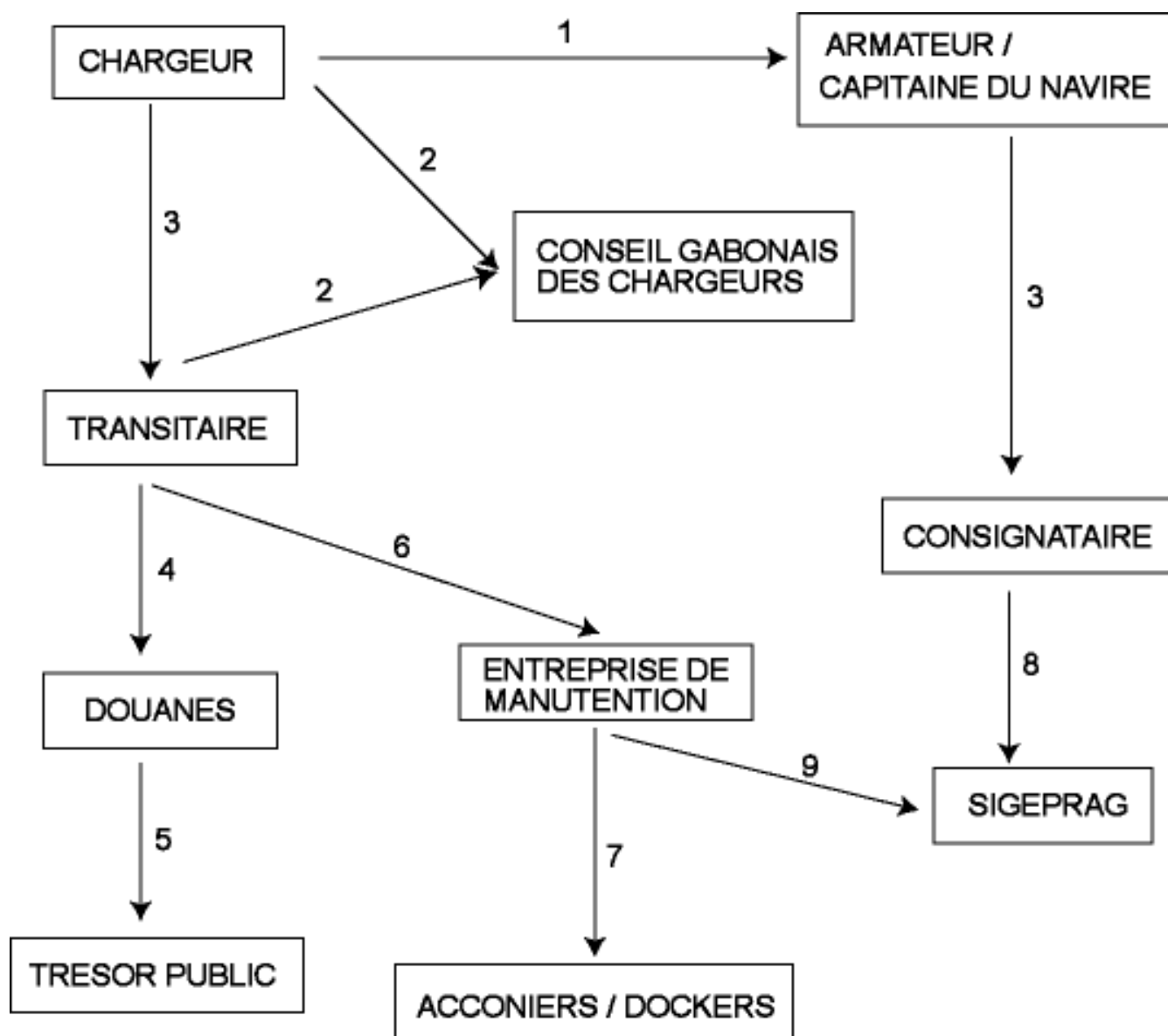
3. L'enlèvement des marchandises

Le port perçoit des taxes et redevances de la part de ses clients : armateur, chargeur, transitaire, etc., en contrepartie d'un service spécifique (remorquage, pilotage, magasinage...) qu'il leur offre. Le port facture deux familles de prestations (figure 35). D'une part, les prestations rendues aux armateurs pour le passage du navire au port (ou son séjour à quai.) D'autre part, les taxes à la marchandise, qui concernent l'entretien des infrastructures portuaires et la sécurité. Les consignataires et transitaires prélèvent auprès de leurs mandataires ces taxes pour le compte de SIGEPRAG.

Le tableau 49 résume le système de tarification des prestations dans un port :

- les droits de port sur le navire correspondent à l'utilisation des installations portuaires et des services maritimes à caractère général. Ils sont calculés en fonction de trois paramètres : la longueur, la largeur et le tirant d'eau du navire. Ils représentent les redevances perçues pour l'ensemble des installations du port (exemple, droit de port sur le navire) ;
- les droits de port sur la marchandise, qui correspondent aux frais d'acconage. Ils sont calculés sur le poids (ou volume) et la nature de la marchandise.

Figure 35 - Schéma descriptif des principales transactions financières entre les professions privées et les administrations publiques aux ports d'Owendo



- 1: Location d'espace et frais de transport
- 2: Frais d'autorisation de chargement (BIC)
- 3: Honoraires d'intervention
- 4: Frais de dédouanement
- 5: Recouvrement des droits et taxes sur les marchandises
- 6: Frais de manutention
- 7: frais de main-d'oeuvre
- 8: - Frais de mise à quai et taxe de séjour du navire au port
- Frais d'entretien des équipements portuaires et de sécurité
- 9: Location d'espace (hangars, terre-pleins, magasins ...)

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, septembre 2006

Tableau 49 - Système possible de tarification

Type de redevance	Nature de la redevance	Assiette	Unité tarifaire
Redevances sur le navire			
Droit de port sur le navire	Utilisation des installations	Deux éléments : taille du navire et type de navire	Jauge brute (ou longueur)
Pilotage	Pilotage du navire	Taille du navire	Jauge brut (ou longueur)
Remorquage	Remorquage du navire	Taille du navire	Jauge brute (ou longueur)
Accostage	Manœuvre d'amarrage pendant l'accostage / appareillage	Taille du navire	Jauge brute (ou longueur)
Occupation du poste à quai	Occupation du poste à quai	Tarif tenant compte de trois éléments : taille du navire, type de quai et temps d'occupation du poste à quai	Jauge brute (ou longueur) par jour
Redevances sur la marchandise			
Droit de port sur la marchandise	Utilisation du port (ensemble des installations et services généraux)	Deux éléments : poids et nature de la marchandise	Tonne métrique
Manutention à bord	Toutes les opérations concernant la marchandise depuis la cale du navire jusqu'au quai (et vice versa)	Tarif tenant compte de deux éléments : poids et conditionnement de la marchandise (vrac, sacs, palettes, etc.)	Tonne métrique
Manutention à terre	Toutes les opérations concernant la marchandise depuis le quai jusqu'au hangar ou la livraison (et vice versa)	Tarif tenant compte de deux éléments : poids et conditionnement de la marchandise (vrac, sacs, palettes, etc.)	Tonne métrique
Stockage	Utilisation des hangars de quai. Période de franchise jusqu'au déchargement complet du navire	Tarif tenant compte de trois éléments : poids, volume (ou conditions de gerbage) et temps passé par la marchandise dans le hangar	Tonne métrique et journée
magasinage	Utilisation de magasins. Pas de période franche	Tarif tenant compte de trois éléments : poids, volume (ou conditions de gerbage) et temps passé par la marchandise dans le magasin	Tonne métrique

D'après TRAINMAR, 1998, « La gestion moderne des ports », Certificat de gestion portuaire

a.1. redevances portuaires sur la marchandise et enlèvement des marchandises dans les délais réglementaires

- La facturation de l'aconage

Après l'obtention de la D42 et de toutes les autres références, le client et/ou son représentant se rapproche du manutentionnaire pour payer les frais d'aconage. A cet effet, il se rend auprès du service concerné pour l'établissement du bon de livraison. Le responsable lui délivre une facture portant sur les redevances de manutentions. Les frais d'aconage sont généralement calculés par rapport au poids (ou volume) et à la nature de la marchandise.

A ces frais d'acconage s'ajoutent les taxes sur la marchandise. Elles concernent l'entretien du port et la sécurité. Elles sont définies en fonction de la nomenclature des marchandises conformément aux dispositions tarifaires prévues dans le barème des taxes d'exploitation. Y figurent aussi les taxes d'occupation du domaine portuaire : location des terre-pleins, des magasins et hangars, occupation des quais et des installations du port.

- Les redevances portuaires sur le navire

Les droits de port sont les redevances perçues pour l'ensemble des installations du port. Il en est ainsi de la redevance sur le navire (le pilotage, le remorquage, le lamanage et l'occupation du poste à quai) Cette prestation est fournie aux armateurs pour le passage (ou le séjour) du navire à quai ou en rade. La redevance sur le navire est calculée en fonction de trois paramètres : la longueur, la largeur et le tirant d'eau du navire. Elle est payée par le consignataire pour le compte de l'armateur.

a.2. Délais de franchise pour l'enlèvement des marchandises

Le service facturation de la manutention tient également compte des délais de franchises lors de l'établissement de la facture. Quelle que soit la nature de la marchandise, le délai de franchise est de 11 jours calendaires à compter de la date d'arrivée du navire dans le port. La situation diffère néanmoins d'une marchandise à une autre. Autrement dit, les délais de franchises varient selon la catégorie des marchandises. Pour les marchandises en vrac, les délais de franchise sont de 15 jours, alors qu'il est de 11 jours pour les conteneurs secs et le 3 jours pour les conteneurs frigorifiques. Au-delà de ces périodes, l'immobilisation⁴⁵⁵ de la marchandise entraîne une double taxation : une taxe d'acconage, encore appelée surestaries, et une taxe d'entreposage sur la marchandise.

- Les taxes d'entreposage

L'usager ou son représentant dispose, comme sus mentionné, de 11 jours à compter de la mise à disposition du navire. En effet, après la date d'arrivée du navire, il a 48 heures pour dédouaner sa marchandise sans taxes supplémentaires. Au-delà de cette période, il paie des taxes supplémentaires, notamment de magasinage. La « mise en dépôt ordinaire sous douane

⁴⁵⁵ L'immobilisation d'un conteneur dépend de l'afflux de la clientèle qu'une compagnie de transit peut avoir. En d'autre terme, un conteneur vide peut rester immobiliser à quai ou dans un parc à conteneur aussi longtemps que l'on a n'a pas besoin. Cela constitue un manque à gagner pour la compagnie de transit. A l'inverse, lorsqu'il est plein, il rentable car l'acconier perçoit une taxe se rapportant du dépassement des délais de francise par un usager.

des marchandises » s'effectue lorsque le délai de 11 jours est dépassé ; ce délai étant considéré comme « délai normal » de franchise en première zone. Dans ce cas de figure, l'acconier, l'agent de douane et le transitaire font ensemble un inventaire de la marchandise. A la suite de celui-ci, il procède au transfert de ladite marchandise dans un magasin (ou entrepôt) sous douane.

Concernant le régime des marchandises « en dépôt fictif sur place », l'application de la loi est la même que pour le régime de la mise ordinaire sous douane. Cette procédure se rapporte au transfert des marchandises fragiles. Celles-ci sont mises en dépôt fictif sur place.

Le coût de l'entreposage qui varie entre 10 F CFA et 2000 FCFA (tableau 50), est calculé selon deux modes : par jour et par tonne ou par jour et par colis. La durée d'entreposage sous douane est généralement courte du fait des délais relativement courts de dédouanement (environ quatre jours à partir de la date de dépôt du manifeste en douanes) Cette durée est aussi fonction du type de marchandises transportées.

Tableau 50 - Différentes taxes douanières à payer par catégorie de marchandises et durée d'entreposage (en F CFA)

Catégorie de marchandises	1 ^{er} au 10 ^{ème} jour	11 ^{ème} au 30 ^{ème} jour	31 ^{ème} au 60 ^{ème} jour	A partir du 61 ^{ème} jour	Observations
Marchandises en magasin					
Marchandises en vrac, dépourvues de tout emballage ou ligature et marchandises sous simple lien, ciment, sel marin, engrais	60	100	250	400	Par jour et par tonne ou fraction de tonne
Marchandises emballées (autres que le ciment, le sel, les engrais ou les appareils complets à nu)					
Colis < 100 kgs	10	40	80	120	Par jour et par colis
Colis de 100 à 500 kgs	15	50	90	150	Par jour et par colis
Colis > 500 kgs	60	200	400	600	Par jour et par colis
Armes laissées en dépôt par les particuliers	20	40	50	100	Par jour et par colis
Colis postaux, paquets de messageries aériennes	20	30	50	75	Par jour et par colis
Marchandises hors magasin placées dans le périmètre douanier					
Tous véhicules	100	300	1000	2000	Par jour et par véhicule
Toutes autres marchandises en vrac (fer et béton, charpentes métalliques, tuyaux, poutres, câbles, etc.)					
Colis < 500 kgs	20	100	150	200	Par jour et par tonne ou fraction de tonne
Colis > 500 kgs	30	200	500	750	Par jour et par tonne ou fraction de tonne

D'après Rivollier, C, mai 2004, « Les pratiques de dédouanement au Gabon », Services de la mission économique régionale de Libreville,

- Les taxes d'acconage

Le déclarant bénéficie de 11 jours francs pour dédouaner sa marchandise. Dépassé ce délai, il doit s'acquitter de taxes supplémentaires qui varient en fonction de la nature de la marchandise. Pour les marchandises destinées à la consommation et se trouvant dans les

conteneurs frigorifiques, le délai de franchise est fixé à 3 jours à compter de la date d'arrivée du navire. Au-delà, le client paie des surestaries proportionnellement au temps de dépassement (tableau 51). Les frais supplémentaires comprennent les frais de maintenance (15 000 F CFA) et les frais de branchement électrique (12 000 F CFA.) A partir du neuvième jours, les taxes doublent à l'exception des marchandises diverses dont les taxes quadruplent (les frais de magasinage ne sont inclus.) Si le client s'est acquitté de toutes les redevances de manutention, mais pour diverses raisons, accuse du retard dans l'enlèvement de ses biens, il paye des frais de gardiennage supplémentaires à la société de manutention.

Tableau 51 - Coûts d'aconage hors délais réglementaires

Nombre de jours	Marchandises		
	conventionnelles	Conteneurs secs ⁴⁵⁶	Conteneurs frigorifiques ⁴⁵⁷
Délais réglementaires			
A partir du 8 ^{ème} jour	(nombre de tonnes x 406 F CFA x nombre de jours) + 18 % TVA	(nombre de tonnes x 5 800 F CFA x nombre de jours) + 18 % TVA	(nombre de tonnes x 30 200 F CFA x nombre de jours) + 15 000 F CFA + 12 000 F CFA+ 18 % TVA
A partir du 9 ^{ème} jour	(nombre de tonnes x 1625 F CFA x nombre de jours) + 18 % TVA	(nombre de tonnes x 11 600 F CFA x nombre de jours) + 18 % TVA	(nombre de tonnes x 60 400 F CFA x nombre de jours) + 15 000 F CFA + 12 000 F CFA+ 18 % TVA

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, Service manutention GETMA - Port de Commerce d'Owendo, décembre 2000

a.3. Enlèvement hors délais

Les marchandises placées dans les aires de dépôt temporaire ou les magasins, et qui attendent l'attribution d'un régime douanier par leur propriétaire, ne peuvent pas indéfiniment rester dans cette situation transitoire. La Direction générale des douanes gabonaises fixe à 11 jours francs (jours fériés non compris) leur présence en ces lieux. Dépassé ce délai, les marchandises qui n'auront pas fait l'objet d'une déclaration leur assignant un régime douanier sont transférées au « dépôt douanes » portuaires. Celles qui se trouvent sous dépôt de douane sont détruites ou vendues aux enchères au bout de 6 mois si aucun régime douanier approprié ne leur est assigné. Si elles n'ont pas été liquidées, le client doit d'abord s'acquitter de toutes ses redevances s'il veut rentrer en possession de ses biens. Il doit payer la « taxe progressive de dépôt » Son acquittement permet au client ou son représentant d'enlever ses produits de la zone de dépôt douanière. Une fois cette opération réalisée, l'agent de la brigade de douane du

⁴⁵⁶ Un conteneur 20 pieds secs est facturé à 5 200 F CFA. Il coûtera 11 600 F CFA s'il fait 40 pieds secs.

⁴⁵⁷ . Un conteneur 20 pieds est facturé à 30 200 F CFA par jour, alors que celui de 40 pieds coûte 60 400 F CFA.

port remet au déclarant une déclaration d'enlèvement de la marchandise. Cette déclaration est signée par le préposé des douanes.

c. La sortie de la marchandise de la zone douanière

Avec le bon de livraison et le BAE, direction le siège de l'agence maritime pour régler les redevances de manutention. Après l'étape de la caisse pour le paiement des frais, le commissionnaire en douane, accompagné parfois du propriétaire de la marchandise, se présente à nouveau au service manutention. Le responsable vérifie et vise les factures de redevances d'aconage. Puis, il se rend sur le terre-plein (ou le magasin) sur lequel se trouve entreposée la marchandise ou le conteneur. Après la reconnaissance de celle-ci, il la fait charger sur un camion (ou une remorque) Le magasinier vise à son tour la facture. L'agent de contrôle de douane⁴⁵⁸ lui délivre un bon de livraison sur lequel figure sa signature et le cachet du bureau. Munie de la D42, du bon de livraison et des factures, le commissionnaire en douane (ou le propriétaire de la marchandise) se présente au bureau de douane portuaire situé à l'entrée du port pour l'obtention du visa de sortie définitif. Le brigadier de douane vérifie les informations et inspecte la marchandise, avant de viser une fois de plus la déclaration. Il appose la mention « vu et enlevé » sur le BAE et garde une souche. Il lui remet un exemplaire. Il fait autant sur le système informatique douanier : il apure définitif la procédure en la validant. Cette démarche matérialise la fin de la déclaration en douane. La marchandise peut alors sortir de la zone douanière et du port après qu'elle ait subi un dernier contrôle par les agents de sécurité se trouvant au poste de police (entrée du port) Ces derniers conservent une souche du bon de livraison.

Pour conclure cette partie, nous retiendrons la complexité des procédures douanières et administratives dans les ports gabonais, et dans les ports de la zone CEMAC en général. La déclaration du navire auprès de la capitainerie, comme celle des marchandises en douane, obéit à certaines règles et s'avère obligatoire. Ces déclarations s'effectuent au vu de la présentation de plusieurs documents qui tiennent compte des réglementations nationales sur le commerce international et les transports maritimes internationaux. Le caractère obligatoire de ces déclarations s'inscrit dans le cadre du respect de l'ensemble des règles du droit public et international qui s'appliquent à la circulation internationale des marchandises, aux

⁴⁵⁸ Dans les magasins sous douane, il y a 1 ou 2 agents de contrôle douane, dont le rôle est de contrôler les marchandises pour éviter les fraudes, et 1 agent de l'agence maritime.

réglementations sanitaires, techniques, de sécurité. Cependant, les simplifier permettrait de baisser les coûts, donc d'accroître la performance et de gagner des parts de marché.

Les opérateurs sont confrontés à une accumulation de formalités dans des lieux divers et à la persistance des circuits papier. Par ailleurs, les informations disponibles sont le plus souvent véhiculées d'une manière archaïque et rudimentaire : les contacts directs et les déplacements physiques dans les différents maillons de la chaîne logistique portuaires sont encore importants au Gabon. Or, l'inconvénient des déplacements physiques reste la perte de temps et de l'information à cause des nombreuses manipulations que l'information subit le long de la chaîne. Cette transmission de l'information est rendue difficile du fait de l'absence d'informatisation de l'ensemble des maillons de la chaîne logistique portuaire, de l'insuffisance des moyens de communication moderne, du manque d'uniformité des différentes administrations. Il va de soi que les pertes de temps entravent la fluidité des flux. Elles entraînent des délais supplémentaires dans le traitement du passage du navire et de sa cargaison dans le port. Ces délais pèsent sur le coût de passage portuaire. A ce propos, le capitaine d'un navire déclare que : *« les frais d'escale représentent une part importante du coût du transport maritime. Ces derniers concernent principalement les prestations liées au pilotage et au remorquage. Ces droits sont supportés par le consommateur final et, incorporés dans le montant des marchandises »*. Une autre conséquence de ces procédures trop longues peut résider dans le fait que les informations opérationnelles importantes ne sont pas toujours transmises à temps. En somme, toutes les difficultés liées au déroulement des formalités douanières au complexe portuaire d'Owendo, et dans les ports gabonais en général, constituent un obstacle important au traitement efficace et rapide des marchandises, donc à la fluidité du trafic. A ces longs circuits paperassiers, il faut ajouter des risques d'erreurs qui surviennent quelques fois au cours du traitement des informations. Aggravés par les dysfonctionnements des services administratifs, les longs circuits paperassiers contribuent à allonger les procédures administratives et douanières. Cela constitue une entrave pour la fluidité des informations et, donc de l'écoulement rapide du trafic national, voire sous-régional. Cette situation pourrait expliquer la médiocrité du trafic de transit, et au-delà des systèmes productifs et communicationnels gabonais.

4. Les autres formalités liées au passage portuaire

a. Les contrôles phytosanitaires et de salubrité

Ces contrôles sont réalisés par les agents du service phytosanitaires à la sortie des marchandises.

A Owendo, les moyens matériels manquent cruellement au Service phytosanitaire pour accomplir leur mission. Faute de locaux, le personnel a installé des bureaux de fortune à l'entrée du port à proximité du poste de police abritant les agents de sûreté /sécurité. Il ne dispose ni de gants, blouses, laboratoire ou autres matériels susceptibles de faciliter l'inspection des produits destinés à la consommation. En dépit de ces difficultés, les agents délivrent des certificats qu'ils font payer aux chargeurs.

b. Les autres formalités avant la sortie des marchandises de l'enceinte portuaire

Ils concernent les contrôles sécurité et sûreté. Ils sont assurés conjointement par les agents de sûreté /sécurité et ceux de la police portuaire qui veillent aux entrées et sorties dans l'enceinte portuaire. Ils examinent non seulement les formalités des véhicules effectuant la livraison, mais aussi les documents de livraison accompagnant les marchandises, avant de laisser sortir les véhicules et leur chargement. Ils gardent une souche du bon de livraison.

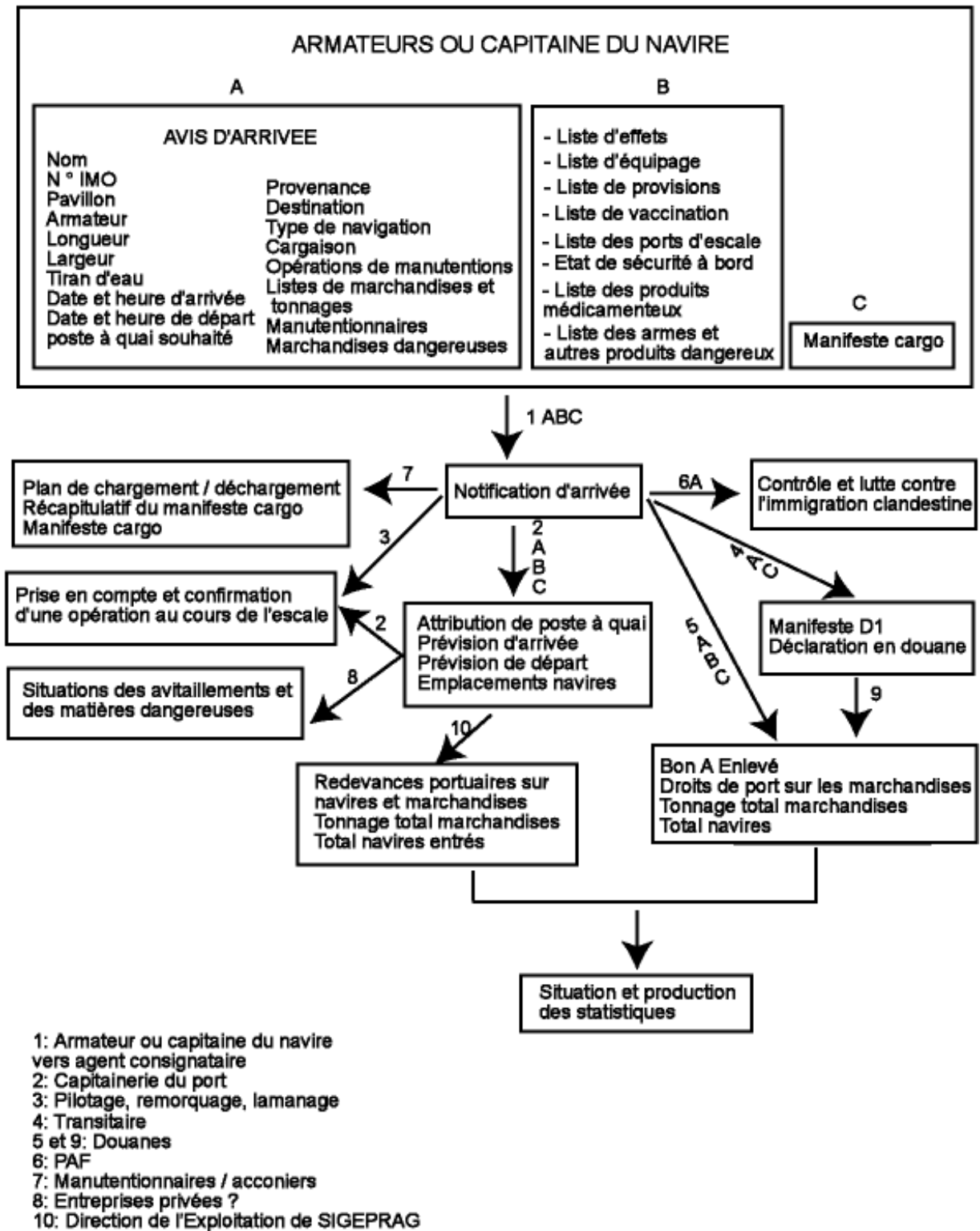
C) LA SAISIE DES INFORMATIONS LE LONG DE LA CHAINE LOGISTIQUE PORTUAIRE : LES CAS DES SYSTEMES INFORMATIQUES DOUANIER ET DE SIGEPRAG

Une analyse du circuit de l'information (figure 36) entre les opérateurs portuaires a révélé que, du fait de la spécificité des bases, ceux-ci doivent ressaisir certaines informations qui les concernent pour alimenter leur propre système informatique.

Dans cette partie, nous allons suivre les circuits des informations et des documents et la saisie informatique des données qui en découlent. De ce fait, nous allons essentiellement nous intéresser aux principaux acteurs de la vie du port, en l'occurrence les douanes, les auxiliaires du transport et le Trésor public qui sont connectés au système SINDARA. Nous

aborderons aussi les autres systèmes privés, en particulier celui de SIGEPRAG, qui nous permettra de suivre le circuit de collecte des informations relatives aux prestations fournies au navire et à sa cargaison.

Figure 36 - Circuits des informations et des documents au cours d'une escale dans les ports d'Owendo



→ Sens de circulation de l'information

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2006

1. Le système statistique Système Informatique Douanier à Architecture Relationnelle Avancée (SINDARA)

Le système statistique SINDARA est mis en place depuis avril 1990 dans le cadre de la modernisation des procédures de dédouanement. L'informatisation des opérations douanières répond, d'une part, à la simplification des procédures de dédouanement initiée par l'OMD (Organisation mondiale des Douanes), et d'autre part, à la réforme de la loi sur la douane nationale conformément à la Convention de Kyoto⁴⁵⁹. Le système SINDARA est une adaptation de la réglementation douanière gabonaise. Il recouvre la plupart des procédures du commerce extérieur. Le système traite aussi bien des manifestes, des déclarations de douane, des procédures de comptabilité, des tarifs douaniers, des régimes suspensifs que des règlements des droits et taxes douanières.

Le système informatique douanier est conçu pour accélérer le processus de dédouanement grâce à l'informatisation et à la simplification des procédures administratives. Il permet également de contrôler l'économie nationale et de s'assurer que toutes les marchandises ont effectivement été déclarées, que les calculs des impôts sont corrects et que les exemptions et régimes privilégiés sont correctement appliqués. Cette sécurité de fonctionnement aide à lutter contre la fraude douanière. L'un des objectifs importants de SINDARA reste bien évidemment la sécurisation des recettes douanières. Cet effort d'adaptabilité et de modernisation contribue à améliorer le traitement administratif des dossiers de dédouanement, et par voie de conséquence, son image auprès des opérateurs économiques. Ainsi, la moyenne de temps mise pour dédouaner une marchandise dans les ports gabonais est de deux jours selon les résultats de notre enquête (contre moins d'une heure à Douala au Cameroun)⁴⁶⁰. Des améliorations dans ce sens sont donc nécessaires pour une économie nationale plus performante. Autre avantage du système SINDARA, la fourniture des statistiques commerciales complètes, précises et ponctuelles. La normalisation de la présentation et de l'encodage des informations apporte une rationalisation dans la collecte des informations par les services douaniers. Cela accroît la fiabilité des informations douanières et améliore les statistiques économiques. Au-delà, c'est la compétitivité qui doit être améliorée.

⁴⁵⁹ La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers encore appelée Convention de Kyoto est entrée en vigueur en 1974. Elle a été révisée et adoptée en juin 1990 par le Comité du OMD pour permettre aux services des douanes de s'adapter à l'évolution commerciale actuelle. Cette réforme est essentiellement liée à trois raisons. D'abord, la croissance considérable des transports internationaux depuis la fin de la seconde Guerre mondiale ; ensuite, l'évolution considérable des technologies de l'information, et enfin la compétitivité commerciale internationale basée sur des services de qualité et la satisfaction du client. Ces facteurs ont donc remis en cause les procédures et les régimes douaniers traditionnels.

⁴⁶⁰ http://www.izf.net/Guide/Cameroun/guichet_unique.htm, « le guichet unique de Douala »

Alléger les procédures des utilisateurs appelés à remplir les formulaires papiers et à saisir les données.

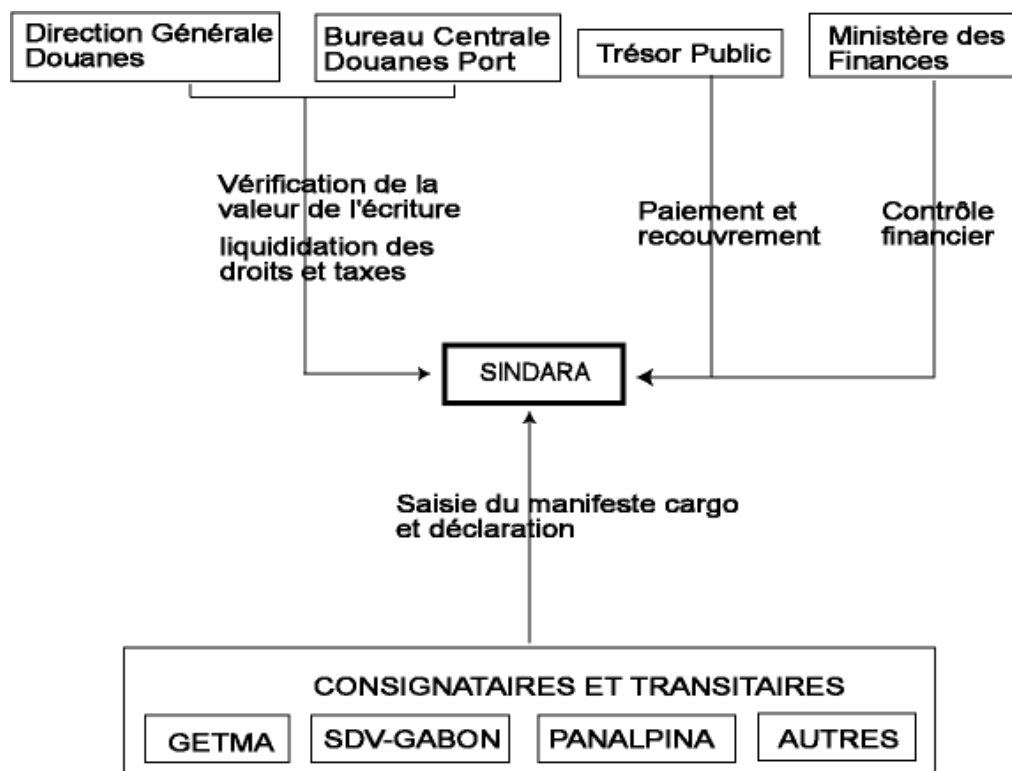
2. Du manifeste cargo à la saisie des informations

Le système SINDARA concourt au suivi des dossiers de dédouanement, du dépôt électronique de la déclaration jusqu'à l'enlèvement des marchandises dans la zone sous douane. Il permet aussi le recouvrement des droits et taxes et la sécurisation des recettes douanières. C'est un moyen de communication moderne mis à la disposition des auxiliaires du transport maritime pour faciliter le dépôt du manifeste. Il permet à ces derniers de transférer rapidement le manifeste à l'Administration douanière.

a. La saisie sur SINDARA

Dans ce système informatique, les utilisateurs interviennent en respect du principe selon lequel chacun effectue les saisies et mises à jour des informations relevant de sa compétence. Chaque utilisateur possède son code d'accès. On distingue trois principaux utilisateurs du système SINDARA (figure 37).

Figure 37 - Schéma d'implantation du système SINDARA aux ports d'Owendo



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, juillet 2006

a.1. Les auxiliaires du transport maritime

Les grandes agences maritimes implantées dans les ports gabonaises (GETMA, SDV - SNAT (groupe Bolloré), PANALPINA, etc.), disposent chacune d'un terminal informatique (écrans et imprimantes) dans leur siège. Il est directement relié au système douanier, le SINDARA. Cela leur permet de travailler depuis leurs locaux. Avant, ils devaient se déplacer jusqu'au bureau de douane le plus proche et attendre un poste disponible pour effectuer leur déclaration informatique. C'est sur la demande des douanes que les agences maritimes ont investies dans l'acquisition des terminaux et de leur connexion sur SINDARA. Quant aux entreprises artisanales, leur personnel se rend dans les bureaux de douanes où des terminaux sont installés.

- Les consignataires

Le consignataire est le point de départ de la chaîne en ce qui concerne la saisie des informations sur SINDARA. Comme nous l'évoquions précédemment, aucune formalités relatives au dédouanement ne peuvent être entreprises auprès des services douaniers si le consignataire n'a pas, au préalable, déposé, saisi et enregistré dans le système informatique SINDARA, les informations contenues dans le manifeste cargo. La première étape consiste à créer un dossier pour chaque manifeste dans le module prévu à cet effet (MOD BRK). L'agent consignataire saisit toutes les informations relatives aux caractéristiques de la marchandise et à son destinataire. Puis il valide les manifestes. Ces derniers sont ensuite disponibles pour être comparés avec les déclarations douanières.

- Les transitaires

Interface entre le propriétaire de la marchandise et l'autorité douanière, les transitaires ont en charge de compléter la saisie du manifeste commencée par le consignataire. Les opérations se déroulent en deux phases. D'abord, une saisie des informations relatives à chaque déclaration dans le module MOD CBR. Pour ce faire, le transitaire se sert du manifeste cargo qu'il a préalablement reçu de la part du consignataire, et du rapport de la manutention sur les marchandises qui ont effectivement été débarquées. Il établit un lien entre la marchandise et la ligne créée par le consignataire. Un module calcule automatiquement les droits et taxes à payer en fonction du régime douanier (nomenclature de la marchandise) souscrit par le transitaire. Quel que soit le régime assimilé à la marchandise, le modèle du formulaire est unique. Ensuite, une phase de « validation » qui consiste à rendre définitive la déclaration.

b. Les autorités décisionnelles

b.1. L'Administration des douanes

L'Administration des douanes est un service du Ministère de l'Economie et des Finances. Le SINDARA est à la disposition des inspecteurs des douanes et des chefs de bureaux. Chaque inspecteur, à partir du module MOD CBR, interroge et consulte les déclarations informatisées. Il peut modifier les déclarations initiales en fonction des contrôles et des visites qu'il aura effectuées ou des informations complémentaires apportées par les transitaires. Le module SHT permet au brigadier de douane de contrôler si le client s'est acquitté de ses divers droits et taxes avant de viser le BAE pour la sortie définitive de la marchandise de l'enceinte portuaire. Le bureau douanier d'Owendo, en tant que « cerveau du réseau », reçoit quotidiennement toutes les données statistiques en provenance d'autres sites. Il consolide ensuite tous les éléments par la réalisation d'un document statistique disponible à la demande.

b.2. Les services du Trésor Public

Les services du Trésor Public, notamment ceux du recouvrement des droits indirects, sont connectés au système SINDARA. Ainsi, la mise en place de crédits d'enlèvement, l'imputation de ces crédits, la comptabilisation des paiements, les journaux de banques et de caisse sont pris en charge par le SINDARA. Les quittances sont éditées immédiatement et remises aux déclarants. De nombreux états de gestion sont fournis par le système qui permet de suivre les retards de paiements, le fonctionnement des crédits d'enlèvement, etc. Le système SINDARA appréhende correctement l'ensemble des données relatives aux opérations de commerce extérieur. Toutefois, il ne constitue aujourd'hui qu'une première étape dans le dédouanement : celle-ci comporte une phase de saisie des données sur un terminal. Il y a ensuite une phase de calcul des droits et taxes à percevoir, et enfin, une autre consacrée à l'édition du BAE. Toute cette procédure s'accompagne d'un circuit papier et des contrôles automatiques sur le SINDARA. La saisie des informations à la source, d'abord par le consignataire, puis par le transitaire, permet une garantie de la qualité des statistiques produites. Cela se traduit par un bon archivage des informations douanières, les données de transactions et de contrôles étant stockées dans une base de données. Malheureusement cette base de données n'est pas accessible à toutes les administrations publiques impliquées dans le

passage portuaire. Par conséquent, nous assistons là à une amélioration partielle de la gestion des flux de transactions du commerce extérieur du Gabon.

3. Le système informatique de la SIGEPRAG

Depuis la privatisation partielle des ports commerciaux gabonais, SIGEPRAG gère les données portant sur l'activité d'Owendo et de Port-Gentil. Le logiciel d'application des procédures de la gestion commerciale de l'escale porte le nom d'« ODYSSEE. » Ce système informatique permet à la SIGEPRAG d'organiser les différents secteurs d'exploitation portuaire et de simplifier les procédures de taxation liées aux services portuaires. Il contribue à une meilleure gestion des escales et des opérations commerciales.

a. La collecte d'informations

Dans le système de facturation de la SIGEPRAG, la Direction de l'Exploitation doit disposer des documents suivants pour établir la facture relative aux services rendus au navire et à sa cargaison :

- l'avis d'arrivée provisoire est remis par le consignataire au chef de Service Mouvement ou à son collègue, l'agent de Régulation, au cours de la conférence portuaire. Il peut aussi le transmettre au chef du Service Mouvement par fax ou par mail. Cet avis doit parvenir au service mouvement 48 heures avant l'arrivée effective du navire au port ;

- le bon d'entrée du navire au port (ou le formulaire D10) ;

- le bon de sortie du navire au port (ou le formulaire D30-40) ;

Ces formulaires (y compris ceux ayant trait aux mouvements) sont collectés par l'agent de Régulation auprès des pilotes. Il les transmet ensuite au Service facturation pour le calcul des redevances sur les services rendus aux navires ;

- la copie du manifeste douane ;

- la copie du manifeste de cargaison ;

- les connaissements ;

Le consignataire dépose le manifeste cargaison et les connaissements au bureau d'accueil de SIGEPRAG, ainsi que la manifeste douane après qu'il ait été validé par le système SINDARA. Si au-delà de 24 heures après l'arrivée du navire, les agents de l'Exploitation n'ont pas reçu ces documents de la part du consignataire, ils se rapprochent de

ce dernier par téléphone ou mail pour les lui réclamer. De même, lorsque les consignataires ne renseignent pas correctement les documents de travail précités.

- la situation prévisionnelle des mouvements, envoyé par mail, par le chef de service mouvements navires.

Le traitement de l'ensemble de ces données conduit la Direction d'Exploitation à l'établissement des différentes factures⁴⁶¹ qui seront adressées aux utilisateurs des ports. Deux types de factures peuvent être distingués :

- le « compte d'escale » renseigne sur les prestations fournies au navire, c'est-à-dire le pilotage, le lamanage, le remorquage, l'avitaillement en eau. Y figure également la taxe de séjour. C'est une redevance spécifique par rapport au poste occupé par le navire. Les éléments de calcul sont l'avis d'arrivée et les bons d'entrée et de sortie ;

- la facture « redevance de marchandises », encore appelé DM, est établie à partir des manifestes.

b. Le circuit d'enregistrement des informations à la SIGEPRAG

La Figure 38 montre les principales relations et le circuit des informations pour le traitement d'un navire qui a fait escale à Owendo.

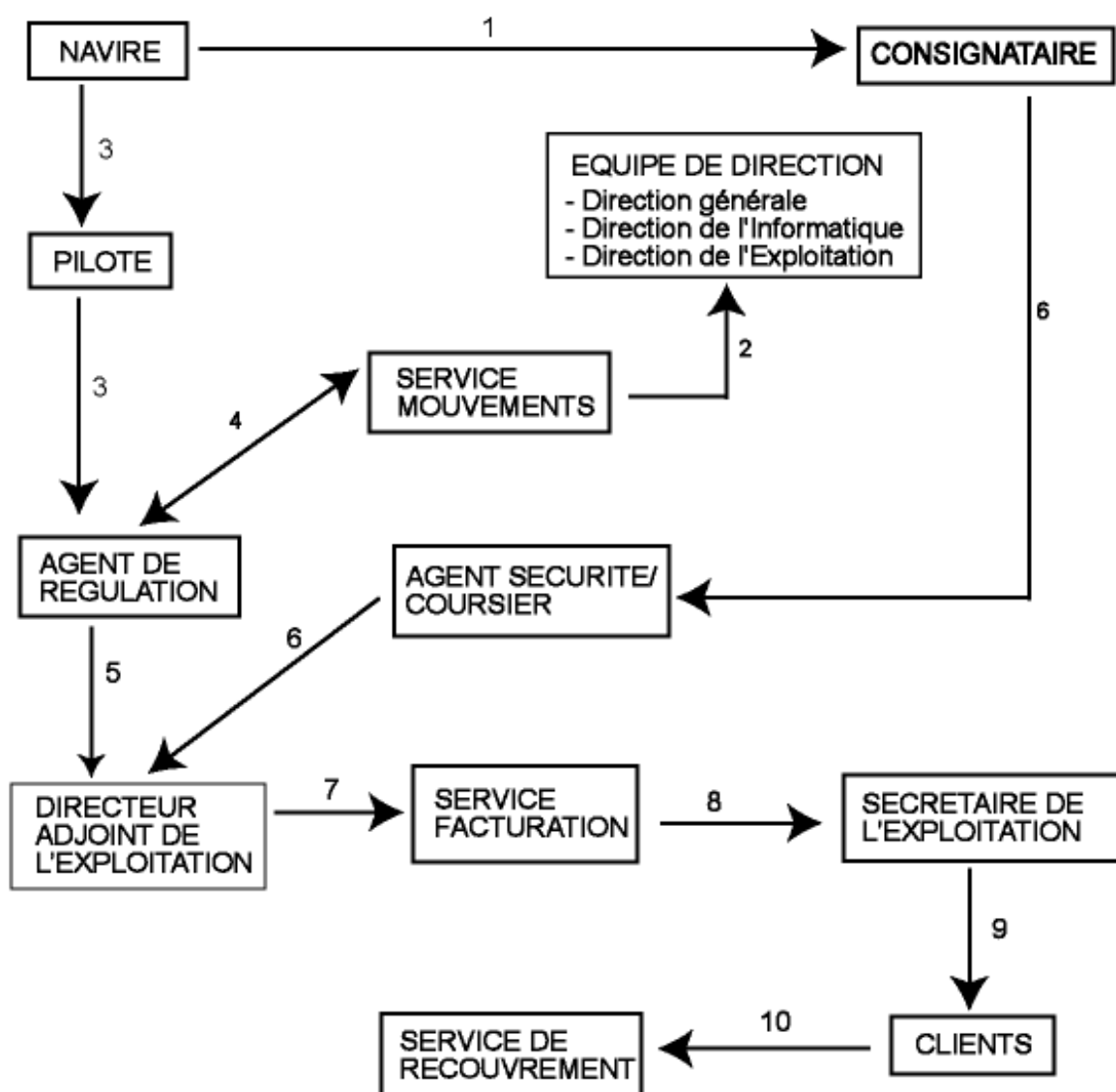
b.1. Les droits de passage portuaire du navire et ses métiers

La première étape consiste pour le chef de Service mouvements et son collaborateur, l'agent de régulation, à créer « l'escale du navire. » Il s'agit d'identifier les navires qui font escale à Owendo. A ce titre un numéro par ordre chronologique leur est attribué dès leur entrée dans le port.

La seconde étape concerne la vérification des informations figurant sur les bons d'entrée et de sortie. L'agent de régulation vérifie si les bons ont été correctement remplis et signés par le capitaine du navire. Si un complément d'informations est nécessaire, il se rend auprès de l'agent consignataire. Il dépose ensuite les bons de mouvements et les avis d'arrivée auprès du directeur adjoint de l'Exploitation, après les avoir enregistrés dans un registre.

⁴⁶¹ L'escale d'un navire et sa cargaison renvoient à une entrée et une sortie, c'est-à-dire à un accostage et un appareillage. C'est sur cette base que s'établissent les modalités de facturation relative aux services fournis aux usagers du port, notamment le navire et sa cargaison.

Figure 38 - Principales relations et flux de communication entre les acteurs portuaires pour le traitement d'un navire



- 1: Envoie de l'avis d'arrivée provisoire
- 2: Transmission situation prévisionnelle des mouvements
- 3: Bons entrées / sorties / mouvements
- 4: Validation du navire avant transmission de la déclaration d'entrée:
création de l'escale si elle n'existe pas;
modification des caractéristiques du en fonction informations figurant sur la déclaration d'entrée
- 5: Transmission bons entrées / sorties / mouvements et avis d'arrivée
- 6: Transmission manifeste cargo et manifeste douane
- 7: Transmission de tous les documents après vérification et attribution d'un numéro client
- 8: Saisie informatique des informations et édition des factures
- 9: Ventilation après signature et établissement des bordereaux de transmission
- 10: Traitement des réclamations et établissement des avoirs

Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, octobre 2006

Celui-ci vérifie les informations figurant sur les bons avec celles figurant sur le fichier informatique du navire concerné. S'il ne décèle aucune erreur, il attribue un numéro client, vise et transmet les documents au chef de Service facturation qui vérifie à son tour avant de les confier à ses collaborateurs pour la saisie des informations. Cependant, si les informations

ne coïncident pas avec celles existant sur le fichier du « navire », il téléphone à l'agent maritime pour avoir de plus amples précisions. Au service facturation, les facturiers sont chargés de la saisie informatique de toutes les informations relatives aux caractéristiques du navire. Cette saisie est réalisée sur le fichier « compte d'escale. » Le chef de service facturation édite ensuite la facture, la contrôle et la vise.

b.2. Les droits de passage portuaire des marchandises et ses métiers

Comme pour les prestations fournies au navire, la marchandise qui transite par les ports gabonais est également soumise à une redevance de passage portuaire, puisqu'elle utilise les installations portuaires. Cette redevance est à la charge du consignataire qui paie uniquement le tonnage de la marchandise figurant sur le manifeste douane. Il paie également les taxes d'entretien du port. L'agent sécurité / coursier qui a préalablement reçu les manifestes et connaissements, les enregistrent sur un registre. Il marque la date d'entrée, le numéro douane, le tonnage. Il le dépose ensuite auprès de l'adjoint du directeur d'Exploitation. A son tour, il vérifie les informations mentionnées sur le manifeste de cargaison avec celles figurant sur le manifeste douane pour éviter la fraude. Il contrôle le numéro de référence B/L, le nom de l'expéditeur et celui du destinataire, le lieu de chargement et, si la marchandise fait l'objet d'une exonération ou non de la TVA. Si des irrégularités apparaissent sur l'un des documents, il prend contact avec le client pour plus d'explications. Une fois ce travail préliminaire terminé, il saisit sur le fichier « gestion des manifestes visualisation » les mêmes informations que celles enregistrées sur le registre d'entrée. Avant toute saisie, il recherche d'abord le numéro d'escale du navire qui constitue le point de départ de la taxation. C'est une opération qui consiste à désigner le destinataire de la facture. Il transmet ensuite le dossier au chef de Service facturation pour son traitement (dépouillement supplémentaire et codification). A son tour, il vérifie le nombre de connaissements (B/L) et de manifestes de cargaison, le poids des marchandises, le nombre de conteneurs. Il vise le document avant de le confier à ses collaborateurs.

Les agents facturiers procèdent d'abord à une codification⁴⁶² des marchandises. C'est-à-dire qu'ils attribuent un code pour chaque produit (ou NST.) La codification se fait d'abord manuellement pour ne pas fausser les résultats définitifs d'une facture. Puis, ils traitent informatiquement le manifeste en saisissant les informations suivantes : le NST, le poids, le nombre de colis, le type de conditionnement. Le calcul se fait ensuite automatiquement. Le

⁴⁶² Les marchandises sont classées selon une nomenclature interne à SIGEPRAG. Il existe une dizaine de catégories de marchandises.

chef de service édite les différentes factures, à savoir la facture droits marchandises (DM), la facture entrée et sortie navire (RE). Il vérifie si le tonnage figurant sur la facture est identique à celui figurant dans le fichier avant d'apposer sa signature. La secrétaire de la Direction de l'Exploitation établit les bordereaux de transmission pour chaque client. Un facturier les dépose avec toutes les factures correspondantes dans les différentes agences maritimes. Ces dernières ont un mois à partir de la date de dépôt pour s'acquitter de leurs frais. Au-delà d'un mois, c'est la Direction financière de SIGEPRAG via le Service recouvrement qui se charge de recouvrer les fonds auprès des mauvais clients. L'agent statistique de SIGEPRAG réalise mensuellement un état de la situation statistique de chaque port commercial. Il produit également un bulletin trimestriel pour avoir toutes les informations. Les consignataires envoient le manifeste douane parfois avec beaucoup de retard. Ce bulletin renseigne sur l'activité générale portuaire. Ces données sont ensuite transmises à l'OPRAG.

Chaque membre du personnel de l'Exploitation dispose d'un code d'entrée et ne peut travailler que le domaine qui le concerne. Seuls l'informaticien et le chef de service facturation ont accès à l'ensemble des fichiers concernant les prestations fournies aux navires. Au niveau interne, il n'existe pas de base de données commune entre les ports d'Owendo et de Port-Gentil, même s'ils travaillent en réseau. Le transfert d'information se fait par l'intranet. Dans la perspective d'un partage d'information, SIGEPRAG doit mettre en place un programme de gestion de flux qui permettrait de gérer les données, et de faciliter l'analyse statistique des informations.

- Améliorer la fluidité de l'information

Au terme de cette analyse, nous avons constaté une circulation imparfaite de l'information entre le gestionnaire des ports et les opérateurs économiques. L'information n'est pas toujours communiquée au bon moment et parfois au bon endroit. De ce fait, les droits de passage portuaire à la charge de l'armateur ne sont pas traités dans les meilleurs délais. Il en est de même de la production des statistiques portuaires. L'absence d'accès direct à l'information entre agent consignataire, transitaire, concessionnaire des ports et les instances décisionnelles portuaires crée des dysfonctionnements gênant la circulation des données entre ces différents acteurs - partenaires : mauvaise qualité de l'information en terme de fiabilité et de disponibilité. Cela pose en réalité le problème de la circulation des statistiques et des données de l'escale entre les différents organismes publics et privés, et par conséquent *de la fiabilité des données et de leur traitement rapide*. L'amélioration de cette fluidité pourrait accroître la performance du système portuaire. Si tous les services et organismes impliqués dans l'escale étaient interconnectés, la gestion des flux serait plus simplifiée. Selon leurs besoins et les

informations contenues sur les manifestes entrées et sorties, chaque opérateur pourrait accéder aux données qui l'intéressent. Ainsi, la Capitainerie du port aurait l'avantage d'améliorer la gestion du personnel, des engins de servitude et des postes à quai, donc de mieux planifier le travail. En même temps que SIGEPRAG, le CGC, aurait la saisie des données qui l'intéressent. La Direction de la Marine Marchande aurait une meilleure vision de l'activité économique des ports.

La performance des ports passe par la mise en place d'un réseau portuaire Internet / intranet et extranet à travers la création d'une banque de données qui serait accessible à l'ensemble de la communauté portuaire. Cela revient à établir des liens informatiques entre les opérateurs équipés et le système existant (douane) et ceux des autres services publics, afin de permettre l'échange d'informations réciproques sans papiers. Cela va contribuer à la réduction des délais et à mettre fin aux déplacements incessants, d'un bureau à l'autre ou d'un immeuble à l'autre de la ville, et d'un endroit à l'autre du port, tout en apportant de meilleures garanties de sécurité.

La mise en relation de tous les maillons de la chaîne portuaire pour qu'ils échangent les données dématérialisées entre eux devient urgente pour que les procédures s'accomplissent avec la célérité requise.

CHAPITRE VIII

UNE LOGISTIQUE PORTUAIRE FEDERATRICE : UN ATOUT POUR LA PERFORMANCE DES PORTS DU GABON

Aujourd'hui, la qualité de service exigée par la clientèle devient une condition indispensable au développement de tout port. Elle vise une amélioration de l'efficience et de l'efficacité des services fournis par l'entreprise publique et à garantir la performance globale des services portuaires (figure 39). La qualité de service s'organise autour des services suivants : l'accueil du navire (capitainerie), les prestations aux navires (pilotage, lamanage, remorquage) et les activités liées à la manutention, la prise en compte des problèmes environnementaux.

Dans ce contexte, être compétitif en ce qui concerne les délais et la qualité de service représentent un aspect majeur des stratégies en vigueur adoptées par les entreprises pour faire face à la concurrence. Les réseaux télématiques contribuent à ce processus, notamment en densifiant et en accélérant, d'une manière impressionnante, les flux d'informations. Pour ce faire, les investissements dans un port moderne ne se limitent plus aux seuls investissements en génie civil ou en outillage. Les investissements en logiciels pour la collecte et le transfert de l'information s'avèrent de plus en plus stratégiques. Aussi, l'amélioration des opérations relatives à la marchandise et au navire implique-t-elle deux aspects fondamentaux sur lesquels nous porterons notre réflexion :

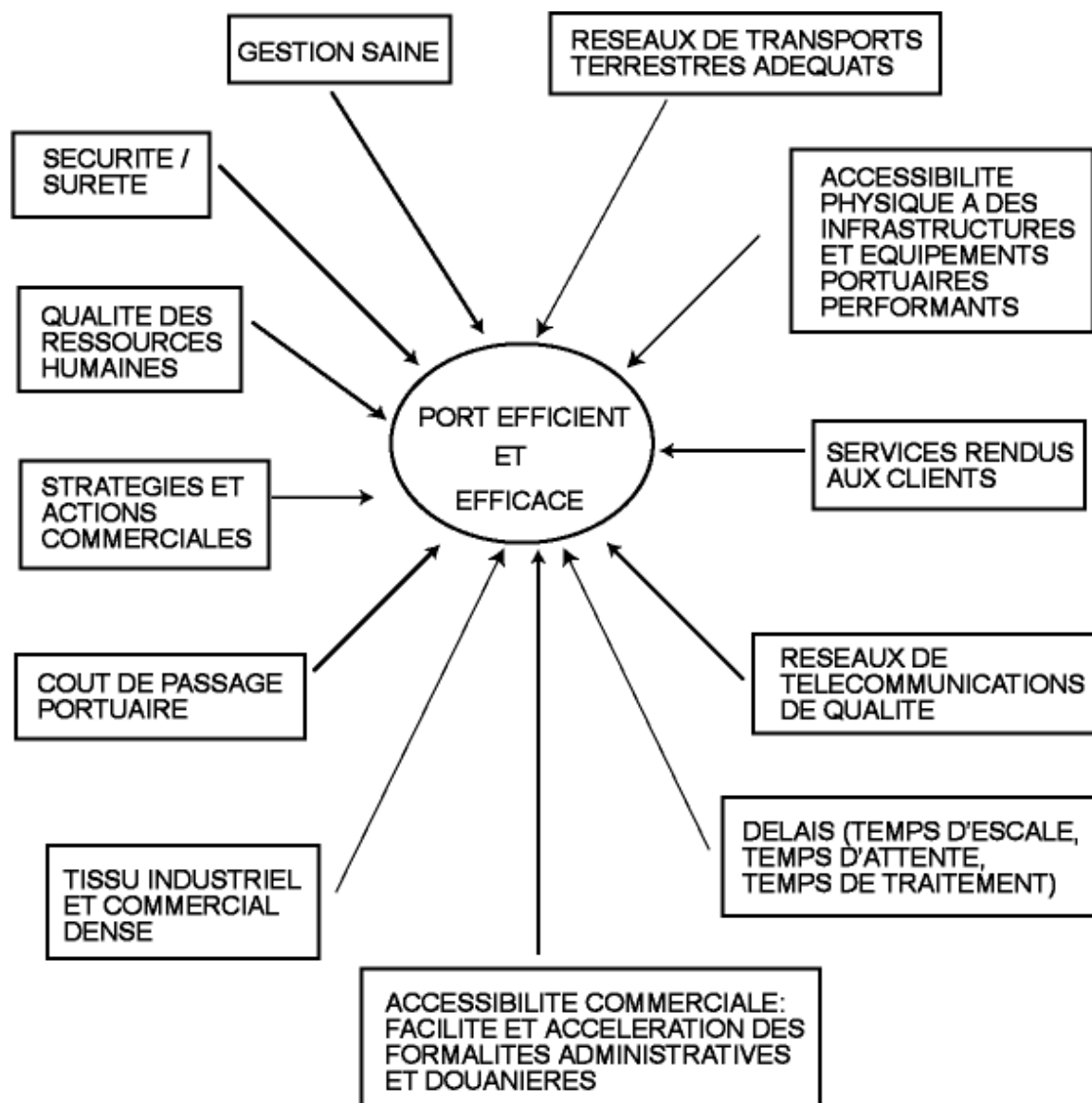
- contribuer à l'amélioration de la gestion des flux d'escale à travers un réseau portuaire Internet / Intranet /extranet qui faciliterait la communication et le partage du travail entre opérateurs ;

- favoriser la simplification, l'accélération et l'amélioration des formalités administratives, aussi bien au niveau des procédures utilisées pour les effectuer, qu'à travers les communications entre organismes ou services concernés.

Les ports de la zone CEMAC, en particulier gabonais n'échappent pas à ces mutations. L'informatisation des opérations douanières répond à trois principaux objectifs : garantir la fiabilité des statistiques produites, sécuriser les recettes douanières, simplifier et améliorer les procédures douanières au Gabon. Le « guichet unique » du Port Autonome de Douala (Cameroun) est lui déjà opérationnel. Actuellement, nous assistons aussi à la généralisation

des systèmes électroniques à travers le monde (Australie, Finlande, Japon, Île Maurice, etc.), dont le but est la réduction des délais de passage portuaire. Pour les ports gabonais, nous préconisons une complémentarité de ces deux expériences.

Figure 39 - Eléments d'efficacité et d'efficace portuaire



Gisèle, Makiéla-Magambou, enquête de terrain, octobre 2006

Le concept de « guichet unique » qu'il soit physique ou électronique, désigne « *un système qui permet aux négociants de remettre des informations à un seul organisme afin de satisfaire à toutes les exigences réglementaires relatives aux transactions. Il fournit un seul point d'entrée pour la soumission et le traitement de l'ensemble des données et documents concernant le dédouanement d'une transaction internationale* »⁴⁶³. Précisons que la réussite

⁴⁶³ CENUE (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe), 2002, « Le concept de guichet unique », *document de référence pour le Forum international sur la facilitation du commerce de la CENUE*, 29-30 mai, Genève.

d'un guichet unique ou de toute structure prenant en charge les opérations qui incluent peu ou prou les formalités de passage portuaire repose essentiellement sur la coopération et la coordination des organismes concernés.

I) ORGANISATION DE LA COMMUNAUTE PORTUAIRE POUR UN MEILLEUR TRAITEMENT DU PASSAGE PORTUAIRE

Dès l'annonce du navire sur la place portuaire jusqu'à son accostage au quai, de nombreux opérateurs interviennent pour réaliser des opérations concernant le navire et sa cargaison (consignataire, transitaire, douaniers, pilote, entreprise de remorquage, lamaneurs, etc.). Le transfert de l'information entre ces multiples intervenants se fait par divers moyens de communication : téléphone, télécopie, documents papier, déplacements physiques.

Quels sont les mesures à prendre pour coordonner les actions portuaires pour fluidifier l'organisation de la logistique d'escale et ses différents niveaux d'opération dans les ports du Gabon ?

A) LE REGROUPEMENT DES ACTEURS PRENANT EN CHARGE LE TRANSIT PORTUAIRE : UN ATOUT POUR FACILITER LA TRANSPORTABILITE DES INFORMATIONS

1. Créer une communauté portuaire

La première démarche pour améliorer la logistique des ports du Gabon est la création d'une communauté portuaire. A ce jour, les ports du Gabon ne disposent pas d'une communauté portuaire. Celle-ci existe de fait. Ainsi, en unissant leur compétence et leurs efforts, tous les opérateurs - acteurs de la place portuaire d'Owendo et de Port-Gentil créeraient une synergie qui insufflerait l'efficiency et l'efficacité des ports. Cette synergie contribuerait ainsi au rayonnement de l'image des ports tant au plan national, régional qu'international. Il est évident que l'organisation de la communauté portuaire favorisera une circulation efficace de l'information. Si l'information utile est communiquée au bon moment

et au bon endroit, il y aura une bonne coordination des actions portuaires, donc une meilleure accélération du rythme de transit.

Rappelons qu'une communauté portuaire est « *une association formelle et structurée de l'ensemble des entreprises et personnes intervenant dans le transit des marchandises dans une place portuaire, c'est-à-dire la zone où s'effectuent les opérations nécessaires sur la marchandise, avant son départ (...)* Son but est en général la promotion du port »⁴⁶⁴.

2. Le « guichet unique », un facteur de facilitation des procédures de transit des marchandises

La complexité des procédures administratives, juridiques, douanières, commerciales etc., est au cœur des débats actuels sur le traitement efficace et rapide du passage portuaire. La question portant sur la simplification des formalités pour faciliter le passage du navire et de sa cargaison dans un port, et du transport maritime international en général, est déjà engagée dans les ports européens par exemple. Il pose également les jalons d'une réflexion sur la facilitation des échanges opérationnels sur la côte occidentale africaine, en l'occurrence au Gabon. Dans ce cadre, le groupe de travail des procédures du commerce international du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT - ONU) a réalisé, en 2000, une mise à jour du Recueil de recommandations relatives à la facilitation du commerce international⁴⁶⁵. Ce document a été élaboré en 1994 par la CEE - ONU et la CNUCED pour aider ceux qui oeuvrent à la rationalisation systématique des procédures et de la documentation, utilisées dans le commerce international.

Les pays de la région d'Afrique de l'Ouest et du Centre sont concernés par la problématique de la facilitation des échanges internationaux. A l'occasion de la table ronde qui s'est tenue à Cotonou (Bénin) en 1997⁴⁶⁶, les participants ont d'abord dénoncé les contre-performances dont sont sujets la plupart des ports africains. Les problèmes évoqués concernent essentiellement les longs délais constatés lors du déroulement des formalités lors

⁴⁶⁴ CNUCED, mai 2000, « L'organisation d'un système portuaire », *Gestion moderne des ports. Certificat de gestion portuaire pour les cadres du port*, module 2, p. 77, La gestion moderne des ports, Certificats de gestion portuaire pour les cadres du port, Cours 222, édition mai 1996, révision

⁴⁶⁵ La version révisée et définitive du recueil est disponible sur le site <http://www.univfact.org>

C'est un recueil de recommandations, dont la version révisée, adoptée en mars 2001, est une compilation exhaustive et analytique. Les recommandations sont regroupées en rubriques portant aussi bien sur le commerce en général, les procédures et contrôles officiels, au niveau douanier notamment, les moyens et matériels de transport, que sur l'utilisation des techniques de l'information, etc.

⁴⁶⁶ CEMAOC, 1997, « Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre », *Table Ronde, Cotonou*, du 3 au 6 juin,

du passage portuaire et les coûts élevés qui en résultent⁴⁶⁷. Ces facteurs, dont les répercussions sont inévitables sur le reste des économies, génèrent des détournements de trafics au profit d'autres ports. A l'inverse, quand les ports sont performants, cela se ressent positivement sur d'autres secteurs. A ce niveau, la compétitivité se mesure généralement à travers deux canaux : la réduction des délais et celle des coûts portuaires. Le volet qui nous intéresse ici est celui des délais de passage des marchandises. Dans ce contexte et parallèlement aux mesures internationales prises sur la facilitation du commerce international, plusieurs initiatives régionales ont été retenues. La mesure essentielle pour réduire le temps d'attente aux ports est la mise en place de guichet unique pour accomplir les formalités administratives et portuaires. En fonction des modalités appropriées pour chaque pays, ce dernier devra fixer un délai maximum pour les procédures.

a. Le guichet unique du Port Autonome de Douala (PAD) au Cameroun

a.1. Les missions du guichet unique du Port de Douala

Dans le cadre de la facilitation des procédures de dédouanement des marchandises au PAD, un certain nombre d'actions a été engagé aussi bien au niveau du port qu'à celui de l'ensemble des intervenants pour minimiser les délais d'escale. Pour résoudre ensemble leurs problèmes économiques communs, particulièrement ceux liés aux besoins de la compétitivité portuaire, le Gouvernement en partenariat avec le secteur privé, a créé, en 1999, un « guichet unique des opérations de commerce extérieur » (GUCE - GIE). C'est ce qui justifie l'appellation « groupement d'intérêt économique » (GIE). Le but du guichet unique est de réduire les délais et les coûts de passage des marchandises au port par la simplification des formalités. Le système est conçu pour réduire les délais au cours de l'accomplissement des formalités administratives et douanières. A cet effet, deux délais ont été fixés comme devant

⁴⁶⁷ Au port de Pointe Noire (Congo) par exemple, le dédouanement représente un véritable parcours du combattant : trente trois administrations en charge, assorties de 15 % de taxes à chaque étape ; au moins quarante documents dont 60 à 70 % en double ; plus de deux cent éléments d'information.

Temps de formalités de 4 à 25 jours ; 80 textes, environ 15 signatures ; 15 exemplaires du manifeste et de nombreuses copies de la facture et du BL (bordereau de livraison)

En Tunisie, la complexité des procédures douanières, administratives et commerciales, défavorise la compétitivité du port de Rodès. Elle constitue une entrave à la fluidité du trafic, donc au développement du commerce extérieur tunisien : délais longs à l'importation : 5 à 17 jours de séjour au port, soit une moyenne de 10 jours ; procédures complexes ; nombreuses formalités ; nombre important de documents avec informations redondantes (20) ; multitude d'intervenants (40 visas) ; coûts élevés dus aux formalités. D'où l'encombrement au port de Radès et le manque de compétitivité du port.

être atteints lors de l'accomplissement des formalités de dédouanement au PAD : 2 jours à l'exportation et 7 jours à l'importation.

En fait, l'instauration du GUCE a été motivée par les nombreuses plaintes des usagers portuaires dont la justification se trouvait dans l'éparpillement des différents intervenants portuaires ainsi que les procédures tracassières. Au-delà de rompre avec la lourdeur des délais et des formalités pour le passage portuaire des marchandises à Douala, l'enjeu est la maîtrise de la collecte des rentrées financières issues des procédures douanières. C'est ce qui a conduit au regroupement physique, sur un même site géographique, des différents opérateurs portuaires (privés et publics) impliqués dans l'accomplissement des formalités de commerce extérieur au port de Douala. Cette réforme touche essentiellement le segment du dédouanement des marchandises à cause de nombreux dysfonctionnements dont souffrent le port de Douala, et ceux d'Afrique en général (fraude, falsification des documents, etc.). L'installation de tous les intervenants du commerce extérieur sur un même lieu, notamment le « Centre des Affaires Maritimes de Douala »⁴⁶⁸, répond donc au souci de minimiser les pertes de temps liées à l'ensemble des services liés aux procédures de transit portuaire, d'importation et d'exportation. A ce titre, le guichet unique doit permettre d'accélérer le traitement des dossiers, en faisant en sorte que les documents passent le plus rapidement possible d'une entité à l'autre. Cela élimine les temps morts issus des démarches de portage d'un endroit à l'autre de la ville, ainsi que les coûts liés à ces déplacements. Il s'en est suivi une amélioration des conditions de travail des opérateurs ou de leurs représentants, lors de l'accomplissement des formalités. A ce propos, le directeur du GUCE, monsieur Isidore Biyiha, exprime sa satisfaction dans les termes suivants : « *les différents intervenants, dispersés dans la ville, n'avaient pas une bonne visibilité de la « chaîne » dont il faisait partie. Aujourd'hui, ils se sentent davantage impliqués dans leur travail* »⁴⁶⁹.

Précisons que toutes les opérations ne sont pas traitées au GUCE du port de Douala. Seules celles qui sont liées à l'importation ou à l'exportation des marchandises le sont. Il en est ainsi des formalités de conduite en douane des navires et de conduite en douane des marchandises, communément appelées formalités de « prise en charge. » Il en est de même des formalités relatives à la saisie et à la validation des manifestes maritimes et, de leur apurement. Cela pose le problème de la coordination de tous les intervenants concernés par le passage portuaire.

⁴⁶⁸ Il s'agit des bureaux occupés autrefois par l'Office Nationale des Chargeurs du Cameroun (CNCC), aujourd'hui dissous au terme des réformes portuaires engagées par le Cameroun depuis 1998.

⁴⁶⁹ Interview réalisée par SIGNOURET, M, 2004, « Douala, ville à vivre », J.A / L'Intelligent, n° 2266, juin, p. 50

a.2. Structure et organisation du guichet unique du Port de Douala

- Les partenaires du guichet unique du Port de Douala

Le guichet unique regroupe en un même lieu plusieurs structures privées et publiques concernées par les opérations portuaires, parmi lesquelles :

- les banques sont chargées du recouvrement des différents droits et taxes sur les marchandises et de l'authentification des paiements ;
- le PAD émet les factures des redevances portuaires ;
- la SGS (société générale de Surveillance) assure le programme de sécurisation des recettes douanières ;
- la gendarmerie pour le contrôle et la vérification des marchandises à leur sortie du port ;
- les douanes traitent et gèrent toutes les formalités douanières ;
- le Service phytosanitaire certifie que les marchandises destinées à l'importation / exportation sont indemnes de toute infestation ;
- le Service des Changes s'assure de la régularité des transferts financiers concernés par les transactions à l'importation comme à l'exportation ;
- le Trésor public s'occupe de l'encaissement du paiement des taxes et droits liquidés ;
- l'ONCC (Office national du cacao et du café) est chargé de l'enregistrement des ventes de cacao / café avec l'extérieur, de la délivrance des certificats d'origine en même temps qu'il assure la liaison avec les organismes internationaux de café / cacao ;
- le Conseil des Chargeurs du Cameroun assure la défense des intérêts des importateurs et des exportateurs nationaux, de même que celle des autres opérateurs du secteur maritime.

- Les utilisateurs du guichet unique du Port de Douala

Les utilisateurs du guichet unique du PAD sont composés essentiellement des professionnels chargés des opérations de dédouanement. Nous avons, d'une part, les commissionnaires en douanes agréés ou leur représentant. Conformément à la législation nationale, ce sont les seuls admis au guichet unique pour accomplir les opérations liées au commerce extérieur. Ils sont mandatés par les opérateurs économiques pour les représenter dans les actes effectués au sein du guichet unique pour accomplir les formalités liées à l'importation ou à l'exportation des marchandises. D'autre part, il y a les sociétés de transit, notamment celles qui sont inscrites au registre du commerce et qui disposent d'un agrément de commissionnaire en douane agréé délivré par la direction nationale des douanes. L'obtention de cet agrément implique le dépôt

effectif d'une caution bancaire offrant des garanties de l'administration en ce qui concerne les commissionnaires qui concourent à l'établissement et la perception des droits et taxes.

b. Le fonctionnement du guichet unique du Port de Douala

b.1. La gestion administrative du guichet unique du Port de Douala

Le guichet unique du PAD est sous la responsabilité du groupement d'intérêt économique. Pour mener à bien sa mission, la structure s'est dotée de trois organes de fonctionnement :

- l'Assemblée Générale du GIE qui est l'instance décisionnelle générale. Elle est composée à la fois des membres de l'Etat, des opérateurs et organismes compétents⁴⁷⁰. Elle décide des grandes orientations en matière de procédures du commerce extérieur ; statue sur les rapports du Conseil d'administration du GIE, ainsi que sur celui du Commissionnaire aux comptes. Elle examine aussi les comptes sociaux et le bilan du guichet unique ;

- le Conseil d'administration est l'organe exécutif. Son rôle est de préciser les objectifs du GIE et d'exercer un contrôle permanent sur la gestion assurée par le directeur du GUCE. Il définit les comptes financiers de chaque exercice et élabore le rapport moral consacré à l'activité du guichet unique. Il est composé de huit membres, dénommés « administrateurs », appartenant aussi bien au secteur public que privé⁴⁷¹ ;

- la Direction générale est l'instance opérationnelle du guichet unique. Elle est chargée du fonctionnement quotidien de la structure. Elle est sous la responsabilité d'un directeur général, désigné par le Conseil d'administration du GIE.

⁴⁷⁰ Il s'agit du ministère chargé des Finances ou son représentant ; le ministère chargé des transports ou son représentant ; le ministère chargé du commerce ou son représentant ; le PAD ; de la chambre de commerce d'industrie et des mines du Cameroun ; du groupement inter-patronal du Cameroun ; du groupement professionnel des acconiers du Cameroun ; de l'union des consignataires et armateurs du Cameroun ; du syndicat des commissionnaires en douane agréés et transitaires du Cameroun ; du syndicat des commerçants importateurs et exportateurs du Cameroun ; du groupement des exportateurs du Cameroun ; de l'association professionnelle des établissements de crédit du Cameroun ; du syndicat national des transporteurs routiers du Cameroun ; de l'association bananière du Cameroun ; du syndicat des auxiliaires de transport et de transit.

⁴⁷¹ Il s'agit : un représentant du ministère chargé des Finances ; un représentant du ministère chargé des transports ; un représentant du ministère chargé du commerce ; un représentant des organismes publics et parapublics ; un représentant des Syndicats maritimes ; un représentant du GICAM ; un représentant des organisations professionnelles des exportateurs ; un représentant des organisations professionnelles des importateurs.

b.2. Les modalités de traitement de dossier au guichet unique du Port de Douala

L'une des préoccupations des utilisateurs du guichet unique du PAD est de passer le moins de temps possible à accomplir les formalités qui leur incombent, qu'il s'agisse de disposer rapidement des marchandises ou pour les faire embarquer à temps à bord du navire. Il est donc nécessaire d'accélérer ou de réduire les obstacles liés à la durée du séjour d'un dossier au sein du guichet unique. Par durée de séjour, nous entendons la période qui s'écoule entre le moment du dépôt du dossier et son retrait, c'est-à-dire les délais compris entre son introduction dans une cellule ou entité impliquée⁴⁷² dans la procédure concernée et sa sortie, une fois les formalités accomplies.

Pour mesurer les délais de séjour, les autorités du guichet unique ont mis en place un système manuel de suivi à l'aide d'un document papier dénommé « fiche de suivi de dossier ». Cette fiche contient un certain nombre de colonnes sur lesquels sont inscrites les mentions d'horodatage, cellule par cellule et formalité par formalité. Ces mentions sont apposées par les agents de chaque cellule en présence de l'opérateur, puis supervisées par le responsable de la cellule concernée. Deux types de dates et heures sont enregistrées : la date et l'heure de remise du dossier qui correspond à son entrée dans ladite cellule ; la date et l'heure de sa sortie de la cellule, qui marque en fait la fin du temps d'accomplissement de la formalité sollicitée. Cette pratique permet de comptabiliser les délais subis par un dossier présenté par un utilisateur du guichet. Ces délais concernent aussi bien la transmission interne intercellulaire, que celle liée au commissionnaire qui, pour des raisons diverses, aura gardé le dossier. Les formalités à accomplir au guichet unique du PAD pour suivre son dossier s'effectuent à plusieurs niveaux. La première étape commence par la présentation du commissionnaire en douanes agréé ou son représentant au Service Accueil - orientation. C'est là le point de départ du processus de suivi d'un dossier au sein du guichet unique. Après dépôt des documents, les agents procèdent à deux types de vérifications. Ils s'assurent d'abord que l'opérateur est bien un utilisateur du guichet unique, avant de lui remettre une fiche de suivi de dossier. L'agent examine ensuite les documents requis par rapport à l'opération sollicitée. Si le dossier comporte toutes les pièces exigées, il enregistre les différents paramètres d'identification de l'opérateur : nom de la société, numéro d'enregistrement de la société au guichet unique, etc. Les formalités pouvant être accomplies au guichet unique du PAD sont les suivantes :

- déposer la déclaration en douane et obtenir le BAE (bon à enlever) ;

⁴⁷² Il s'agit d'une cellule physiquement installée au sein des locaux du guichet unique.

- remettre la demande de BDT (bordereaux de taxation)⁴⁷³ à la SGS ;
- régler auprès de la banque les BDT transmis par la SGS, quatre fois par jour ;
- payer au trésor les droits et taxes des importations inférieures à 2 millions de F CFA.

Au-delà de ce montant, le paiement s'effectue auprès des banques établies au guichet unique sous la base du BDT envoyé par la SGS ;

- obtenir le certificat phytosanitaire (à l'exportation) ou le procès verbal d'inspection phytosanitaire (à l'importation) ;
- se voir facturer les redevances et prestations portuaires et les régler auprès de la banque, sur la base de la facturation établie par la cellule du PAD établie au guichet unique ;
- domicilier les opérations auprès des banques et du service des changes ;
- régler les redevances et cotisation café – cacao auprès des banques sur la base des décomptes établis par l'ONCC.

Dès son entrée dans une cellule, le commissionnaire en douane ou son représentant sollicite de la part de l'agent de la cellule une prise en charge de son dossier. Là encore, l'agent opère à un double enregistrement. Il mentionne, comme nous l'avons déjà dit, la date et l'heure d'entrée du dossier dans la cellule. Il renouvelle cette inscription pour sa sortie aussitôt qu'il a effectué sa tâche. Si pour diverses raisons, l'agent dépasse le délai des prestations⁴⁷⁴ fixées, il doit indiquer sur la colonne « observations » les causes de ce décalage dans le temps. Cette pratique est réitérée dans chaque cellule et par l'agent de ladite cellule. En fin de circuit, il remet au Service Accueil - orientation la feuille de suivi pour qu'elle soit compostée. Pour cela le commissionnaire ou son représentant devra d'abord obtenir tous les visas nécessaires à l'opération sollicitée. Cela marque la fin de la formalité et la sortie effective du dossier du guichet unique.

Comme nous pouvons le constater, la procédure de suivi de dossier au guichet unique du PAD telle que nous venons de la décrire témoigne d'une multitude d'intermédiaires, de nombreux traitements et manipulation des dossiers et de la persistance de la circulation physique des dossiers. La segmentation des prestations conduit à de nombreux déplacements physiques d'une cellule à l'autre pour l'accomplissement d'une formalité. Cela génère des délais supplémentaires.

⁴⁷³ Le BDT s'inscrit dans le cadre du programme de sécurisation des recettes douanières. Il permet de connaître la valeur en douane de la marchandise, selon le régime douanier auquel sera déclarée la marchandise lors de son importation.

⁴⁷⁴ Les délais des prestations que les intervenants se sont engagés à tenir pour les prestations dont ils ont la charge sont : douanes : 1 h 20 min ; PAD : 15 min ; ONCC : 30 min ; banques : 15 min ; SGS : 8 h 30 min ; Trésor : 15 min ; Service de changes : 30 min ; Service phytosanitaire : 8 h.

c . Un guichet unique déjà dépassé mais en avance

Par rapport aux objectifs fixés lors de la création du guichet unique, la mission qui consistait à réunir tous les intervenants du commerce extérieur sur un même site pour accélérer les entrées et les sorties des produits, est atteinte. Cela permet de réduire considérablement les tracasseries administratives, les délais de sortie et les pertes d'argent dues à l'avarie des marchandises ou au coût d'immobilisation du navire. A ce propos, le directeur du GUCE déclare « *qu'un dossier de marchandise est désormais traité en 1,77 jour, alors qu'il fallait, il y a quatre ans au moins, une semaine pour mener à bien la procédure. En moyenne, entre 300 et 350 dossiers passent quotidiennement au guichet unique* »⁴⁷⁵.

Toutefois, concernant les délais de passage portuaire à l'import et à l'export, beaucoup reste encore à faire même si des améliorations sont observées au niveau du traitement administratif des dossiers de dédouanement. En effet, les délais de traitement d'un dossier dans le bureau principal des douanes avant la mise en place du Guichet unique des opérations du commerce extérieur (GUCE physique) étaient de 15 jours environ. Cette durée est passée respectivement de 3 jours en juin 2003 à 9 heures au mois de septembre, puis de 1 jour en octobre à 3 h 39 en novembre. Aujourd'hui, ce délai a été ramené à 51 minutes, soit 19 minutes en deçà du temps prévu au cahier de charges⁴⁷⁶. Ces résultats se traduisent aussi par une amélioration du traitement des marchandises au port. Ainsi, en 2001, la moyenne de temps mise par les marchandises débarquées au Port de Douala était de 25 jours pour une marchandise importée (contre 3 jours à Libreville au Gabon) et de 19 jours pour la marchandise exportée (contre 2 jours à Abidjan en Côte d'Ivoire)⁴⁷⁷. Deux ans après la mise en place du Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE), la moyenne de temps mise par les marchandises transitant au Port de Douala reste encore très élevée. Au lieu des 7 jours à l'import espérés, on en est à 19 jours à l'import et 20 jours à l'export⁴⁷⁸. En 2006, les délais sont de 2 jours en moyenne à l'export et 2 semaines à l'import. Cela signifie que l'objectif visé n'a pas été atteint pour les marchandises à l'importation, la situation s'étant nettement améliorée à l'exportation. Le meilleur indicateur de la situation qui prévaut actuellement sur la place portuaire camerounaise est fourni par ce que les experts appellent le « critère portuaire ». Il est constitué de l'ensemble des performances réalisées par les intervenants à l'intérieur de la zone du GUCE. Il s'agit par exemple du traitement à l'arrivée des conteneurs,

⁴⁷⁵ Interview cité par SIGNOURET, M, 2004, op. cit., p. 50

⁴⁷⁶ http://www.izf.net/izf/Guide/Cameroun/guichet_unique.htm, « le guichet unique de Douala », 2 p.

⁴⁷⁷ LADO, H, 2001, « Fiche de synthèse sur les transports au Cameroun » http://www.izf.net/izf/EE/pro/cameroun/5020_transport.asp

⁴⁷⁸ LADO, H, 2001, « Fiche de synthèse sur les transports au Cameroun », http://www.izf.net/izf/EE/pro/cameroun/5020_transport.asp

considéré comme critère de référence de calcul. Ce critère, affirme-t-on, était de 5,10 en 2004, puis est passé à 5,15 en 2005 et à 6,97 maintenant⁴⁷⁹.

A travers ce constat se profile toujours le problème de l'allongement des délais. Les raisons évoquées pour expliquer cette situation sont nombreuses ; parmi lesquelles : les formalités qui ne relèvent pas du GUCE, à l'exemple de la déclaration en douane de la marchandise, la logistique du transitaire pour livrer la marchandise qui n'est pas souvent disponible, la multiplicité des intervenants, etc. Il va de soi que la réduction des délais de transit est un déficit qu'il faudra résoudre rapidement pour ne pas défavoriser la chaîne portuaire, et par ricochet, l'ensemble de la chaîne portuaire camerounaise. Il en est de même de la diminution du nombre d'intermédiaires traitant un dossier si le PAD veut accroître la transparence dans les relations entreprises – administrations et améliorer sa compétitivité.

Le GUCE -GIE constitue un premier pas vers la simplification des procédures administratives et douanières : les formalités se déroulant dans le cadre d'un guichet unique. C'est un outil de travail qui présente des avantages pouvant s'exprimer en termes de facilitation du déroulement des procédures de dédouanement des marchandises, de réduction des coûts et des délais de passage portuaire des marchandises. Le regroupement sur un même site géographique de l'ensemble des services auxquels les utilisateurs ont recours pour leurs opérations commerciales apparaît nécessaire pour améliorer le passage portuaire à Douala. Toutefois, pour parfaire les acquis du guichet unique « physique », et améliorer la compétitivité des prestations portuaires et maritimes, il est nécessaire de moderniser⁴⁸⁰ le guichet unique physique, dont la mise en service était prévue pour fin 2004. Cela est d'autant plus urgent que cette initiative manuelle est de moins en moins ambitieuse. A ce jour, le développement des technologies de l'information et de la communication rend le guichet unique du PAD obsolète. A cela s'ajoute le manque de coordination entre les administrations publiques concernées par les opérations commerciales et portuaires. Voilà pourquoi il est indispensable de doter le port d'un système informatique qui faciliterait le partage et l'échange d'informations entre tous les intervenants et mettrait à la disposition des utilisateurs, via Internet / intranet toutes les informations utiles pour le suivi de leurs dossiers. Ce système contribuerait aussi à atteindre les objectifs liés au maintien de la sécurité financière douanière et des flux commerciaux.

L'instauration d'un guichet unique électronique pour favoriser l'échange de données informatisées comme cela se fait déjà à l'île Maurice, à Tunis, par exemple, donnerait une

⁴⁷⁹ FOUTE, RJ, 2006, « Port de Douala : le casse-tête de l'importation », <http://www.bonaberi.com/article.php?aid=2163>

⁴⁸⁰ C'est une entreprise tunisienne, TradeNet, qui est chargée, depuis novembre 2003, de la réalisation du Système d'Information du Guichet Unique du Commerce Extérieur du port de Douala.

nouvelle impulsion au secteur dont l'efficacité conditionne directement la chaîne logistique portuaire de laquelle dépend le commerce extérieur camerounais. C'est la condition essentielle si le PAD ne veut pas se voir marginaliser, surtout que l'efficacité du fonctionnement du guichet unique, et par ricochet de la logistique portuaire, passe par une circulation rapide et efficace des dossiers et informations requis par les différents intervenants. Ces échanges d'information et/ou documentaires, qui s'opèrent aussi bien entre les opérateurs privés et les administrations publiques, qu'au sein des entreprises privées ou entre services publics, doivent s'effectuer avec plus de célérité pour faciliter la connaissance et l'accomplissement des formalités incombant aux usagers.

B) MAITRISER LES FLUX D'INFORMATION POUR ASSURER UNE MEILLEURE COORDINATION DES ACTIVITES

Le port est un maillon essentiel de la chaîne de transport de marchandises. Il permet une mise en relation d'organisations juridiquement et financièrement indépendantes mais économiquement dépendantes. Il gère donc un portefeuille de partenaires aux compétences complémentaires dans l'objectif d'assurer un développement collectif. C'est aussi un centre d'information important du fait qu'il reçoit des flux de marchandises et concentre une diversité d'intervenants qui offrent une prestation de service liée aux navires ou à leur cargaisons. Le port doit donc gérer au mieux les flux d'informations et de stocks. Le traitement des flux physiques de marchandises ne peut se faire avec la rapidité, la fiabilité et l'efficacité exigées par les acteurs s'il n'est pas accompagné d'un traitement rapide des informations liées à ces marchandises. Ainsi, la maîtrise des informations permet au port d'opérer une gestion plus pointue de la marchandise et du navire. Cela permet non seulement de réduire les délais et les coûts, mais d'offrir aussi une diversité de services aux utilisateurs des ports (suivre les opérations en temps réel, disponibilité des informations dans des délais raisonnables...). La maîtrise des flux conduit à l'utilisation des systèmes informatiques pour traiter et transmettre rapidement tous les documents qui accompagnent les expéditions internationales. Le fait qu'un système d'information géré informatiquement accroisse le débit d'information et traite des volumes de données plus importants qu'un système manuel, justifie actuellement le recours incessant à plus d'informatisation dans les ports.

Dans le cas des ports du Gabon, les systèmes d'informations des différents acteurs – partenaires sont disjoints. Chaque entreprise dispose de son propre réseau local. Un des

moyens pour partager l'information et développer des applications collaboratifs peut être la mise en place d'un « portail d'information ». C'est de cette mise en réseau des différentes entités que nous allons traiter dans cette partie.

1. Décloisonner pour une efficacité globale des ports gabonais

a. Mettre en réseau pour communiquer et partager l'information

L'information est nécessaire pour le suivi de toutes les activités liées à l'exploitation d'un port. Elle permet d'anticiper, c'est-à-dire de prévoir à l'avance ce qui va se passer et de prendre en conséquence les mesures nécessaires pour que le processus de passage portuaire ne soit pas défaillant. Cela revient à définir les systèmes d'exploitation, de contrôle et d'information pour préparer l'escale d'un navire et de sa marchandise. Leur imbrication favorise l'optimisation de tous les mouvements afin d'éviter les pertes de temps inutiles. Cette anticipation s'avère indispensable dans la mesure où il existe une diversité d'acteurs qui concourent, chacun à leur niveau, à la réalisation de l'escale.

Dans le cas des ports du Gabon, nous avons constaté l'existence d'îlots de réseaux connectés. Il existe une multitude d'intranets. Le manque de liens informatiques entre toute la communauté représentée par les chargeurs, les transitaires, les consignataires... ne facilite pas les échanges structurés de données. Cette situation accroît des difficultés à développer des synergies tant entre les acteurs portuaires, qu'entre les ports eux-mêmes. Il paraît urgent d'envisager le développement d'une informatique portuaire communicante ; c'est-à-dire un réseau portuaire commun qui va fédérer les systèmes informatiques de l'ensemble des opérateurs qui prennent en charge les opérations incluant les formalités douanières et portuaires. La réalisation d'un réseau portuaire au sens Internet / intranet / extranet permettra de faciliter la communication et le partage des informations. Le réseau qui sera au centre de l'approche du management de l'information et de la communication est un réseau s'appuyant sur les technologies de l'information.

b. Des méthodes de communication à changer

Au Gabon, comme partout ailleurs, les messages⁴⁸¹ échangés entre les acteurs des ports et du transport maritime international correspondent à une fonction commerciale, administrative ou technique. Des exemples de messages fréquemment utilisés sont les déclarations administratives, douanières. L'examen des échanges d'information, dans le système portuaire gabonais, montre que chaque opérateur dispose de l'information sur son ordinateur. Lorsqu'il veut la transmettre à un autre opérateur, il produit un document papier, qu'il envoie par des moyens conventionnels (courrier, fax, etc.). La première chose que fait l'agent récepteur, avec le document qu'il a reçu, est de l'introduire dans son système informatique pour procéder à sa gestion interne. Il va ensuite produire de nouveaux documents qu'il transmettra par les mêmes moyens conventionnels aux agents suivants de la chaîne. Ceci met en évidence le fait que « 80 %, de l'information que manie une entreprise provient de l'ordinateur d'une autre entreprise et finit dans l'ordinateur de l'entreprise »⁴⁸²

La gestion de l'information par des moyens traditionnels nécessite des démarches complexes, laborieuses, et coûteuses pour l'entreprise. A ce propos, la CNUCED dit que « pour une exportation, le coût de confection manuelle des documents nécessaires, les erreurs commises, la redondance des données et la procédure manuelle, peut s'élever jusqu'à 10 % le coût final des marchandises »⁴⁸³. Il va de soi qu'une gestion plus efficiente de l'information peut engendrer des économies considérables. Il arrive aussi que le transfert des fichiers d'information se fasse par mail et par l'envoi de disquettes. Cela constitue un moyen simple de communication d'un ordinateur à un l'autre. Pour que la place portuaire gabonaise fonctionne de manière harmonieuse en réseau, l'information devrait circuler avec plus de fluidité entre clients, fournisseurs, autorités publiques et opérateurs économiques. Chacun y gagnerait en rapidité et en qualité.

c. Créer une plate-forme de travail collaboratif

La performance des ports du Gabon passe par l'intégration des TIC dans la gestion et l'échange d'informations entre les tous les acteurs. Pour optimiser les flux physiques,

⁴⁸¹ Selon la CNUCED, un « message est un ensemble de données structurées correspondant à cette fonction et regroupées de manière logique.

« Les données sont structurées, c'est-à-dire organisées et présentées selon des standards qui peuvent être locaux, nationaux, internationaux ou propres à un secteur d'activité »

⁴⁸² CNUCED, 1998, « Les méthodes et outils de gestion », *La gestion moderne des ports*, Certificat de gestion portuaire pour des cadres moyens, cours, édition 9 mai 1997, révision, juin 1998, p. 108

⁴⁸³ CNUCED, 1998, op. cit., p. 107

accélérer les flux documentaires et faciliter les procédures administratives, il est nécessaire que les ports incorporent les TIC, particulièrement Internet. Les entreprises étant déjà reliées entre elles par les réseaux Internet. Interconnecter les intranets entre eux par le biais d'un extranet va contribuer à fluidifier les échanges d'information. A partir d'un navigateur Web, un point d'entrée unique sur l'ensemble des applications et des sources documentaires peut être offert à la communauté portuaire. Des serveurs mettront à disposition des utilisateurs des ressources partagées d'un réseau local (application, base de données, serveur Web, serveur de télécopie, serveur de messagerie...). Les facteurs favorables à l'utilisation d'un « portail d'information » sont d'ordre structurel : le besoin de faciliter la communication des systèmes d'information hétérogènes (comme ceux des acteurs d'un port) et d'augmenter l'efficacité du traitement des documents et des données. Le portail d'information permet de créer des espaces dédiés pour mettre à disposition l'information en la centralisant (organisation, classement, tri, recherche, filtrage, diffusion pour offrir des services tels que la gestion des projets ou le partage de connaissances). Il favorise ainsi la veille informationnelle pour l'ensemble de la communauté. Il donne l'occasion de réduire les délais de recherche et de mobilisation d'une information, de limiter les quantités de papier consommées et l'importance de la reprographie.

Compte tenu de la diversité des données stockées dans les systèmes d'information de l'organisation, il est nécessaire que celles-ci soient correctement collectées, agréées et analysées. La maîtrise et la gestion des contenus d'entreprises apparaissent dans cette optique incontournable. Le portail d'information fournit aux opérateurs économiques, aux auxiliaires de transport, ainsi qu'aux décideurs politiques et économiques, des informations dont ils ont besoin. Il facilite une prise de décision par les décideurs et membres de la communauté portuaire, mais également une élaboration et un suivi des politiques et stratégies communes de développement du secteur portuaire. Un portail d'informations « *peut non seulement assurer la diffusion de contenu à accès large ou restreint, mais aussi agréger des applications ou des outils* »⁴⁸⁴. Ainsi, grâce à un portail d'information, chaque représentant de la communauté va disposer en temps réel des documents qu'il partagera non seulement avec les membres de son équipe, mais aussi avec d'autres opérateurs en charge du traitement du passage portuaire. Chaque utilisateur a la possibilité de publier et d'extraire des informations dont il a besoin en fonction de son profil et de la politique de sécurité définie par la communauté portuaire. Cela contribue à améliorer la continuité des flux dans la chaîne logistique entre les donneurs d'ordre et les exécutants. De même que le développement d'une plus grande réactivité dans

⁴⁸⁴ BISEUL, X et DEVILLARD, A, 2001, « Le portail d'entreprise. Une bonne occasion pour un grand ménage », *01 Informatique*, spécial 35 ans, n° 1650, p124.

les relations gestionnaires et utilisateurs. Il en résulte une augmentation de la productivité du personnel, ainsi qu'une satisfaction des clients.

Le tableau 52 résume les principales fonctionnalités d'un portail d'information. L'architecture d'un portail d'information comprend trois aspects pour la diffusion des contenus. L'autorisation et l'authentification fournissent un accès sécurisé et une présentation appropriée et personnalisée du contenu par rapport à l'utilisateur.

Tableau 52 - Les principales fonctionnalités d'un portail d'information

Fonctionnalités	Observations
Recherche et catégorisation	L'accès rapide aux documents référencés et au contenu externe (recherche sur le Web) est la première fonction exigée d'un portail. L'indexation ⁴⁸⁵ et la catégorisation facilitent la compréhension des requêtes par analyse sémantique.
Personnalisation	La personnalisation aux centres d'intérêt de l'utilisateur est définie à travers la création de profils individuels ou collectifs. Ceux-ci déterminent la diffusion sélective de contenu et l'accès aux applications.
Sécurisation	En plus d'un coupe-feu qui protège des intrusions, un portail se doit de disposer de fonction d'authentification par signature unique et de cryptage pour l'envoi d'informations confidentielles.
Outils collaboratifs et applications	Un portail offre un accès unifié aux outils collaboratifs (messagerie électronique et messagerie instantanée, Web-mail, agenda de groupe, planification de tâches) mais, aussi et surtout, aux applications d'entreprises par connecteurs interposés.
Gestion des droits d'accès	La console d'administration détermine les droits et les rôles des utilisateurs et établit les rapports statistiques de fréquentation.

D'après X Biseul et A Devillard, 2001, « Le portail d'entreprise. Une bonne occasion pour un grand ménage », 01 Informatique, spécial 35 ans, n° 1650, p124

Ceci met en relief le préalable du portail d'information : les partenaires qui souhaitent mettre en place ce type d'échanges doivent disposer d'un système d'information fiable et capable de traiter l'information en question. Ce type de systèmes informatisés est également tributaire d'un approvisionnement électrique fiable, de réseaux de télécommunications performants, de fournisseurs de matériel informatique compétent et de services de maintenance locaux.

Trois catégories de portail sont à distinguer : le portail d'informations documentaire, applicatif et décisionnel. Les experts les combinent généralement pour répondre aux besoins de l'organisation. Le portail d'informations documentaire permet non seulement d'accéder aux informations, mais favorise aussi leur partage. C'est un élément qui participe aux

⁴⁸⁵ L'indexation est une opération permettant de décrire le document en vue de son exploitation ultérieure. Il faut distinguer la description formelle du document (type, auteur, date, etc.) de la description de son contenu qui s'effectue de plusieurs façons : définition des mots-clefs, résumé, etc.

processus du travail collaboratif, de capitalisation et d'échanges informationnels. Le portail d'application d'entreprise, aussi appelé portail applicatif, « *donne accès aux différentes applications de l'entreprise et aux données correspondantes en fonction du profil de l'utilisateur et de la politique de sécurité définie par l'entreprise* »⁴⁸⁶. Le portail d'expertise d'entreprise, appelé quelque fois portail de veille, est conçu pour « *améliorer l'accès aux informations et leur partage. En fait, il permet de capitaliser et d'analyser les informations utilisées par les utilisateurs afin d'améliorer l'accès aux savoirs de l'entreprise* »⁴⁸⁷.

c. La normalisation

Le passage du navire et de sa cargaison dans les ports implique une multitude d'échanges d'informations quelles qu'en soient les modalités. Les circuits d'information entre les professionnels sont souvent complexes. Ils font intervenir de multiples partenaires échangeant de nombreux documents et informations. La normalisation est le premier volet du portail d'information. Elle repose sur l'utilisation d'un même « langage » informatique, c'est-à-dire d'un format unique pour faciliter la communication des différents systèmes d'informations, tant au niveau des échanges que de la sécurisation de ceux-ci. A ce titre, le format de données XML⁴⁸⁸ peut constituer le dénominateur commun à l'ensemble des acteurs. Il permet d'accéder au monde de l'informatique collaborative. C'est un langage d'intégration qui autorise la publication et l'échange des données à travers une portabilité multi - terminal (assistant personnel, WAP, etc.) Le format XML donne la possibilité d'automatiser certaines tâches (création de sommaire, par exemple), de faciliter la navigation et la recherche, de présenter le document indépendamment de son contenu (la publication du document peut être multipliée à partir du même contenu : PDF, page HTML...). Une intervention de l'Etat gabonais dans la constitution et la promotion des langages standardisés pourrait non seulement améliorer la compétitivité des ports, mais aussi promouvoir les standards nationaux.

d. La problématique juridique

Outre les problèmes de normalisation et de communication, la mise en place d'un portail d'information pose aussi la question de la coopération institutionnelle entre les acteurs.

⁴⁸⁶ www.commentcamarche.net/entreprise/portail.php3?

⁴⁸⁷ www.commentcamarche.net/entreprise/portail.php3?

⁴⁸⁸ XML (*Extensible Markup Language*, en anglais)

Un portail doit faire face à des obligations de délivrer, d'expédier ou de conserver des documents sur support papier. La perte de l'écrit pose également le problème de la preuve. D'autre part, sans lois reconnaissant leur valeur juridique, les documents électroniques doivent toujours être accompagnés de documents imprimés. A cet égard, il convient de mettre en place un cadre juridique, réglementaire et sécuritaire adapté pour que chaque utilisateur puisse utiliser le portail en toute sécurité.

2. Développer les applications collaboratives pour maîtriser la chaîne logistique globale

Le portail d'information est un outil de travail qui va concourir à la qualité du passage portuaire, donc à sa performance. Au-delà de l'interconnexion des entités et du partage d'information, le portail d'information permet de mettre en œuvre des environnements collaboratifs, de gestion des connaissances individuelles et collectives. Chaque entreprise, service, agent, accède à l'ensemble des informations dont il a besoin pour exercer son activité. Le tableau 53 résume les apports techniques d'un portail d'information.

Tableau 53 - Les principaux apports d'un portail d'information

	Observations
Personnalisation d'interface	-Adaptation contrôlée aux différentes interfaces et aux besoins des communautés ou individus ; - Découpage des pages en blocs (ou « portlets ») ; -Typologie de blocs ;
Accès unifié, administration multi sites	-Consolidation d'une charte graphique et d'un rubricage ; -Bibliothèque de « portlets » ; - Moteur de recherche fédéré et délégation d'homologation ; - Stratégie de sécurité et de montée en charge ; -Simplification des protocoles d'authentification.
Gestion collaborative d'information	-Frontière entre portail et gestion de contenus ; -Rationalisation des circuits de publication et harmonisation des outils de gestion de contenus ; -Portail de <i>Knowledge management</i> .

D'après X Biseul et A Devillard, 2001, « Le portail d'entreprise. Une bonne occasion pour un grand ménage », 01 Informatique, spécial 35 ans, n° 1650, p124

Sur le plan économique, il favorise une diminution des saisies des données et des pertes de temps. En s'affranchissant de ces contraintes, la qualité de l'information s'en trouve améliorée à la fois sur le plan de sa richesse et en fiabilité. Outre les gains de productivité : la dématérialisation des procédures, la réduction du temps de transit de la marchandise et du navire au port. En effet, il est fréquent que les factures portant sur les opérations portuaires ne soient disponibles qu'un mois à deux mois après le départ du navire. Il accélère les processus.

Les membres de la communauté portuaire, quel que soit leur système informatique, vont avoir la possibilité d'échanger et de transmettre directement les informations. L'automatisation de telles liaisons permet d'optimiser les circuits d'informations entre les instructions de l'armateur (ou de son agent) et la capitainerie. Elle donne aussi l'occasion d'anticiper et de rendre fiable l'information relative à la disponibilité des quais, des engins de servitudes, des mouvements d'enlèvement et de réception des marchandises, etc. L'envoi simultané d'un avis d'arrivée à l'agent consignataire, à la capitainerie et aux services portuaires, concourt à une plus grande anticipation dans l'organisation des opérations d'accueil du navire. De même, la transmission du plan de chargement au manutentionnaire permet d'anticiper l'organisation des opérations de manutention. Du point de vue de la stratégie commerciale, le portail d'information se révèle être un facteur de différenciation par la qualité. Il apporte une valeur ajoutée à la prestation fournie au client. L'image de marque est améliorée. Ainsi des parts de marché peuvent être gagnées. Il constitue un avantage compétitif pour les ports gabonais s'ils ont la capacité de maîtriser cette technique. Le personnel acquiert un nouveau savoir-faire et une compétence supplémentaire.

3. Développer des systèmes décisionnels

L'amélioration de l'efficacité de la chaîne logistique des ports gabonais passe par le développement des bases de données aussi bien au niveau national, sous-régional que régional. Elles vont permettre à tous les décideurs, les opérateurs économiques, la société civile, bref, tous les acteurs concernés, directement ou indirectement, par le développement des ports, de se doter d'une vision globale pour que chacun d'eux cesse de travailler de son côté de façon incohérente. L'optimisation globale de la chaîne logistique prend de plus en plus d'importance. Si historiquement la logistique nécessitait de disposer d'informations fiables pour gérer les mouvements, aujourd'hui celle-ci paraît ne paraît devoir se limiter à la somme d'optimisations locales pour être plus performante. Aussi faut-il disposer d'outils, de concepts et de méthodologies qui permettent non plus d'améliorer indépendamment chaque phase du passage portuaire, mais de l'appréhender dans sa globalité. La vitesse devenant prépondérante, les méthodes de management traditionnelles se révèlent actuellement inadaptées au pilotage des ports. Il faut détecter rapidement les événements susceptibles d'avoir un impact sur leur organisation, être en mesure de décider et d'agir rapidement, et pouvoir transmettre facilement les directives. La situation actuelle exige une réelle autonomie

de décisions et d'actions, d'initiatives, une capacité de réaction rapide. Ces trois étapes primordiales impliquent la mise en place d'une logistique fédératrice.

Le portail d'information a l'avantage de mettre en œuvre une logistique portuaire permettant de connaître et de gérer les marchandises présentes dans l'enceinte portuaire ou celles qui sont attendues. Il facilite les procédures en raccourcissant et simplifiant les traitements administratifs et douaniers. Il favorise la collecte d'informations nécessaires à la constitution et à l'alimentation d'une base de données. Ce qui génère une valeur ajoutée pour l'organisation. Pour améliorer la compétitivité et réduire le plus possible le temps consacré à la réalisation de chaque formalité dans les ports gabonais, il est nécessaire de :

- mettre en place une plate-forme de communication pour mieux coordonner les différents services publics et privés qui participent à chaque action liée à l'accueil du navire et de la marchandise ;

- informatiser tous les traitements de documents, c'est-à-dire simplifier les flux documentaires à travers l'établissement d'un portail d'entreprise

- développer une approche participative et collective pour une meilleure offre de service

CONCLUSION GENERALE

Au terme de cette recherche portant sur « **la logistique portuaire au Gabon, contribution à une géographie des transports de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)** », nous souhaitons maintenant mettre en lumière les éléments principaux que nous avons analysés et les réflexions que ce travail nous inspire.

Les études concernant les rapides mutations spatiales de la logistique des transports maritimes et des ports montrent l'importance du sujet en terme économique, écologique et politique. La logistique des ports devient un des secteurs reconnus dans les différentes disciplines des sciences humaines, particulièrement en géographie. Aujourd'hui, cette dernière occupe une place centrale en ce qui concerne le bon fonctionnement de l'économie. Cette question touche particulièrement le Gabon en raison de sa façade maritime de près de 800 km par laquelle transitent près de 90 % de ses échanges commerciaux.

Les transports jouent un rôle considérable dans l'accroissement des échanges internationaux, particulièrement le transport maritime que nous avons approché dans ses différents aspects et notamment celui de la géographie en analysant les trois aires d'influence que sont l'arrière-pays, l'avant-pays ainsi que le port lui-même.

1. Contribution de la recherche

La présente thèse a un double objectif. D'abord une approche théorique qui vise à apporter notre contribution à une meilleure connaissance de la logistique des ports pour un meilleur traitement des marchandises et des navires. Bien que la circulation de l'information dans la logistique portuaire soit un sujet peu abordé en géographie, elle nous apparaît pourtant au cœur de la dynamique spatiale, notamment en ce qui concerne le secteur des transports maritimes internationaux sur la logistique des ports. Cette étude souhaite mettre en évidence à côté d'autres facteurs aussi déterminants, l'importance de la coordination, de la communication et de l'information dans une meilleure gestion des mouvements et une meilleure organisation de l'accueil des opérations liées à l'escale d'un navire, mais aussi les modalités d'acheminement des marchandises à travers le territoire. L'information est un facteur déterminant de l'efficacité de cette chaîne logistique du transport. Sa fluidité permet une cohérence dans l'écoulement des matières et des produits et la coordination humaine. Elle autorise une collaboration permanente des acteurs portuaires et de leurs clients. C'est elle

également qui permet de renseigner et de mieux maîtriser l'espace physique du transport et la circulation des marchandises. Cette amélioration de l'efficacité de la chaîne logistique s'appuie alors sur une démarche de rationalisation : anticipation, coordination, réactivité, flexibilité.

En logistique, l'information est l'élément qui permet de coordonner les activités de transport, de stockage, de manutention et de livraison. Elle améliore enfin les efficacités personnelles, chacun pouvant être « au courant ».

Le second objectif se veut pratique, c'est-à-dire managérial. Cette thèse se veut un outil d'amélioration du système d'information et du réseau de communication en ce qui concerne la gestion des ports du Gabon. Elle apporte un éclairage supplémentaire aux acteurs de la vie portuaire, économique, sociale et politique, qui vont être amenés à prendre des décisions pour donner aux ports gabonais la compétitivité attractive exigée par le commerce international. Ainsi, chaque acteur, au niveau d'intervention qui est le sien, dispose là, de connaissances d'orientations qui contribueront à la réalisation de la performance des ports dont ils sont partis prenantes.

2. Synthèse de la recherche

Sur la façade maritime du Gabon, ont été aménagés les ports d'Owendo et de Port-Gentil. En ce qui concerne le trafic marchandise, la tendance est à un déséquilibre profond en faveur des exportations, avec une légère progression régulière des volumes transportés. Les exportations concernent principalement le manganèse, le bois et le pétrole. A part le manganèse, les autres exportations sont soit stables, soit en diminution. Les importations réalisées sont caractéristiques des besoins d'un pays en développement : produits finis, énergétiques, alimentaires, etc. Le mouvement des navires est assez stable, avec toutefois un développement des porte-conteneurs et des ro-ro. Les pavillons européens dominent largement.

Port-Gentil et Owendo, pourtant proches dans leurs organisations et leurs effectifs, diffèrent de part la qualité des marchandises qui y transitent. A Port-Gentil il s'agit du pétrole et du bois ; à Owendo, du bois et du manganèse. Les conditions naturelles d'accès sont aussi forts différents. Le premier port en eau profonde, peut accueillir des navires plus importants, mais son insularité oblige à plusieurs transbordements de marchandises. C'est la capitale économique du pays et elle compte de nombreuses industries. Owendo, port d'estuaire, bénéficie d'un arrière-pays plus peuplé et de la proximité de Libreville, capitale administrative et économique. C'est un port qui exige des travaux d'entretien très onéreux en

raison de sa situation naturelle. Il ne pourra bientôt plus recevoir que des navires à faible tirant d'eau. La construction d'un nouveau port en eau profonde est à envisager, ainsi qu'une évolution vers des activités plus adaptées à son environnement.

Par ailleurs, les ports gabonais ne disposent pas de l'ensemble d'équipements nécessaires permettant d'assurer les opérations portuaires avec une plus grande célérité et des capacités de stockage suffisantes. Or la performance d'un port se mesure à la vitesse de déchargement et de stockage des marchandises ainsi que la rotation des navires. Cette mesure apparaît assez faible pour les ports étudiés.

Le cabotage souffre d'un manque d'infrastructure portuaire. Ce mode d'acheminement des marchandises, rentable, pourrait être développé par des investissements relativement peu élevés. Il serait intéressant de développer des liaisons entre les ports gabonais et ceux du reste de la côte occidentale pour ouvrir la voie à des échanges commerciaux interafricains. La faiblesse du trafic sur les voies fluviales apparaît comme la conséquence de l'absence ou de la dégradation des aménagements.

Comme l'infrastructure fluviale, la route permet d'acheminer les marchandises jusqu'aux ports. Elle est insuffisante et souvent dégradée. Certes, des contraintes naturelles fortes pèsent sur leur construction et leur entretien. Mais les travaux entrepris sont rarement de qualité et suivis dans le temps ; les options d'investissement en la matière ne semblent pas toujours bien ciblées. Complémentaire des deux autres modes d'acheminement, le chemin de fer construit en 1978 apparaît peu rentable. Sa réalisation n'a pas atteint son objectif de redéploiement des articulations de l'espace du Gabon, et d'Afrique Centrale en général. Les médiocres performances techniques de ces deux derniers modes d'acheminement perturbent l'approvisionnement des ports d'Owendo. L'amélioration du réseau fluvial, notamment en y développant des réseaux d'information, pourrait à moindre coût avoir des effets positifs sur la performance des ports.

Les ports gabonais sont gérés par l'Office des ports et rades du Gabon (OPRAG). L'OPRAG, organisme public, est le propriétaire du domaine foncier et des infrastructures. Ses pouvoirs sont limités aux décisions relatives à l'aménagement foncier. Il confie la construction des infrastructures à des entreprises privées. Les remorqueurs sont la propriété de la SAREP. La gestion commerciale des navires est concédée à SIGEPRAG. Mais le pilotage est assuré par l'OPRAG. Le modèle de gestion est plutôt celui du « port outil ». L'ambiguïté du mode de gestion des ports pose bien des problèmes d'organisation et de communication.

27 organisations interviennent dans la chaîne logistique des ports gabonais, 15 de façon directe et 12 de façon indirecte. De l'arrivée au départ du navire, 18 services sont rendus. Nous relevons également 33 opérateurs privés. Malgré des intérêts parfois divergents dû à la concurrence interne, les agents assurent les services nécessaires pour l'accueil et le déchargement / chargement des navires. Nous constatons une rapidité normale relative aux équipements du port. Le fait que l'agence maritime regroupe les trois fonctions principales liées aux opérations maritimes (consignation, manutention et transit), facilite le bon déroulement de l'escale. Toutefois, nous notons que les conditions de sécurité en ce qui concerne les matières dangereuses ne sont pas vraiment prises en compte. Il en est de même des risques de pollution. Mieux y répondre suppose une plus grande coopération à travers un système d'information en réseau destiné à assister les centres d'opération de sécurité maritime et portuaire. Il devrait être accompagné de l'installation d'équipements de surveillance. Notre étude met également en lumière une médiocrité des infrastructures en ce qui concerne les moyens nautiques, le matériel roulant, la signalisation routière du port et la signalisation maritime. Les conditions qui en résultent affectent les conditions de travail.

Un développement plus durable des ports gabonais nous apparaît enfin lié à la mobilisation des opérateurs du port, des communes environnantes, de la société civile et des universités autour d'une charte de développement commune.

Le détail des différentes phases de l'escale nous apparaît se dérouler sans problème. Mais nous pouvons observer l'absence de centre de diffusion et de réception des informations par satellites et des moyens modernes de communication, pour entrer plus efficacement en communication avec les navires, les ports de la sous-région, et l'ensemble des utilisateurs des ports. L'absence de bases de données ne permet pas d'évaluation et de progrès. Enfin, la plupart du temps, le manque de contrôles de sécurité peut constituer un important danger. Des actions mises en place dans ce domaine auraient pu ainsi éviter le naufrage du navire « Pitter » en 2003.

S'ajoutant à la complexité des déclarations auprès de la capitainerie, les formalités douanières, qui comportent trois grandes opérations, souffrent d'une démultiplication d'acteurs, qui allonge les délais d'enlèvement de la marchandise par le transitaire. Une simplification et une informatisation plus performante dans ce domaine permettraient un gain financier qui pourrait être reporté sur le client comme sur le chargeur. Il en est de même pour les services phytosanitaires.

Les différents services qui interviennent autour de l'escale disposent d'un système informatique personnel. L'administration des douanes (SINDARA) demande aux opérateurs

de l'alimenter sans consultation possible. Une mise en réseau de ces bases de données éviterait les doubles saisis et permettrait d'accéder à un fichier complet. Elle servirait pour l'établissement de statistiques. L'information circule en effet assez mal entre les gestionnaires des ports et les opérateurs économiques.

Dans le domaine de la gestion, avec des effectifs suffisants, les ports gabonais sont confrontés à un déficit de formation qualifiante. La distribution des postes semble se faire davantage par affinité qu'en fonction des compétences. Cette situation fragilise le bon fonctionnement. Elle s'ajoute à une dégradation constatée des infrastructures portuaires et donc au problème du financement de leur réhabilitation.

La stratégie commerciale et de promotion des ports apparaît également insuffisante. Pour la mettre en accord avec les réalités, on peut envisager d'améliorer la qualité des prestations, tenter de remobiliser l'administration, reconsidérer le rapport à la clientèle et améliorer l'infrastructure. Les forces concurrentielles du marché et la compétition qui s'effectue entre les ports de la côte occidentale africaine pour une même sorte de marchandise obligent les ports gabonais à améliorer leurs performances sous peine de marginalisation. Un autre levier de développement repose sur un investissement dans le domaine de la communication et du marketing : développer des messages, imposer une référence, sensibiliser les responsables locaux et internationaux, assurer la cohérence de communication, créer une division marketing mais développer un sentiment et un discours d'ambition qui nécessitent la création d'une véritable communauté portuaire.

L'adoption de la démarche qualité par les intervenants des ports va nécessiter un effort de formation, y compris pour les managers. Il est possible d'appréhender de tels changements sans faire d'erreur. La procédure d'apprentissage est itérative. La valeur ajoutée est entre les mains de tous les acteurs portuaires mais aussi l'inefficacité constatée trouve son origine dans les relations entre ces mêmes acteurs. Un meilleur management communicationnel pourrait y remédier. Et pour accompagner cette mutation, une plate forme de communication se révélerait un extraordinaire outil.

L'attribution de concession aux entreprises privées, particulièrement à SIGEPRAG a démarré en 2003. Elle conduit à une réorganisation des activités portuaires dans un but d'efficacité et d'efficience et amène à redéfinir et limiter les rôles du service public. La SIGEPRAG assure la gestion commerciale des quais et des travaux y afférents, encadre les fonctions de capitainerie, coordonne les activités portuaires. Elle est également chargée du développement de l'arrière-pays et de la promotion des ports. Beaucoup reste à faire, mais

nous avons pu constater des améliorations en terme d'équipement et de condition de travail. Les réformes portuaires sont associées à d'autres projets de modernisation, notamment des routes et du chemin de fer. Cet important changement est accompagné d'une nouvelle politique maritime qui tend à prendre forme dans une approche régionale et commune aux sous-régions de l'Afrique de l'Ouest et du centre. Le projet de création d'un observatoire national de transport est en ce sens destiné à améliorer l'ensemble des chaînes multimodales. Cet observatoire serait chargé de collecter et rassembler de l'information pour aider les opérateurs à améliorer leurs performances. On relève également une tentative de simplification des formalités et des fonctionnements administratifs, ainsi que la révision de la réglementation maritime.

Des efforts méritoires en matière de sûreté des ports, de sécurité des navires, et de mise aux normes des ports du Gabon, restent encore à réaliser. Les décideurs politiques ont d'ailleurs décrété un plan d'urgence en la matière.

Il reste pourtant un important travail à effectuer en terme de stratégie de l'information et de la communication portuaire. Les technologies et la gestion de l'information, le management de la communication constituent le nerf de la compétitivité dans une société de l'information et de la connaissance. Ce sont des facteurs d'adaptation aux changements. L'accès, le traitement et la communication des informations, ainsi que leur intégration dans des projets, conditionnent l'anticipation et l'innovation. Il apparaît donc nécessaire de développer la mise en réseau informatique des différentes opérations du port (chargeurs, douanes, capitainerie, SIGEPRAG, manutentionnaire...). De même qu'il est important d'être connecté aux navires, il est indispensable, compte tenu des infrastructures de l'arrière-pays d'où vient la majorité de la marchandise, d'être aussi en contact permanent avec les transporteurs et les chargeurs. La mise en place de ce système devrait s'accompagner d'un plan de qualification globale du personnel.

En résumé, la performance de la logistique des transports des ports du Gabon s'appuie sur :

- la création et l'institutionnalisation d'une communauté portuaire qui constituera un cadre de concertation et de prise de décision partagé entre tous les acteurs ;
- la création d'une plate-forme de communication pour faciliter l'accès à l'information et son partage ;
- l'utilisation de techniques informatiques pour éviter la pratique du double visa et par la Douane et par SIGEPRAG ;

- la promotion du fonctionnement de l'observatoire de transport national, dont il faudrait prévoir l'intégration dans l'observatoire sous-régional, servant à la surveillance des performances portuaires, aux fins d'une prise de décision efficace ;
- la mise à profit du projet SIAM de la CNUCED pour améliorer la gestion et le suivi en temps réel du matériel de transport et des marchandises.

Les stratégies que nous proposons ne peuvent avoir d'effets que si un certain nombre de contraintes sont levées. Nous citerons parmi les leviers de progrès :

- l'application des lois, c'est-à-dire les conventions sur le transport national ; un meilleur fonctionnement des institutions sous- régionales ; des infrastructures portuaires de transports terrestres et des télécommunications adéquats ;
- l'application des conventions sur la sécurité, notamment les conventions de l'OMI à l'exemple du code ISPS ;
- la mise en place d'un cadre législatif qui préconise l'intégration des ports dans le schéma de services communautaires de transports et marchandises, d'information et de la politique de la sous-région ;
- l'extension de la législation de la CEMAC sur la sécurité portuaire et maritime au niveau régional. Il convient de tenir compte du risque de contrôle de l'information, autrement dit du risque des Etats, des entités commerciales, des organismes sans légitimités sous-régionales, régionales ou internationales, qui pourraient s'approprier le contrôle de normes ou de la circulation de l'information. Les organismes sous-régionaux et régionaux doivent édicter des normes en matières d'échange d'informations et les Etats doivent garantir la transparence dans ce domaine s'ils souhaitent que les bonnes pratiques se diffusent dans l'ensemble des ports. Sinon il y a risque de voir s'organiser un marché qui se segmente sur le critère « sécurité - sûreté », alors qu'il doit s'imposer à l'ensemble des professions et dans toute la région de l'Ouest et du Centre. D'autre part, une participation des Etats membres de la CEMAC à la recherche et au développement de solutions de sécurisation est nécessaire. Les liens avec d'autres organismes internationaux en matière de sécurité des réseaux devront être renforcés ;
- la réduction de la polarisation de l'espace : équilibrage en ce qui concerne l'aménagement du territoire ; la construction du port de Mayumba et le développement du tissu industriel directement lié à l'arrière-pays impliquent le développement d'une desserte multimodale pour renforcer la compétitivité du port.

La qualité nécessite donc :

- une démarche rationnelle et transparente (critères, collaborations....) ;
- une démarche du respect de la réglementation : devoirs et contraintes : évaluation et application des règles ;
- une démarche de responsabilisation / personnalisation (si faute il y a sanction) : mettre les gens dans l'optique de prendre eux-mêmes des décisions (et non l'extérieur.)

3 : Limites et perspectives

Notre question de recherche nous a conduit à rassembler l'information sur la logistique des transports des ports à partir d'un nombre assez élevé de sources. L'avantage de cette démarche, à la fois théorique et pratique, réside dans le fait essentiel qu'une information « complète » ne soit jamais d'un seul tenant, ni d'un seul type. L'intérêt de l'approche théorique est de permettre d'aborder le sujet dans sa globalité tout en élargissant le champ de notre réflexion. Du point de vue pratique, les enquêtes de terrain, en tant que base de notre travail, donnent l'occasion de compléter les informations provenant des sources écrites et de notre appréhension du milieu.

Toutefois, la collecte d'information s'est fait avec beaucoup d'embûches. La première difficulté est liée à une documentation centrée sur notre thème de recherche souvent disparate et peu abondante. Les autres difficultés peuvent se résumer par l'inexistence de banque de données et d'archivage corrects dans les pays africains, y compris au Gabon, mais aussi le manque de coopération de certains professionnels rencontrés. L'éloignement de notre zone d'étude, dont la difficulté a été contournée par des contacts mêls, téléphoniques, fax, avec notre réseau relationnel du Gabon et des déplacements personnels. L'apport de toutes ces personnes, de même que leur aide, ont été essentiels pour l'élaboration de ce travail. De plus, elles nous aussi permis d'être toujours en contact avec notre champ d'investigation.

Malgré toutes ces difficultés, notre ambition de soutenir cette thèse et notre volonté acharnée de réussir n'ont pas été freinées. Le présent travail est donc le fruit de longues années de recherche, qui nous ont permis de tirer parti des études en logistique, en technologies de l'information et de la communication, et en transport maritime.

BIBLIOGRAPHIE

La logistique des transports, comme les technologies de l'information et de la communication, jouent un rôle fondamental dans l'organisation des activités humaines et économiques. Les auteurs tentent ainsi de démontrer les implications et les effets de la connectivité des réseaux. Aussi, la bibliographie sur un tel sujet est-elle inévitablement incomplète et loin d'être exhaustive. Les matériaux de base du présent travail de recherche sont à cet effet puisés dans trois sources principales : les sources documentaires, le WEB et les enquêtes de terrain.

- ABESSOLO-MEZUI, P**, « Les transports fluviaux au Gabon : l'exploitation de l'Ogooué », Université d'Aix-Marseille II, thèse de doctorat, 212 p + annexes
- ALLAB, S, SWYNGEDAUF, N, et TALALDIER, D**, 2000, « La logistique et les nouvelles technologies de l'information et de la communication », Paris, Economica, 172 p.
- AFRICA**, 1976, « Transports maritimes en Afrique Noire », dossier du mois, *Africa*, n°86, décembre, p. 55-60
- AFRICA**, 1984, « Transports maritimes en Afrique Noire », dossier du mois, *Africa*, n° 158, p. 99-112 et 126
- AGPAOC**, 1984, « Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *Comité Technique et de la protection de l'environnement*,
- AKPLOGAN, D**, 2003, « *Etude du cabotage international sur l'axe Gabon-Camroun* », mémoire de DESS, Libreville, UOB,
- AMADOU, AW**, 1995, « *La responsabilité de l'armateur dans le transport de bout en bout : L'exemple du BL / direct Afrique de la Compagnie maritime Delmas* », Université de Nantes, Mémoire de DEA, 79 p. + annexes
- ANGO MEYE, E**, 1984, « *Les transports intérieurs au Gabon: la circulation terrestre (rail, route, fleuve)* », Université de Bordeaux II, thèse doctorat 3^{ème} cycle, 313 p.
- ANNUAIRE DU TIERS-MONDE**, 1980, « La décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique », *Annuaire du Tiers-monde*, n° 6, p. 106-117
- ANSNART, JF**, 1995, « Articulation des systèmes logistiques et des systèmes d'informations : le cas de la grande distribution en France », *Netcom*, vol. 9I, n°2, p. 572-630
- ASSONITIS, G**, 1991, « *Réglementation internationale des transports dans le cadre de la CNUCED* », Paris, PUF, 309 p.
- AUDIGE, M**, 1995, « Les services maritimes en Afrique de l'Ouest. Tendances et problèmes », *Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne, Banque Mondiale et Commission économique pour l'Afrique*, document de travail, SSATP n° 16 F, 32 p.
- BAKIS, H**, 1988, « *Entreprises, espace, télécommunications* », Caen, éd. Paradigme, 253 p.
- BAKIS, H**, 1984, « *Géographie des télécommunications* », Paris, PUF, QSJ ?, 127 p.
- BAKIS, H**, 1993, « Les réseaux et leurs enjeux sociaux », Paris, PUF QSJ ?
- BAKIS, H**, 1995, « Télécommunications et territoires : déplacement de problématique », chap. 12, P Musso et A Rallet, (éds) : *Stratégies de communication et territoires*, Paris L'Harmattan,
- BAKIS, H**, 1995, « Transports », *Encyclopédie AXIS*, Paris, Hachette
- BAKIS, H et DUPUY, G**, 1995, « Editorial », *Annales de géographie*, n° spécial 585-586, septembre - décembre, p. 451-454

- BAKIS, H**, 1996 ; 1997, « Une nouvelle catégorie de ‘sources’ pour la recherche géographique », *Netcom*, vol. XI, n° 2, p. 460-461
- BAKIS, H**, 1996, « L'évolution du métier de géographe et les télécommunications. Défis et opportunités pour l'Union Géographique Internationale », *Bulletin de l'Union Géographique Internationale/International Geographical Union Bulletin*, n° 46, p. 58-62 (également repris in NETCOM, 1997- n°1, p. 175-180)
- BAKIS, H**, 1998, « De la géographie de la mer à la géographie des télécommunications », *Annales de Géographie*, p. 547-549
- BANCEL-CHARENSOL, L, DELAUNAY, JC et JOUGLEUX, M**, 1999, « *Les services dans l'économie française* », Paris, Armand Colin, 94 p.
- BANQUE MONDIALE**, 1984, « L'ajustement en Afrique. Réformes, résultats et chemin à parcourir », *rapport de la Banque Mondiale sur les politiques de développement*, 326 p.
- BANQUE MONDIALE / CMEAOC**, 1996, « Une nouvelle politique des transports maritimes pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *rapport R1*, CPCS, 12 p.
- BANQUE MONDIALE / CMEAOC**, 1997, « *Compte rendu de la réunion entre la délégation du comité ministériel de la CMEAOC / TM et le vice-président de la Banque mondiale pour la région africaine* », Washington, BANQUE Mondiale, 13 janvier,
- BART, F**, 2003, « L'Afrique des pleins et des vides », F. Bart (direction) : *L'Afrique, continent pluriel*, CNUED – SEDE, p. 61-81
- BARRET, Ch**, 1983, « Commerce extérieur », Ministère de l'Education nationale de la République gabonaise et IPN : *Géographie et cartographie du Gabon. Atlas illustré*, Paris, IPN-EDICEF, p. 80-83
- BARRET, Ch**, 1983, « L'exploitation forestière », Ministère de l'Education nationale de la République gabonaise et IPN : *Géographie et cartographie du Gabon. Atlas illustré*, Paris, IPN-EDICEF, p. 58-63
- BASSAYI, AP**, 1994, « *Les sociétés de lignes régulières dans les échanges entre l'Europe et l'Afrique occidentale* », France, thèse de doctorat, Université de Nantes, 337 p.
- BAUD, P, BOURGEAT, S et BRAS, C**, 1997, « Dictionnaire de géographie », Paris, Hatier, 509 p.
- BAUDOIN, Th**, 1997, « Les façades maritimes, interfaces essentielles des nouveaux territoires de la mondialisation », *Urbanité des cités*, L'Harmattan, p. 13-18
- BAUDOIN, Th**, « Les ports, interfaces entre la mondialisation et les territoires », www.aivp.com/program/genes/theme.htm#alemany, p.1
- BAUDRY, B**, 1992, « Contrat, autorité et confiance : la relation de sous-traitance est-elle assimilable à la relation d'emploi », *Revue Economique*, septembre
- BAVOUX, JJ et BAVOUX, D**, 1998, « *Géographie humaine des littoraux maritimes* », Paris, Armand Colin, 95 p.
- BECART, A**, 1997, « *Intégration et développement : bilan et perspectives de la zone franc en Afrique* », L'Harmattan, coll. Logiques Economiques, 330 p.
- BECART, A**, 1997, « *Intégration et développement : bilan et perspectives de la zone franc en Afrique* », L'Harmattan, coll. Logiques Economiques
- BELLIVIER, M**, 1995, « Le juste à temps transforme le statut du transport », *L'Espace Géographique*, n° 3, p. 260-263
- BEN YAHMED, D** (direction), 2004, « Atlas du Gabon », Paris, les éd. Jeune Afrique, 74 p.
- BERNADET, M et LASSERRE, JC**, 1985, « Le secteur des transports. Concurrence, compétitivité », Paris, Economica, 378 p.
- BERNARD, M**, 1981, « La mondialisation des transports maritimes dans leur rapport avec les problèmes des pays en développement », *Journal de la marine marchande*, n° 3206, p. 1238-1240

- BERNARD, M**, 1981, « Le code historique de conférence maritime et ses problèmes de mise en œuvre », *Journal de la marine marchande*, octobre, p. 2521-2601
- BERNARD, E**, 2000, « Le développement des réseaux électroniques en Afrique : l'exemple du réseau intertropical d'ordinateurs », *Netcom*, vol. 14, n° 3-4, p. 302-322
- BERNARD, E**, 2003, « *Le déploiement des infrastructures Internet en Afrique de l'Ouest* », Thèse de géographie, Université de Montpellier III, 355 p + annexes
- BES, MP**, 1993, « Introduction », M- P Bes et J-L Leboulch (coord.) : *L'information face au changement technologique. Une approche interdisciplinaire*, L'Harmattan
- BES, MP et LEBOULCH, JL**, 1993, « *L'information face au changement technique. Une approche multidisciplinaire* », L'Harmattan
- BIROT, P**, 1970, « *Les régions naturelles du globe* », Paris, Masson,
- BLANCHET, A et GOTMAN, A**, 2003, « *L'enquête et ses méthodes : l'entretien* », Nathan Université, 125 p.
- BODIGUEL, M**, 1997, « *Le littoral entre nature et politique* », L'Harmattan, 233 p
- BRETON, P et PROULX, S**, 2002, « *L'explosion de la communication à l'aube du XXI^e siècle* », Paris, Editions la Découvertes,
- BRUNET, R**, 1993, « L'enjeu du transport », *L'espace géographique*, n° 3, p. 219-232
- BRUNET, R et DOLLFUSS, O**, 1997, « *Mondes nouveaux* », Hachette - Reclus, vol. 1, 551 p.
- CABALLE, G**, 1983, « Végétation », Ministère de l'Education nationale de la République gabonaise et IPN, *Géographie et cartographie du Gabon, atlas illustré*, Paris, EDICEF,
- CALAS, B**, 2003, « Trafics et structurations géographiques », F Bart, *l'Afrique, continent pluriel*, Editions CNED-SEDES,
- CAMBON, J**, 1989, « Organisation, exploitation et développement portuaire : quels principes directeurs ? », *Journal de la marine marchande*, 22 juin, p. 1611-1620 et 29 juin, p. 1672-1680
- CARRET, JC**, 1995, « La substitution ressource-capital dans la filière bois gabonaise : un dysfonctionnement des instruments de contrôle étatique ? » *CERNA*, Banque Mondial,
- CASTELLS, M**, 1999, « La société en réseau », *Problèmes économiques*, n° 2642, p. 29-32
- CASLIN, O**, 2000, « Le transport de marchandises entre l'Europe et l'Afrique », *Marchés tropicaux*, n° 2867, p. 2058-2062
- CASLIN, O**, 2002, « Le transport maritime africain change d'horizons »; *Marchés Tropicaux*, dossier transport maritime, n° 2957, p. 1507-1522
- CAZBAN, P**, 1993, « L'informatique au service de la logistique : utopie ou nécessité ? Etat des lieux des entreprises françaises », *Revue logistique et management*, n° 1, Institut supérieur de logistique
- CCM de l'OMC**, 1998-2003, « Documents décrivant les expériences nationales en matière de facilitation des échanges présentés par le Conseil du commerce de marchandises », Genève
- CEA**, 1988, « *Etude de l'état physique des routes du réseau routier communautaire. Rapport officiel* », Nations Unies, RAF/88/049, 88 p + annexes
- CEA**, 2002, « *Etude sur le renforcement de l'intégration régionale en Afrique centrale à travers les infrastructures physiques de transport* », Nations Unies, ECA/SRDC-CA/NRP/02/02/a, 46 p + annexes
- CEMAOC**, 1997, « Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre », *Table Ronde, Cotonou*, du 3 au 6 juin, 223 p
- CEMT**, 1989, « La télématique dans les transports de marchandises », *Rapport de la 78^{ème} table ronde d'économie des transports*, Paris, 13-14 octobre, 123 p.
- CENUE**, 2002, « Le concept de guichet unique », *document de référence pour le Forum international sur la facilitation du commerce de la CENUE*, 29-30 mai, Genève.

- CHALUT, JL**, 1974-, « Les infrastructures routières et portuaires au Gabon », *Bull. de la B.E.A.C*, n° 13, p. 366-378
- CHAPON, J**, 1995, « Evaluation des éléments de la chaîne du transport intercontinental et du passage portuaire », *Transports*, n° 371, p. 166-176
- CHARBON, O**, 1994, « Transport et télécommunications : le cas du suivi des conteneurs », *Netcom*, vol. VIII, n°1, p. 273-279
- CHARLIER, JJ**, 1995, « *Le Burkina Faso et la mer, désenclavement et diversification de la desserte portuaire* », V^e Conférence internationale villes et ports, Dakar
- CHAVAROT, A**, 1995, « *Les ports et le développement économique de l'intérieur* », V^{ème} conférence internationale villes-ports, AIVP, Dakar, p. 203-210
- CHAUVEAU, J**, 1986, « Une histoire maritime est-elle possible en Afrique, Cahiers d'études africaines, n° 101-102, p. 175-235
- CHENAEU-LOQUAY, A**, 1997, « Dynamiques des relations entre territoire, société et communication en Afrique de l'Ouest », *NETCOM*, n°1, vol XI, p. 294-199.
- CHENEAU-LOQUAY, A**, 2000, « *Pour une stratégie de communication pour le développement. Les usages et les besoins en communications au Gabon : approche socio-économique exploratoire* », UMR CNRS/ORSTOM REGARDS
- CHESNAIS, M**, 1997, « Transports, élément d'une stratégie complexe », *Les transports*, p. 5-35
- CHEVALIER, D et DUPHIL, F**, 1998, « *Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international* », Nouvelle édition, Paris, Foucher, 276 p.
- CHOUINARD, M**, 1986, « Nouvelles technologies et technologies », *Nouvelles technologies de communications et développement dans l'espace francophone. Synthèse de la session d'échange*, 15-19 juillet, Talence, ACCT – Ecole Internationale de Bordeaux, Talence, ACCT, p. 83-87
- CISSE, B**, 1995, « Transport maritime en Afrique de l'Ouest : fini le monopole », *La Lettre de l'AGPAOC*, n° 4, p. 176-182
- CISSE, M, HABDJARAB et SALAM, N**, 1987, « Rail : les artères du continent », *Africa Export - import*, dossier spécial, n° 3, p. 23-43
- CLAVAL, P**, 1990, « La mise en réseau des territoires », H. Bakis, (dir.) : *Communications et territoires* ; La Documentation française
- CNUCED**, 1980, « Manuel de gestion portuaire », New York, Nations Unies, 473 p.
- CNUCED**, 1984, « L'aménagement des ports », New York, Nations Unies, 237 p.
- CNUCED**, « Développement et amélioration des ports. L'établissement des facilités de transbordement dans les pays en voie de développement », *réf. : TD/B/C.4/AC.7/10*
- CNUCED**, 1976, « *Les indicateurs de rendements des ports* », ONU, New York, 27 p.
- CNUCED**, 1978, « *La protection des intérêts des chargeurs : principes directeurs à l'intention des PVD* », New York, 47 p.
- CNUCED**, 1990, « La logistique des transports. Le système d'information anticipée sur la marchandise », *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, n° 2312
- CNUCED**, 1996, « Possibilités de coopération régionale dans le secteur des ports », *rapport du secrétariat de la CNUCED, UNCTAD / SDD / PORT / 5*, janvier, 38 p.
- CNUCED**, 2000, « Le commerce et les transports internationaux », *La gestion moderne des ports. Certificat de gestion portuaire pour les cadres du port*, cours 2.22, édition 1996, révisée en 2000
- CNUCED**, 2003, « Réformes et place du secteur privé dans les ports africains », *UNCTAD/SDTE/TLB/5*, rapport du secrétariat, 31 p.
- COADIC, YF**, 1994, « *La science de l'information* », Paris, PUF, QSJ ?, 127 p.
- COHENDET, P et LLERENA, P**, 1989, « *Flexibilité, information et décision* », Paris, Economica
- COLIN, J**, 1982, « Logistique et plates-formes régionales de fret », *Transports*, n° 280, p. 53-63

- COLIN, J et FIORE, C**, 1982, « *La logistique, clé de l'introduction du temps réel dans la production* », Caen, 156 p.
- COLIN, J et FIORE, C**, 1983, « Les chaînes de transport international par conteneur : approche méthodologique », vol. 1, CRET, Université d'Aix-Marseille
- COMYN-WATTIAU, I, et AKOKA, J**, 2003, « *Les bases de données* », Paris, PUF, QSJ ?, 127 p.
- CONSEIL D'ETAT**, 1998, « Internet et les réseaux numériques », <http://www.internet.gouv.fr/français/textesref/rapce98/rap5.htm>
- CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU CAMEROUN**, 1986, « *Les auxiliaires des transports maritimes au Cameroun* », éd. CAPE, Paris, 71 p.
- COMBY, J**, 1995, « *Le cadastre dans l'économie du Gabon. Mission d'évaluation* », rapport pour le Ministère de la Coopération,
- COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN ET AU DEVELOPPEMENT**, 1999, « *Projet d'ajustement et de planification du secteur urbain et du secteur des transports. Plan Directeur intermodal des transports (1998-2015)* », TESCULT,
- COMMISSION DE L'UNION EUROPEENNE**, 1995, « *Le transport à courte distance : défis et perspectives* », Communication de la commission du Parlement européen au Conseil économique et social et au Comité des régions, Bruxelles, 317 p.
- CURIEN, M et GENSOLLEN, M**, « Economie des télécommunications », ENSPTT, Economica, 318 p.
- DAMIEN, MM**, 2001, « *Transport et logistique* », Paris, Dunod, coll. Aide mémoire, 477 p.
- DAN NGUYEN, G et PHAN, D**, 2000, « *Economie des télécommunications et de l'Internet* » Economica, 156 p.
- DARMON, J**, 1987, « Promesses de la communication inter-entreprises », *Politique Industrielle*, n° 6
- DARRE, Y**, 1993, « La fonction logistique. Une nouvelle fonction dans l'entreprise », *CEREQ*, n° 63, 124 p.
- DECHAUME, J et VENTURELLI, W**, 2005, « Gestion des procédures douanières. La douane : théorie et pratique », Chambéry, Le Génie des glaciers, 240 p.
- DELVEAUX, D**, 1998, « Transport maritime. L'Afrique Atlantique », *Jeune Afrique*, n° 1954, juin
- DEZERT, B, 1978**, « Transports et organisation de l'espace », Paris, SEDES-CDU, 162 p.
- DEZERT, B**, 1985, « Choix d'infrastructures et rôle des transports dans le développement économique en Afrique », *Transport dans les pays en développement*, travaux de l'Institut de Géographie de Reims, n° 63-64
- DIBONG**, 1991, « Conteneurisation en Afrique : présent et futur », 6^{ème} journées portuaires africaines, AGPAOC, Accra (Ghana), 14-18 octobre, 12 p.
- DIOP, B**, 1995, « *L'interaction ville-port* », 5^{ème} Conférence internationale villes-ports, AIVP, Dakar, p. 29-33
- DIOP GRUIBRIL, M**, 1984, « Le code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED et la politique maritime en cours dans la perspective d'un nouvel ordre maritime international », *Etudes Internationales*, n° 11, p. 107-117
- DIRECTION GENERALE DE L'ECONOMIE**, « Tableau de bord de l'économie », n° 30 : « Situation 1999. Perspectives 2000-2001 » ; n° 31 : « Situation 2000. Perspectives 2001-2002 » ; n° 32 : « Situation 2001. Perspectives 2002-2003 » ; n° 33 : « Situation 2002. Perspectives 2003-2004 »
- DIRECTION GENERALE DE LA MARINE MARCHANDE**, « *La signalisation maritime au Gabon* », Ministère de la Marine marchande, chargé des équipements portuaires, 15 p.
- DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS**, 1996, « *Mémento de la route 96* », Ministère de l'Equipement et de la Construction, 40 p

- DIRECTION GENERALE DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES**, 1993, « *Résultats préliminaires, recensement général de la population et de l'habitat* », Libreville, Ministère de la Planification, de l'Economie et de l'Aménagement du Territoire, 24 p.
- DIRECTION GENERALE DE L'ENTRETIEN ROUTIER**, 2004, « *Programme des travaux d'entretien routier* », Ministère de l'Équipement et de la Construction, 150 p
- DJEKI, J**, 1996, « La population du Gabon : quelques éléments d'analyse », *Revue languedocienne de géographie*, fasc. 1-2, p. 7-31
- DJEKI, J**, 1997, « Espace, territoire et communication au Gabon : analyse du dysfonctionnement des voies de communication en zone équatoriale », *Netcom*, vol. 11, p. 300-307
- DJEKI, J**, 1985, « *Evolution récente de Port-Gentil* », Université Paul Valéry – Montpellier III, thèse, 766 p. + annexes
- DOLLFUSS, O**, 1995, « *La nouvelle carte du monde* », Paris, PUF, QSJ ?, 127 p.
- DUBRESSON, A, MARCHAL, JY et RAISON, JP**, 1994, « *Les Afriques au sud du Sahara* », Paris, Berlin – Reclus, 480 p.
- DUONG, P et MANON, G**, 1994, « Circulation de l'information et gestion d'une compagnie pétrolière », *Netcom*, vol. III, n° 1, p. 309-320
- DUPUY, G**, 1993, « Géographie et économie des réseaux », *L'Espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 193-209
- EBOBOLA TSIBAH, LL**, 2006, « La signalisation maritime au Gabon », *Le Sémaphore*, dossier spécial, p. 3-5
- EDIFRIC / LA DOCUMENTAION AFRICAINE**, 1985, « Projet du 5^{ème} plan de développement économique et social du Gabon (1984-1988) : infrastructures portuaires », Paris, *Bulletin de l'Afrique Noire*, EDIFRIC, vol. 28, n° 1262, p. 14-16
- EDOU, CM**, 2004, « Economie forestière », D Ben Yahmed (Direction) : *Atlas de l'Afrique. Gabon*, Paris, les Editions J.A, p. 36-37
- EICHOFER, A**, 1970, « Coopération entre Etats d'Afrique centrale dans le domaine des transports de surface », *Transports*, n° 156, p. 465-176
- ENKODO, AF et all.**, 2000, « Elaboration d'une stratégie sectorielle pour le développement du commerce et l'industrie à travers les TIC au Gabon », *Groupe de travail commerce et industrie, Projet information et communication pour le développement du Gabon*, 11 p.
- EPC de l'OMC**, 2003, « *Examens de la politique commerciale par pays de l'OMC* », Genève
- ESCAP**, 2003, « Le système TradeNet de Singapour – Coûts et avantages », *Groupe de travail du comité des échanges*, 2005, « Le rôle de l'automatisation dans la facilitation des échanges. Document de travail de l'OCDE sur la politique commerciale, n° 22, TD/TC/WP(2003)21/FINAL,
- ESCARPIT, R**, 1990, « *Théorie générale de l'information et de la communication* », Paris, Hachette,
- ESSOMBA MVOGO, D**, 1982, « Les transports maritimes, un des secteurs moteurs de développement économique sur la COA : Exemple de l'économie camerounaise », EHES, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, Paris, 350 p.
- ETOUGHE OBAME, J**, 1986, « la mer une alternative pour une relance économique », *L'Union*, novembre, p. 13
- FABBE-COSTES, N**, 2000, « Le rôle transformatif des SIC et TIC sur les interfaces multi-acteurs de la distribution et de la logistique », Fabbe-Costes, N, Colin, J et Paché, G (coord) : *Faire de la recherche en logistique et distribution*, Paris, Vuibert, p. 171-194
- FAURE, FE**, 1996, « *Les échanges de marchandises diverses et le développement du multimodalisme sur la côte Occidentale d'Afrique : l'exemple du Gabon* », Université de Nantes, Mémoire de DEA, 131 p.

- FAURE, EF**, 1996, « *Les échanges de marchandises diverses et le développement du multimodalisme sur la côte occidentale d'Afrique : l'exemple du Gabon* », France, thèse de doctorat, Université de Nantes, 603 p + annexes
- FAURE, EF**, 1998, « Le rail et la voie d'eau dans le transport de marchandise au Gabon : entre concurrence et complémentarité », *Echos du SITRASS*, n° 15, p. 6
- FAURE, EF et IBOUANGA, B**, 2005, « *Les activités portuaires et les relations ville/port au Gabon* », 8 p.
- FERRAS, R. ; CLAY, M, et DUFAU, G**, 1983, « *Faire de la géographie* », Paris, Belin
- FONDS MONETAIRE INTERNATIONAL**, *Direction of Trade Statistics*, <http://izf.net/EE/pro/commun/5054.asp>
- FOUTE, RJ**, 2006, « Port de Douala : le casse-tête de l'importation », <http://www.bonaberi.com/article.php?aid=2163>
- FREMONT, A**, 1998, « Conteneurisation et Tiers-Monde à travers l'exemple de la CGM. 1965-1995 », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 34, p. 30-52
- FREYBOURG, M**, 1987, « La révolution logistique et les transports », *Politique industrielle*, p. 113-116
- GAMOKO, M**, 1994, « *Contribution à l'étude des avant- et arrière-pays des ports de l'UDEAC* », France, thèse de doct., Université de Nantes, 457 p.
- GAULME, F**, 1989, « Le Port Minéralier d'Owendo : une solution qui porte la marque de son époque », *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, n°2252, p. 2-30
- GAULME, F**, 1991, « Gabon », *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, dossier spécial, n° 2404, p. 31769-3224
- GILGUY, C**, 1992, « Les enjeux de la réforme fiscal-douanière de l'UDEAC. Une nouvelle donne pour les opérateurs camerounais », *Marchés tropicaux*, n°2457, p. 3303-3312
- GINESY, R**, « 1991, « La coopération entre le port de Marseille et l'Afrique », *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2396, p. 2487
- GODART, T**, 1985, « Afrique : priorité aux transports », *La Moci*, n° 712, p. 95-98
- GOLDFIEM, F** (direction), 1999, « Transport multimodal. Jouez le combiné gagnant », *Marchés Tropicaux*, n° 1381,
- GOLDSITH, E**, 1996, « Quand les firmes transnationales imposent leur loi : une seconde jeunesse pour les comptoirs coloniaux », *Le Monde diplomatique, manière de voir*, n° 505, p. 18-19
- GOUADAIN, D et KOFFI NUBURKHO, C**, 1988, « Partage des cargaisons : le point de vue de la COWAC », *Marchés Tropicaux*, n° 2242,
- GOUSSOUT, M**, 1998, « *Les transports dans le monde* », Paris, Armand Colin, coll. Synthèse, p. 24
- GOUSSOT, S**, 1998, « *Géographie des télécommunications* », Paris, Armand Colin
- GRAWITZ, M**, 2001, « *Méthodologies des sciences sociales* », 11 éd., Paris, Dalloz, 1019 p.
- GROSDIDIER DE MATONS, J**, 1992, « *Les éléments de la compétitivité portuaire* », Washington DC, Banque Mondiale, 50 p.
- GROSDIDIER DE MATONS, J**, 1999, « *Droit, économie et finances portuaires* », Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées,
- GROUPE DE TRAVAIL DU COMITE DES ECHANGES**, 2005, « Le rôle de l'automatisation dans la facilitation des échanges. Document de travail de l'OCDE sur la politique commerciale n° 22 », TD/TC/WP(2003)21/FINAL
- GROUPE DE TRAVAIL** 2002, « *Stratégie sectorielle d'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans la gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement* », *Gestion des ressources naturelles et protection de l'environnement*, Ministère de la Communication, de la Poste et des Technologies de l'Information – PNUD, 37 p
- GUERIN, F**, 2000, « *Emergence de la quasi-organisation : le cas de la place portuaire* », thèse de doctorat, Université du Havre

- GUERIN, F, BELIN-MUNIER, Ch et TRAVAILLE, D**, « Performances et logistique », 2000, Fabbe-Costes, N, Colin, J et Paché, G (coord) : *Faire de la recherche en logistique et distribution*, Paris, Vuibert,
- GUILLAUME-GENTIL, A**, 2001, « Dossier ports d'Afrique », *Marchés Tropicaux*, n° 2901, p. 1203-1210 et p. 1211-1218
- GUICHARD, E**, 1983, « Pédologie », *J. BARRET, Géographie et cartographie du Gabon, atlas illustré*, Paris, EDICEF,
- GYSELE COLT, W**, « *L'internationalisme ou le transport multimodal, l'impact sur le transport maritime côtier* », *APEC-VZW, Antwerp port engineering and consulting*,
- HERZLICH, C**, 2002, « *Réussir sa thèse en sciences sociales* », Nathan Université, 121 p.
- HOUDAYER, R**, 1976, « Le port, lieu de rencontre entre le navire et la marchandise », *Acta Géographica*, n° 27, p. 17-32
- HOUSSAINI, A**, 1991, « *Commerce international et chaînes de transport, l'enjeu de la logistique au Maroc* », Université d'Aix-Marseille I, thèse de doctorat,
- HUYBRECHTS, A**, « *Transport et structure de développement au Congo de 1900 à 1970* »,
- IBOUNGA, B**, 1998, « *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale* », Université de Bordeaux III, thèse de doctorat, 288 p + annexes
- IETM**, 1974, « Les auxiliaires du transport maritime et l'organisation portuaire », *Institut d'économie des transports maritimes, Arcueil*, 45 P
- INSTITUT GEOGRAPHIQUE DE CARTOGRAPHIE**, 1987, « Carte générale du Gabon au 1/ 1 000 000 »,
- INSTITUT GEOGRAPHIQUE DE CARTOGRAPHIE**, 1987, « Libreville au 1/ 200 000 »,
- INSTITUT GEOGRAPHIQUE DE CARTOGRAPHIE**, 1987, « Port-Gentil au 1/ 200 000 »,
- INSTITUT GEOGRAPHIQUE DE CARTOGRAPHIE**, 1987, « Omboué au 1/ 200 000 »,
- ISEMAR**, 1999, « *Evolution de la gestion et de l'organisation des ports* », Synthèse n° 13, janvier,
- ISEMAR**, 2000, « *Internet dans le shipping : du tâtonnement à la consolidation* », www.isemar.asso.fr, Synthèse n° 29, 7 p.
- ISEMAR**, 2001, « *Spécial Internet.* », www.isemar.asso.fr, Synthèse n° 40, 4 p.
- JOMINI, JF**, 1838, « *Précis de l'Art de la guerre ou nouveau tableau analytique des principales combinaisons de la stratégie, de la tactique et de la politique militaire* », Paris,
- JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE**, 2000, « Porte-conteneurs. Le « top 100 » des opérateurs au 1^{er} janvier 2000 », n°4184,
- KARANDAWALA, P**, 1990, « La politique maritime des Etats africains », *Marchés Tropicaux*, n° 2312,, p. 599-606
- KOUSSOU, JR**, 1988, « *Le port de Pointe-Noire (Congo) : évolution et perspective* », France, doctorat 3^e cycle, Université Paul Valéry-Montpellier III, 299 p.
- KOWET DEEMIN, Ch.**, 2002, « La signalisation maritime au Gabon », *Direction de la Marine Marchande*
- LACDAME, Z**, 1985, « *vers un nouvel ordre international des transports maritimes ; la stratégie du Cameroun (1964-1984)* », Université de Yaoundé, thèse de doctorat 3^e cycle, 325 p.
- LADO, H**, 2001, « Fiche de synthèse sur les transports au Cameroun » <http://www.izf.net/izf/EE/pro/cameroun/5020> transport.asp
- LAFOND, LR**, 1967, « *Les études littorales et estuaires en zone intertropicale humide* », Université de Paris, thèse de doctorat d'état, tome 1 : « Estuaire du Gabon », p. 270-339 (3 tomes)

- LASSERRE, F**, 2001, « Internet : la fin de la géographie ? », www.cybergeopresse.fr/ptchaud/lasserre.htm#note12
- LAWSON, T**, 2000, « La course vers les nouvelles technologies de l'information et de la communication au Gabon », *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2827, p. 60-62
- LAWSON, A**, 2001, « Gabon : routes délabrées et développement », www.peacelink.it/anb-bia/nr409/f04.html
- LE BOULCH, JL**, 1993, « Transportabilité de l'information technologique et insertion spatiale des firmes », M- P Bes et J-L Leboulch (coord.) : *L'information face au changement technologique. Une approche interdisciplinaire*, Paris, L'Harmattan,
- LE BOULCH, JL et LE FLOCH, P**, 1993, « Les paradoxes de l'information : réflexion sur les problèmes d'appropriation de l'information technologique », M- P Bes et J-L Leboulch (coord.) : *L'information face au changement technologique. Une approche interdisciplinaire*, Paris, L'Harmattan
- LEBOGO NDONGO, RD**, 2001, « Visite technique des véhicules: une sinistre fiction », *Cameroun Tribune*
- LE LANNOU, M**, 1964, « Transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue de Géographie de Lyon*, n° 39,
- LE COADIC, YF**, 1994, « La science de l'information », QSJ ?, Paris, PUF,
- LEFEBVRE, O**, 1987, « Impact des nouvelles technologies de télécommunications sur la structure des échanges internationaux », *Netcom*, vol. I, n° 1, p. 76-87
- LEFEBVRE, O**, 1993, « Puissance de mer et les télécommunications », *Netcom*, vol. VII, n° 1, p. 115-136
- LE GUIDE OFFICIEL DES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE**
- LELE, RB**, 2002, « Les pollutions en zone portuaire sud d'Owendo », Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Certificat de gestion portuaire (OPRAG-CNUCED), Libreville, 56 p.
- LE MARCHAND, A**, 2000, « La dynamique des ports : mesures de la valeur et des emplois, emplois et valeurs des mesures », Université du Havre, CERENE, DATAR
- LE MESTRE, P**, 2004, « Performance des réseaux organisationnels : une étude des réseaux d'acteurs portuaires », thèse de doctorat, Université du Havre, 489 p.
- LE SEMAPHORE**, 2006, « Dossier spécial SIGEPRAG : deux ans après », *Le Sémaphore*, n° 8, 15 p.
- LERIQUE, J**, 1983, « Climatologie », IPN et BARRET, J (direction) : « Géographie et cartographie du Gabon ». *Atlas illustré*, Paris, Editions EDICEF, p 22-25
- LEROY, S**, 1995, « Structure et dynamique de l'espace gabonais », *Mappe Monde*, n° 2, p. 42-45
- LODS, J**, 1988, « Les transports en Afrique francophone. Situation en 1988 et perspectives », *Marchés Tropicaux*, n° 2242, p. 2242 et p. 2933-2955
- LOMBARD, J et MAUNY, P**, 1997, « Flux de marchandises et flux d'information, espace (s) de production des transports routiers de marchandises », *Netcom*, vol. 11, n° 2, p. 369-401
- LOTITO, G**, 1970, « Le développement économique au Gabon », *Cahiers d'Outre-mer*, p.42-439
- LOUKOU, AF**, 2005, « Télécommunications et développement en Côte d'Ivoire à l'ère de la société de l'information et de la mondialisation », thèse de doctorat, Université Paul Valéry-Montpellier III, 346 p + annexes
- LOUNGOU, S**, 1992, « L'enclavement des Etats et ses conséquences géopolitiques en Afrique : le cas du Tchad », Université de Nantes, Mémoire de DEA, 101 p.
- L'UNION PLUS**, 2005, « Economie : technologie de l'information et de la communication (TIC). le Gabon, leader incontesté de la sous-région », http://www.gabonplus.com/main/news_read.php?ft45ranwq=41486000,
- L'UNION PLUS**, 2006, « Niveau d'utilisation de l'Internet dans les services publics », 24 et 25 mai

- LUCAS, P**, 1997, « télécommunications : les problèmes de base spécifiques à l'Afrique », *Marchés tropicaux*, n° 2719, p. 2778-2784
- MABICKA, GR**, 2004, « Des propositions idoines pour un réseau routier fiable », *le Quotidien d'Information Générales*, L'UNION,
- MABIKA, J**, 2003, « *Exploitation et gestion durable de la forêt gabonaise* », Université Paul Valéry – Montpellier III, thèse de doctorat, 901 p.
- MACARONI, R**, 1995, « Transports et aménagement du territoire : une lecture géographique », *Transports*, n° 374, p. 66-69
- MAKIELA-MAGAMBOU, G**, 1998, « *L'envasement au complexe portuaire d'Owendo* », Mémoire de maîtrise, Université Omar Bongo (Gabon), 138 p
- MAKIELA-MAGAMBOU, G**, 2003, « *Les circuits des informations et des documents au cours d'une escale de navire au Port de Commerce de Sète (France) : comment optimiser la gestion des flux de l'escale par l'amélioration du circuit de l'information* », rapport de stage, DESS, Université Montpellier I, 76 p. + annexes
- MAKOUTA, M**, 1992, « L'armement maritime africain peut-il survivre à la crise économique et financière actuelle » partie I, *Journal de la marine marchande*, n° 3807-3808, p. 3007-3015 et p.3074-3076 (parties I et II)
- MARCADON, J**, 1988, « Les échanges maritimes entre les ports français et l'Afrique », *L'Information géographique*, vol. 52, n° 3, p. 122-125 et p. 128-131
- MARCADON, J**, 1989, « logistique et transports internationaux, le cas de la filière portuaire », *revue géographique de l'Est*, n°3, vol. 4, p. 251-258
- MARCADON, J et N'GUIMBI, Z**, 1994, « Les flux maritimes conteneurisés, l'axe de transport Congo-Océan et le réseau urbain », *African Urban Quartely, special issue on Port Cities*, vol. 9, p. 69-84
- MARCADON, J**, 1997, « Ruptures et continuités sur les littoraux français : le cas des ports de commerce et du transport maritime », *Les Cahiers nantais*, IGARUN, n° 47-48
- MARCADON, J**, 1999, « L'activité portuaire commerciale sur les littoraux ouest-africains », *L'espace littoral, Approche de géographie humaine*, PUR, p. 27-70
- MARCADON, J**, 1999, « Le littoral, un espace marqué par un environnement humain et économique d'une grande diversité », *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, PUR,
- MARCHES TROPICAUX**, 1981, « *Les infrastructures de communications : énormes retards à combler au plus vite* », 27 novembre,
- MARCHES TROPICAUX**, 1982, « Transport terrestre : Gabon », n° 1990, p ; 3186-3187
- MARCHES TROPICAUX**, 2000, « *L'Afrique doit opérer des changements majeurs pour entrer le XXIe siècle* », n° 2867, p. 1044-1046
- MATHONNET, Ch**, 1988, « Naissance de réseaux informatiques portuaires », *Transports*, n° 328
- MATTELART, A**, 2001, « Histoire de la société de l'information », Paris, Edition la Découverte, 123 p.
- MAUGERI, S**, 1995, « Nouvelle rationalisation de la production, EDI et transport : de l'intégration à l'anomie », *Netcom*, vol. 9, n° 1, p. 196-211
- MBA ASSOUME**, 2003, « A la poursuite de la « route nouvelle », *le quotidien gouvernemental l'UNION Plus*, septembre
- MBADINGA, M**, 2000, « Elf et Port-Gentil (Gabon) », *Netcom*, vol. 14, p.267-282
- MBADINGA, M**, 2006, « *Etat, entreprises et développement au Gabon : contribution à une étude géographique* », Université Paul Valéry – Montpellier III, thèse de doctorat, 482 p.
- MBATCHI, MC**, 2003, « *Du continent à l'océan ; esquisse d'une géopolitique maritime du Gabon* », Mémoire de Maîtrise, UOB, Libreville, 102 p.

- MIAFOUKAMA, JM**, 2002, « *Les services rendus aux marchandises : la déclaration en douane des marchandises passant par voie maritime au Gabon* » Mémoire de Maîtrise, UOB, Libreville, 41 p. + annexes
- MIGNOT-LEFEBVRE, Y**, 1994, « Technologies de communication et d'information : une nouvelle donne internationale », *Revue du Tiers-Monde*, n° 138, p. 245- 277
- MIGNOT, C**, 1982, « Dynamique sédimentaire estuarienne; matériaux cohésifs et non cohésifs », *Institut océanographique*, séminaire sur les estuaires, 47 p.
- MIGNOT, C, et BROSSARD, C**, 1990, « *Port d'Owendo : diagnostic des causes de l'envasement et propositions pour l'organisation des dragages d'entretien* », Rapport de mission, 54 p. + annexes.
- MILKOWSKI, M**, 1982, « 1978-1988 : la décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique et les besoins maritimes de l'Afrique occidentale et centrale », *Transports*, n° 278, p. 429-437
- MIKENI-DIENGUESSE**, 2005, « Conseil municipal de la commune d'Owendo, Hier : les conseillers municipaux approuvent le compte administratif 2003 », *le quotidien gouvernemental L'Union Plus*, septembre
- MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS**, 1963, « *Etude hydrographique complémentaire du site et chenal d'accès du port d'Owendo : sédimentologie* », BCEOM – SOGEI, 93 p.
- MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AERONAUTIQUE CIVILE, DE LA MARINE MARCHANDE ET L'OCTRA**, 1975 « *Etude du port à bois d'Owendo* ». Rapport, BCEOM, 172 p.
- MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AERONAUTIQUE CIVILE, DE LA MARINE MARCHANDE ET L'OCTRA**, 1978 « *Etude du plan directeur du port d'Owendo* ». Rapport général, BCEOM, 141 p.
- MINISTERE DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**, 1997, « *projet d'ajustement et de planification des secteurs urbains et transports (PAPSUT), appui au secteur portuaire et maritime, rapport n° 2* », volet portuaire,
- MINISTERE DES TRANSPORTS, DE LA MARINE MARCHANDE, DE L'OFFICE DU CHEMIN DE FER TRANSGABONAI ET DE L'OFFICE DES RADES DU GABON**, 1978, « *Plan de transport du Gabon* », *Rapport n° 3, transport routier* », SEDES - BCEOM
- MINISTERE DE LA MARINE MARCHANDE**, 2002, *Barème des redevances et taxes applicables dans les ports et rades du Gabon*, OPRAG,
- MINISTERE DE LA PLANIFICATION ET DE LA PROGRAMMATION DU DEVELOPPEMENT**, 2003, « *Loi de développement et d'aménagement du territoire* », Rapport du gouvernement, synthèse, 117 p.
- MISSION ÉCONOMIQUE DE LIBREVILLE**, 2002, « *La filière du bois. Déjà 2ème employeur après la fonction publique, la filière gabonaise du bois conserve un net potentiel de progression* », septembre,
- METHOT, P**, 1993, « Etude de la fiscalité forestière de l'attribution des titres de permis d'exploitation forestière du secteur forestier au Gabon », *General wood and veneer Ltd*, Québec,
- MEYO-BIBANG, F et NZAMBA, JM**, 1992, « *Notre pays le Gabon. Géographie* », Editions EDICEF – EDIG,
- MERLIN, P**, 1992, « *Géographie des transports* », Paris, PUF, QSJ ? n° 1427
- MEZU M'ONDO**, 1996, « *La marine marchande du Gabon et les enjeux maritimes d'un pays côtier* », Mémoire de maîtrise, Libreville, UOB,
- MOHAMED M'MADI AHAMADA**, 2003, « *Le rôle du Conseil gabonais des Chargeurs en matière de transport maritime* », Mémoire de DESS, Libreville, UOB

- MOHSEN TOUMI**, 2000, « L'impact économique des télécommunications en Afrique », *Marchés tropicaux*, n° 2841, p. 667-677
- MONFRAYS-THOREAU**, 1994, « Impact de l'introduction de l'EDI chez les chargeurs », *Netcom*, vol. VIII, n°1, P 247-272
- MOMBE-NGUEMA, J**, 1988, « L'envasement de l'embouchure du como : un phénomène de l'estuaire du Gabon », *Le quotidien d'information gabonais, L'Union*, p. 9
- MOMBE-NGUEMA, J**, 1993, « La marine marchande gabonaise ou le naufrage », *Le quotidien gouvernemental gabonais, L'Union*, p. 4
- MOMBE-NGUEMA, J**, 1994, « Une politique cohérente de gestion des ports s'impose », *Le Quotidien d'information gabonais, L'Union*, p. 3
- MOMBO, JB**, 1981, « La côte à estuaires du Gabon septentrional », *Annales de l'Université Omar Bongo*, n° 8, série Géographie, p. 5-24
- MORIN, E**, 1977, « *La méthode* », Paris, Editions du Seuil
- MORIN, E**, « 1998, « *La communication. Etat des savoirs* », Edition Sciences Humaines
- MORIN, D**, 1986, « Entretien des routes au Gabon », *Annales de l'Université Omar Bongo du Gabon*, Série Lettres, droit, sciences et médecine, p. 255-259
- MOUAFO, D**, 1991, « Les difficultés de l'intégration économique interrégionale en Afrique noire : l'exemple de la zone UDEAC », *Cahiers d'Outre-mer*, n° 174, p. 167-186
- MOUKELI, P**, 1999, « L'Internet et l'intégration portuaire », *Bulletin d'information de l'OPRAG*, n° spécial 25^e anniversaire, p. 26-28
- MOULENGUI-BOUKOSSO**, 1989, « Essai de modélisation de l'espace gabonais », *Mappe Monde*, n° 3, p. 40-41
- MPOUMA, JE**, 1985, « *Le rôle des transports dans l'intégration économique et le développement économique du Cameroun et des pays de l'Afrique centrale* », Université de Paris I, thèse de doctorat, 400 p.
- MUCCHIELLI, A**, 1998, « *Les sciences de l'information et de la communication* », 2^{ème} édition, Paris, Hachette
- MVOUME-NZE, E**, 1999, « *Routes et développement régional au Gabon* », Université de Bordeaux III, thèse de doctorat,
- N'DALA, B**, 1984, « Esquisse d'une politique des transports combinés mer-air en Afrique centrale », *Transports*, n° 294, p. 224-226
- N'DALA, B**, 1988, « Transports et désenclavement en UDEAC », *Transports*, n° 329, p. 301-307.
- N'DALA, B**, 1990, « La structure des prix de transport sur les corridors de désenclavement de la République centrafricaine », *Transports*, n°342,
- NDANG EDOU, M**, 2004, « Le plan de sûreté de l'installation portuaire : Owendo », *Le SEMAPHORE*, OPRAG, n° 3
- NDJAMBOU, LE**, 1993, « Le destin des conférences maritimes sur la côte occidentale d'Afrique dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges », *Cahiers d'Outre-mer*, n° 198
- NDJAMBOU, LE**, 1993, « *Les transports maritimes dans l'économie des Etats d'Afrique centrale : Cameroun, Congo et Gabon* », Université de Bordeaux III, Mémoire de DEA, 83 p.
- NDJAMBOU, LE**, 1999, « *Le transport maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », France, thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, 446 p.
- NDOUNTOUME-NGOME, J**, 2003, « *processus d'intégration sous-régionale dans la zone CEMAC et la nécessité de son prolongement dans la gestion des enjeux maritimes* », Université Omar Bongo, Mémoire de DEA, 82 p.
- NII K. BENTSI-ENCHILL et all**, 1999, « Les technologies de l'information au service du développement », *Afrique Relance*, vol. 13, n°4, p. 13-27.

- NELTOH**, 1985, « Transports maritimes. Adapter les taux de fret », *Le Quotidien d'Information gabonais, L'Union*, 25 avril,
- NGATCHOU, TN**, « *Le port dans la chaîne de transport* »,
- NGOMA, SJ**, 1983, « *Port et développement : essai d'analyse d'une situation de concurrence entre les ports de Pointe-Noire (Congo) et Douala (Cameroun)* », France, thèse de doctorat, Université de Lyon II, 262 p.
- NGOULAKIA DABANY, S**, « Règlement d'exploitation portuaire », OPRAG, 111 p.
- NGUIMBI, Z**, 1992, « *Etude géographique du développement du multimodalisme transmaritime en république congolaise* », Université de Nantes, thèse de doctorat, 515 p.
- NTSAGUI, L**, 2005, « *Le passage portuaire au port commercial d'Owendo* », Mémoire de DESS, Université Omar Bongo, 69 p. + annexes
- NOUMEN, R**, 2004, « *Eléments de base de la logistique internationale* », édition Menaibuc, 83p.
- NOUVEAU LAROUSSE ENCYCLOPEDIQUE**, 2001, tome 2,
- OLLIVIER, B**, 2000, « *Observer la communication. Naissance d'une discipline* », Paris, CNRS éditions
- OMC**, janvier 2000-juin 2005, « *Examens de la politique commerciale par pays de l'OMC* », Genève
- OMC**, 2000, « Facilitation des échanges : Expérience du Chili en matière de modernisation de l'administration douanière, grâce à l'utilisation de la technologie de l'information », *Conseil du commerce de marchandises, G/C/W/239*
- ONDAMBA OMBANDA, F**, 2004, « Urbanisation », *Atlas de l'Afrique : Gabon*,
- OPRAG-BROCHURE SPECIALE DES PORTS GABONAIS**, 32 p
- OPRAG-INFO**, 1989, n° 16, 28 p.
- OPRAG-INFO**, 1997, n° 18, 30, p
- OTTMAN, F**, 1968, « L'étude des problèmes estuariens », *Revue de géographie physique et de géologie dynamique*, vol. 5, fasc. 4,
- OUBA, S**, 1996, « *La logistique des transports internationaux appliquée aux échanges extérieurs du Burkina Faso* », Université de Nantes, thèse,
- OUMAROUM, M**, 1985, « *Réorientation logistique du transport ferroviaire camerounais sous la contrainte des trafics internationaux : le cas du transport des flux conteneurisés* », Université d'Aix-Marseille II, thèse, 350 p.
- OYABI, F**, 2004, « Le passage portuaire et les coûts de la marchandise dans les ports gabonais », *Le Sémaphore*, n° 4, p. 3-4
- PACHE, G et PARAPONARIS, C**, 1993, « *L'entreprise en réseau* », PUF, QSJ ?, 127p
- PACHE, G**, 1996, « *L'entreprise en réseau entre mythes et réalités* », *Gestion* 2000, janvier-février
- PACHE, G et SAUVAGE, Th**, 2004, « *La logistique, enjeux stratégiques* », Paris, 3^{ème} édition, Vuibert,
- PANDJO BOUMBA, L**, 2003, « La CNI à l'assaut des marchés extérieurs », *SEMAPHORE*, n° 1, p. 6-8
- PATRIAT, L**, 1997, « Télécommunications : les problèmes de base spécifiques à l'Afrique », *Marchés tropicaux*, n° 2719, p. 2778-2784
- PARE, C**, 2000, « Les opérateurs de télécommunications en Afrique », *Marchés tropicaux*, n° 2841, p. 677-684
- PAREY, C**, 1989, « Les transports et les nouvelles technologies », *Transports, environnement, circulation*, n° 94, p. 8-10
- PELUSSIER**, 1989, « Réflexion sur l'occupation des littoraux Ouest - africains », *Revue Pauvreté et développement dans les pays tropicaux*, Singaravelou (direction) : Hommage au professeur Guy Lasserre, CEGET-CNRS, Institut de géographie de Bordeaux III, p. 13-14

- PERUSSET, AC**, 1977, « Aménagement routier en zone équatoriale forestière et accidentée : l'exemple des Monts de Cristal (Gavon) », *Cahiers d'Outre-mer*, p. 404-411
- PERZO, R**, 1981, « Le port en eau profonde de Port-Gentil au Gabon », *Travaux*, n° 56,
- PIYASIRU KARANDAWALA**, 1990, « La politique maritime des Etats africains », *Marchés Tropicaux*, n° 2312,
- PLANQUE, B**, 1984, « Télématique et réorganisation spatiale de l'industrie », *communication au colloque ADEFI-GRECO Régions et politique industrielle*
- PLAT, D**, 1989, « La variabilité des prix de camionnage. Recherche de quelques déterminants », Actes du SITRASS1, Inrets-Lets, p. 155-162
- POURTIER, R**, 1982, « Stratégie ferroviaire et politique de l'espace : le Transgabonais », *Hérodote*, n° 25, p. 105-128
- POURTIER, R**, 1993, « Des réseaux de transport mal articulés », *Atlas de l'UDEAC*, Université de Paris Panthéon Sorbonne, édité avec le concours du Ministère de la Coopération, Paris
- POURTIER, R**, 2001, « *Afriques noires* », Paris, Hachette Supérieur, 255 p.
- PRENY, P**, 2001, « Les ports d'Afrique jouent leur rôle », *Marchés tropicaux*, n° 2901, p. 1211
- PROUTEAU, JP**, 1991, « Spéciale Europe-COA », *Journal de la Marine marchande*, mars
- QUINET, E**, 1982, « *Economie des transports* », Paris, Economica, 283 p.
- RALLET, A**, 1987, « Télécommunication et organisation des activités : une problématique économique », *Netcom*, n° 1, p. 88-102
- RALLET, A**, 1991, « Télécommunications et compétitivité », *IRIS-TS*, Université de Paris Dauphine
- RASMUSSEN, N**, 1994, « Les systèmes portuaires », *Cahier de recherche*, 94-02, 15 p.
- REGLEMENTATION DOUANIERE EN UDEAC**
- RENAUD, P et TORRES, A**, 1996, « Internet, une chance pour le Sud », *Le Monde diplomatique, manière de voir*, n° 503, p. 24-25.
- REZENTHEL, R**, 1993, « La desserte portuaire des pays sans littoraux », *Courrier Afrique – Caraïbes – Pacifique*, Communauté européenne, n° 142, p. 83-85
- REZENTHEL, R**, 1996, « Les régimes portuaires dans le monde », *Revue de la navigation, ports et industries*, n° 22, P. 695-699
- REZENTHEL, R**, 1996, « Ports européens, ports africains : quelle coopération ? », *Navigation ports industries*, n° 14, p. 407-409
- RICHARD, A, LEONARD, G, et l'IPN**, 1993, « *Le Gabon, géographie active* », EDIG – EDICEF, 288 p.
- RIVOLLIER, C**, mai 2004, « *Les pratiques de dédouanement au Gabon* », Services de la mission économique régionale, Libreville
- ROCHEGUDE, A**, 1999, « *Décentralisation, foncier et acteurs locaux* », Ministère des Affaires étrangères,
- ROCQ, J**, 1976, « *ports et aéroports au Gabon* », Thèse de doctorat,
- ROCQ, J**, 1981, « Des rades foraines aux ports en eau profonde : le new deal gabonais », *Annales de l'université gabonaise*, n° 23, série lettres et sciences sociales, p. 67-79
- ROPIVIA, ML**, 1986, « Géopolitique et géostratégie : l'Afrique noire et l'avènement de l'impérialisme tropical Gondwanien », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 30, n° 79, p. 5-19
- ROPIVIA, ML**, 1994, « *Géopolitique de l'intégration en Afrique noire* », Paris, l'Harmattan, 236 p
- ROPIVIA, ML et DJEKI, J**, 1995, « *Atlas de la formation territoriale du Gabon* », Libreville, CERGEP, 63 p.
- ROSSI, JL**, 1996, « *La logistique et le transport maritime* », Mémoire de DESS, Université de Marseille III

- ROWE, F et VELTZ, P**, 1992, « *Entreprises et territoires en réseaux* », Paris, presse de l'école nationale des ponts et chaussées, 304 p
- SAINT Vil, J**, 1977, « Les grands ensembles fluviaux du Gabon », *Annales de l'Université nationale du Gabon*, Série Lettres et sciences sociales, p. 81-130
- SAVY, M**, 1993, « *Logistique et territoire. Le nouvel espace des transports* », Montpellier, GIP-RECLUS, 140 p.
- SAVY, M**, 1984, « Transports de marchandises et division spatiale du travail », P. Aydalot (éd.), *Crise et espace*, Paris, Economica
- SCIENCE ET VIE JUNIOR**, 2002, « *Les pirates du XXI ème siècle* », n° 158, novembre
- SCHIRMANN-DUCLOS, D et all**, 1999, « *La France et la mer* », Paris, PUF,
- SIGNOURET, M**, 2004, « Douala, ville à vivre », *J.A / L'Intelligent*, n° 2266, juin, p. 50-53
- SINGLY, F (de)**, 2005, « L'enquête et ses méthodes : le questionnaire », 2^{ème} éd., A. Colin, 125 p.
- SINSOU, JP**, 1985, « Transgabonais et rénovation économique », *Transports*, n° 304, p. 282-286
- SINSOU, JP**, 1987, « L'étonnante potentialité des transports fluvio-lagunaires par cabotage au Gabon », *Transports*, n° 322, p. 83-90
- SINSOU, JP**, 1988, « Tarification intermodale au Gabon », *Transports*, n°28, p. 242-324
- SINSOU, JP**, 1989, « Manganèse : la logistique transgabonaise. Vers un partenariat entre COMILOG et l'OCTRA », *Transports*, n° 338, p. 330-335
- SINSOU, JP**, 1995, « Réseaux de transport et développement économique en Afrique Centrale », 5^e *Conférence internationale Villes et Ports*, AIVP, Dakar, 22-25juin, p. 317-324
- SIBY, F**, 1998, « *Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Rapport bilan* », Brazzaville (Congo), 10^e session ordinaire, 26-30 octobre
- SOGREAH**, 1994, « Recherche de solutions pour réduire les dépôts devant l'appontement commercial », *Ingénierie*, n° 512176, fasc. 2 : Etudes hydrauliques et fasc. 3 : Etudes sédimentologiques, mai
- SERVICE DE LA MISSION ECONOMIQUE REGIONALE DE LIBREVILLE**, 2003, « Les activités portuaires et fluviales au Gabon », file:///C:/WINDOWS/Bureau/maki_fichiers/5020_port.html
- SERVICE TOPOGRAPHIQUE**, 1977, « Carte topographique : Port-Gentil – Lambaréné – Omboué – Fougamou au 1 / 200 000 », éditeur : Elf-Gabon
- SERVICE PILOTAGE**, 2005, « *Annuaire des marées 2005* », OPRAG et SIGEPRAG
- STATION DE PILOTAGE OWENDO - ESTUAIRE DU GABON**, 2006, « *Annuaire des marées 2006* », OPRAG
- STECK, B**, 1997, « Les ports de la côte ouest-africaine : articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires », *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan, p. 65-72
- STECK, B**, 2003, « L'Afrique de l'Ouest confrontée à l'impératif de la circulation », *L'Afrique. Vulnérabilité et défis*, Questions de géographie, Nantes, éditions du temps, p. 219 - 241
- STIEL, N**, 1995, « Multimédia : la nouvelle frontière », *encyclopaedia universalis*, p. 144-149
- STURMEY, SG**, 1984, « Les taux de fret et le code de conduite des conférences maritimes », *Journal de la Marine Marchande*,
- TCIBINDA, CA**, 2004, « Application du Code ISPS : le Gabon se conforme », *Le Sémaphore*, n° 4, p. 11
- TCOUTA MOUSSA, M**, 1995, « Le rôle de Douala dans la desserte des territoires intérieurs et pays enclavés », 5^{ème} *conférence internationale villes-ports*, AIVP, Dakar, p. 299-305

- TERRASSIER, N**, 1998, « Les ports et leurs clients », Synthèse sur les transports maritimes 199781998, ISEMAR, France
- TERROU, F**, 1962, « *L'information* », QSJ ?, n° 1000, Paris, PUF
- TILMONT, M**, 1992, « *Législation foncière et urbaine, et politique de l'habitat socio-économique* », Ministère français de la Coopération,
- TRAINMAR**, 1998, « *La gestion moderne des ports* », Certificat de gestion portuaire
- TIXIER, D, MATHE, H et COLIN, J**, 1996, « *La logistique d'entreprise. Vers un management compétitif* », 2^{ème} édition, Paris, Dunod Entreprise, 286 p.
- TIXIER, D, MATHE, H et COLIN, J**, 1996, « *La logistique au service de l'entreprise. Mécanismes et enjeux* », Paris, Dunod Entreprise, 253 p.
- TUDESQ, AJ**, 2001, « Les ports africains de l'Atlantique et la pénétration des médias en Afrique », *Des villes et des ports. La mer et les hommes*, éd. DU CTHS, p. 87-96
- VALLIN, Ph**, 2001, « *La logistique. Modèles et méthodes du pilotage des flux* », 2^{ème} édition, Paris, Economica,
- VAN CHI-BONNARDEL, R**, 1993, « *Le grand Atlas du continent africain* », Paris, éd. Jeune Afrique, 335 p.
- VARET, G et VARET, MM**, 1995, « Maîtriser l'information à travers sa terminologie. Manuel –dictionnaire », *Annales littéraires de l'Université de Besançon*, vol. 559, 709 p.
- VENNETIER, P**, 1969, « Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville », *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 88, p. 233-255
- VERLAQUE, Ch**, 1975, « Géographie des transports maritimes », Paris, Doin, 428 p.
- VERLAQUE, Ch**, 1994, « L'impact des nouvelles technologies et de l'information sur l'organisation spatiale des entreprises », *Netcom*, vol. VIII, n°1, p. 321-325
- VERSCHAVE, FX**, 2001, « L'envers de la dette. Criminalité politique et économique au Congo-Brazza et en Angola », Angone, Marseille
- VIEL, H**, 1984, « Où est la décennie des transports en Afrique 1978-1988 ? », *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, 16 décembre, p. 2798-2801
- VIEL, H**, 1985, « L'Afrique et les transports », *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, n° 2093, p.3149-3245
- VIEL, H**, 1987, « Les effets économiques du Transgabonais », *Afrique - Expansion*, n° 23, p. 15-20
- VIEL, H**, 1995, « Les économies portuaires en côte ouest africaine », *Marchés Tropicaux*, n° 2609, p. 2449-2461.
- VIGARIE, A**, 1968, « *Géographie de la circulation* », Paris, Génin, tome 2 : 492 p.
- VIGARIE, A**, 1968, « *Ports de commerce et vie littorale* », Paris, Hachette, 496 p.
- VIGARIE, A**, 1979, « Les pays en développement et la mer », *Cahiers de sociologie économique*, n°1, Institut havrais de sociologie économique et de psychologie des peuples, p. 19-86
- VIGARIE, A**, 1985, « Le Tiers-Monde et la mer : un puissant courant dans l'évolution mondiale », *Transports et sous-développement*, l'Institut de Géographie de Reims, n° 63-64, p. 21-44
- VIGARIE, A**, 1997, « L'Afrique de l'Ouest et la mer », *Revue maritime*, n° 447, P. 45-62
- VIGARIE, A**, 1998, « les ports maritimes et leur environnement humain et économique », *Les littoraux espaces de vie, Dossiers des Images Economiques du Monde*, Paris, SEDES, p. 65-94
- VINCENT, Th**, 1996, « Télécommunications : tiercé gagnant : Botswana, Sénégal, Gabon », www.rfi/Kiosque/Mfi/EconomieDeveloppement/201290.html
- WACKERHANN, G et DEZERT, B**, 1991, « La nouvelle organisation internationale des échanges » SEDES
- WACKERHANN, G**, 1998, « Façades maritimes en mutation. Une géographie socio-économique des littoraux », Ellipses, 175 p.

- WALTER, R**, 1981, « Télécommunication et organisation de l'espace national », *Revue gabonaise d'études politiques économiques et juridiques*, n° 8, p. 18-26.
- WALTER, R**, 1983, « Postes et télécommunications », *Géographie et cartographie du Gabon. Atlas illustré*, Paris, EDICEF, p. 92-95
- WALKER, R**, 1983, « Libreville », *Géographie et cartographie du Gabon. Atlas illustré*, IPN – EDICEF, Paris,
- WEYDERT, P et WEYDERT, O**, 1982, « Etudes sédimentologiques de l'embouchure de l'Estuaire du Gabon », *Marine Géology*, n° 49, Amsterdam, p. 1-22
- WOLKOWITSCH, M**, 1992, *Géographie des transports. Aménagement et environnement*, Paris, A. Colin, 192 p.
- ZIBI EBANGA, E**, 1993, « Comprendre et utiliser le transport maritime », *MARK & CO*,

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1. Figures

Figure 1 - Articulation de la thèse.....	13
Figure 2 - Situation géographique des ports du Gabon.....	21
Figure 3 - Le port commercial de Port-Gentil.....	24
Figure 4 - Schéma de circulation de l'information.....	37
Figure 5 - La chaîne logistique.....	47
Figure 6 - Modélisation de l'information.....	74
Figure 7 - Evolution du trafic de marchandises générales en tonnes (1990-2002).....	83
Figure 8 - Tonnage de marchandises manipulées à Port-Gentil entre 2000 et 2002.....	85
Figure 9 - Nombre d'escale aux ports d'Owendo (1990-2002).....	86
Figure 10 - Mouvement des navires au Port de Port-Gentil.....	87
Figure 11 - Exportation de manganèse en tonnes (1990-2002).....	88
Figure 12 - Exportation de bois en grumes en tonnes (1990-2002).....	89
Figure 13 - Trafics de marchandises par natures de produits (en tonnes) à l'importation aux ports d'Owendo.....	94
Figure 14 - Répartition du trafic par pavillons.....	101
Figure 15 - Organigramme administratif des ports du Gabon.....	108
Figure 16 - Principales interventions des acteurs selon les fonctions types du passage portuaire à Owendo.....	117
Figure 17 - Principaux services offerts au navire et à la marchandise dans les ports du Gabon.....	121
Figure 18 - Organigramme de la capitainerie d'Owendo.....	123
Figure 19 - Quelques zones d'évacuation du bois.....	199
Figure 20 - Description du système de transport du bois entre les chantiers forestiers et les ports du Gabon.....	204
Figure 21 - Ndjolé : un point de transbordement stratégique entre les voies : ferrée, routière et fluviale.....	207
Figure 22 - Etat actuel de l'envasement au niveau de l'appontement commercial d'Owendo.....	225
Figure 23 - L'Estuaire du Gabon.....	227
Figure 24 - Système de qualité du milieu portuaire.....	280
Figure 25 - L'arrière-pays des ports gabonais.....	312
Figure 26 - Réseau routier gabonais.....	314
Figure 27 - Organigramme du ministère des Travaux publics, de l'Equipement et de la Construction.....	340
Figure 28 - Réseau ferré gabonais.....	355
Figure 29 - Répartition des escales de la navigation intérieure et par cabotage international.....	373
Figure 30 - Réseaux et stations de télécommunications.....	386
Figure 31 - Préparation de l'escale dans les ports d'Owendo-Libreville).....	398
Figure 32 - Prise en charge du navire aux ports d'Owendo-Libreville.....	402
Figure 33- Instructions et validations.....	408
Figure 34 - Procédure de dédouanement dans les ports gabonais.....	428
Figure 35 - Schéma descriptif des principales transactions financières entre les professions privées et les administrations publiques aux ports d'Owendo.....	438
Figure 36 - Circuits des informations et des documents au cours d'une escale dans les ports d'Owendo.....	446
Figure 37 - Schéma d'implantation du système SINDARA aux ports d'Owendo.....	448

Figure 38 - Principales relations et flux de communication entre les acteurs portuaires pour le traitement d'un navire	453
Figure 39 - Eléments d'efficacité et d'efficience portuaire.....	458

2. Tableaux

Tableau 1 - Trafics de quelques ports ouest - africains en 1996 (en milliers de tonnes)	19
Tableau 2 - Echantillon de la population enquêtée	34
Tableau 3 - Répartition des catégories socioprofessionnelles des personnes interrogées.....	35
Tableau 4 - Synthèse sur les caractéristiques des ports de commerce gabonais	81
Tableau 5 - Evolution du trafic navires par type	86
Tableau 6 - Part des exportations dans les recettes	90
Tableau 7 - Evolution du trafic à l'export de quelques produits manipulés au Port Autonome de Douala (Cameroun)	91
Tableau 8 - Navires ayant fréquentés les ports d'Owendo en 2005	99
Tableau 9 - Structure d'organisation des ports maritimes gabonais	102
Tableau 10 - Acteurs / partenaires de la gestion des ports du Gabon	119
Tableau 11 - Les principaux opérateurs privés exerçant les activités connexes au transport maritime dans les ports du Gabon	140
Tableau 12 - Les différentes responsabilités du transitaire	143
Tableau 13 - Les ports membres de l'AGPAOC.....	152
Tableau 14 - Les pays membres de la CMEAOC	154
Tableau 15 - Quelques ports africains partenaires du Gabon.....	163
Tableau 16 - Répartition des tâches entre l'OPRAG, les administrations publiques et les entreprises privés dans les ports commerciaux	166
Tableau 17 - Organisation administrative	175
Tableau 18 - Répartition des compétences.....	176
Tableau 19 - Quelques sources de pollution et rejets observés dans la zone portuaire sud d'Owendo	186
Tableau 20 - Evolution du trafic ferroviaire de marchandises en tonnes (1997 à 2002)	194
Tableau 21 - Prix de transport de bois en grumes à partir de la gare de Ndjolé	201
Tableau 22 - Coût de transport de Ndjolé à Libreville.....	201
Tableau 23 - Quelques entreprises opérant dans le secteur bois à Ndjolé	210
Tableau 24 - Conditions hydrologiques de quelques ports de la côte occidentale africaine..	219
Tableau 25 - Caractéristiques de la sédimentation dans quelques ports de la côte occidentale d'Afrique	231
Tableau 26 - Quantité de sédiments transitant au droit de l'appontement commercial d'Owendo (milliers de tonnes de sédiments)	232
Tableau 27 - Dépenses de dragage aux ports d'Owendo (1985-1989)	233
Tableau 28 - Redevance d'abri / m3	234
Tableau 29 - Compagnies de dragage ayant opéré sur le site du Port de Commerce (1980-1999).....	235
Tableau 30 - Caractéristiques de quelques navires accostant aux ports d'Owendo (janvier 2005).....	239
Tableau 31 - Etat de la signalisation maritime au Gabon en mars 2002.....	255
Tableau 32 - Les formes de sécurité au Port d'Owendo	277
Tableau 33 - Effectifs des quelques organismes publics opérant dans les secteurs portuaire et maritime (2003).....	284
Tableau 34 - Taux de commissions payés par les armateurs (en F CFA) depuis juillet 1998 à l'importation.....	308
Tableau 35 - Répartition du réseau par type de route	313

Tableau 36 - Pénétration des principales infrastructures de transport au Gabon	315
Tableau 37 - Disparités des dotations en routes (voirie urbaine comprise) par province	315
Tableau 38 - Les principaux sols du Gabon	323
Tableau 39 - Répartition géographique et évolution de la population gabonaise entre 1960 et 1993	329
Tableau 40 - Estimations des coûts de construction de la route en milieu de savane et de forêt au kilomètre en millions de F CFA au Gabon.....	332
Tableau 41 - Part des investissements publics consacrés aux infrastructures de transport....	334
Tableau 42 - Part des investissements publics consacrés au chemin de fer	335
Tableau 43 - Tarifs officiels des transports routiers de marchandises et de voyageurs selon l'arrête de 1980 et de 1984	352
Tableau 44 - Evolution du trafic voyageurs (1997-2002)	358
Tableau 45 - Evolution du transport fluvial effectué par la CNI (1997-1999)	376
Tableau 46 - Situation prévisionnelle et portuaire des navires	404
Tableau 47 - Modalités de dédouanement dans les ports gabonais.....	423
Tableau 48 - Droits de douanes, TVA (ou similaire) et autres taxations fixées par les Douanes gabonaises	435
Tableau 49 - Système possible de tarification.....	439
Tableau 50 - Différentes taxes douanières à payer par catégorie de marchandises et durée d'entreposage (en F CFA)	441
Tableau 51 - Coûts d'aconage hors délais réglementaires	442
Tableau 52 - Les principales fonctionnalités d'un portail d'information.....	473
Tableau 53 - Les principaux apports d'un portail d'information	475

3. Photos

Photo 1 - Vue partielle de l'appontement commercial d'Owendo.....	105
Photo 2 - Manutention de blé	105
Photo 3 - Elingage des sacs de riz	106
Photo 4 - Empotage d'un conteneur avec les sacs de riz	106
Photo 5 - Le remorqueur aide le navire à se positionner.....	136
Photo 6 - Réception des aussières (ou amarres) du navire par les lamaneurs	137
Photo 7 - Immobilisation d'un navire à quai.....	138
Photo 8 - Le chariot à eau : des conteneurs à eau entreposés sur des chariots.....	139
Photo 9 - Raccordement des tuyaux dans la vanne de la bouche d'évacuation d'eau et dans celle du navire	139
Photo 10 - Manutention des conteneurs : debout sur un conteneur, les dockers fixent le spider pour faciliter le déplacement du conteneur par la grue de bord	147
Photo 11 - Des conditions dangereuses de travail : des dockers dirigent le grutier dans ses manœuvres d'entreposage des conteneurs sur le quai.....	147
Photo 12 - Ruissellement des eaux de pluie mélangées à la chaux provenant des usines d'Air Liquide aux abords de la chaussée et au-delà malgré la canalisation sommairement aménagée	187
Photo 13 - Sol jonché de coke	187
Photo 14 - Perte d'un chargement à la sortie du port d'Owendo : les planches jonchent la voie publique.....	188
Photo 15 - Camions et voitures empruntant une voie dégradée (Owendo) ; les risques d'accidents sont énormes surtout lors des croisements	189
Photo 16 - Vue d'un camion chargé de fûts sur l'axe Owendo-Libreville	189
Photo 17 - Positionnement d'un radeau contre les parois d'un navire grumier à l'aide d'un remorqueur	213

Photo 18 - Surveillance des billes de telle sorte qu'elles soient les unes à côté des autres pour qu'elles ne s'éloignent pas avec les vagues	213
Photo 19 - Elingage des billes, c'est-à-dire que les mouillés entourent les billes d'une élingue pour les hisser avec un palan à bord du navire.....	215
Photo 20 - Les caliers décrochent les élingues pour libérer les billes.....	215
Photo 21 - Arrimage des billes dans la cale	215
Photo 22 - Un cargo - roulier à quai.....	240
Photo 23 - Déchargement d'un conteneur.....	242
Photo 24 - Vue partielle du quai commercial d'Owendo : conteneurs et bois sciés attendent d'être embarqués	247
Photo 25 - Le même emplacement sert à entreposer le fer, le bois scié et les conteneurs.....	248
Photo 26 : Raccordement des conteneurs frigorifiques sur des prises électriques. Les câbles traînent à-même le sol sans aucune protection.....	249
Photo 27 - Un chariot équipé d'un palonnier est entrain de déposer un conteneur sur une remorque.....	249
Photo 28 - Un chariot tri directionnel porte-conteneurs et trangerbeur déplaçant un conteneur	249
Photo 29- corrosion des gabions du poste pétrolier (ports d'Owendo).....	285
Photo 30 - Présence des ravines sur la route nationale n° 1 en saison sèche	317
Photo 31 - Dégradation de la chaussée laissant apparaître un profil en « W »	317
Photo 32 - Erosion d'une partie de la chaussée, aggravée par l'absence d'un réseau d'assainissement.....	317
Photo 33 - Altération et éboulement des palplanches au port môle de Port-Gentil	373
Photo 34 - Une infrastructure en ruine mais toujours en service en dépit de sa dangerosité (port môle de Port-Gentil)	374
Photo 35 - Vu du débarcadère d'un village le long l'Ogooué.....	374
Photo 36 - Vu du débarcadère de Lambaréné	374
Photo 37 - Descente des passagers de la pirogue : ils se servent d'une petite échelle en bois	375
Photo 38 - Vu d'une radio VHF fixe et d'un téléphone.....	410

ABREVIATIONS

AGPAOC : l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
BAD : Banque africaine de développement
BEAC : Banque des Etats de l'Afrique Centrale
CAF⁴⁸⁹ : Coût d'assurance et fret (*Cost insurance and freight*, en anglais)
CEEAC : Communauté économique des Etats de l'Afrique Centrale
CEMAC : Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale
CEMAOC / TM : Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre /
Transport maritime
CENUE : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEPGL : Communauté économique des pays des Grands lacs
CFCO : Chemin de fer Congo - océan
CGC : Conseil gabonais des chargeurs
CNUCED : Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
COA : Côte occidentale africaine (ou côte Ouest d'Afrique)
CODE ISPS : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
COMILOG : Compagnie minière de l'Ogooué - Gabon
ETA : Estimation de la date et heure d'arrivée dans le port (*Expected time arrival*, en anglais)
FMI : Fond monétaire international
FOB : Franco bord (*Free on board*, en anglais)
GETMA : Groupement d'entreprises de transports maritimes et aériens
OCTRA : Office du chemin de fer Transgabonais
OMI : Organisation maritime internationale
OUA : Organisation de l'unité africaine
OPRAG : Office des ports et rades du Gabon
PAF : Police de l'air et des frontières
PNUD : Programme des Etats Unies pour le développement
SDV : Société Delmas - Vieljeux
SETRAG : Société d'exploitation du Transgabonais
SIGEPHAG : Société d'investissements et de gestion des ports et rades du Gabon
SINDARA : Système informatique douanier à architecture relationnelle avancée
SNBG : Société nationale des bois du Gabon
SOGARA : Société gabonaise de raffinage
EPBG : Société d'exploitation des parcs à bois du Gabon
TIC (ou NTIC) : Technologies de l'information et de la communication (ou Nouvelles)
UDEAC : Union douanière et économique de l'Afrique Centrale
ZACF : Zone d'attraction du chemin de fer

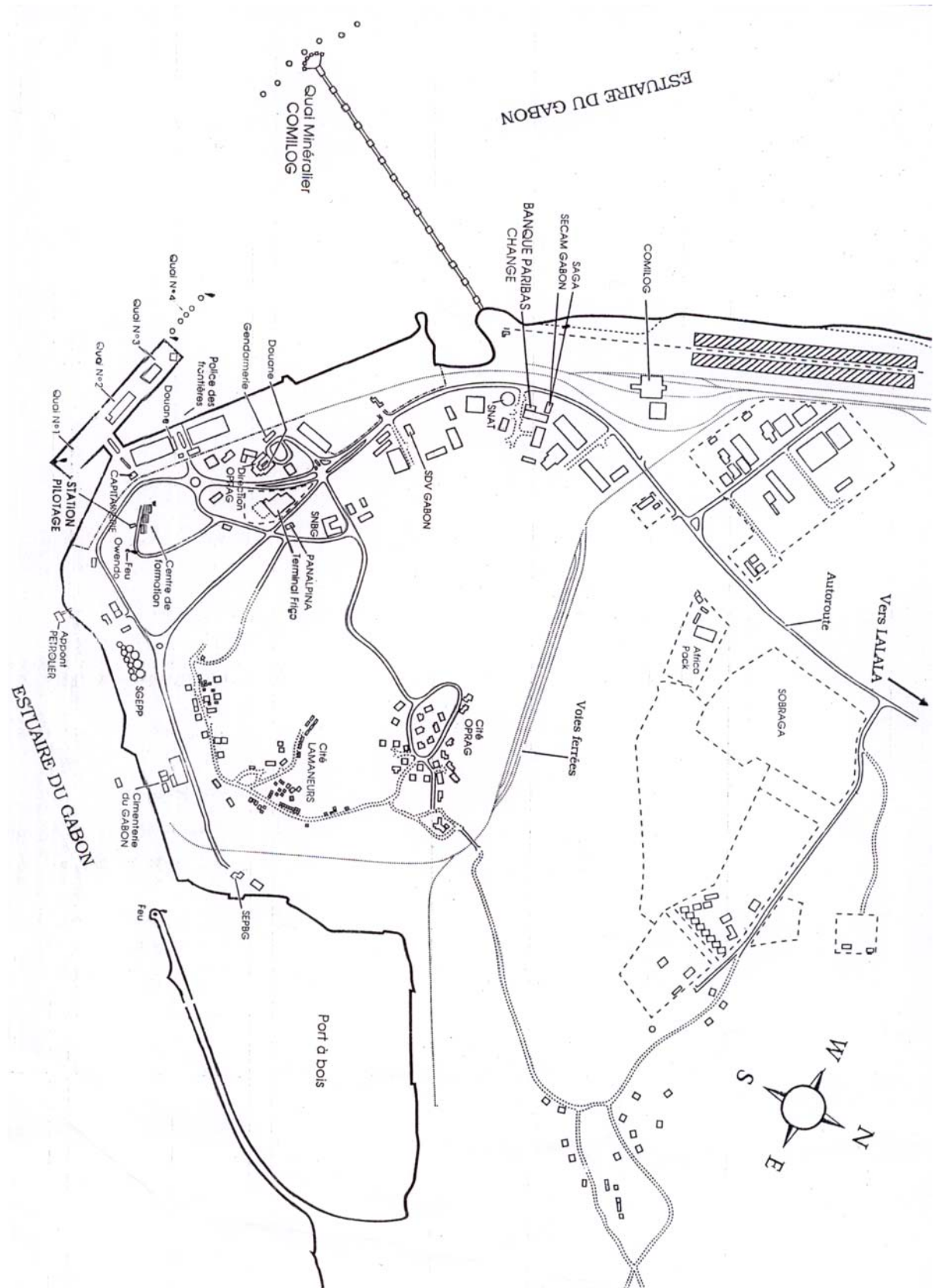
⁴⁸⁹ C'est un contrat de livraison imposant des obligations précises aux parties du contrat. Il existe 13 types de contrats regroupés sous l'appellation de « incoterms ».

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I) Zone portuaire d'Owendo	513
ANNEXE II) Sources Web consultés.....	515
ANNEXE III) Canevas de recherche	517
ANNEXE IV) Textes de loi.....	525
ANNEXE V) Courants de marée dans l'Estuaire du Gabon.....	527
ANNEXE VI) Trajectoire des courants à la Pointe d'Owendo.....	529
ANNEXE VII) La climatologie du Gabon.....	531

ANNEXE I) ZONE PORTUAIRE D'OWENDO



D'après, Station de pilotage Owendo-Estuaire, 2006, « Annuaire des marées 2006 » OPRAG

ANNEXE II) SITES INTERNET CONSULTÉS

http://www.izf.net/izf/Guide/Cameroun/guichet_unique.htm, « le guichet unique de Douala »,
<http://fr.wikipedia.org/wiki/Technologies> de l'information et de la communication
http://www.izf.net/izf/Guide/Cameroun/guichet_unique.htm « le guichet unique de Douala »,
http://www.congopage.com/article.php3?id_article=3690, 2006, « Conférence Internationale
sur le guichet unique maritime virtuel (GUMAR) », Pointe-Noire (Congo), mai,
<http://www.imo.org/hom.html>.
<http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.html>
<http://www.uncitral.org/english/texts/transport/transportindex.htm>.
<http://www.dicofr.com> « Dictionnaire de l'informatique et d'Internet »
<http://fr.wikipedia.org/wiki/information>
<http://www.imo.org/home.html>
http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=1042&format=PDF
http://www.imo.org/About/index.asp?topic_id=35
<http://www.rio.net>
<http://www.globenet.org/survie/campagne/Bollore/bollore1.htm>, « BOLLORE : la
constitution d'un empire »,
<http://survie.69.free>, 2002, « Bolloré : monopole services compris ».
http://www.sdv.com/html/01_grp/04_bfe
<http://www.cyberkoki.net/douala/francais/port.htm>
<http://www.logistique.com>
<http://www.e-logisticien.com/articles.php3?non=surfer>
<http://www.ambafrance-cm.org/html/imcam/cemac.htm>: « Communauté économique et
monétaire de l'Afrique Centrale »
<http://www.aivp.com/>, « AIVP (Association Internationale des Villes et Ports) »
<http://www.cameroonports.com>, « Port de Douala (Cameroun) »
<http://www.ifrance.com/websystemes/oprag>, « Port du Gabon »
<http://www.pmawca-agpaoc.com>, « Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest
et du Centre (AGPAOC) »
<http://www.pmaesa-agpaea.org>, « Association de Gestion des Ports pour l'Afrique de l'Est et
Australie (AGPAEA) »
<http://www.afriports.org>, « Association Panafricaine de Coopération Portuaire (APCP) »
<http://www.mowca.org>, « Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
(OMAO) »
<http://www.delmas.com>, « compagnie maritime Delmas Vieljeux »
http://www.sdv.com/html/01_grp/04_bfe_bfe.htm, « Le groupe SDV (Société Delmas
Vieljeux) »
<http://www.otal.com>, « OTAL (Ot Africa Line) »
<http://www.otal.com/hkongfr.htm>
<http://www.iom-export.com/somacom.htm>, « Société de Manutention et de Consignation
Maritime (SOMACOM) »
<http://www.maersk-logistics.com/sw3261.asp>, « Maersk Line »
<http://www.univ-lehavre.fr/labo/cirtai/>, « CIRTAI (Centre Interdisciplinaire de la Recherche
en Transports et en Affaires Internationales) »
<http://www.inrets.fr/>, « INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur
Sécurité) »
<http://web.mrash.fr/let/>, « LET (Laboratoire d'Economie des Transports) »
<http://palissy.humana.univnantes.fr/CDMO:Littomer.doc/geolittomer.html>,
« GEOLITTOMER »

<http://www.isl.uni-bremen.de/NEPTUNE/>, « RESEAU NEPTUNE »
<http://web.mrash.fr/let/sitrass.htm#début>, « SITRASS (*Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne*) »
<http://www.isemar.asso.fr/>, « ISEMAR (Institut Supérieur d'Economie Maritime) »
<http://www.unctad.org/fr/aboutorg/aboutorf.htm#uib1>, « CNUCED (*Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement*) »
<http://www.wto.org/wto/french/reviewsf/tprb45f.htm>, « OMC (*Organisation Mondiale du Commerce*) »
<http://www.imo.org/imo/french/premiere.htm>, « OMI (*Organisation Maritime Internationale*) »
<http://www.commentcamarche.net/entreprise/portail.php3?>
http://www.afbd.org/portalHelp/ohw/topics/welcheps_hs/welcport.html?

ANNEXE III) CANEVAS DE RECHERCHE

Mon questionnaire vise à analyser la performance de la logistique des ports gabonais dans le cadre d'un meilleur traitement des marchandises.

C'est aussi un outil de sensibilisation à la communication et à l'utilisation des technologies de l'information et de la communication.

Sachant que de nombreux dysfonctionnements entravent le bon fonctionnement de la logistique portuaire gabonaise, il convient de savoir comment améliorer la fluidité des flux de marchandises et la continuité de la communication et de l'information ce système portuaire ?

I/ IDENTIFICATION

▪ ORGANISME PUBLIC

Raison sociale :

.....

A quelle direction appartenez-vous ?.....

Nombre de directions générales : à demander l'organigramme⁴⁹⁰

Effectifs de votre direction⁴⁹¹ ?

Est-ce que vous recevez beaucoup d'information ?

.....

D'où vous vient votre information ?

.....

Est-elle utile ou pas ?

.....

A quoi vous sert-elle ?

.....

A qui la transmettez-vous ensuite ?

a)- à votre supérieur hiérarchique

b)- à vos subordonnés

.....

Quel support utilisez-vous pour communiquer ?

.....

Avec qui serait-il bien d'être en communication ?

.....

A votre avis, est-ce que la communication fonctionne dans votre direction ?

.....

▪ Enquêté

Nom et prénom :

Homme : Femme :

Fonction :

Lieu d'activité :

Grade hiérarchique :

Date :

⁴⁹⁰ Le commenter.

Faire un autre organigramme en fonction des éléments recueillis sur le terrain

⁴⁹¹ Parle-t-on de service, département ou direction ? Quelle en est la différence ?

II/ ACTIVITES PORTUAIRES

- Rotation des navires et qualité des prestations de service portuaire

La fréquence de touchées des navires au port d'Owendo est-elle régulière ?

.....
Est-ce que les délais d'attente aux quais sont identiques pour tous les navires ?

.....
Les délais de rotation des navires aux quais sont identiques pour tous les navires ?

.....
D'après-vous, les moyens nautiques de pilotage sont-ils toujours disponibles ?

.....
Est-ce qu'ils sont fournis à temps ?

.....
A votre avis, l'utilisateur en est satisfait ?

.....
Comment vous vous en rendez compte ?

.....
Y a-t-il une coordination entre les prestataires fournissant le matériel nautique et les besoins ?

.....
Disposez-vous suffisamment d'information dans ce domaine avant de prendre votre décision ?

.....
Combien de rotations journalières faites-vous avec deux vedettes nautiques ?

.....
Avec le même nombre de vedettes nautiques, avec le même effectif, comment réduire l'ancrage des bateaux en rade ?

.....
Est-ce qu'on vous propose des moyens pour améliorer vos conditions de travail ?

.....
Qu'est-ce vous proposeriez pour améliorer les prestations fournis par les ports d'Owendo ?

.....
Faut-il être qualifié pour exercer ce métier ?

- Les équipements de manutention

Quel est l'équipement du port en matière de manutention ?

.....
Est-ce que les moyens actuels sont suffisants pour absorber le trafic ?

.....
D'autres équipements vous paraissent-ils nécessaires ?

.....
Lesquels ?

.....
A qui appartiennent ces moyens de manutention ?

.....
D'après vous, existe-t-il une coordination pour le traitement des marchandises entre ?

a)- les entreprises de manutention entre elles ?

b)- les entreprises de manutention et les autres acteurs des ports

.....
Quel est le temps d'immobilisation d'un navire à quai lors de son chargement / déchargement ?

Comment, d'après vous, cela pourrait-il être amélioré ?

.....
Pourquoi d'après vous, les cadences de manutention sont-elles lentes à Owendo ?

.....
Comment selon vous peut-on pallier cette situation ?

.....
Est-ce qu'il vous arrive de mettre en place un groupe de réflexion ?

.....
Savez-vous comment ça se passe ailleurs ?

.....
Qui prend les décisions ?

.....
Tout le personnel est-il informé ?

.....
▪ Sécurité aux ports

Estimez-vous que les navires qui relâchent à Owendo soient très âgés ?

.....
Pouvez-vous me dire s'il y a eu des accidents ici ?

.....
Quand ?

.....
De quel type ?

.....
Quelles sont les principales mesures de sécurité maritime et portuaire qui sont mises en place dans les ports par rapport aux recommandations du Code ISPS⁴⁹² ?

.....
Qui les met en place ?

.....
Qui est au courant de ces règles ?

.....
A quel niveau est-ce important d'avoir l'information ?

.....
Quel type d'informations tout le monde doit-il être au courant ?

.....
Sont-elles appliquées ?

.....
Jusqu'à quel niveau sont-elles appliquées

.....
Les marchandises vous paraissent-ils courir des risques ?

- a)- dans le bateau
- b)- à quai
- c)- sur les aires de stockage
- d)- autres, précisez

.....
Est-ce qu'en matière de manutention les mesures du Code ISPS sont-elles appliquées ?

.....
⁴⁹² Code ISPS : Code International pour la Sûreté des Navires et Installations Portuaires

II/ ORGANISATION DES ACTEURS

- Coordination entre agents, moyens (équipements) et actions

A votre avis, existe-t-il une coordination entre les transitaires (ou chargeurs) et votre direction ?

.....
Votre direction travaille-t-elle en partenariat avec les consignateurs (armateurs) ?

.....
Est-ce qu'il y a une coordination entre votre direction et les autres acteurs du port ?

.....
Lesquels ?

.....
Sur quels sujets portent vos communications ?

.....
Comment communiquez-vous ?

.....
Est-ce que vous disposez des informations et documents dans les délais souhaités par votre direction pour prendre vos décisions ?

.....
Quels sont les moyens de communication que vous utilisez pour communiquer avec les autres partenaires ?

- a)- Courrier postal
- b)- Téléphone fixe
- c)- Téléphone mobile
- d)- Telex
- e)- Internet / Intranet
- f)- Fax
- g)- Autres (précisez)

.....
Est-ce que ça vous permet de traiter rapidement l'information ?

.....
Parmi ces moyens, lesquels vous servent le plus l'échange d'informations avec vos partenaires (public et privés) ?

.....
Pourquoi ?

III/ UTILISATION DES OUTILS DE COMMUNICATION

- Ordinateurs

Disposez-vous d'assez d'ordinateurs ?

Oui

Non

Qu'est-ce que l'ordinateur a changé pour l'entreprise ?

.....
Qu'est-ce qu'il change pour vous ?

.....
Quelles sont les logiciels informatiques les plus usuels par votre direction ?

- a)- Word
- b)- Access
- c)- Excel
- d)- Autres (précisez)

Pour les besoins de fonctionnement interne, quelles applications votre administration a-t-elle développé à partir de ces logiciels ?

.....
Votre personnel a-t-il suivit une formation d'initiation à l'outil informatique ?

.....
Votre personnel bénéficie-t-il d'une formation continue pour s'adapter aux mutations de l'ordinateur ?

.....
Existe-t-il un réseau local au sein de ?

a)- votre direction

b)- organisme

Ce réseau local est-il étendue à d'autres administrations publiques ?

.....

▪ Stockage et redistribution de l'information

Quels moyens utilisez-vous pour la compilation, l'archivage, l'actualisation et la gestion de l'information ?

.....

Qui gère les bases de données ?

.....

Comment les gens y ont accès ?

.....

Ont-elles accès à tout ?

.....

A quel niveau se prennent les décisions ?

a)- individuelle

b)- groupe

c)- responsable hiérarchique

Rencontrez-vous des difficultés ?

a)- dans l'acquisition de l'information :

b)- dans la diffusion de l'information :

Pourquoi ?

.....

▪ Téléphonie

Combien d'outil de communication dispose votre direction ?

a)- lignes téléphoniques :

b)- postes téléphoniques :

c)- lignes de fax :

d)- téléphones mobiles :

Est-ce suffisant pour tout votre personnel ?

.....

Est-ce que le téléphone mobile a modifié votre façon de travailler ?

.....

Le téléphone portable porte-t-il partout ?

.....

Utilisez-vous des cartes téléphoniques prépayées ?

.....

Pourquoi ?

.....

Avez-vous souscrit un abonnement téléphonique ?

.....

Pourquoi ?

.....
A votre avis, les coûts de communication sont-ils concurrentiels ?
.....

▪ Internet

Etes-vous connectés à Internet ?

Oui

Non

Sous quelles formes ?

a)- liaisons par satellites

b)- câbles sous-marins à fibre optique

c)- autres, précisez

.....
Que diriez-vous de la qualité de la connexion à Internet ?
.....

Que diriez-vous des coûts d'accès d'Internet ?
.....

Est-ce que vous travaillez toute la journée sur Internet ?
.....

Quelle application faites-vous d'Internet par rapport aux besoins de l'entreprise ?
.....

Qu'est-ce que cet outil de communication apporte à l'activité de l'entreprise ?
.....

Votre administration dispose-t-elle d'un site Internet ?

Oui

Non

Si oui, le développement du site s'est fait à partir ?

a)- autofinancement

b)- Subvention

A votre avis, il y a-t-il des contraintes pour intégrer des technologies nouvelles dans la gestion des outils de développement au sein de votre direction ?

a)- Structures :

b)- Cadre institutionnel et réglementaire :

c)- Définition des responsabilités :

d)- compétences du personnel :

e)- financements :

f)- autres (précisez) :

VI/ PROJET D'AMELIORATION

A votre avis, tous les acteurs des ports d'Owendo coordonnent-ils leurs activités dans le cadre du fonctionnement ?
.....

Quelles sont vos suggestions et remarques par rapport au fonctionnement actuel des ports ?
.....

Pensez-vous que le regroupement de tous les acteurs participant à l'activité des ports sur un même lieu pourrait améliorer le traitement des marchandises à Owendo ?
.....

Aujourd'hui, les procédures et formalités de dédouanements sont informatisées. En facilitant le traitement du trafic à l'import comme à l'export, ce système doit-il se généraliser à d'opérations portuaires ?
.....

Est-ce que l'établissement d'une interface normalisée entre le système douanier et l'ensemble des systèmes informatiques du CGC⁴⁹³, de la Capitainerie du port, de la SIGEPRAG⁴⁹⁴, des opérateurs privés peut améliorer le circuit de l'information ?

.....
Est-ce que l'informatisation de tous les traitements de documents à réaliser pour les opérations portuaires peut ?

a)- faciliter l'accomplissement à distance des formalités vous incombant

b)- la cohérence des contrôles

.....
Peut-on envisager le développement d'un système informatique commun de gestion des documents et des informations des ports gabonais ?

.....
Pourquoi ?

.....

⁴⁹³ CGC : Conseil gabonais des Chargeurs

⁴⁹⁴ SIGEPRAG : Société d'Investissement et de Gestion des Ports et Rades du Gabon

ANNEXE 4) TEXTES DE LOI

ARRETE

- Arrêté n° 0043 /MMMP/SG/DGMM portant création et organisation du système de contrôle des navires par l'Etat du port
- Arrêté n° 0514 //MMMP/SG/DGMM portant organisation générale du pilotage et fixant le régime du pilotage dans les eaux maritimes gabonaises

ARTICLES :

Article 11 du Code de procédure pénale de la République gabonaise portant réorganisation de la république gabonaise

DECRETS :

- Décret n° 00091/PR/MI/DAG du 16 janvier 1976 fixant les attributions et pouvoirs des gouverneurs, préfets, sous-préfets, chefs de canton et chefs de village et
- Décret n° 013494/PR/MI du 28 décembre 1977 portant organisation et fonctionnement des unités administratives territoriales
 - Décret n° 00091/PR/MI/DAG du 16 janvier 1976 fixant les attributions et pouvoirs des gouverneurs, préfets, sous-préfet, chefs de canton et chefs de village
- Décret n° 013494/PR/MI du 28 décembre 1977 portant organisation et fonctionnement des unités administratives territoriales
- Décret n° 77/PR/MF du 6 février 1977 réglementant l'octroi des concessions et locations des terres domaniales
- Décret n° 996/PR/MINDECFHUC du 24 octobre 1979
- Décret 0029/MTMM/SGF/DGMM du 04 juin 1999 fixant les modalités d'exercice des professions d'auxiliaires au transport maritime et du Code ISPS
- Décret n°493/PR-MTPTAC fixant les modalités d'application de l'ordonnance n° 41/74

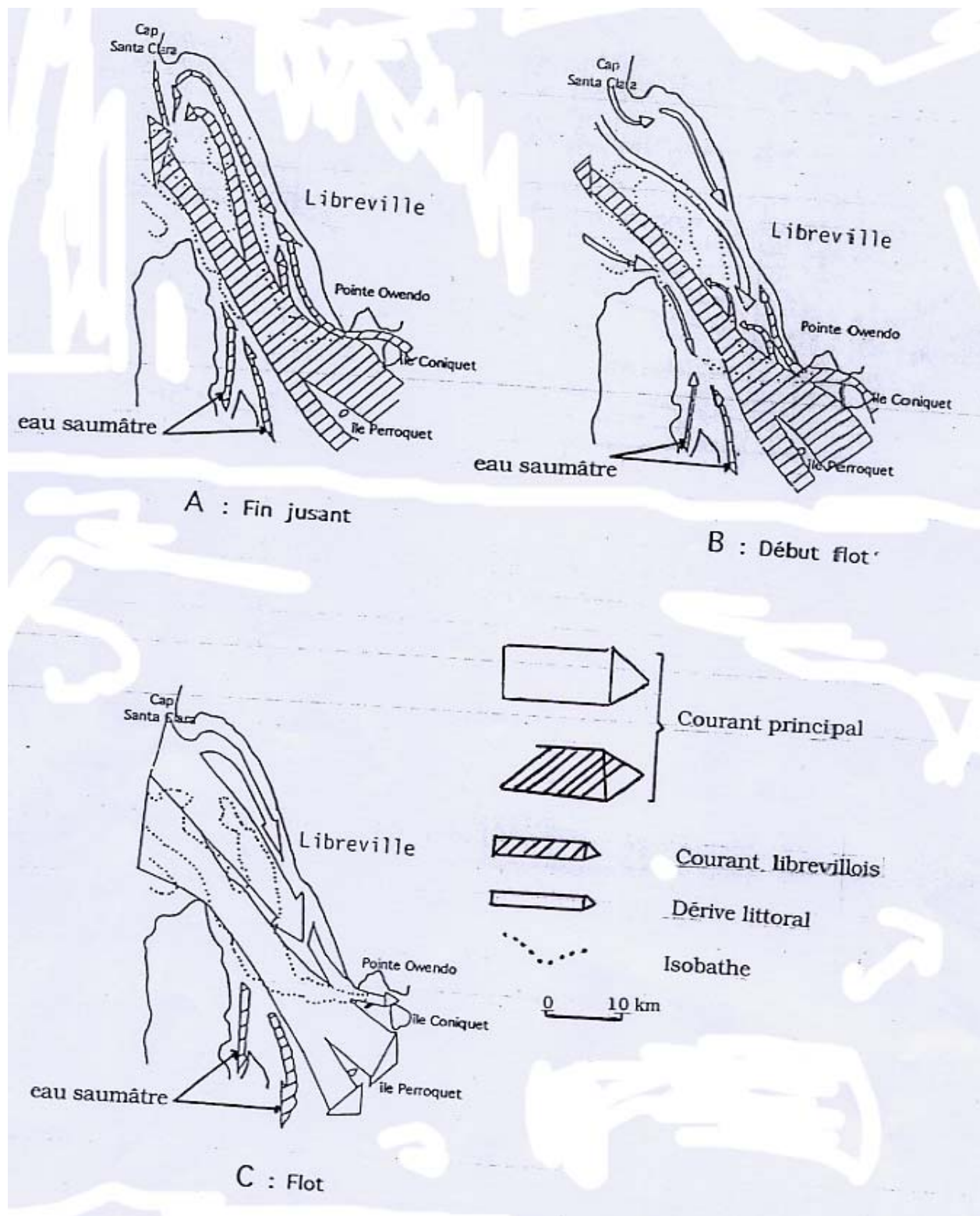
LOIS :

- Loi n° 12/75/PR/MI du 18 décembre 1975 abrogeant et remplaçant la loi n° 4/75
- Loi n° 14/63 du 8 mai 1963 fixant la composition du Domaine de l'Etat
- Loi 10/63 du 12 janvier 1963 portant Code de la Marine Marchande, du Code CEMAC de la Marine Marchande (mai 2001), des professions d'auxiliaires au transport maritime et du Code ISPS.

ORDONNANCES :

- Ordonnance n° 41/74 du 30 mars 1974 portant création de l'OPRAG
- Ordonnance n° 24/PR-MI-TC du 6 avril 1963 portant organisation des municipalités gabonaises et déterminant leurs règles de fonctionnement.
- Ordonnance n° 24/PR-MI-TC du 6 avril 1963 portant organisation des municipalités gabonaises et déterminant leurs règles de fonctionnement

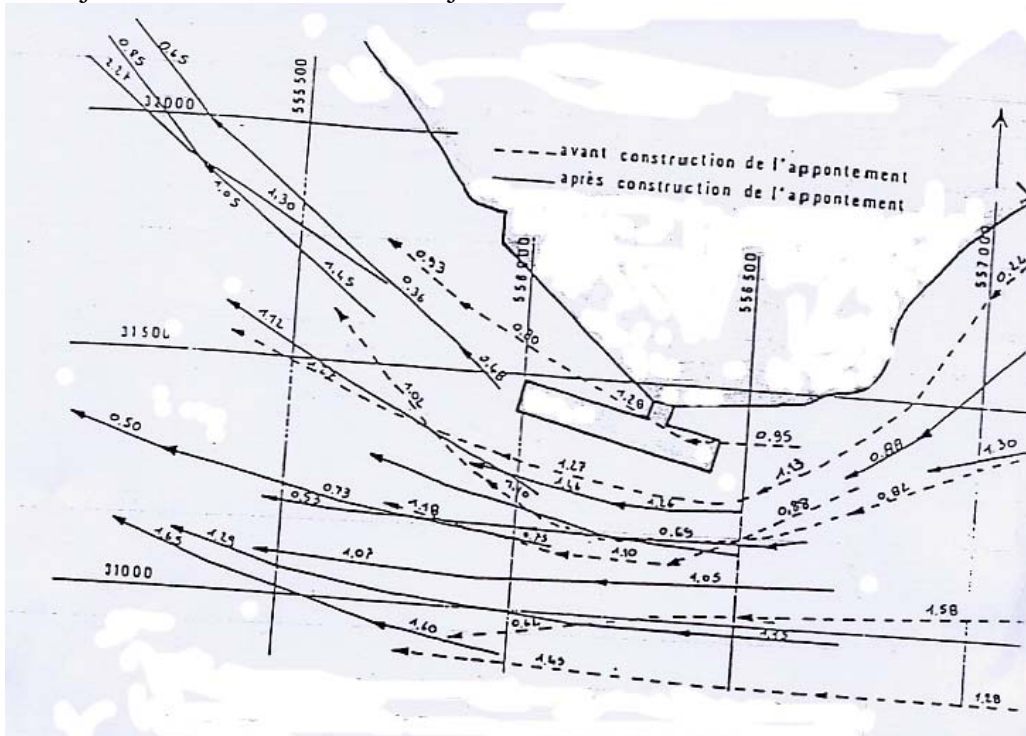
ANNEXE 5) COURANTS DE MAREE DANS L'ESTUAIRE DU GABON



D'après P. Weydert et O. Weydert, 1982, « Etude sédimentaire de l'embouchure de l'Estuaire du Gabon », Marine Géology n° 49, Amsterdam,

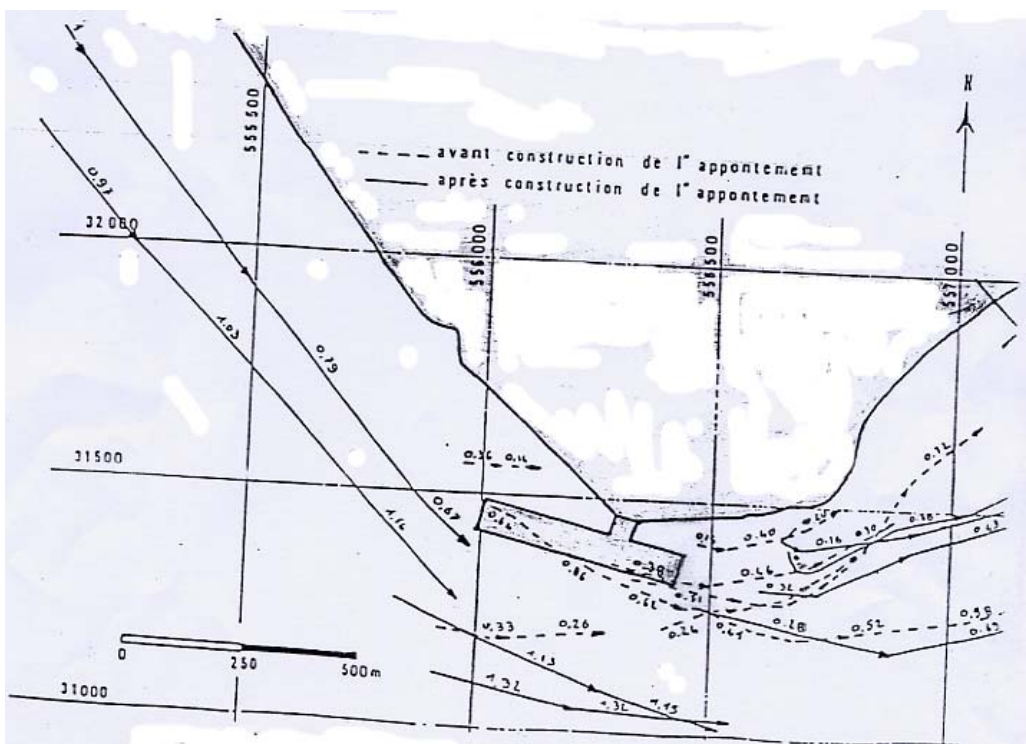
ANNEXE 6) TRAJECTOIRE DES COURANTS A LA POINTE D'OWENDO

1. Trajectoire des courants lors du jusant à la Pointe d'Owendo



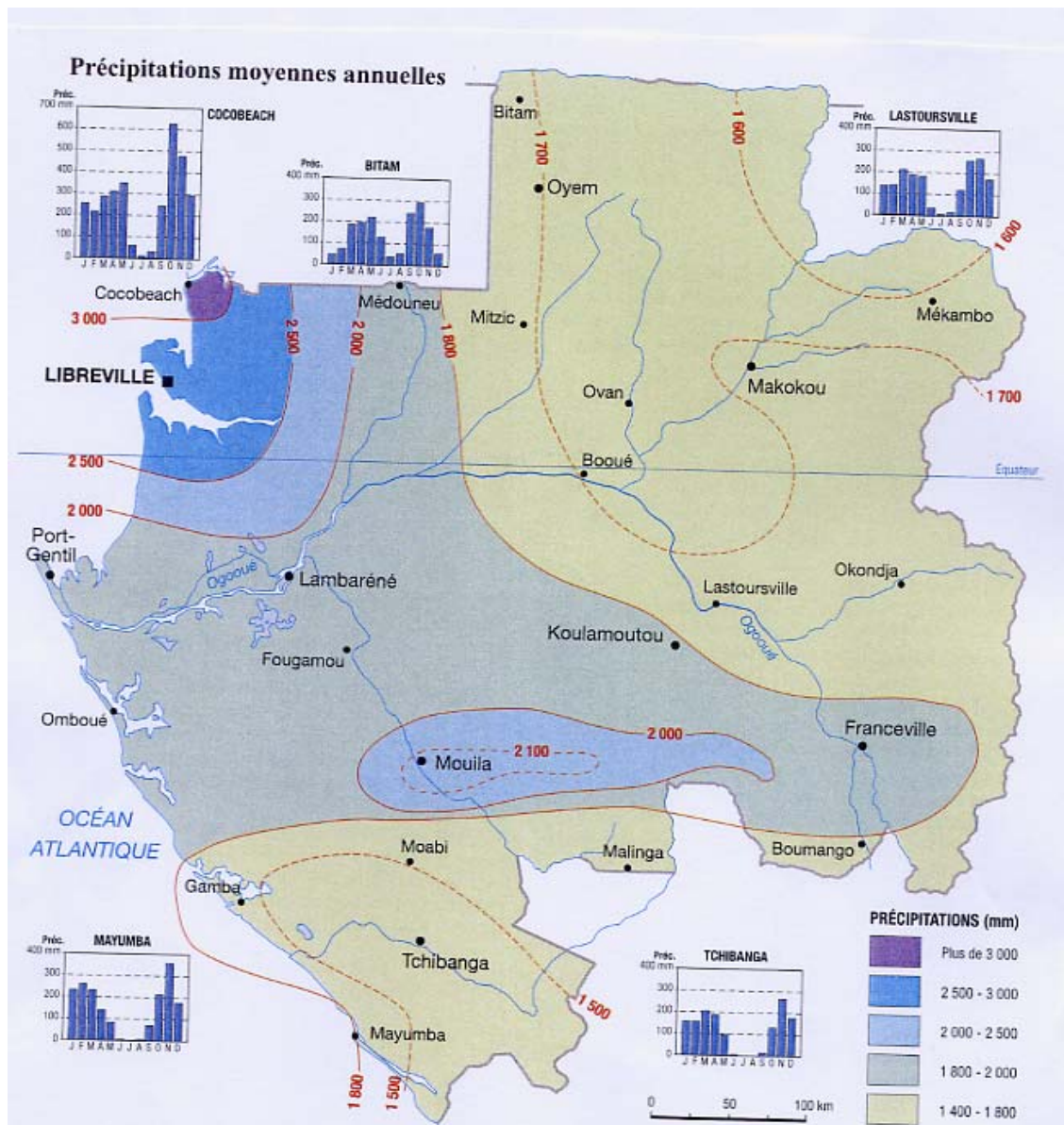
D'après Direction Technique de l'OPRAG, non daté

2. Trajectoire des courants lors du flot à la Pointe d'Owendo



D'après Direction Technique de l'OPRAG, non daté

ANNEXE 7) LA CLIMATOLOGIE DU GABON



D'après JP Maloba, 2004, « Climat », D Ben Yahmed (direction) : Atlas de l'Afrique : Gabon, Paris, Les éditions JA, p. 13

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	7
SOMMAIRE	9
INTRODUCTION	11
PARTIE I	15
CADRE DE L'ETUDE	15
<i>Chapitre I</i>	17
DEFINITION DES OBJETS DE LA RECHERCHE	17
I) JUSTIFICATION DE L'ETUDE	17
A) METTRE LES PORTS A LA HAUTEUR DES ENJEUX ACTUELS	17
B) PEU DE FLUIDITE DE LA FONCTION TRANSIT	17
C) UN PROBLEME DE TRAITEMENT DE L'INFORMATION.....	20
II) PROBLEMATIQUE DE L'ETUDE	21
A) OWENDO ET PORT-GENTIL : PRESENTATION DES PORTS GABONAIS	21
1. Les ports d'Owendo, trois terminaux : bois, minerais et commerce.....	21
2. Port-Gentil : premier centre économique : bois et pétrole	23
B) LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	23
1. Le problème du réseau routier.....	23
2. Des difficultés dans les services logistiques	25
3. Des projets d'amélioration des infrastructures.....	25
C) LES RESEAUX DE COMMUNICATION ET D'ECHANGE D'INFORMATION	26
1. Absence de réseaux connectés : une mauvaise communication	27
2. Faible qualité et faible quantité de l'information portuaire.....	28
D) HYPOTHESES	29
III) METHODOLOGIE DE L'ETUDE	30
A) RECUEIL ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION	30
1. La recherche documentaire	30
2. La collecte des données qualitatives et quantitatives	32
B) Difficultés rencontrées	39
1. Une documentation disparate et malaisément accessible.....	39
2. L'éloignement de notre zone d'étude.....	40
IV) CADRE CONCEPTUEL DE LA RECHERCHE	41
A) L'information, une question de géographie	41
1. Une approche mécaniste de l'information	42
2. Information et dynamique spatiale.....	43
B) LA LOGISTIQUE.....	44
1. Contexte historique	44
2. Une approche fonctionnelle des opérations	45
3. La chaîne logistique	46
C) AUTRES CONCEPTS CLES	55
1. Transports maritimes.....	55
2. Synthèse DE l'Etat de la littérature	61
CHAPITRE II	63

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (NTIC).....	63
I) GENERALITES	63
A) Une notion ambiguë	63
B) L'IMPACT DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION.....	65
1. Des formes nouvelles de communication.....	65
2. « L'apparente fluidité des communications à distance »	66
II) « UNE SOCIETE D'INFORMATION, DE COMMUNICATION ET DE TEMPS »	69
A) La communication.....	69
1. Les voies de communication	69
2. Caractéristiques et mobilité de l'information.....	71
Chapitre III.....	79
UN LARGE APERÇU DES PORTS DU GABON.....	79
I) LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DU GABON.....	80
A) Caractères dominants de l'activité économique des ports du Gabon.....	82
1. Evolution de l'activité commerciale des ports du Gabon	82
2. Le poids écrasant des produits de base dans les exportations des ports gabonais : le cas du bois et du manganèse transitant par Owendo	87
3. Une économie fragilisée par la nature des produits exportés.....	90
B) AXES DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET AVANT-PAYS DES PORTS DU GABON.....	95
1. L'offre de fret maritime entre le Gabon et le reste du monde.....	96
II) ORGANISATION JURIDIQUE ET ADMINISTRATIVE DES PORTS DU GABON	102
A) UN DEFICIT DE STATUT	102
1. Un mode d'exercice des fonctions portuaires ambigu	102
2. Régime juridique des ports gabonais	107
Partie II.....	113
LA LOGISTIQUE DES PORTS ET SES STRUCTURES D'ENVIRONNEMENT	113
Chapitre IV.....	115
LA LOGISTIQUE DANS L'ORGANISATION DE LA FILIERE PORTUAIRE AU GABON : UN FONCTIONNEMENT ECLATE	115
I) LA CHAÎNE LOGISTIQUE DES TRANSPORTS ET LES NIVEAUX DE RELATION DES ACTEURS : UNE SIMPLE JUXTAPOSITION DES TACHES .	116
A) TYPOLOGIES D'ACTEURS DES PORTS GABONAIS.....	118
1. Acteurs institutionnels gestionnaires des ports	121
2. Les professionnels apportant une assistance aux navires.....	134
3. Les auxiliaires au passage portuaire.....	140
4. Autres partenaires des ports gabonais	150
5. La coopération internationale : une plate-forme d'échanges pour les professionnels portuaires et les scientifiques	163
B) Les rapports entre les différents acteurs et les risques de conflits de compétence dans l'environnement fonctionnel des ports gabonais.....	165
1. Evaluation des conflits de compétence	166
2. Une multiplicité d'acteurs et d'intervenants aux intérêts complémentaires et antagonistes	181
3. La problématique des substances dangereuses.....	185

4. Un aménagement intégré et dynamique pour un développement géographique plus durable.....	191
II) LA FILIÈRE BOIS A L'EXPORTATION	194
A) Transport et manutention du bois.....	194
1. L'organisation de l'exploitation forestière et de son industrie.....	195
2. Le transport du bois : une illustration de la concurrence ou de la complémentarité intermodale.....	198
3. La ville de Ndjolé : une plate-forme à équiper.....	207
B) La manutention portuaire sur la filière bois	211
1. Procédures avant l'embarquement du bois.....	211
Chapitre V.....	217
LE COMPLEXE PORTUAIRE D'OWENDO ET LES HANDICAPS ENVIRONNEMENTAUX A SON DEVELOPPEMENT	217
I) LES HANDICAPS NATURELS	218
A) Des conditions d'accès peu favorables à la logistique des ports d'Owendo.....	218
1. Une marée de faible amplitude.....	218
2. Des conditions nautiques insuffisantes	220
B) Une sédimentation pénalisante pour une exploitation optimale des ports	221
1. Les facteurs d'envasement des ports d'Owendo	222
2. Les problèmes d'exploitation des ports d'Owendo.....	233
3. L'amélioration des conditions d'exploitation des ports	234
II) INADEQUATION ENTRE EQUIPEMENTS PORTUAIRES ET IMPERATIFS LOGISTIQUES RELATIFS AU TRAITEMENT PORTUAIRE DES NAVIRES ET DE LEUR CARGAISON.....	237
A) Une capacité d'accueil des navires INSUFFISANTE	238
B) Logistique portuaire et traitement des marchandises	239
1. Insuffisance d'équipements de manutention bord à quai	239
2. Les conséquences de l'insuffisance des équipements portuaires	251
III) DES CONDITIONS DE SECURITE PEU FAVORABLES A LA GESTION EFFICACE DES PORTS COMMERCIAUX GABONAIS.....	253
A) Etat des lieux des aides à la navigation dans les ports gabonais.....	253
1. Une signalisation défailante dans les ports gabonais	254
2. L'insécurité dans les ports du Gabon : le cas d'Owendo	262
3. Gestion de la sécurité du navire et de sa cargaison dans les ports du Gabon.....	267
B) Mieux répondre aux enjeux de la sécurité dans les ports du Gabon	275
1. Les autorités chargées de la sécurité et de la police dans les ports	276
2. Développer la communication pour améliorer les résultats	278
IV) AMELIORER LA GESTION DES PORTS GABONAIS.....	280
A. LeS CONSTATS	281
1. Ressources humaines peu qualifiées, compétences peu organisées.....	281
2. Des installations portuaires insuffisantes ou dégradées	285
3. Stratégie commerciale insuffisante	286
B) LES PRECONISATIONS	287
1. Reconsidérer les services rendus à la clientèle.....	287
2. Une administration à rentabiliser	288
3. Améliorer les infrastructures	289
C) La privatisation a-t-elle créé une nouvelle dynamique ?.....	294
1. Les organismes portuaires	296
2. Vers une nouvelle politique maritime	304

<i>Chapitre VI</i>	311
LA LOGISTIQUE DES PORTS GABONAIS ET LE PROBLÈME DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES EN AMONT : L'EXEMPLE D'OWENDO	311
I) DES PORTS QUASI-INSULAIRES RELIES PAR UNE ROUTE ETROITE ET ENGORGEE	312
A) Un pays sous - équipé et faiblement maillé	312
1. Les routes nationales	316
2. Les routes départementales et locales	316
3. Un déficit d'aménagement global	319
4. Les contraintes naturelles et leur impact sur la construction des infrastructures de transport.....	331
B) Un manque de coordination	333
1. Une utilisation éparse des ressources financières	333
2. Des routes de mauvaise qualité	338
3. Un cadre institutionnel peu favorable à une gestion rigoureuse et à un entretien efficace des routes gabonaises.....	339
4. Le problème de l'insécurité routière	346
5. Organisation du transport routier et mauvaise qualité de l'offre de service au Gabon	351
II) LE CHEMIN DE FER GABONAIS : UNE INFRASTRUCTURE COUTEUSE ET PEU RENTABLE	354
A) Le Transgabonais	354
1. Généralités.....	354
2. Caractéristiques techniques du chemin de fer	356
3. L'aménagement du chemin de fer et son impact.....	357
B) Organisation et gestion du secteur ferroviaire.....	363
1. La gestion du secteur.....	363
2. Une restructuration du secteur ferroviaire manquée	366
III) LES TRANSPORTS FLUVIO - LAGUNAIRE ET PAR CABOTAGE : UNE ALTERNATIVE A LA FAIBLESSE DES COMMUNICATIONS TERRESTRES.	368
A) Les conditions de navigation.....	368
1. Le réseau de navigation intérieur	368
2. L'insuffisance de développement du secteur fluvial et maritime	370
3. Développer le trafic fluvial	376
B) Le cabotage sous - régional : un axe « porteur » à dominante économique	378
1. Généralités.....	378
<i>Partie III</i>	383
STRATEGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION PORTUAIRE AU GABON	383
<i>Chapitre VII</i>	385
LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION DANS LES PORTS DU GABON	385
I) SITUATION DES OUTILS DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION DANS L'EXPLOITATION ET LA GESTION DES PORTS GABONAIS	385
A) Outils de l'information et de la communication : développement et pratique insuffisante dans les organismes publics et privés chargeS de la gestion portuaire	387

1. Un équipement embryonnaire dans les organismes publics en charge de la gestion portuaire	387
2. SIGEPRAG : un clivage social dans l'accès au matériel de communication et à l'information.....	389
3. Les freins au développement des moyens modernes de communication appliquée à la logistique portuaire.....	391
B. faiblesse Des réseaux de communication	393
1. Des informations peu fiables.....	393
2. Peu de collaboration entre les différentes administrations publiques opérant dans les ports gabonais.....	394
II) ORGANISATION DE L'ESCALE : UNE MOBILISATION DE SERVICE IMPARFAITE	395
A) L'escale d'un navire dans les ports gabonais.....	395
1. Les procédures d'entrée au Port de commerce d'Owendo.....	396
2. La déclaration du navire auprès des services concernés par l'escale.....	396
3. Autorisation d'entrée et mise à quai du navire.....	407
4. Le départ du navire.....	420
B) LE PROCESSUS DE SUIVI DES FORMALITES DOUANIERES DANS LES PORTS DU GABON	421
1. Les modalités de dédouanement dans les ports gabonais	422
2. La déclaration en douane et ses différents niveaux d'opérations.....	429
3. L'enlèvement des marchandises.....	437
4. Les autres formalités liées au passage portuaire	445
C) LA SAISIE DES INFORMATIONS LE LONG DE LA CHAINE LOGISTIQUE PORTUAIRE : LES CAS DES SYSTEMES INFORMATIQUES DOUANIER ET DE SIGEPRAG	445
1. Le système statistique Système Informatique Douanier à Architecture Relationnelle Avancée (SINDARA)	447
2. Du manifeste cargo à la saisie des informations	448
3. Le système informatique de la SIGEPRAG.....	451
Chapitre VIII.....	457
UNE LOGISTIQUE PORTUAIRE FEDERATRICE : UN ATOUT POUR LA PERFORMANCE DES PORTS DU GABON	457
I) ORGANISATION DE LA COMMUNAUTE PORTUAIRE POUR UN MEILLEUR TRAITEMENT DU PASSAGE PORTUAIRE	459
A) Le regroupement des acteurs PRENANT EN CHARGE le transit portuaire : un atout pour faciliter la transportabilité des informations	459
1. Créer une communauté portuaire	459
2. Le « guichet unique », un facteur de facilitation des procédures de transit des marchandises	460
B) MAITRISER LES FLUX D'INFORMATION POUR ASSURER UNE MEILLEURE COORDINATION DES ACTIVITES	469
1. Décloisonner pour une efficacité globale des ports gabonais	470
2. Développer les applications collaboratives pour maîtriser la chaîne logistique globale	475
3. Développer des systèmes décisionnels.....	476
CONCLUSION GENERALE	479
BIBLIOGRAPHIE.....	487
TABLE DES ILLUSTRATIONS	505

<i>ABREVIATIONS</i>	509
<i>ANNEXES</i>	511
<i>TABLE DES MATIERES</i>	533