

**REVUE GABONAISE
D'ETUDES STRATEGIQUES
ET DE SECURITE MARITIME**

Une publication du **Laboratoire
de Recherches sur les Systèmes
Portuaires (LARESPO)**

Ce texte publié par les Editions du CENAREST est protégé par les lois et traités internationaux relatifs aux droits d'auteurs. Son impression sur papier est strictement réservée à l'acquéreur et limitée à son usage personnel. Toute autre reproduction ou copie, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon et serait passible des sanctions prévues par les textes susvisés et notamment le Code gabonais de la propriété intellectuelle et les conventions internationales en vigueur sur la protection des droits d'auteur.

Droits réservés (copyright) : © Editions du CENAREST, 2018.
ISBN : 978-2-35665-065-8
EAN : 978235665065-8

**REVUE GABONAISE
D'ETUDES STRATEGIQUES
ET DE SECURITE MARITIME**

Une publication du Laboratoire
de Recherches sur les Systèmes
Portuaires (LARESPO)

N° 1 – Novembre 2018

Editions du CENAREST

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Jean-François OWAYE,
Historien, Professeur Titulaire, Université Omar Bongo

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

René Casimir ZOO EYINDANGA,
Géographe, Maître de Conférences à l'Ecole Normale Supérieure

DIRECTEUR ADMINISTRATIF ET FINANCIER

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA,
Géographe, Chargé de Recherche au CENAREST

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Marc-Louis ROPIVIA,
Géopolitologue, Professeur Titulaire, Université Omar Bongo

Joseph NTUDA EBODE,
Politiste, Professeur Titulaire, Université de Yaoundé 2-SOA

Ludovic OBIANG,
Directeur de Recherche au CENAREST

Martin NDENDE,
Juriste, Professeur des Universités, Université de Nantes

Jean-Emmanuel PONDI,
Juriste, Professeur Titulaire, Université de Yaoundé 2-SOA

Joseph TONDA,
Sociologue, Professeur Titulaire, Université Omar Bongo

André Louis SANGUIN,
Géopolitologue, Professeur Emérite, Université Paris I-Sorbonne

Serge LOUNGOU,
Géopolitologue, Maître de Conférences, Université Omar Bongo

Hugues MOUKAGA,
Historien, Professeur Titulaire, Université Omar Bongo

Esther BOUPDA,
Géographe, Professeur Titulaire, Université de Douala

Wilson-André NDOMBET,
Historien, Professeur Titulaire, Université Omar Bongo

Maurice Bonaventure MENGHO,
Professeur, l'Université Marien Ngouabi

Téré GOGBE
Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny

Yao Roch GNABELI
Sociologue, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny

Jean-Jacques EKOMIE,
Economiste, Professeur Titulaire, Université Omar Bongo
Jacques GUILLAUME,
Géographe, Professeur Emérite, Université de Nantes

COMITÉ DE LECTURE

Augustin EMANE DJON,
Juriste, Maître de Conférences, Université de Nantes
Jean-Damien MALOBA MAKANGA,
Climatologue, Maître de Conférences, Université Omar Bongo
Jean-Bernard MOMBO,
Géographe, Maître de Conférences, Université Omar Bongo
Guy-Serge BIGNOUMBA,
Géographe, Maître de Conférences, Université Omar Bongo
Claudine ANGOUE-AUGEE,
Sociologue, Maître-Assistant, Université Omar Bongo
Tobie MVE MBEGA,
Historien, Maître-Assistant, Ecole Normale Supérieure
Jean Pamphile MEZUI,
Economiste, Professeur Agrégé, Université Omar Bongo
Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA,
Géographie, Chargé de Recherche au CENAREST

COMITÉ DE RÉDACTION

François Edgard FAURE,
Géographe, Chargé de Recherche au CENAREST
Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA,
Géographe, Chargé de Recherche au CENAREST
Jean-Kevin Aimé TSIBA,
Géographe, Attaché de Recherche au CENAREST

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Jérôme OKOUNDZI,
Géographe, Attaché de Recherche au CENAREST
Valérie NKAME NZE,
Attachée de Recherche au CENAREST
Ismaëlle BIBIGAS KAMBI,
Attachée de Recherche au CENAREST
Gaëlle BAMBOUA ONGOUASSO,
Attachée de Recherche au CENAREST
Doris NSEGHE MBENG,
Documentaliste de Recherche au CENAREST

CARTOGRAPHIE ET GÉOMATIQUE

Brice KOUMBA MABERT,

Géographe-Cartographe, Chargé de Recherche au CENAREST

Bruno NKOUMAKALI,

Géographe-Cartographe, Assistant à l'Université Omar Bongo

CONCEPTION GRAPHIQUE ET MISE EN PAGE

Jérôme OKOUNDZI,

Géographe, Attaché de Recherche au CENAREST

Adjouvouno NDELO,

Infographe au CENAREST

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9 - 10
REMERCIEMENTS	11
PREFACE	13 - 15
EDITORIAL	17 - 22
Impact du Code ISPS au port Autonome d'Abidjan.....	
<i>Yao Thierry ANI</i>	
<i>Seydou OUATTARA N'GUESSAN HASSY</i>	23 - 40
<i>Joseph KABLAN</i>	
Les exportations industrielles conteneurisées de la Côte	
d'Ivoire au service de la transformation des ports d'Abidjan	
et de San Pedro.....	41 - 61
<i>N'Goran Norbert KOUAKOU</i>	
<i>Seydou OUATTARA</i>	
La gestion des camions gros porteurs dans l'espace portuaire	
de l'agglomération cotonoise.....	
<i>Sotondji Benjamin ALLAGBE</i>	63 - 93
<i>Messan LIHOUSSOU</i>	
<i>Chadli Lawal YAYA</i>	
La sécurité du transport routier des conteneurs dans les ports	
des pays de la Côte ouest-africaine : le cas du transport des	
conteneurs du port d'Owendo vers l'agglomération	
librevilloise.....	95 - 122
<i>Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA</i>	
<i>François Edgard FAURE</i>	
<i>Jean-Kevin Aimé TSIBA</i>	
La contribution des organisations régionales de pêche de	
l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans la lutte contre la pêche	
Illicite, Non déclarée et Non réglementée (INN)....	123 - 139
<i>Ysaac Chavely MBILE NGUEMA</i>	

Produits de pêche et sécurité alimentaire dans le canton d' Akparé (Préfecture de l' Ogou) au Togo.....	141 - 167
<i>Kodjo Numuleo Mokpokpo AGBEMELE</i>	
Les importations des produits de l' élevage et de la pêche au Gabon : une question aux enjeux stratégiques multiples.....	169 - 187
<i>Pacôme TSAMOYE</i>	
Le dilemme de la conservation de la biodiversité marine dans l' environnement du port en eaux profondes de Kribi au Cameroun : le cas du suivi des tortues marines.....	
<i>Isidore AYISSI</i>	
<i>Marie Laure MPECK</i>	
<i>Aimé KAMGA</i>	
Le littoral de la Pointe Denis : dynamique côtière et aménagement touristique.....	
<i>Brice Didier KOUMBA MABERT</i>	
<i>Nicaise RABENKOGO</i>	
<i>Vivino Max Thierry MOUYALOU</i>	
<i>Propice ANGO MOUGOUBA</i>	
L' Afrique, « continent-barrière » (1945-1960).....	231 - 240
<i>Jean-François OWAYE</i>	
Conversion des terres au Gabon : principes et modèle d' un phénomène qui oppose l' Etat au Citoyen.....	241 - 276
<i>Jérôme OKOUNDZI</i>	
Directives aux auteurs	277 - 281
Financement de la publication	283

REMERCIEMENTS

Le Laboratoire de Recherche sur les Systèmes Portuaires (LARESPO) pour lancer sa Revue a consacré son premier numéro thématique aux « *enjeux et défis de la maritimisation et de la littoralisation dans le golfe de Guinée* ». Il n'aurait jamais réalisé cette prouesse sans les contributions extérieures. A cet effet, nous souhaitons exprimer notre infinie gratitude au Professeur Fabien OKOUE METOGO, Fondateur de l'Ecole Supérieure de Commerce et de Management (Sup De Com).

Cette grande personnalité universitaire nous a apporté un inestimable soutien financier sans lequel nous n'aurions pu éditer notre revue.

L'équipe éditoriale saura lui rendre, le temps venu, l'hommage qu'il mérite.



PREFACE

À nouvel an, nouvelle revue. La ReGESMa comme observatoire d'une mer en crise

Réputé pour avoir de longtemps fondé sa relative prospérité sur le bois et sur les matières premières, pétrole, uranium et manganèse en particulier, le Gabon doit aujourd'hui, comme de nombreux autres pays africains, diversifier son économie en valorisant, entre autres, ses importantes ressources littorales et ses activités maritimes. En effet, la mer du golfe de Guinée qui baigne les côtes gabonaises, autant qu'elle constitue une zone riche en ressources naturelles (hydrocarbures et poisson) représente également un débouché naturel sur le Sahel, de par les ports de commerce qui s'y succèdent. On le sait, le golfe de Guinée est un vaste ensemble qui intègre 17 pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et du Centre, en partant du Sénégal jusqu'en Angola, sur un littoral de près de 6000 km. La région concentre également la plupart des capitales politiques et économiques de la Côte Ouest Africaine, ce qui représente environ 300 millions d'habitants. Malheureusement, la convoitise à l'égard des ressources accessibles, le retard en termes de développement économique ainsi que la maîtrise insuffisante des eaux côtières du golfe de Guinée suscitent de nombreuses menaces, terrorisme, piraterie maritime et brigandage, auxquelles les Gabonais doivent désormais faire face, autant en ce qui concerne les dirigeants politiques que les théoriciens en matière de géopolitique et économie maritimes.

En effet, la criminalité en mer se confirme comme l'une des menaces persistantes à la stabilité des Etats riverains du golfe de Guinée. Et le Gabon ne fait pas exception. En dépit d'une prise de conscience croissante et de la volonté politique de faire face au danger, l'augmentation rapide des actes de piraterie a pris de court les instances gabonaises de décision. Le traitement du problème à l'échelle internationale, par le Conseil de sécurité des Nations

Unies en particulier, témoigne de l'évolution du phénomène de la piraterie depuis 2005, d'une soudaineté et d'une fulgurance telle qu'il a placé le golfe de Guinée parmi les régions les plus touchées au monde. C'est pourquoi, les organisations internationales (ONU, UE, UA, OMI) et régionales (CEEAC, CEDEAO, CGG) ont adopté le 25 juin 2013 lors du Sommet conjoint de Yaoundé sur « la sûreté et la sécurité maritimes », un code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes illicites perpétrés dans la région du golfe de Guinée. Cette initiative internationale a permis la création le 11 septembre 2014 du Centre Interrégional de Coordination (CIC), dont le siège est basé à Yaoundé, capitale du Cameroun.

C'est fort de cette dynamique que le Département *Eau et Climat* de notre Institut, par l'entremise de son Laboratoire de Recherche sur les Systèmes Portuaires (LARESPO), a décidé de créer la Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de Sécurité Maritime (ReGESMa), un « pavé » supplémentaire dans la mare des revues que l'IRSH ne cesse de multiplier à l'endroit du public et de la communauté scientifique, depuis sa création en 1976, et ce en dépit de difficultés matérielles incessantes.

Son numéro initial a pour thème « *La maritimisation de l'économie et la littoralisation dans le golfe de Guinée*, en accord avec les enjeux géostratégiques liés à la gestion du golfe de Guinée aujourd'hui. Les questions débattues à l'occasion des différentes contributions, autant qu'en atteste un sommaire particulièrement riche et varié, permettront à n'en point douter d'aborder sous différents angles les multiples aspects sécuritaires et stratégiques qui font du golfe de Guinée, cet espace de toutes les tensions, un enfer pour le marin régulier, mais un paradis pour le théoricien en de multiples matières et disciplines.

Autrement, si la ReGESMa vient s'ajouter à la demi-douzaine de revues que compte notre Institut, et dont il est particulièrement fier, elle a pour singularité de naître de la collaboration étroite et dynamique entre une équipe de chercheurs de l'IRSH et des enseignants chercheurs de l'Université Omar Bongo. C'est une approche originale, innovante et saine, dans un climat qui, à l'image des tensions qui secouent l'espace maritime objet des présentes réflexions, cède désespérément au sectarisme et à la crispation, les échanges académiques se muant en de stériles débats d'écoles

ou en guerres de tranchées faussement intellectuelles. C'est de ce point de vue que je voudrais remercier mon collègue, ami et frère, le Pr. Jean-François OWAYE, qui a consenti spontanément à assurer la direction scientifique de cette revue spécialisée, malgré ses nombreuses autres responsabilités et charges, n'écoulant que son ouverture d'esprit et sa volonté de contribuer au développement de son pays.

De même, je voudrais profiter de la tribune qui m'est offerte pour féliciter et encourager le Coordonnateur du LARESPO et Directeur Administratif de la ReGESMa, le Dr Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA ; ainsi que le Dr François Edgard FAURE et le Dr Jérôme OKOUNDZI qui n'ont ménagé aucun effort pour la naissance de cette nouvelle revue, dont l'actualité brûlante commandait la naissance.

C'est dire que je souhaite un plein succès à la ReGESMa, convaincu qu'à travers son prochain et inévitable rayonnement, c'est tout l'Institut de Recherche en Sciences Humaines, mais aussi toute l'académie gabonaise en matière de recherche qui saura faire la preuve de son dynamisme et parviendra, s'il en était encore besoin, à confirmer la science comme étant l'instrument principal de l'aide à la décision politique, comme étant le ferment sans lequel aucun développement autocentré n'est envisageable.

Pr. Ludovic OBIANG
Directeur de l'IRSH
Directeur de recherche/HDR
Chevalier de l'OIPA (CAMES)

EDITORIAL

Le Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO) de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH-CENAREST) s'honore de la parution du premier numéro de sa revue : *Revue Gabonaise de Stratégie et de Sécurité Maritime (ReGESMa)*.

Dans l'univers de la recherche scientifique africaine, la parturition d'un outil de valorisation et de promotion scientifique des chercheurs est toujours un événement parmi les plus significatifs de la vie d'un Laboratoire ou d'un Centre de recherche.

Qu'il nous soit permis, en ces moments d'enfantement, de rendre un hommage mérité à tous ceux qui ont collaboré à la réalisation des objectifs rédactionnels que nous nous sommes donnés. Nous sommes fondé à croire que le nombre d'articles reçus par le secrétariat de rédaction témoigne de l'intérêt du projet initié.

Bien entendu, nous mesurons l'importance des efforts sacrificiels des uns et des autres. Pour en faire écho, l'administration de la revue est déterminée à assurer la régularité et l'audience internationale de notre jeune publication.

Dans cette veine, l'équipe de rédaction travaillera sans relâche à sa reconnaissance par les instances habilitées (CAMES, organes de la protection de la propriété intellectuelle, etc.) et à son indexation dans les bases de données de renom. A terme, nous nous assurerons de son accessibilité par voie électronique (*e-ReGESMa*).

La rigueur du processus éditorial mis en place (appel à contributions, réception et examen formel des articles, évaluation en "aveugle", corrections par des experts externes, décision éditoriale, ultime filtrage de

fond et de forme sur épreuves par le secrétariat de rédaction, publication, diffusion) autour d'une équipe d'universitaires bénévoles est un sérieux gage de la qualité intellectuelle de notre revue ; qualité que nous mettrons toujours en exergue par l'originalité et la diversité des textes d'auteurs (réflexions théoriques, études de cas, études de projets, fiches techniques, vulgarisation scientifique, *varia*, comptes rendus de lecture).

La *ReGESMa* se voue à publier des contributions scientifiques d'une grande diversité émanant de scientifiques confirmés et de jeunes chercheurs qui travaillent ou qui désirent densifier leurs savoirs sur des thématiques liées à la mer et aux espaces littoraux telles que les activités maritimes, le dualisme mer/continent, les formes de solidarités sous-régionales et internationales (co-développement), le positionnement stratégique des acteurs (étatiques ou non) dans le golfe de Guinée (cœur de la stratégie mondiale actuelle), la cybernétique sécuritaire au risque des tensions géostratégiques déjà manifestent dans l'Océan Atlantique centre-orientale.

Cette revue se veut être une publication totalement ouverte aux domaines des Sciences Humaines et Sociales. Elle s'intéresse à toutes les réflexions scientifiques en rapport avec le développement des transports maritimes intercontinentaux et des grands ports maritimes, « *la maritimisation de l'énergie* », les flux migratoires des populations vers les littoraux, la concentration littorale, le littoral en lui-même (attractivité, industrialisation, urbanisation, usages, infrastructures de communication), les activités balnéaires, l'aménagement spatial, les échanges internationaux, l'environnement marin et sous-marin, les risques environnementaux, la protection environnementale, la géostratégie des acteurs intercontinentaux, la sécurité et la sûreté, etc.

En choisissant le golfe de Guinée comme territoire d'investigation scientifique, l'équipe éditoriale souhaite jeter un nouveau faisceau de lumière sur une question paradoxale encore irrésolue : « *l'incapacité des États riverains* », pourtant dépendant de l'espace maritime (hydrocarbure, ressources halieutiques, transport, commerce), à « *penser la mer véritablement comme un pilier de leur développement* ». Cette contradiction économique (faible degré de maritimisation des économies des États du

golfe de Guinée), peut trouver des débuts de solution par le biais de la recherche universitaire. De là, son ambition de favoriser l'appropriation scientifique des enjeux marins d'une zone convoitée et donnée comme l'une des plus conflictogènes du continent africain, si ce n'est un « *miroir menacé des transformations du monde* » ou un « *new deal stratégique de la fin du siècle* ».

L'actualité nous a conduits à consacrer ce numéro inaugural, à deux thématiques qui se recoupent : la *maritimisation de l'économie* et la *littoralisation dans le golfe de Guinée*.

Au décompte final, nous avons reçu un peu plus d'une quinzaine de contributions dont ne viennent à publication que ceux qui ont réussi à couvrir le contraignant cycle éditorial. Ces articles qui ont obtenu l'imprimatur de l'équipe éditoriale se regroupent en six rubriques : les espaces littoraux, la sécurité maritime, les activités portuaires, la pêche et l'élevage, la protection du littoral et la géostratégie.

L'article de **Yao Thierry Ani, Seydou Ouattara et N'guessan Hassy Joseph Kablan** : « Impact du Code ISPS au port Autonome d'Abidjan », envisage la sécurisation des installations portuaires à travers le Code International pour la sûreté des Navires et des Installations Portuaires dénommé *International Ship and Port Facility Security Code* (Code ISPS). Depuis 2004, la certification du port d'Abidjan au Code ISPS a entraîné des mutations sur le plan managérial et la réorganisation des installations afin de renforcer la surveillance portuaire. Ce qui a généré de nouveaux coûts que tente d'apprécier l'auteur.

L'étude des activités maritimes est amorcée par **N'Goran Norbert Kouakou et Seydou Ouattara**, qui ont mené des recherches sur « *Les exportations industrielles conteneurisées de la Côte d'Ivoire au service de la transformation des ports d'Abidjan et de San Pedro* ». Cet article se penche sur la contribution des produits industriels locaux au transport conteneurisé des ports étudiés et montre la dynamique des productions industrielles dans l'offre exportable de la Côte d'Ivoire. L'outil portuaire est appréhendé

comme un vecteur d'exportation de diverses marchandises industrielles conteneurisées.

Benjamin Allagbe, Messan Lihoussou et Chadli Yaya examinent le développement de l'activité portuaire au Bénin à travers une originale étude de terrain : « *La gestion des camions gros porteurs dans l'espace portuaire de l'agglomération cotonnoise au Bénin (Afrique de l'Ouest)* ». Ces trois chercheurs soutiennent que l'augmentation du trafic global et le tonnage des marchandises a eu pour effet direct, la complexification de la gestion des camions gros porteurs et du spectre des dysfonctionnements induits par leur exploitation. Ils esquissent des pistes de solution.

Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, François Edgard Faure et Jean-Kevin Aimé Tsiba analysent la problématique de la sécurité du transport des conteneurs dans les agglomérations des pays de la côte ouest africaine. Cette étude originale est basée sur le cas de « *la sécurité du transport des conteneurs du port d'Owendo vers l'agglomération librevilloise* ». Ces chercheurs démontrent que l'amélioration des conditions de sécurité du transport des conteneurs dans l'agglomération librevilloise passe nécessairement par le renforcement des dispositions de sécurité dans les entreprises de transport des conteneurs. Et une amélioration des conditions sécuritaires de circulation des poids lourds dans la capitale gabonaise par les autorités.

La dynamique de sécurisation des espaces maritimes intéresse **Ysaac Chavely Mbile Nguema** qui propose une étude sur « *la lutte contre la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée (INN)* » menée par des organisations régionales de pêche de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CSRP et la COREP). L'auteur apporte, entre autres, une intellection nouvelle des forces et faiblesses de la construction des systèmes régionaux et nationaux de lutte contre la pêche INN.

Kodjo Numuleo Mokpokpo Agbemele propose une météorologie des « *produits de pêche et [de la] sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé (Préfecture de l'Ogou) au Togo* ». Cette étude sur le rapport pêche/sécurité alimentaire, est une mine d'informations sur les activités de pêche à Akparé,

les espèces pêchées et leurs apports nutritionnels, la dualité licéité/illicéité de certaines techniques employées par les pêcheurs.

Cette étude est rapprochée du kaléidoscope des enjeux et impacts des importations des produits de l'élevage et de la pêche au Gabon, élaboré par **Pacôme Tsamoye** dans sa contribution : « *Les importations des produits de l'élevage et de la pêche au Gabon : une question aux enjeux stratégiques multiples* », à la fin de laquelle une alternative est esquissée.

Isidore Ayissi, Marie Laure Mpeck et Aimé Kamga, étudiant le suivi des tortues marines (de Kribi à Campo), mettent le doigt sur le dilemme de la conservation de la biodiversité marine dans l'environnement du port en eaux profondes de Kribi au Cameroun. La pression anthropique a induit nombre d'impacts sur les espèces marines protégées. L'étude examine quelques mesures d'atténuation. Les mutations environnementales sont aussi exemplifiées à travers une étude que nous proposent **Brice Didier Koumba Mabert, Nicaise Rabenkogo, Vivino Thierry Mouyalou et Propice Ango Mougouba**, sur le littoral de la Pointe Denis (Gabon) où sont érigés le Parc National de Pongara et le Parc marin de la pointe Denis, sites choisis pour des aménagements touristiques.

La revue offre une place à la géostratégie par le biais de la contribution du **Pr Jean-François Owaye** : « *L'Afrique, continent-barrière* », dans laquelle l'examen de la pensée stratégique entre 1945 et 1960, révèle la place que les états-majors occidentaux réservaient à l'Afrique dans l'occurrence d'une Troisième Guerre mondiale.

La contribution de **Jérôme Okoundzi** : « *Reconversion des terres au Gabon : principes et modèle d'un phénomène qui oppose l'Etat au Citoyen* », inaugure la rubrique *Varia* de la revue. Elle aborde la question du changement des modalités et les paradoxes de l'affectation des terres au Gabon. Se fondant sur le modèle théorique de Von Thünen complété par les enquêtes de terrains et l'analyse cartographique, l'auteur dénoue la complexité des enjeux et les précarités des opérations de réaffectation des terres dans les zones périurbaines de Libreville et Ntoum.

En définitive, la pertinence et la diversité des articles retenus pour ce numéro inaugural de notre revue attestent du fait que le golfe de Guinée soit devenu une véritable aire-frontière scientifique, en ce qu'elle est à la fois un « élément essentiel de la géostratégie mondiale », un « moyen de transport », une « source de richesse », un « lieu de projection de puissance vers la terre », pour prendre à notre compte les expressions d'Alain Guillermin (1982).

Pr. Jean-François OWAYE
Directeur de la Publication

Impact du Code ISPS au port Autonome d'Abidjan

Yao Thierry ANI

*Géographe, sécurité et sûreté maritime,
Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody,
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
thierryani14@gmail.com*

Seydou OUATTARA

*Géographe des mers et des littoraux
Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
oseydou39@yahoo.com*

N'guessan Hassy Joseph KABLAN

*Géographie des transports et des échanges commerciaux
Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
kablanjoseph@yahoo.fr*

Résumé : L'onde de choc déclenchée par les attentats des tours jumelles aux États Unis en 2001 a révélé les besoins de sécurité dans les ports et sur les mers. Ainsi, à la conférence diplomatique de Londres, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fait adopter, le 12 décembre 2002, le Code International pour la sûreté des Navires et des Installations Portuaires dénommé International Ship and Port Facility Security Code (Code ISPS). Ce Code est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Dans cette dynamique, le port d'Abidjan a été certifié la même date au présent Code. Depuis lors, des changements sont opérés tant dans l'organisation que dans le fonctionnement

du port d'Abidjan.-L'objectif de cette étude est de montrer les impacts du code ISPS sur le port d'Abidjan. La méthodologie déployée se résume en une recherche documentaire et la tenue d'entretiens auprès des autorités portuaires, celles de la direction des affaires maritimes et portuaires, des responsables de Port sécurité et des opérateurs économiques. La certification du port au code ISPS a favorisé la fragmentation du port d'Abidjan en 15 installations pour mieux le surveiller et l'installation des caméras afin de renforcer la surveillance. En plus, les gendarmes et les agents de Port sécurité sont présents aussi bien au niveau des postes de contrôle que du plan d'eau portuaire. Toutefois, l'application du Code ISPS a occasionné des frais supplémentaires au niveau des coûts de passage et de redevance portuaire.

Mots-clés. Port d'Abidjan, Code ISPS, Sûreté Portuaire, Impacts

Abstract: Wave shock broken by attempts of binoculars tours at United States in 2001 has revealed the needs of safety in harbors and on the seas. Thus at the diplomatic conference held in London. The international harbor organization (OMI) has made adopted on 12 of December 2002 the international code of ship's security and the harbor facilities named International Ship and Port facility Security code (Code IPS) which code is strengthened the 1st of July 2004. In this dynamism, the port of Abidjan has been certified at this code at the same date. Since then changes are occurred in thee functioning as in the organization of the port of Abidjan. Since then the question, we ask is: what are the impacts or effects of IPS Code on the port of Abidjan? The objective of this survey is to lighten or to show the effects of the code IPS on the harbor of Abidjan. The methodology applied is summarized in documents and holding entertainments from harbor authorities, that of the maritime and harbor affairs office, the responsible of port security and economic operators. The certification of port to the code IPS has favored the investments of security and the appearance of Port security owner of the port security of Abidjan. In addition, the port of Abidjan has been subdivided in 15 facilities to better safety.

Keywords: Abidjan harbor, ISPS Code, Security, Port security.

Introduction

La mer joue un rôle indéniable dans l'économie mondiale. En effet, un emploi en mer engendre trois à cinq emplois à terre, tandis que 70% de la population mondiale habite à moins de 300 kilomètres de la côte (P. Chichkine 2008, p. 5). Cette étendue d'eau a permis aux transports maritimes d'être le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. En fait, 80 % des échanges mondiaux en volume et plus de 70 % ou deux tiers en valeur sont transportés en mer et manutentionnés dans les ports (Gouel *et al*, 2008, p. 17 ; CNUCED, 2012, p. xiii ; CNUCED, 2014, p. 1). De ce fait, la quasi-totalité des échanges mondiaux sont acheminés pour l'essentiel à bord d'une vaste flotte composée de navires très divers. Ils ont joué un rôle moteur dans l'amélioration sensible de la prospérité mondiale enregistrée durant la seconde moitié du 20^{ème} siècle (OCDE, 2003, p. 5). Ainsi, ce sont environ 50 000 navires qui circulent à travers le monde desservant 4000 ports. Toutefois, l'espace maritime et portuaire et les navires via lesquels se font ces échanges mondiaux sont exposés à diverses menaces notamment le trafic illicite de drogue, la piraterie maritime, les vols à main armée, les vols de cargaisons, les passagers clandestins, l'hyper terrorisme, etc. Plusieurs faits passés illustrent l'existence de la menace terroriste dans le domaine du transport maritime à savoir l'attaque de l'Achille Lauro en 1985, le City of Poros en 1988 et plus récemment en 2000 avec l'attaque du navire de guerre américain l'USS Cole au Yémen. Ce système de transport maritime se caractérise par des filières de transports internationaux qui relient des milliers d'intermédiaires et des navires immatriculés dans des douzaines de pays et dont certains choisissent parfois de ne pas honorer leurs responsabilités internationales (A. Legault *et al*, 2004, p. 1). Les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont mis en lumière la vulnérabilité des différents aspects du système de transport, en particulier, la faiblesse des liens existant entre les modes tout au long de la chaîne de transport et la nécessité d'une approche coordonnée de la sécurité à travers les différents modes de transport (OCDE, 2005, p. 5).

Suite à ces attentats, l'Organisation Maritime Internationale a adopté au cours de la Conférence Diplomatique tenue à Londres du 12 au 13 décembre

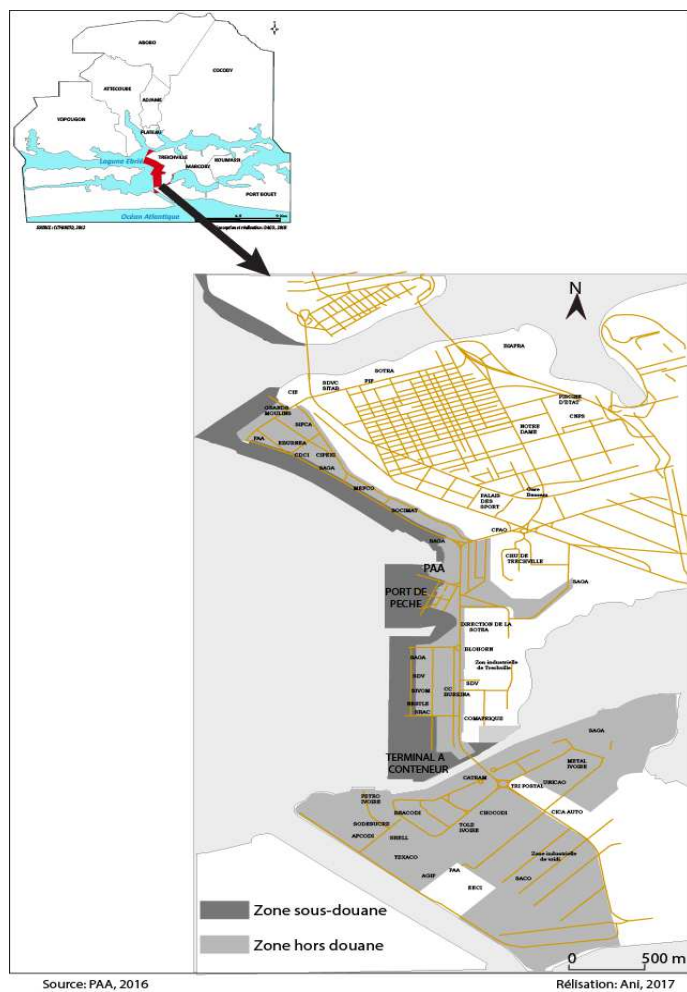
2002, le Code International de Sûreté des Navires et des Installations Portuaires dénommé International Ship and Port Facility Security Code (Code ISPS) en anglais. Ce Code est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. C'est dans cette dynamique que le port d'Abidjan a été certifié à ce Code dès son application. Depuis lors, des changements sont opérés tant dans le fonctionnement que dans l'organisation du port d'Abidjan. Dès lors la question qu'on se pose est de savoir : quels sont les impacts du Code ISPS sur le port d'Abidjan ? L'objectif de cette étude est de montrer l'impact du Code ISPS sur le port d'Abidjan.

1. Approche méthodologique

Implanté en eau calme sur la lagune Ébrié après l'ouverture du canal de Vridi le 23 juillet 1950, le port d'Abidjan a été mis en service en 1951 et occupe une superficie de 1000ha de plan d'eau et de 800ha de domaine terrestre (carte n° 1).

La méthodologie de collecte des informations déployée se résume en une recherche documentaire au niveau du centre de documentation et d'information du port d'Abidjan, des archives de la Direction des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) et des ouvrages consultés sur internet. La recherche documentaire a été complétée par des entretiens auprès des autorités portuaires, des inspecteurs de sûreté des affaires maritimes, des forces publiques de sûreté, des responsables et agents de sécurité et de sûreté portuaire et des opérateurs économiques. La documentation consultée se rapportent au contenu du Code ISPS, au processus de certification du port d'Abidjan au présent Code, aux acteurs impliqués dans la surveillance du port et aux infrastructures et équipements mis en place dans le cadre de l'application de cette norme internationale de sûreté.

Carte n° 1 : Le port Autonome d'Abidjan



Après des inspecteurs de sûreté des affaires maritimes et des forces publiques de sûreté (Gendarmerie et Police nationale), il était question de savoir leurs nouvelles missions dans le cadre de l'application du Code ISPS. Les moyens dont ils disposent, les mesures de sûreté, le niveau de sûreté en rapport avec les actes malveillants perpétrés comparativement à la date avant

2004, étaient au cœur de nos entretiens. Il était question aussi de savoir l'organisation spatiale et le fonctionnement du port d'Abidjan dans le cadre de l'application de cette norme de sûreté.

Au niveau des autorités portuaires et des responsables de Port sécurité qui est une entreprise privée, à qui, la sûreté du port d'Abidjan a été concédée depuis 2013, les informations recherchées se rapportaient au cahier de charge de cette entreprise de sûreté portuaire, aux investissements entrepris par celle-ci et leur apport dans la sécurisation de l'installation portuaire. Les impacts des différentes actions entreprises dans le cadre de l'application du Code ISPS ont été discutés. Quant aux agents de sûreté de cette structure privée, les informations recherchées étaient en rapport avec leurs missions dans la sécurisation de la plateforme portuaire, leurs tâches quotidiennes, les moyens mis à leur disposition et les incidents de sûreté rencontrés sur le terrain. Les opérateurs économiques ont été également soumis au guide d'entretien. Les centres d'intérêt de cette enquête se situaient au niveau des coûts de passage et de redevance portuaire induits par l'application du Code ISPS. Il s'agissait aussi d'avoir leur point de vue après la certification du port d'Abidjan au Code ISPS. Toute cette méthodologie a permis de montrer que le port d'Abidjan a été fragmenté en plusieurs installations pour mieux le surveiller, ce sont des gendarmes et agents de Port sécurité qui sont présents au niveau des postes de contrôle ainsi que l'installation des caméras qui permettent le renforcement de la surveillance du port. Par ailleurs, les agents de sûreté portuaire sont de plus en plus présents sur le plan d'eau portuaire. Toutefois, l'application du Code ISPS a engendré des frais supplémentaires relativement aux coûts de passage et de la redevance portuaire.

2. Résultats

Les impacts du Code ISPS se situent aussi bien au niveau spatial, organisationnel, fonctionnel qu'économique.

2.1. La fragmentation du port en plusieurs installations pour une facilitation de la surveillance

Mis en service dès 1951, le port d'Abidjan était constitué d'une seule entité

spatiale dont la surveillance émanait de l'autorité portuaire. Cependant, depuis la certification du port d'Abidjan au Code ISPS le premier juillet 2004, ce sont 15 installations qui ont été initialement identifiées avec autant d'agents de sûreté sous la supervision de la DGAMP, autorité désignée. Il s'agit des installations de la CARENA, Quai Fruitier, Quai Nord/Ouest, Darse du port de pêche, Quai Sud, installation du plan d'eau, terminal à conteneur, Yara West Africa, SIAP, appontement PETROCI, la base PETROCI SIR I et SIR II, Puma Energy, PETROCI soute, STEPC, SOGIP

Planche n° 1 : Une vue de quelques installations du port d'Abidjan



Clichés du Port Autonome d'Abidjan, 2015.

Ce morcellement facilite la surveillance du port, car chaque installation dispose d'un plan de sûreté avec un agent de sûreté. L'avantage d'avoir des agents de sûreté est qu'ils connaissent mieux les installations dont ils ont la charge relativement aux mesures de sûreté en vigueur. Du fait de leur parfaite connaissance des plans de sûreté, ils maîtrisent les points faibles de

l'installation dont ils ont la gestion. Ils apportent ainsi les mesures correctives, ce qui rehausse le niveau de sûreté du port. De ce fait, les agents de sûreté prévoient et coordonnent toutes les actions de sécurisation, notamment les patrouilles et les rondes qui permettent de surveiller les navires pendant les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises et les personnes travaillant dans l'installation.

2.2. Le renforcement de la sûreté du port d'Abidjan : la présence des gendarmes et agents de Port sécurité aux différentes entrées et au niveau des installations

Le contrôle du port d'Abidjan est assuré conjointement depuis 2013 par les gendarmes et les agents de Port sécurité. En effet, depuis la concession de la sûreté du port à Port sécurité, les agents de cette société privée sont présents aux différents postes de contrôle et aux entrées des zones d'accès restreint avec les gendarmes en appui (Figure n°1). Ce sont environ 400 agents de Port sécurité qui assurent les actions de sécurisation du port d'Abidjan dans le cadre de l'application du Code ISPS. Ainsi, ils assurent le contrôle manuel des documents des piétons et ceux des personnes à bord des véhicules. En collaboration directe avec les gendarmes, ces agents de sûreté portuaire contrôlent les véhicules et l'identité de toutes les personnes qui sollicitent l'entrée en zone sous douane. À cet effet, ce sont les titres d'accès délivrés par le service d'identification et de sécurité qui sont contrôlés en ce qui concerne les piétons. Concernant les personnes véhiculées, en plus de la vérification de leurs titres d'identité, les documents afférents aux véhicules sont examinés et les fouilles sont opérées sur tous les véhicules qui entrent au port, le contrôle des véhicules à la sortie étant exécuté par les agents des douanes.

Figure n° 1 : Les points de contrôle des agents de sûreté au terminal de pêche du port d'Abidjan.



Source : Port Autonome d'Abidjan, 2015.

La présence des agents de Port sécurité et des gendarmes renforce la sûreté du port à travers les contrôles qui se font aux différentes entrées. En outre, la combinaison des forces privées et publiques est avantageuse à plus d'un titre. D'abord, la présence des gendarmes est dissuasive, car ces derniers possèdent des armes contrairement aux agents de Port sécurité qui n'en disposent pas. Toutefois, en surnombre, les agents de Port sécurité surveillent les différentes installations notamment les magasins cales et les navires en opération de manutention. De ce fait, les agents de Port sécurité organisent des rondes et des patrouilles aussi bien pédestres que véhiculées, afin de sillonner toutes les installations du Port Autonome d'Abidjan. Toutes ces actions concourent à dissuader les criminels et à maintenir le port d'Abidjan au niveau de sûreté 1, qui est le niveau de sûreté auquel un port fonctionne en temps normal.

2.3. Le renforcement des infrastructures de protection et installation de la vidéosurveillance

Outre la clôture qui constitue la première barrière physique de protection du port contre les menaces, une zone d'accès restreint a été érigée dans la zone

sous douane depuis la certification du port au Code ISPS. De ce fait, c'est un linéaire de zone d'accès restreint qui a été construit du quai nord au quai sud entre les magasins cales (Photo n° 1).

Photo n° 1 : Une entrée de la zone d'accès restreint au niveau de la zone ouest du port d'Abidjan.



Cliché des auteurs, 2017.

Cette zone d'accès restreint constitue la deuxième barrière de sûreté à l'intérieur du port d'Abidjan. Elle a pour but de filtrer l'accès des personnes non autorisées aux quais, aux navires et aux zones sensibles notamment la capitainerie. Les 14 entrées de cette zone d'accès restreint sont surveillées par les agents de Port sécurité, ils disposent chacun d'un tourniquet dont le franchissement est autorisé après l'avoir actionné à l'aide d'un badge électronique. Depuis leur mise en place, l'accès aux quais et aux navires est autorisé uniquement aux personnes dont la présence est nécessaire, telles que les Dockers, le personnel navigant et les agents de l'administration portuaire.

Par ailleurs, Port sécurité a équipé le port d'Abidjan d'un système de vidéo surveillance. Ainsi, dès 2013, les caméras ont été installées aussi bien le long de la clôture du port, qu'aux différents postes de contrôle et sur les magasins cales (Photos n° 2 et 3).

Photo n° 2 et 3 : Des caméras installées le long des magasins cales de la zone ouest du port d'Abidjan.



Clichés des auteurs, 2015.

Aujourd'hui, le domaine terrestre et le plan d'eau portuaire sont surveillés par les agents de Port sécurité depuis la salle de vidéosurveillance. Les contrôleurs de Port sécurité alertent les agents de terrain.

Par ailleurs, de nouvelles dispositions sont en vigueur depuis 2014 relativement à l'application du Code ISPS au port d'Abidjan concernant l'accès des personnes dans la zone sous douane. En effet, le port de la chasuble est rendu obligatoire pour les personnes qui sollicitent l'accès en zone sous douane (Photo n°4). Désormais sont autorisées à accéder à la zone sous douane, toutes les personnes qui en plus du titre d'accès acquis auprès des agents du centre d'identification et de sécurité selon les catégories ont leur chasuble. Ces vêtements d'identification ont la particularité de donner des informations sur les personnes qui les portent. En effet, chaque acteur qui mène des activités dans l'enceinte portuaire possède des chasubles sur lesquelles sont marquées les noms des sociétés ou du personnel du port et des acteurs de sûreté. Ainsi, ont accès aux installations portuaires, que toutes les personnes qui ont le droit d'y être. Ces mesures additionnelles ont permis aux agents de Port sécurité de refouler en 2014, 1134 personnes qui tentaient d'accéder frauduleusement à l'enceinte portuaire d'Abidjan.

Photo n° 4 : Des dockers en chasuble sollicitant l'accès au port d'Abidjan au niveau du PC 2



Cliché du PAA, 2017.

En définitive, cette mesure a pour avantage de faciliter le travail des agents de sûreté intervenant sur la plateforme portuaire notamment les agents de Port sécurité qui grâce aux différentes patrouilles organisées refoulent les personnes qui s'adonnent à des actes délictueux au niveau de la zone sous douane.

2.4. Une présence de plus en plus permanente des agents de sûreté sur le plan d'eau portuaire

De 2004 jusqu'en 2013, l'accès au port par le plan d'eau était d'une facilité déconcertante. En effet, des pêcheurs et des individus de tout acabit pouvaient par embarcation quitter « Abobo Doume » et accéder au port sans être inquiété, ni être contrôlé, encore moins il n'existait pas de barrage. Cette situation prédisposait le port d'Abidjan à la survenue des actes de malveillance notamment les trafics illicites de carburant, l'embarquement des passagers clandestins à bord des navires de commerce accostés en rade intérieure ou à quai, car les forces publiques passaient plus de temps à terre que sur le plan d'eau portuaire. Cependant, depuis 2013, ce plan d'eau portuaire vaste de 1000ha est surveillé aussi bien par Port sécurité que par les forces publiques. Toutefois, ce sont les agents de Port sécurité qui sont les plus présents sur cette partie du port. Disposant de quatre vedettes rapides, cette société privée organise des patrouilles de jour comme de nuit

dans le cadre de la surveillance du plan d'eau portuaire d'Abidjan (Photo n° 5). La présence des agents de Port sécurité a permis de faire respecter les mesures de sûreté établies dans le cadre de l'application du Code ISPS au port d'Abidjan. En effet, pour permettre une navigation sécurisée des navires marchands sur le plan d'eau portuaire lagunaire, un couloir de sécurité a été tracé par les gardes côtes américains et les experts israéliens dans le cadre de l'application du Code ISPS. La présence continue de Port sécurité sur cette portion du port a permis de faire respecter ce couloir de sécurité.

**Photo n° 5 : Les agents de Port sécurité,
lors d'une patrouille sur le plan d'eau portuaire d'Abidjan**



Cliché des auteurs, 2014.

Par ailleurs, les règles internationales de navigation (SOLAS, 74-78) interdisent aux embarcations non autorisées de s'approcher des navires pétroliers. La présence de Port sécurité sur cette partie du port leur a permis de faire respecter cette règle qui recommande aux pirogues et aux engins à moteur de naviguer à une distance d'au moins 50m des navires.

2.5. Des surcoûts au niveau du coût de passage et de la redevance portuaires après la certification du port au Code ISPS

Les coûts de passage et de redevance portuaire d'Abidjan ont connu un changement depuis la certification du port au Code ISPS. En effet, le système de financement des actions du Code ISPS du port d'Abidjan se fait sur fonds propres du port. Il ne bénéficie pas d'un concours extérieur. Cela a conduit les autorités portuaires à instituer une redevance de sûreté ISPS dans la tarification qui est entrée en vigueur au port d'Abidjan depuis le 15 Septembre 2005. Cette redevance est calculée par application des taux sur les redevances initiales. Ainsi, ce sont plus de 10% de redevance applicable aux navires et aux conteneurs et plus de 6% applicable aux marchandises.

Cette redevance est difficilement supportée par les opérateurs économiques. Cependant, depuis 2013, avec l'arrivée de Port sécurité à qui la sûreté de la plate-forme portuaire d'Abidjan a été concédée, les redevances de sûreté ont subi une augmentation. À travers la note d'information n° 473/DGPAA/DOMS/EDC du 30 Janvier 2013, l'autorité portuaire a porté à la connaissance des consignataires les nouvelles dispositions tarifaires ISPS (tableau n° 1).

Toutefois, les navires de type cargos, rouliers, porte-conteneurs intégraux, pétroliers et gaziers, citernes et supply bénéficient d'abattements préférentiels par tranche sur le volume des navires. La première tranche qui est comprise entre 0m³ et 20 000m³, bénéficie d'un abattement de 7%, la seconde tranche dont le volume se situe entre 20 001m³ et 40 000m³, jouit d'une réduction de 17%. En ce qui concerne les tranches 3 et 4 pour lesquels les volumes sont compris entre 40 001m³ et 60 000m³ et entre 60 001m³ et 80 000m³, celle-ci profitent respectivement de 22% et de 27% de remise. Quant aux tranches 5 et 6 avec des volumes situés entre 80 001m³ et 100 000m³ et plus de 100 000m³, ces derniers bénéficient des abattements de 32 % et de 37%.

Tableau n° 1 : Le nouveau barème tarifaire des redevances ISPS au port d'Abidjan

Types de navires	Tarifs (Euros)/m ³	Minimum de perception (Euros)	Maximum de perception (Euros)	Forfait pour navire en escale technique (Euros)
Cargos	0,2	900	11 000	1 200
Rouliers	0,23	4 966	13 230	1 200
Porte-conteneurs intégraux	0,23	2 844	18 240	2 900
Pétroliers et Gaziers	0,21	2 390	18 000	2 000
Minéraliers-Vraquiers	0,05	3 343	4 500	700
Frigorifiques	0,05	892	2 100	200
Citernes	0,25	6 224	14 400	750
Chalutiers	0,05	926	1 000	100
Supply	0,25	158	2 700	300
Thoniers	0,05	450	700	100
Autres navires	0,05	921	1 000	100

Source : Direction des opérations maritimes et de sécurité, 2014.

Les navires en rade extérieure sont soumis également au même barème tarifaire, mais ceux-ci paient la moitié de la redevance sûreté conformément au tarif de la catégorie. L'annonce de ces nouvelles dispositions a suscité un bras de fer entre la direction du PAA et les consignataires/armateurs qui jugent la nouvelle redevance ISPS trop exorbitante. Ces sommes sont directement encaissées par Port sécurité pour financer les équipements de sûreté pour lesquels les investissements sont estimés à 20 milliards de FCFA, afin de mettre le port d'Abidjan au niveau des standards des ports américains. Relativement à ce nouveau taux, un navire de type RORO comme le Saint Roc dont l'armateur est CMA CGM, la redevance est passée de 634 249 FCFA en 2012 à 9 881 238 FCFA en 2013. Soit une différence de 9 249 949 FCFA. Ce qui induit une augmentation de 1458%. Le 12 août 2012, Maersk Cape Coast, consignataire du navire PC, a décaissé 1 234 769 pour un volume de 125 874 tonnes de marchandises. En 2013, pour la même

quantité de marchandises débarquées au port d'Abidjan, l'armateur a déboursé 18 990 624 FCFA, soit un écart de 17 755 855 FCFA par rapport à 2012. Ce que les armateurs récusent le plus, c'est la redevance qui est appliquée aux navires en escale technique en mer qui n'ont pas eu accès aux installations portuaires d'Abidjan et qui ne payaient pas de frais, et qui sont assujettis à cette redevance.

Cette hausse de la redevance n'est pas décriée seulement par les armateurs et les consignataires de la place portuaire abidjanaise, elle est également insupportable pour les opérateurs économiques des pays de l'hinterland. Bien qu'ils ne s'opposent pas à son existence, ils estiment qu'elle est élevée et doit être supportée par les opérateurs maritimes et les chargeurs. À titre d'exemple, le Directeur Général de la compagnie malienne de développement du textile dit avoir été surpris par cette taxe au cours de la campagne cotonnière de 2013. Le passage de ses 101 000 tonnes de coton par le port d'Abidjan a coûté 168 millions de franc CFA.

3. Discussion

La certification du port d'Abidjan à la norme internationale de sûreté des navires et des installations portuaires a apporté de notables changements aussi bien au niveau organisationnel, fonctionnel qu'en ce qui concerne le niveau de sûreté du port. Le morcellement du port d'Abidjan en plusieurs installations n'est pas exclusif à la plateforme portuaire d'Abidjan, il touche tous les ports qui sont certifiés au Code ISPS notamment ceux de la France où déjà en 2006.

Ce sont environ 350 installations portuaires qui ont été identifiées concernant les six ports autonomes de métropole à savoir 39 installations au Havre, 33 à Rouen, de 22 à 25 à Dunkerque, Marseille et Nantes-Saint-Nazaire, et 12 à Bordeaux. Pour les 24 autres ports de métropole, l'on dénombre 6 à 8 installations dans cinq ports d'intérêt national, et 1 à 4 pour les 19 autres ports (République française, 2006, p. 10).

Depuis 2004, date de la certification du port d'Abidjan au Code ISPS jusqu'à ce jour, la zone portuaire fait l'objet de plusieurs investissements pour la sûreté, mettant ainsi ce port dans les dispositions capables de réagir à toutes les attaques terroristes. Ce résultat corrobore ceux de Kablan (2011, p.

92) qui ont montré que le port d'Abidjan était mieux sécurisé notamment depuis l'installation de la salle de vidéosurveillance dotée de contrôle d'accès électronique. C'est vrai que le Code ISPS rehausse le niveau de sûreté relativement aux investissements entrepris et les dispositions et mesures prises, toutefois, il n'exprime pas le niveau de sûreté réel du port en termes de réduction des incidents de sûreté. L'inexistence de données statistiques relatives aux incidents de sûreté avant la certification du port ne permet pas de faire des comparaisons. Toutefois, les incidents de sûreté qui ont été enregistrés depuis 2004 concernent essentiellement les vols de sacherie, les embarquements de passagers clandestins et les trafics illicites qui sont en baisse. Toutes les actions de sûreté engendrent un surcoût pour les chargeurs et les compagnies maritimes qui font passer leurs marchandises au port d'Abidjan. Ces résultats rejoignent ceux de la république française (2006, p. 13) qui stipule qu'il est donc clair que le respect strict du Code va devenir un luxe trop coûteux pour beaucoup de compagnies françaises qui, pour rester compétitives, se verront peut-être dans l'obligation de choisir un pavillon qui n'applique pas rigoureusement ce Code.

Conclusion

La certification du port d'Abidjan au Code ISPS a eu de notables changements sur le fonctionnement et l'organisation de l'installation portuaire. Il a occasionné non seulement le morcellement du port en plusieurs installations et l'arrivée d'un acteur de sûreté privé, mais a entraîné l'augmentation du passage portuaire avec la création d'une redevance de sûreté. Cette redevance a permis de mettre en place des équipements de protection, de visualisation et l'acquisition des moyens logistiques de sûreté. Le coût de la sûreté au port d'Abidjan est difficilement supportable aussi bien pour les chargeurs qui font passer leurs marchandises au port d'Abidjan que pour les armateurs qui le fréquentent. N'est-il pas opportun pour les autorités portuaires d'Abidjan de revoir les redevances de sûreté dans un environnement sous régional empreint à la concurrence portuaire, afin de se repositionner ?

Liste des références

- Chichkine P., 2008. *Terrorisme et droit maritime ; master II droit maritime et des transports*. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 72 p.
- CNUCED, 2012. *Étude sur les transports maritimes, rapport du secrétariat de la CNUCED*, UNCTAD/RMT/2014 PUBLICATION DES NATIONS UNIES, ISSN 0252-5429, New York et Genève, 211p.
- CNUCED, 2014. *Étude sur les transports maritimes*, UNCTAD/RMT/2014 PUBLICATION DES NATIONS UNIES, Numéro de vente F.14.II.D.5, ISSN 0252-5429, Genève, 151 p.
- Gouel C., Kousnetzoff N. et Salman H. *Commerce international et transports : tendances du passé et prospective 2020*, Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales, rue Georges-Pitard-75740, Paris, 52 p.
- Kablan N. H. J, 2011. Réflexions sur la sûreté et la sécurité au port d'Abidjan in *Revue de Géographie du LARDYMES*, Université de Lomé, pp. 91-107.
- Legault A., Roussel S., La liberté A., 2004. *Sécurité maritime et terrorisme*, bulletin n°71 ; Institut d'études internationales de Montréal et Centre d'études des politiques étrangères et de sécurité, 4 p.
- Morosi A., 2005. *La mise en application du code ISPS ; mémoire de master II professionnel de droit maritime et des transports*. Université Paul Cézanne III, 123 p.
- OCDE, 2003. *La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques*, Direction de la science, de la technologie et de l'industrie, Paris, 69 p.
- OCDE, 2005. *La sûreté du transport intermodal de conteneurs*, Conférence européenne des ministres des transports, 134 p.
- République française, 2006. *Renforcement de la sûreté maritime et portuaire en France*, 19 p.

Les exportations industrielles conteneurisées de la Côte d'Ivoire au service de la transformation des ports d'Abidjan et de San Pedro

N'Goran Norbert KOUAKOU

*Géographe, Enseignant-chercheur,
Assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny
d'Abidjan-Cocody
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
kn39gorannorbert@yahoo.fr*

Seydou OUATTARA

*Géographe, Enseignant-chercheur,
Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny
d'Abidjan-Cocody
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
oseydou39@yahoo.com*

Résumé : Naguère constituées de produits bruts, les exportations ivoiriennes passent par les ports et s'accompagnent, de plus en plus, d'importantes quantités de productions industrielles locales. Mais la plupart des études menées en géographie sur les échanges commerciaux ont trait aux matières premières agricoles pour ne s'accorder qu'à la logique économique de la Côte d'Ivoire soutenue par l'agriculture. Or, les ports ivoiriens sont des principales portes d'entrée et de sorties de marchandises conditionnées, de plusieurs natures. C'est pourquoi l'objectif de ce travail vise à montrer la contribution des produits industriels locaux au transport conteneurisé des ports ivoiriens. Les résultats mettent en exergue d'abord l'évolution des productions industrielles dans l'offre exportable du pays ainsi que celles passant par les deux ports. Ensuite, ils présentent l'outil portuaire comme vecteur d'exportation de diverses marchandises industrielles conteneurisées qui s'est accompagné de changements structurels et fonctionnels dans le paysage portuaire.

Mots clés : Port d'Abidjan, Port de San Pedro, Transport conteneurisé,

Exportation industrielle.

Abstract: Formerly raw products, Ivorian exports passing through ports and are accompanied, increasingly, large amounts of local industrial production. But most studies in geography on trade deal with agricultural commodities to match the economic logic of Côte d'Ivoire supported by agriculture. However, the Ivorian ports are main entry and exit doors of packaged goods, of various natures. This is why the aim of this work is to show the contribution of local industrial products to the containerized transport of Ivorian ports. The results highlight first the evolution of industrial production in the exportable supply of the country as well as those passing through the two ports. Then, they present the port tool as vector of export of various containerized industrial goods which was accompanied by structural and functional changes in the harbor landscape.

Keywords: Port of Abidjan, Port of San Pedro, Containerized transport, Industrial export

Introduction

En Côte d'Ivoire, l'agriculture a été le moteur du développement économique (B. Dian, 1985, p. 1). Grâce aux cultures d'exportation, le pays a connu au cours des deux décennies postcoloniales une croissance rapide au rythme de 7% par an en moyenne (K. B. Konan, 1995, p. 10). La politique économique adoptée par l'État a consisté à articuler les filières industrielles aux productions agricoles et à prendre un engagement direct dans le champ de la production industrielle (A. Dubresson, 1989, p. 49). Ainsi, en 1976, la part du capital public ivoirien dans l'investissement industriel était de 27 % (L. Kehin, 1983, p. 228). Fort de cela, l'accroissement de la production agricole devient la condition essentielle de la croissance industrielle. Au plan économique, l'industrie intervient pour plus de 25% du Produit Intérieur Brut (PIB) et occupe 13% de la population contre plus de 60% d'actifs pour l'agriculture (N. N. Kouakou, 2014, p. 288) ; ce qui atteste que les exportations ivoiriennes sont encore dominées par des produits bruts. La conséquence évidente est la faible conteneurisation des marchandises malgré le nombre important d'escales des navires porte-conteneurs dans les ports

ivoiriens. Le taux de conteneurisation des marchandises conteneurisables est de 49% au port d'Abidjan contre 56% au port de San Pedro (K. H. Yro, 2016, p. 51). Environ 25% des conteneurs qui transitent dans ces ports sont vides (PAA, PASP, 2011). Pourtant « *la conteneurisation constitue aujourd'hui l'épine dorsale de la mondialisation* » (A. Frémont, 2007, p. 1). En plus, selon C. H. Assongba, (2014, p. 17),

Le conteneur du fait de ses exigences techniques, de son caractère intermodal et de son recours à des navires spécialisés et des équipements spéciaux de manutention, transforme le paysage portuaire et le fonctionnement des ports traditionnels.

Ainsi, « *les conteneurs peuvent transporter n'importe quelle marchandise, mais ils sont particulièrement bien adaptés au transport des produits périssables et manufacturés* » (A. Padova, 2006, p. 4). Cela sous-entend que les produits manufacturés sont mieux conteneurisables que les matières premières brutes. Par ricochet, le défi qu'entendent relever les ports ivoiriens en matière de conteneurisation devient énorme tant que la nature et le volume des marchandises varient peu. Pour ce faire, l'augmentation des trafics suscite nécessairement la transformation des matières premières difficilement conteneurisables.

En géographie portuaire et maritime, l'étude du secteur industriel combinée au transport des produits est non seulement peu répandue dans les écrits, mais souffre de l'exploitation déficiente de beaucoup d'aspects. Au nombre des insuffisances se trouve le transport conteneurisé des marchandises industrielles. Pourtant, le conditionnement des marchandises à valeur ajoutée se prêtent mieux à la conteneurisation contrairement aux matières premières brutes qui peuvent demeurer en vrac, palettisées ou mises en sachet.

Ainsi la question qui fonde cet article est la suivante : Quelle est la contribution de la production industrielle locale dans les exportations conteneurisées, susceptible de faire évoluer le paysage et les mécanismes de fonctionnement des ports ivoiriens ?

Dès lors, l'objectif poursuivi dans cet article est de montrer la contribution des produits industriels locaux au transport conteneurisé des ports ivoiriens. Cette recherche admet en hypothèse que l'offre exportable au Port

Autonome d'Abidjan (PAA) et au Port Autonome de San Pedro (PASP) se compose progressivement de divers produits industriels conteneurisés susceptibles de modifier les paysages et les stratégies de fonctionnement portuaires. Pour ce faire, notre travail s'articule autour des points suivants : la méthodologie, les résultats, la discussion et la conclusion.

1. Méthodologie

Pour atteindre l'objectif fixé, la méthodologie déployée a conduit nécessairement à la recherche documentaire et aux enquêtes de terrain. La recherche documentaire s'est effectuée grâce à la consultation des données disponibles dans les centres de documentation et d'information des deux ports y compris les archives, ensuite des fichiers de la Direction Générale des Douanes (DGD) de l'année 2017. Les informations recueillies portent sur l'évolution des catégories de produits exportés dont ceux de l'industrie locale, la part et la structure des produits finis et semi-finis passant par les ports ivoiriens et destinés aux différentes zones géographiques. Elles concernent également les installations et équipements dédiés aux conteneurs ainsi que les types de navires et les compagnies de transport spécialisées dans la conteneurisation. Les informations ont été complétées par l'enquête de terrain en s'appuyant sur une interview et l'observation directe. Auprès des autorités portuaires, l'interview a permis de connaître l'historique, l'évolution, les caractéristiques des infrastructures et équipements relatifs à la manipulation des conteneurs. Quant à l'observation directe, elle a contribué à apprécier et vérifier certaines informations recueillies dans la documentation.

2. Résultats

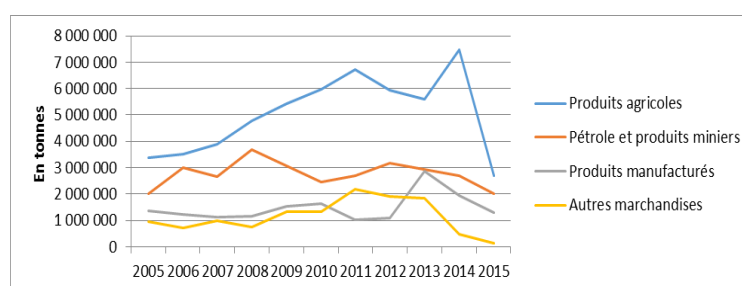
2.1. L'évolution des productions industrielles dans l'offre exportable

L'économie du pays est extravertie. Une diversité de marchandises relevant des secteurs primaire et secondaire sont exportées. La part des productions industrielles est de plus en plus remarquable dans les exportations des différents ports.

2.1.1. L'évolution comparée des exportations manufacturières, agricoles, énergétiques et minières

Les exportations ivoiriennes peuvent être regroupées en diverses catégories : les produits agricoles, produits pétroliers et miniers, les produits manufacturés et autres produits non déterminés (figure n° 1).

Figure n° 1 : L'évolution comparée des exportations ivoiriennes de 2005 à 2015



Source : Direction des douanes, 2017 /
Perspective monde, 2018.

Malgré la croissance annuelle de -0,26%, les produits industriels ont accru progressivement à partir de 2006 jusqu'en 2010 avant de chuter durant les deux années qui ont suivi. La tentative de reprise en 2013 s'est malheureusement soldée par la décroissance entre 2013 et 2015. De même, avec un taux annuel de -2%, la croissance progressive des produits agricoles est soutenue de 2005 à 2011. Mais les deux années qui ont suivi 2011 ont connu une chute, l'amorce d'une reprise est remarquable en 2014. Une nouvelle baisse brutale des produits agricoles intervient en 2015. Quant aux produits pétroliers et miniers ainsi que les marchandises non déterminées, ils ont évolué, de manière générale, en dents de scie de 2005-2012 avant d'avoir la tendance baissière jusqu'en 2015 avec les pourcentages de croissances annuelles de -0,03% et de -16,13%.

Toutefois, en se focalisant sur deux catégories de produits c'est-à-dire agricoles et manufacturières comme base d'analyse, on peut remarquer que les proportions sont évolutives à 77% pour les produits agricoles contre 23%

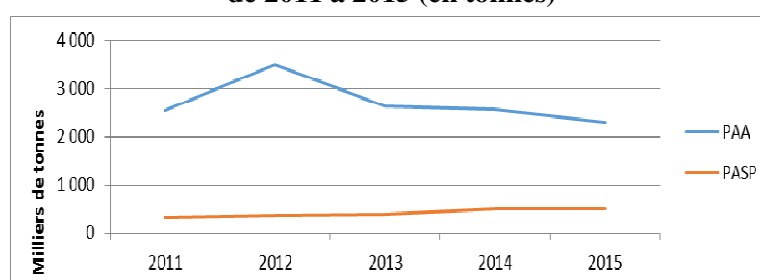
pour les produits industriels.

Au total, les deux catégories de produits présentent une allure régressive depuis 2010, mais elles connaissent d'importants moments de croissance avec les pics en 2013 pour les produits industriels et 2014 pour les produits agricoles.

2.1.2. L'évolution des marchandises industrielles dans les ports ivoiriens

La dynamique du marché de l'industrie fait allusion à l'évolution des produits passant par les ports (figure n° 2), car plus de 90% du commerce ivoirien passe par la mer.

Figure n° 2 : L'évolution des produits industriels dans les ports ivoiriens de 2011 à 2015 (en tonnes)



Source : Port Autonome d'Abidjan /
Port Autonome de San Pedro, 2015.

Environ 86,60% des produits transformés passent par le port d'Abidjan en raison du poids excessif des produits raffinés, contre seulement 13,40% au port de San Pedro. Cependant, depuis 2012 ces marchandises ne cessent de décroître annuellement au port d'Abidjan avec un taux de croissance de -1,96% tandis que le port de San Pedro connaît une progression de 9,06% par an sur toute la période 2011-2015. Cette progression est due au fait que, le port de San Pedro exporte de plus en plus les produits de transformation, contrairement au port d'Abidjan.

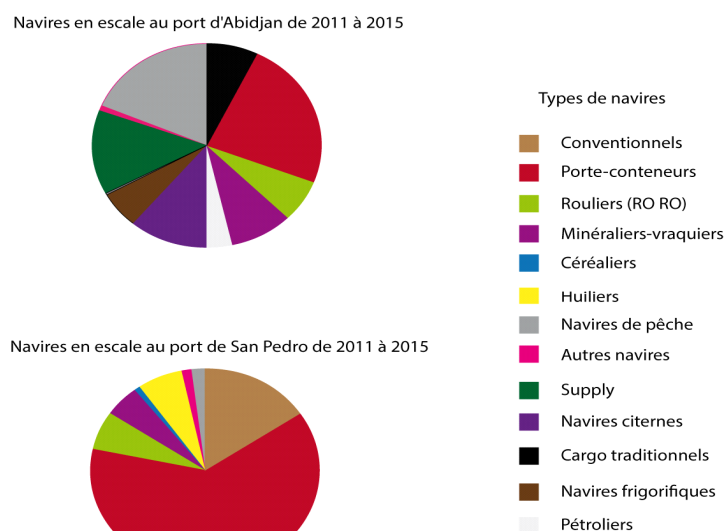
2.2. Les ports d'Abidjan et de San Pedro, vecteurs de la conteneurisation des exportations industrielles ivoiriennes

Les produits industriels, une fois acheminés par la route ou les rails doivent être « mis en boîte » et chargés sur des navires porte-conteneurs pour être exportés.

2.2.1. L'escale dominante des porte-conteneurs dans les ports ivoiriens

Le phénomène de conteneurisation touche tous les ports ivoiriens (Port Autonome de San Pedro, 2015, p. 25) et la prédominance des navires porte-conteneurs est un fait réel et bien établi. La figure suivante présente la fréquentation des navires dans les deux principaux ports de la Côte d'Ivoire.

Figure n° 3 : La répartition des escales de navires aux ports d'Abidjan et de San Pedro (cumul 2011-2015)



Source : Port Autonome d'Abidjan /
Port Autonome de San Pedro, 2016.

Le cumul des navires porte-conteneurs en escales au port d'Abidjan de 2011 à 2015 est de 23,68%. En ajoutant les navires frigorifiques, ce taux remonte à 29,52%. Les navires de pêche viennent en 2^e position et n'occupent que 18,51% du total. Hormis les navires supply (13,31%) et citernes (11%), aucun autre constituant de la flotte restante n'atteint 10% : minéraliers-vraquiers (8,84%), cargos traditionnels (7,33%), rouliers (6,56%), pétroliers (3,75%) et autres navires (0,68%). Au niveau du port de San Pedro, la prédominance des porte-conteneurs (photo n° 1) est plus accentuée, soit 62,58% de l'ensemble des navires en escales de 2011 à 2015, un taux très distant de celui des navires conventionnels qui occupent la 2^e position avec seulement 15,75%.

Photo n° 1 : Un porte-conteneurs de la compagnie MSC au port de San Pedro



Cliché : Port Autonome de San Pedro, 2016.

Les autres constituants sont moins de 10 % chacun : huiliers (6,51%), rouliers (6,22%), minéraliers (5,11%), autres navires (1,81%), navires de pêche (1,32%) et céréaliers (0,70%).

Au total, les navires porte-conteneurs font plus d'escale dans les deux principaux ports ivoiriens donnant la possibilité de chargement des produits industriels à destination du marché international. Par la suite, il convient d'analyser la place des produits industriels dans la conteneurisation.

2.2.2. Un taux de conteneurisation plus favorable aux produits industriels

De manière générale, le trafic de marchandises conteneurisées est situé à 4 062 316 tonnes en 2015 produisant un taux de conteneurisation de 84 % au port de San Pedro (Rapport d'activités PASP, 2015, p. 26). Sans tenir compte des hydrocarbures, ce taux est maintenu autour de 50% en 2013 (S. Ouattara et J. Aloko-N'Guessan, 2015, p. 8). Sur ce principe, certaines marchandises dérivées des produits phares de l'économie ivoirienne tels que le café-cacao et le bois méritent une analyse de leur taux de conteneurisation. En effet, la Côte d'Ivoire est avant tout un pays tropical disposant d'un couvert forestier remarquable soumis à l'exploitation. Une partie du café-cacao, « mamelle nourricière » du pays est transformée, mise en boîte puis exportée de même que le bois forestier. En ce qui concerne le bois, il est l'un des produits ayant un fort taux de conteneurisation. À peine 10% dans les années 1980, le taux de conteneurisation du bois et ses dérivés est passé aujourd'hui à plus de 90% à l'exportation. Au début du processus de conteneurisation, la fève cacao et la cerise de café étaient épargnées et maintenues en vrac, car une fois à l'intérieur du conteneur elles peuvent subir des effets de température à même de dénaturer et jouer sur le goût ou la qualité. Mais elles sont à nouveau mises en conteneur à l'exportation par voie maritime sous le respect de certaines consignes.

Ainsi, dans le cas de leur chargement, la marchandise ne doit pas être en contact avec les parois métalliques ou le plancher en bois et l'intérieur du conteneur doit être revêtu d'une protection » (R. Lacoste, 2006, p. 3). Ainsi, à l'état de fèves, 36% du cacao qui transitent par le port d'Abidjan contre 38% au port de San Pedro continuent d'être conditionnés en vrac (K. H. Yro, 2016, p. 116). Alors que transformé en beurre, pâte, tourteaux, chocolat pour le cacao et café moulu et torréfié pour le café, le taux de conteneurisation tend vers 100%. Toutefois, les produits transformés sont conservés dans des emballages, afin de les disposer à la conteneurisation. Pour certains produits bruts alimentaires, on choisit des conteneurs spécialisés plus coûteux (conteneurs frigorifiques de type *reefer*). Ce sont les conteneurs isothermes qui nécessitent un système dédié pour le transport des produits périssables.

Au total, les produits industriels ont un taux élevé de conteneurisation par rapport aux produits bruts.

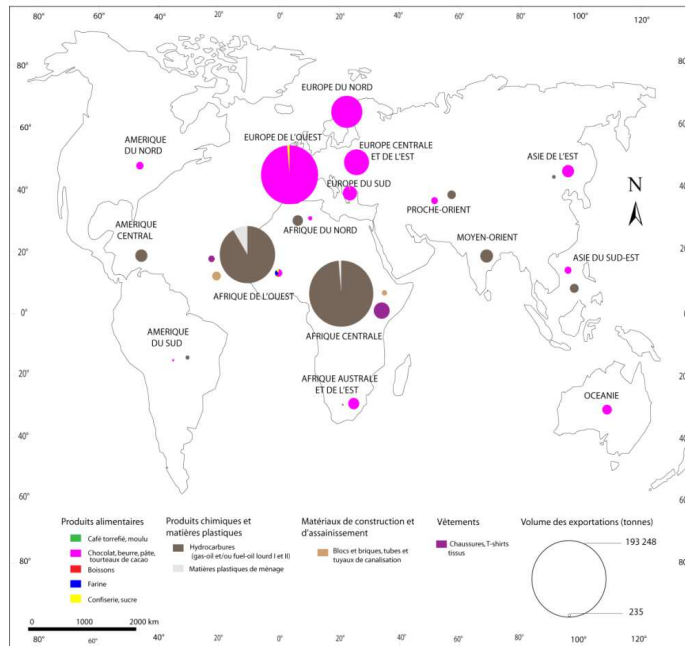
2.2.3. La répartition des exportations industrielles conteneurisées de la Côte d'Ivoire sur le marché international

La variété des produits qui transitent aux ports ivoiriens sont issues des branches industrielles suivantes du pays : industrie alimentaire ; chimique et plastique ; de bois ; textile et de l'habillement ; du bâtiment et travaux publics. Elles sont exportées en conteneurs sur le marché international.

2.2.3.1. La texture des produits industriels conteneurisés exportés par les ports ivoiriens

De façon spécifique, la texture diffère d'un port à l'autre bien que certains éléments se retrouvent des deux côtés. Provenant de l'arrière-pays plus vaste, des zones industrielles et portuaires de la ville, la texture au port d'Abidjan est constituée de produits alimentaires, chimiques et matières plastique ou latex, matériaux de construction, vêtements (carte n° 1).

Carte n° 1 : La texture des produits industriels manipulés par le port d'Abidjan à destination du marché international

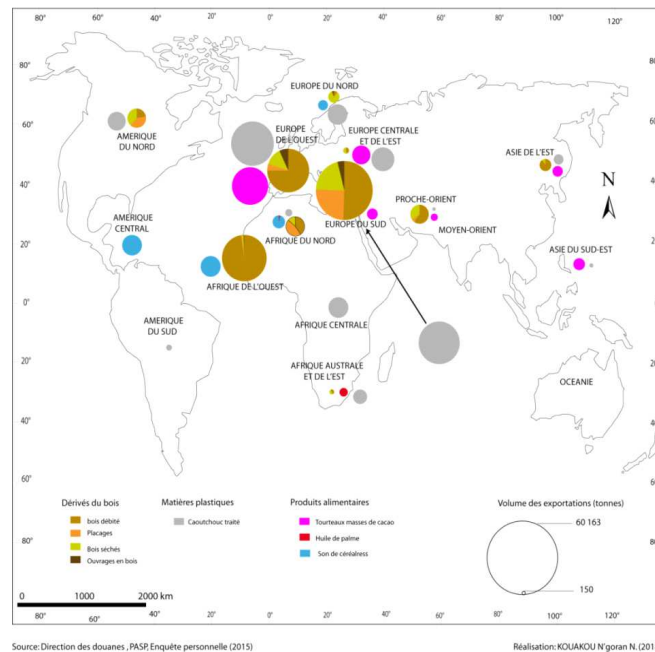


Source: Direction des douanes, PAA, Enquête personnelle (2017)

Dessin: Les auteurs (2018)

Au port de San Pedro (carte n° 2), cette texture se présente sous forme de dérivés de bois (débité et traité, placage, séché), de produits alimentaires (tourteaux et masses de cacao, son de blé et huile de palme) et du caoutchouc traité issu de la transformation de l'agro-industrie du Sud-Ouest où les unités sont implantées essentiellement dans la ville portuaire.

Carte n° 2 : La structure des produits industriels manipulés au port de San Pedro à destination du marché international



2.2.3.2. L'Europe de l'Ouest : une destination privilégiée des produits industriels alimentaires en provenance des ports ivoiriens

L'Europe sollicite 9 % de produits alimentaires constitués des dérivés de cacao (98%). Mais c'est l'Europe de l'Ouest qui se taille la plus grande proportion, que ce soit au port d'Abidjan qu'au port de San Pedro. Au port d'Abidjan, la part des produits alimentaires à destination de l'Europe de l'Ouest est de 67%. Au port de San Pedro, elle est de 75%. Cette situation s'explique par la présence de l'ancien pays colonisateur, la France qui a résisté aux menaces commerciales provoquées par la succession des crises ivoiriennes. Toutefois, elle est suivie de l'Europe du Nord, du centre et de l'Est puis du Sud, qui exportent respectivement 16%, 10% et 10% des produits alimentaires en provenance du Port Autonome d'Abidjan.

2.2.3.3. L’Afrique et l’Europe : destinations partagées entre les deux ports pour les produits chimiques et hydrocarbures

Le port d’Abidjan expédie les produits issus de l’industrie chimique et des hydrocarbures à hauteur de 57,85% de l’ensemble de ses exportations industrielles. Ce groupe inclut, en plus, de la chimie et des hydrocarbures, la transformation du caoutchouc qui est destiné principalement à l’Afrique Centrale (56%) et de l’Ouest (39%). Les hydrocarbures proviennent essentiellement de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) et les plastiques sont issus des unités de traitement de latex comme la Société Africaine de Plantations d’hévéas (SAPH) et de production d’articles dans les zones industrielles de Yopougon, Vridi, Zone 4, etc. Cependant, à l’absence du transit des hydrocarbures au port de San Pedro, ce sont les matières plastiques qui sont exportées en Europe de l’Ouest et du Sud qui y transitent, avec respectivement 44% et 36%, suivi de 11 % et 8 % pour l’Europe du Centre et du Nord.

2.2.3.4. Les dérivés de bois à destination de l’Europe et de l’Afrique de l’Ouest transitant par le port de San Pedro

À l’absence de données statistiques sur le bois transformé au port d’Abidjan, c’est au port de San Pedro qu’est portée l’analyse où la transformation du bois représente une part importante des exportations. L’Europe sollicite le bois avec une forte proportion, soit 56% du total des trafics. Cependant, c’est à l’Europe du Sud que revient la plus grande proportion de trafic de bois transformé (62%), suivie de l’Europe de l’Est avec (34%). La destination sur le continent africain est marquée par une forte demande en Afrique de l’Ouest (67% du total exporté en Afrique), avec une prédominance du bois débité (98%) destiné principalement au Sénégal. Elle est suivie de l’Afrique du Nord (15%). Ces derniers résultats sont le fruit des accords régionaux de libre-échange de l’Union Économique Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), de la Communauté Économique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO) et du développement de la coopération Sud-Sud entre les pays africains.

C'est également le fait du renforcement des dispositifs de promotion des entreprises industrielles au sein de ces organisations sous-régionales pour conquérir le marché. Au nombre de ces mesures figurent celles relevant de l'application du régime tarifaire préférentiel à l'exportation, de la réduction du montant des droits de douane depuis le 1^{er} janvier 2000 pour plafonner à 22% les droits d'entrée dans la zone UEMOA.

Pour le reste des produits industriels, qu'ils soient des matériaux de construction, des vêtements issus du textile ou des dérivés de produits alimentaires, ils ont investi tous les continents à des taux relativement faibles, mais avec d'autres partenaires qui se positionnent tels que les États-Unis, l'Inde ou la Chine.

Au total, la texture des produits industriels qui transitent au port de San Pedro est le fruit de l'industrie légère dominée par l'agro-industrie et l'industrie chimique dont le poids de distribution ne peut révolutionner sensiblement le commerce mondial par le transport conteneurisé. Cependant, le transport conteneurisé des produits industriels a été possible grâce aux prestations de services dans un endroit aménagé à cet effet doté d'engins de manutention rapide, conditions indéniables pour les embarquements.

2.2.4. La transformation paysagiste et technologique des ports ivoiriens par le transport des marchandises conteneurisées

L'avènement des conteneurs a engendré d'abord la mise en place de plates-formes logistiques aménagées d'autant plus que le développement du transport conteneurisé nécessite des besoins en infrastructures et équipements adaptés, exploités par des opérateurs privés. Les ports ivoiriens, plus particulièrement celui d'Abidjan, ont procédé à des installations "terminalisées" et se sont mis à la recherche d'équipements modernes de manutention.

Depuis 1982, l'autorité portuaire d'Abidjan a mis en place un espace de 25ha pour le stockage et la manutention des conteneurs. Cette plate-forme appelée Terminal à Conteneurs de Vridi (TCV) est présentement détenue à 60% par BOLLORE AFRICA LOGISTICS et à 40% par APM Terminals, filiale manutention de MAERSK. Le décor ainsi planté, il fallait faire venir des

engins ayant plus de capacité de débarquement et d'embarquement de marchandises que les grues mobiles et les chariots élévateurs existants. C'est ainsi que le TCV s'est doté progressivement d'équipements de manutention de conteneurs (photo n° 2) : deux portiques en 1986, trois en 1999 plus une grue Gottwald remplacée en 2006. Actuellement, il totalise 16 portiques de parc RTG (Rubber Tyre Gantry cranes) de forte capacité, 4 portiques de quai, 3 grues Gottwald et deux portiques overpanamax (P5 et P6).

Photo n° 2 : Le terminal à conteneurs de Vridi



Source : Port Autonome d'Abidjan, 2016.

Ces équipements permettent au terminal d'afficher une capacité de stockage de conteneurs pleins de 20 000 Équivalent Vingt Pieds (EVP) et de traiter annuellement un volume de 610 000 EVP (S. Ouattara et J. Aloko-N'Guessan, 2015, p. 10).

Cependant, les autorités portuaires d'Abidjan ne restent pas « les bras croisés » au sujet de l'aménagement affecté aux transports des conteneurs. Après avoir obtenu un prêt de financement de 560 milliards de francs CFA octroyé par Eximbank de la Chine, le port d'Abidjan a lancé la construction d'un deuxième terminal à conteneurs (TC2) en cours de réalisation par l'entreprise China Harbour Engineering Co Ltd (CHEC) sur une superficie de 37,5ha. Cependant, l'exploitation sera confiée à BOLLORE AFRICA LOGISTICS qui a remporté la concession. À la fin des travaux prévus pour 2019, le TC2 pourra traiter 3 000 000 EVP par an et permettra au port

d'Abidjan d'avoir un linéaire de quai d'une longueur totale de 1250m. Par ailleurs, ce projet est couplé des mises à niveau du canal de Vridi en cours de réalisation pour une valeur de 151 milliards de FCFA et qui porteront sa profondeur à 16m contre 13,5m actuellement. Ce qui permet d'accueillir les plus grands navires notamment les porte-conteneurs.

À San Pedro, cet espace s'étend sur une surface restreinte de 4,47ha avec seulement 3,8 ha opérationnels (N. H. J. Kablan et K. H. Yro, 2016, p. 173). Géré par Terminal de San Pedro (TSP), il est concédé au groupe Mediterranean Shipping Company (MSC) et dispose de 4 grues mobiles d'une cadence de manutention de 100 tonnes chacune. Ainsi, les objectifs fixés par les ports ivoiriens sont en adéquation avec les exigences des conteneurs. En effet, le défi majeur et commun aux deux ports consiste à investir pour l'acquisition du matériel de manutention plus performant comme les portiques pour couvrir la largeur des plus grands navires. Il faudrait à cet effet accroître les trafics par la valorisation des produits, les disposer dans des conteneurs avant de les expédier.

3. Discussion

L'étude a mis en relief l'évolution des marchandises manufacturées qui tient une place relativement importante dans l'offre exportable à l'échelle ivoirienne. Malgré la croissance timide en général du trafic conteneurisé des produits industriels, les paysages portuaires et les stratégies de fonctionnement ont évolué, ce qui confirme notre hypothèse émise. Avant de parvenir à la conclusion, plusieurs points relevant des différents résultats peuvent être discutés.

Les premiers résultats relatifs à l'évolution des marchandises manufacturées dans l'offre exportable peuvent s'apparenter à l'étude de la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO, 2014, pp. 11 et 53), où la part des différents produits exportés est analysée tant à l'échelle sous-régionale que nationale. En affectant ces produits industriels à la conteneurisation à l'échelle des continents ou mondiale, nos résultats cadrent avec les démonstrations de A. Frémont (2015, p. 41), de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED, 2008, rapport du secrétariat, p. 41) relatives à l'essor du conteneur intimement lié aux

marchandises industrielles, car à volume égal que le vrac, les marchandises manufacturées conteneurisées tendent à avoir une plus grande valeur (CNUCED, 2008, p. 31).

Un autre groupe de résultats s'intéressent à la répartition des variétés de produits industriels conteneurisés sur le marché international par l'outil portuaire. La texture d'ensemble dans les deux ports est tributaire d'une industrie ivoirienne légère caractérisée essentiellement par l'agro-industrie, la transformation de produits forestiers et d'industries chimiques où de nouveaux partenaires scrutent ce marché en raison de la mondialisation. Dès lors, le marché de l'industrie ne semble plus être la chasse gardée de l'ancienne métropole sous la menace de certains pays d'Asie (Chine, Inde) et d'Amérique (États-Unis).

Aussi, le raffermissement des liens de coopération Sud-Sud favorise-t-il l'arrivée des pays tels que la République Démocratique du Congo (RDC), la République Centrafricaine, l'Afrique du Sud. Ce qui permet de dire que les relations entre la Côte d'Ivoire et l'Europe de l'Ouest s'amenuisent peu à peu. Cependant, ces résultats atteints à l'échelle ivoirienne sont encore très loin de la texture des produits industriels des pays asiatiques ayant révolutionné le transport conteneurisé dans l'économie mondiale. Ce sont les pays dont les économies sont soutenues par les industries lourdes. En réalité, les appareils électroniques, électroménagers, ordinateurs, instruments de mesures du Japon, les tapis du Moyen-Orient, les textiles et jouets de la Chine ont positionné les ports asiatiques comme les meilleurs ports conteneurisés. À ce sujet, M. M. Damien (2010, p. 58) mentionne que : La croissance économique de la Chine (10,7 %) et de l'Inde (9,2 %) illustre l'accélération de la vitesse d'intégration des pays en développement et leur nouveau départ dans l'économie mondiale.

Cette situation a un impact sur la performance portuaire ivoirienne marquée par la transformation du paysage et les stratégies de fonctionnement des deux ports, en l'occurrence la « terminalisation » dédiée aux conteneurs et les engins adaptés à la manutention. Ailleurs, à propos des ports européens J. Charlier et V. Lavaud-Letilleul (2010, p. 34) ont déjà révélé que l'avant-port initial de Zeebrugge a été considérablement développé à partir des années soixante à l'abri du môle d'escale, pour les trafics en transroulage comme

pour les conteneurs. Cette réalité est également remarquée dans le travail de C. H. Assongba (2014, p. 17) qui évoque « *les effets de la conteneurisation sur les ports maritimes* », ce qui engendre inéluctablement les changements structurels et fonctionnels.

Toutefois, la Côte d'Ivoire envisage mettre l'accent sur l'industrialisation selon le Plan National de Développement (PND) 2016-2020. La réalisation de cette noble ambition contribuera à transformer plus afin de booster le transport conteneurisé, gage de performance portuaire.

Conclusion

L'étude des exportations industrielles conteneurisées de la Côte d'Ivoire au service de la transformation des ports ivoiriens s'insère mieux dans le réseau mondial de transport.

L'analyse a mis en évidence la contribution de l'industrie ivoirienne dans le transport conteneurisé et son impact sur les mutations spatiales et technologiques des ports ivoiriens. La texture du trafic des produits industriels est à l'image de la capacité de chaque port à attirer les industries et de son rayonnement territorial sur les activités industrielles. De là, le port d'Abidjan l'emporte sur celui de San Pedro par la diversité de marchandises manufacturées qu'il offre au marché extérieur. Cette variété de produits industriels fait appel à un mode de conditionnement conteneurisé, ce qui permet aux ports d'opérer des changements spatiaux, de s'adapter aux nouvelles technologies pour être compétitif dans un environnement concurrentiel. Aussi, sont-ils à prendre avec réserve, certains résultats tels que la gamme des produits industriels au niveau du port d'Abidjan dans la mesure où les statistiques ont ignoré les volumes de bois transformés ; ce sont plutôt des exportations de grumes exportées qui ont été traitées.

En définitive, l'industrie et les opérations portuaires sont des activités ayant déjà fait leur preuve dans le développement des pays du Nord (Europe, Asie, Amérique). En Côte d'Ivoire, l'industrie dispose des atouts à même de conduire aux changements spatiaux, technologiques et de spécialisation des quais que visent les ports ivoiriens. Cet état de fait suscite qu'il y ait une corrélation assez remarquable entre l'industrie et les performances portuaires

d'Abidjan et de San-Pedro. La réussite d'un tel objectif passe par l'augmentation du volume de trafics avec l'apport de valeur ajoutée à nos produits bruts difficilement conteneurisables. Dès lors, cet article lance un appel aux acteurs impliqués dans la chaîne de production et de commercialisation des « fruits » de l'industrie ivoirienne à consolider davantage les liens pour se hisser vers cette révolution portuaire récemment acquise par les pays asiatiques, notamment la Chine.

Liste des références

- ASSONGBA C. H., 2014 : *Le transport maritime de marchandises conteneurisées*, thèse de Doctorat en droit, Université de Lille 2, Droit et Santé, École Doctorale n°74, Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, 504 p.
- BCEAO (Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest) : *Analyse de la structure du commerce des biens et services de l'UMOA*, Direction Générale de l'Économie et de la Monnaie, Direction des statistiques, 73 p.
- CHARLIER J. - LAVAUD-LETILLEUL V., 2010 : « Zeebrugge ou l'émergence d'une nouvelle porte océane au cœur du Northern Range », in Damien M.M, Marcadon J. (dir.), *Les ports européens et la mondialisation, la réforme française*, Lille I, Laboratoire TVES, pp. 31-50.
- CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), 2008 : *Étude sur les transports maritimes*, rapport du secrétariat de la CNUCED, New York et Genève, 2008 UNCTAD/RMT 201p. <https://books.google.ci/books?isbn=9212123619>, consulté le 29 avril 2018.
- DAMIEN M.-M., 2010 : « Hambourg : renaissance et ambitions du port hanséate », in Damien M. M., Marcadon J (dir), *les ports européens et la mondialisation, la réforme française*, Lille I, Laboratoire TVES, pp. 51-82.
- DIAN B., 1985 : *L'économie de plantation en Côte d'Ivoire forestière*, Abidjan, NEA, 458 p.
- DUBRESSON A., 1989 : *Villes et industries en Côte d'Ivoire : pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Paris, Karthala, 845 p.
- FRÉMONT A., 2007 : *Le monde en boîtes, conteneurisation et*

- mondialisation, Arceuil, synthèse INRETS n°53, 145p.
- KABLAN N'Guessan H. J. -YRO Koulaï H., 2016 : « Le port de San Pedro à l'épreuve de la croissance du trafic conteneurisé », in *Regarsuds, n°2, Revue de Géographie, d'Aménagement Régional et de Développement des Suds*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody, IGT, pp. 165-175.
 - KEHIN L., 1983 : *Investissements publics et développement, le cas de la Côte d'Ivoire*, Abidjan, Université de Cocody, Département de sociologie, thèse de Doctorat de 3^e cycle, 333 p.
 - KONAN B. H., 1995 : *Le progrès pour tous, le bonheur pour chacun, oui, nous le pouvons* ; Livre-programme de gouvernement pour les élections présidentielles de l'année 1995, la Côte d'Ivoire, premier éléphant d'Afrique, Abidjan, 49 p.
 - KOUAKOU N'Goran N., 2014 : *Ports, industrialisation et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody, Thèse de Doctorat Unique en géographie, IGT, 339 p.
 - LACOSTE R., 2006 : « *La conteneurisation des marchandises conventionnelles et en vrac* », in *Paul Tourret (dir), note de synthèse n°88, ISEMAR, 4p.* <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/11/note-de-synthese-isemar-88>, consulté le 30 Avril 2018.
 - OUATTARA S. et ALOKO-N'Guessan J., 2015 : Place du terminal à conteneurs de Vridi (TCV) dans les activités portuaires d'Abidjan (Côte d'Ivoire), *Revue de Géographie de Ouagadougou (RGO), N°4, vol.2, Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Milieux et les Territoires (LERMIT)-Université de Ouagadougou, Burkina Faso, pp.1-20.*
 - PAA (Port Autonome d'Abidjan), 2011 : *Rapport annuel d'activité*, 57 p.
 - PAA (Port Autonome d'Abidjan), 2015 : *Rapport annuel d'activité*, 82 p.
 - PADOVA Allison, 2006 : Tendances dans le secteur de la conteneurisation et capacité des ports canadiens, Service d'information et de recherche parlementaire, Bibliothèque du parlement, Division de l'économie, 11, [p.http://www.res.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0575-f.htm](http://www.res.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0575-f.htm), consulté le 30 Avril 2018

- PASP (Port Autonome de San Pedro), 2015 : *Rapport annuel d'activité*, 36 p.
- PERSPECTIVES MONDE, 2018 : outil pédagogique des grandes tendances mondiales depuis 1945, Université de Sherbrooke, facultés des Lettres et sciences humaines, école de politique appliquée, Côte d'Ivoire, Statistiques des importations et exportations,
- <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMImportExportPays?codePays=CIV&annee=2015&langue=fr&langue=fr>, consulté le 11 Mars 2018
- YRO K. H., 2016 : *Conteneurisation et performance portuaire en Côte d'Ivoire*, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody, Thèse de Doctorat Unique en géographie, IGT, 273 p.

La gestion des camions gros porteurs dans l'espace portuaire de l'agglomération cotonnoise

Sotondji Benjamin ALLAGBE

*Géographe, Enseignant-chercheur, Maitre-Assistant
Université d'Abomey-Calavi
Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales,
ballagbe1@yahoo.fr*

Messan LIHOUSSOU

*Géographe, Enseignant-chercheur, Université de Parakou,
Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales,
messan.lihoussou@yahoo.fr*

Chadli Lawal YAYA

*Doctorant, Université d'Abomey-Calavi,
Formation Master Intégration Régionale
et Développement,
yayachadli23@yahoo.fr*

Résumé : Le port de Cotonou est l'unique « Porte océane » au Bénin qui assure ses échanges commerciaux avec le reste du monde. Selon les statistiques, entre 85 et 90% des échanges commerciaux du Bénin transitent par mer en créant une augmentation du nombre de camions devant faciliter la liaison Entreprises-Port-Entreprises. Cependant, les politiques mises en place pour une gestion efficace des camions par les acteurs portuaires sont encore très peu connues. L'objectif de notre étude est de contribuer à une meilleure gestion des camions gros porteurs sur l'espace portuaire de l'agglomération de Cotonou. Les données ont été collectées à base d'une littérature abondante en la matière et des travaux de terrain auprès des acteurs portuaires. Ainsi, 190 personnes constituant l'échantillon ont livré leurs perceptions sur la gestion des camions gros porteurs et les causes des difficultés qui leurs sont liés. Il ressort que le trafic global des marchandises a augmenté sur 10 ans passant de 6 152 417 tonnes en 2007 à 9 440 000

tonnes en 2017. Cette évolution traduit la réalité organisationnelle des gros porteurs qui sont chargés du transport des marchandises. L'agglomération de Cotonou se trouve donc encombrée par un nombre écrasant de camions qui sont source de congestion fréquente. Les dysfonctionnements par rapport à la gestion des camions gros porteurs sont liés à la faible capacité des parkings et à leur insuffisance, aux fréquentes pannes, à la dégradation avancée des parkings, aux stationnements hors parking des camions. Aussi faut-il ajouter la responsabilité de la Société Technologique des Transports du Bénin (STTB) qui est chargée de la gestion et de la planification du chargement des camions. En effet, cette gestion est limitée par la qualité de la manutention, la multiplicité des intervenants dans les opérations et la lenteur administrative qui maintiennent les camions en attente pendant des jours dans les parkings et sur les voies publiques sans se soucier des désagréments que cela peut générer.

Mots clés : Agglomération-cotonnoise, Camion gros porteurs, espace portuaire, Congestion, Gestion.

Abstract : The port of Cotonou is the only "Porte Océane" in Benin which ensures its trade with the rest of the world. According to statistics, between 85% and 90% of Benin's trade flows by sea, creating an increase in the number of trucks to facilitate the link between companies and port-companies. However, the policies put in place for efficient management of trucks by port stakeholders are still very little known. The objective of our study is to contribute to better management of large trucks in the port area of the Cotonou agglomeration. The data were collected based on abundant literature and field work with port stakeholders. Thus, 190 people in the sample delivered their perceptions on the management of large trucks and the causes of the difficulties associated with them. It appears that the global goods traffic has increased over 10 years from 6 152 417 tonnes in 2007 to 9 440 000 tonnes in 2017. This change reflects the organizational reality of large aircraft that are responsible for the transportation of goods. The agglomeration of Cotonou is thus encumbered by an overwhelming number of trucks which are a source of frequent congestion. The malfunctions with regard to the management of large trucks are related to the low capacity of the car parks and their insufficiency, frequent breakdowns, advanced degradation of car parks, parking outside the truck parking. It is therefore

necessary to add the responsibility of the Transport Technology Corporation of Benin (STTB), which is in charge of the management and planning of truck loading. Indeed, this management is limited, because the quality of the handling, the multiplicity of the actors in the operations and the slowness which keep the trucks waiting for days in the car parks and on the public roads without worrying about the inconveniences that it can generate.

Key words: Cotonou agglomeration, large truck, port area, congestion, management.

Introduction

Les ports sont des maillons essentiels de la chaîne de transport, parce qu'ils relient par voies maritime et terrestre les marchandises issues des zones de production aux marchés de consommation.

L'efficacité d'un port est déterminée par des facteurs quantitatifs et qualitatifs au nombre desquels, les facteurs de route (Meyrick, 1992 cité par M. Lihoussou, 2014, p. 174 ; Bontianti et Yonlihinza, 2008, p.191), condition d'une bonne connectivité avec l'arrière-pays (Y. Alix, 2011, p. 48).

Dans les Etats du nord ou dans les unions qui les regroupent, la densité des réseaux et l'intensité des flux posent des questions spécifiques liées au paradoxe qui peut contribuer à les définir : à la fois des territoires du mouvement, paradigme de leur développement et territoires de congestions, des nuisances et des pollutions qui conduisent à s'interroger sur la viabilité économique et sociale du modèle dominant qui les promeut. Notons que :

Pour les Etats du sud, non encore considérés comme émergents, et les unions qui les regroupent, les instruments de la fluidité des mouvements tout autant de marchandises que de personnes, sont défaillants (Hartmann, 2010 cité par B. Steck, 2017, p. 8).

Ce sont bien les multiples défaillances et dysfonctionnements des réseaux, matériels ou immatériels, qui constituent « *l'obstacle à la circulation et le*

frein aux mobilités par leur incapacité à leur assurer la fluidité attendue » (B. Steck, 2017, p.9). Selon S. B. Allagbé (2014, p. 20), « *en Afrique de l'Ouest, plus de 80% des échanges commerciaux régionaux se font par la route, le rail étant inefficace ou démantelé dans certains pays* » (S. B. Allagbé, 2014, p. 20).

L'une des contraintes majeures des ports au sud du Sahara est leur localisation à l'intérieur des villes :

Si lors de leur construction datant de l'époque coloniale, ces ports étaient situés en périphérie, des zones habitables, l'urbanisation sauvage, incontrôlée des villes portuaires, a tât de les transformer en ports urbain (Y. Alix et Daudet, 2010 cités par A. Djimba et F. Gomina Mama, 2018, p. 210).

Cela « *entraîne une congestion des centres villes et l'engorgement des ports* » (B. Steck, 2017 cité par A. Djimba et F. Gomina Mama, 2018, p. 210).

Selon B Steck (2017, p. 25), « *le port dans la ville est un moteur de transformations urbaines. Il croît au rythme des échanges dans l'interdépendance avec un marché aux dimensions mondiales* ». Les trafics croissent, les infrastructures se développent, les besoins en surface de manutention et de stockage augmentent. Tout cela pousse à une inévitable extension du port. La ville cerne le port et l'enferme dans des limites toujours plus marquées physiquement, sécurité et normes internationales aidant. Pour grandir, le port devient nomade et gagne sur la mer, sur la lagune, sur le littoral, en s'éloignant de la ville qu'il a contribué à faire naître. Dans cet élan, selon S. B. Allagbé (2017, p. 298), « *le port devient dérangeant à la ville de par ses activités consommatrices d'espace* ».

La région portuaire constituée par les communes de Cotonou, d'Abomey-Calavi, d'Allada, de Sèmè et de Ouidah se trouve confronté à un encombrement de camions sortant et entrant au Port Autonome de Cotonou (PAC), car le nombre de ceux-ci dépasse la capacité d'accueil des infrastructures (parking) disponibles.

Le Port Autonome de Cotonou, opérant dans un environnement

concurrentiel reçoit des marchandises qu'ils :

Acheminement aujourd'hui résolument par la route, en grande partie vers le Niger (79,2 %), le Mali (5,7%), le Nord du Nigéria (13,2%) et la frontière du Niger avec le Tchad (1,9%). Outre ces pays, ils en acheminent encore vers les autres localités du Nord-Bénin (S. B. Allagbé, 2014, p. 164).

Cependant, il connaît actuellement un véritable problème d'encombrement, de fluidité, lié étroitement à la traversée de la ville qui l'abrite. Malgré les efforts de modernisation de ses installations d'accueil, de traitement des navires et des marchandises financées par le programme Millénaire Challenge Account pour le Bénin (MCA-Bénin) et le port de Cotonou, il est loin dans les limites de son extension de gérer en son sein les camions. La congestion routière constitue donc un facteur pesant sur sa vie économique. Cette situation est de nature à affecter la performance logistique globale du port. Dans ce sens, il est nécessaire et impérieux de poser certaines questions sur la gestion des camions gros porteurs sur l'espace portuaire de Cotonou. Quels sont les déterminants de la congestion routière dans l'agglomération cotonnoise ? Quels sont les acteurs impliqués dans la gestion des camions gros porteurs sur l'espace portuaire de Cotonou ? Quelles sont les stratégies mises en place par les acteurs portuaires pour une meilleure gestion des camions assurant la desserte du port de Cotonou ?

L'objectif que vise ce travail est de contribuer à une meilleure gestion des camions gros porteurs dans l'espace portuaire de l'agglomération cotonnoise. Pour mener cette recherche, il a été d'abord question d'adopter une méthodologie adéquate en sciences humaines, ensuite d'analyser les résultats et enfin d'entreprendre les discussions qui ont débouché sur les suggestions pour une meilleure gestion des camions gros porteurs au port de Cotonou.

1. Données et méthodologie

Cette recherche a nécessité l'utilisation de certaines données et une méthode de collecte et de traitement appropriée.

1.1. Données

Les données utilisées sont à la fois quantitatives et qualitatives. Celles quantitatives sont relatives au nombre et la capacité des parkings existants dans l'agglomération, au volume de marchandises manœuvrées au port, au nombre de camions flottant dans l'agglomération en attente du fret, au délai de chargement pour un camion au port, au temps de séjour des camions. Les données qualitatives sont liées à l'accessibilité des camions et à la qualité des services au port.

1.2. Méthodologie

La méthodologie adaptée dans le cadre de cette recherche s'est basée sur la recherche documentaires et les enquêtes en milieu réel.

La recherche documentaire s'est consacrée aux différents travaux d'auteurs qui ont porté sur l'interface ville-port, le système de transport urbain et les enjeux environnementaux, l'Afrique fluide, qui ont permis de planter le cadre théorique de la recherche. Les auteurs comme C. A. Dossou-Yovo (2018), B. A. Djimba et F. Gomina Mama (2018), B. Steck, (2017), S. B. Allagbé (2014), Y. Alix, (2011), etc., ont été lu dans divers ouvrages consacrés à la logistique, au camionnage, à la congestion en générale au Centre de Documentation du Conseil National des Chargeurs du Bénin, à la Société Béninoise de la Manutention Portuaire, à l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de la Magistrature, au Port Autonome de Cotonou.

Les enquêtes sur le terrain ont été effectuées au niveau de l'espace portuaire de l'agglomération cotonnoise avec les groupes cibles constitués de Transporteurs, Conducteurs de camion, Syndicats, Consignataires, Manutentionnaires, Gestionnaires de parc, Chargeurs, Transitaires, Autorités Portuaires et Municipales, Agents de sécurité et de contrôle, usagers de la route (surtout les taxi-motos appelé Zémidjan en langue *Fon* au Bénin). L'échantillon constitué pour cette étude regroupe 190 personnes. Le tableau n° 1 donne la répartition de cet échantillon.

Pour déterminer certains paramètres socio- démographiques sur la perception des acteurs portuaire en ce qui concerne la gestion des camions gros porteurs, on a dû coder les réponses apportées par les acteurs pour pouvoir traduire les variables qualitatives en données quantitatives.

Traitement des données : les logiciels *Microsoft office, Module Word et Excel 2007, Minitab 14* pour les textes statistiques. Le GPS a servi à prendre les coordonnées géographiques des ports secs et des parkings implantés dans l'espace portuaire, ce qui a permis la réalisation des cartes grâce au logiciel *Arc view*. Pour l'analyse des résultats le modèle PEIR (Pression, Etat, Impact, Réponse) a été utilisé.

Tableau n° 1 : Répartition de l'échantillon

Catégories socioprofessionnelles	Taille	% au sein de l'échantillon
Conducteurs camions	60	31,57
Syndicats	5	2,63
Transitaire	8	4,21
Consignataire	15	7,90
Manutentionnaire	10	5,26
Chargeur	12	6,31
Gestionnaire de parc	15	7,90
Agents du CNCB, CNUT, CBC	03	1,57
Enleveurs	6	3,15
Transporteurs	11	5,78
Agent de contrôle et de la sécurité	6	3,15
Autorités Municipales	9	4,73
Usagers de la route (Zémidjan)	30	15,78

Source : Enquêtes de terrain, septembre 2015.

2. Résultats

2.1. Milieu d'étude, déterminants de la congestion et du difficile accès des camions au port de Cotonou

2.1.1. L'agglomération cotonnoise, territoire favorable aux infrastructures de transport

L'espace portuaire de Cotonou est représenté par l'agglomération constituée des communes de Cotonou, d'Abomey-Calavi, d'Allada, de Sèmè et de Ouidah. Située dans la partie méridionale du Bénin (carte n° 1), entre 6°21' et 6°70' de latitude Nord et 2°30' et 2°70' de longitude Est, elle couvre une superficie 123 200 ha et concentre une population de 1 720 105 habitants au recensement national de 2013. Cotonou, ville-port entretient des échanges privilégiés avec toutes ses communes périphériques où elle étend ses installations portuaires grâce à un ensemble de réseau routiers et ferroviaires qui lui confère un arrière-pays national et international vaste.

Carte n° 1 : Localisation de l'agglomération cotonnoise



Source : Dossou-Yovo, 2018.

Les données morphologiques signalent une plaine côtière et le plateau d'Allada interconnecté par la dépression de *Djonou*, dont l'altitude ne dépasse guère 10m avec une pente faible variant entre 2% et 5% (S. Adam et M. Boko, 1993). C'est donc un ensemble quasiment plat, nécessitant qu'un aménagement sommaire (T. Vigninou, 2015, cité par S. B. Allagbé, 2017). Cette étendue relativement plane est un atout important pour la mise en place des infrastructures et équipements de transports dont l'implantation de ports secs (S. B. Allagbé, 2017, p. 297).

2.1.2. Difficile accès au port de Cotonou par une agglomération encombrée obstruant

Cotonou et ses communes voisines forment une agglomération concentrée, constituée d'une population issue du méridional béninois. En 1979, cette agglomération représentait 10% de la population du pays avec 475 792 habitants. Entre 1992 et 2013, elle croit de 816 697 à 1 559 577 habitants (soit une augmentation de 37 000 habitants par an). Cotonou, capitale économique du pays et ville portuaire connaît un afflux quotidien de la main-d'œuvre des communes périphériques (Abomey-Calavi, Ouidah, Sèmè-Kpodji) vers le centre-ville, ce qui fait passer sa population journalière de 679 012 à 1 200 000 habitants (B. N'Bessa *et al.*, 2010). Si hier, la ville de Cotonou a dû son développement au wharf, le contrôle que celui-ci doit avoir sur elle aujourd'hui lui échappe au regard de sa croissance. Cotonou, le centre-ville, s'est étendue dans l'arrière du port en concentrant les édifices, équipements, infrastructures, les plus imposants du pays, l'emploi, les formations diverses, etc. En plus de son poids démographique, celui de ses communes voisines, Cotonou attire, au regard de son statut de métropole nationale, toute la population de l'arrière-pays. La position géographique du port par rapport au centre-ville qui l'abrite, résolut aujourd'hui à la seule circulation routière pour sa desserte, pose de sérieux problèmes de fluidité.

2.1.3. Un réseau viaire encombré et inadapté au trafic

La connectivité du réseau viaire de l'agglomération cotonoise est assurée par la voie routière intérieure, la route côtière reliant les capitales (Abidjan, Accra, Lomé Cotonou, Lagos) et les ports maritimes de la COA (Dakar,

Abidjan, San Pédro, Téma, Lomé, Cotonou, Lagos). Ce réseau se compose d'un axe longitudinal ou horizontal Est-Ouest qui relie Cotonou à Ouidah, Grand-Popo, Agoué à l'Ouest et Kraké à l'ouest, puis d'un axe Sud-Nord qui dessert Abomey-Calavi, Allada et l'arrière-pays. C'est la route de circulation des camions gros porteurs du port vers l'hinterland et les grands dépôts (M. Lihoussou, 2014, p. 249). Le réseau viaire dans la ville-port (Cotonou) mesure aujourd'hui environ 1200 km soit environ 13% de plus des 2/3 de l'ensemble des voies revêtues (A. Tonato, 2009, p. 32) avec deux passages supérieurs et trois ponts sur le lac Nokoué et la lagune de Cotonou. Ce réseau est raccordé aux axes pénétrants (57km) ouest-est et sud-nord et qui assurent la liaison entre Cotonou et ses communes voisines d'une part et entre elle et l'arrière-pays du port d'autre part. Un parc automobile urbain en augmentation permanente circule sur ces routes (environ 15 058 en 1997, 32 482 en 2001 et 80 000 en 2015) auquel s'ajoute le nombre d'engins à deux roues (plus de 1 500 000 selon le Centre National de la Sécurité Routière en 2010). Ce flux automobile est complété par 4244 camions gros porteur en partance ou à destination du port de Cotonou (S. B. Allagbé, 2014, p. 105). Les infrastructures de circulation dans l'agglomération de Cotonou n'ont pas connu d'augmentation et d'amélioration. Par conséquent, elles sont confrontées à un encombrement de camions sortant et entrant au port, car le nombre de gros porteurs dépasse la capacité d'accueil disponible dans les parkings.

2.1.4. Un trafic portuaire en pleine croissance au détriment des infrastructures d'accueil insuffisantes

Avec les réformes entreprises par le Port et le Programme MCA depuis 2006, le trafic global du port de Cotonou a augmenté, dépassant ainsi les 10 547 445 tonnages en 2014 (PAC/DSIQ 2014). Le tableau n° 2 présente les trafics du principal port du Bénin de 2006 à 2017.

Tableau n° 2 : Trafics au Port Autonome de Cotonou de 2006 à 2017

Trafic	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Navires commerciaux	1081	1046	1028	1170	1186	1121
Marchandises (en tonnes)	5 368 134	6 152 417	6 998 390	6 698 366	6 959 355	6 804 634
Conteneurs (en tonnes)	140 536	167 791	193 745	193 024	214 587	225 849

Source : Statistiques du Port Autonome de Cotonou, 2006-2017.

Tableau n° 2 (suite) : Trafics au Port Autonome de Cotonou de 2006 à 2017

Trafic	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Navires commerciaux	1026	1154	1279	1142	1020	1000
Marchandises (en tonnes)	7 439 306	8 839 019	10 547 444	9 374 127	8 544 000	9 440 000
Conteneurs (en tonnes)	201 994	293 185	350 121	303 563	-	-

Source : Statistiques du Port Autonome de Cotonou, 2006-2017.

A la lecture du tableau n° 2, il ressort qu'entre 2006 et 2017, le volume de marchandises au port de Cotonou est en augmentation de 4 071 866 tonnes, soit une augmentation moyenne de 370 169 tonnes par an, alors qu'il était de 307 592 tonnes les années antérieures.

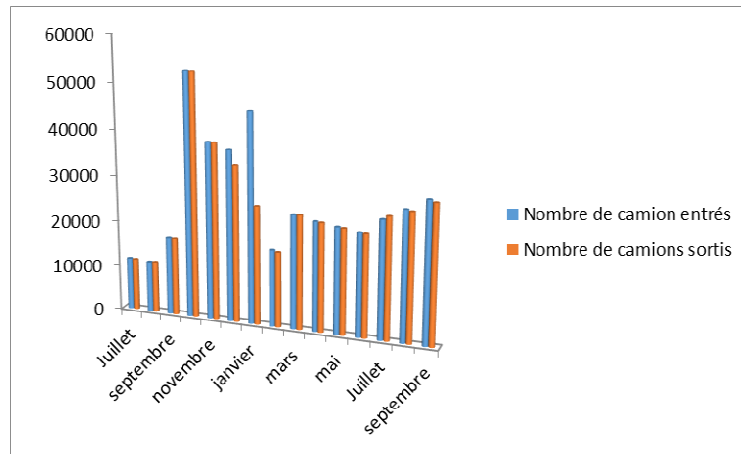
La hausse du trafic de transit passant par le Port de Cotonou est principalement imputable au trafic du Niger qui est passé de 2 254 285 tonnes en 2012 à 3 450 602 tonnes en 2013, soit un accroissement de 53,06% (S. B. Allagbé, 2017, p. 47). Au port de Cotonou, le rail est

inefficace, et ne peut assurer le trafic de marchandises vers l'intérieur et les voies d'eau pour l'instant non encore explorées (M. Lihoussou, 2017, p. 47). Cette situation oblige les camions à aller charger les marchandises au port. En se référant à la réglementation en vigueur au sein de l'espace UEMOA, la charge utile d'un gros porteur est de 25 tonnes. Ce qui signifie que pour évacuer les 9 440 000 tonnes de marchandises de l'enceinte portuaire en 2017, il a fallu environ 377 600 camions, soit environ 1000 camions par jour. Et quand on pense aux difficultés d'accueil de 1000 camions dans l'enceinte portuaire et dans toute la ville de Cotonou, on comprend aisément l'origine de la congestion sur l'espace portuaire. Le manque d'espaces suffisants dans l'enceinte portuaire, pour contenir le développement prévu du trafic conteneurisé avec l'exploitation des nouveaux postes à quai et, le développement de certaines activités industrialo-portuaires accentuent la difficulté. En effet, le domaine portuaire qui s'étend sur environ 100ha seulement n'a plus de possibilités d'extension, étant à proximité des infrastructures administratives comme la Présidence de la République, la majorité des ministères et d'importantes institutions béninoises. Malgré les efforts de modernisation de ses installations d'accueil, de traitement des navires et des marchandises, il est loin dans les limites de son extension à gérer en son sein les camions.

2.1.5. Evolution du trafic des camions à l'entrée et à la sortie du Port de Cotonou

Le Port Autonome de Cotonou est le seul port du Bénin qui se veut régional. C'est un port de transit qui capte son plus gros trafic dans l'arrière-pays international. Ceci fait augmenter de façon continue sa fréquentation par les camions aussi bien nationaux qu'internationaux. L'évolution du trafic des camions est représentée dans le graphique n° 1.

Graphique n° 1 : Evolution du trafic des camions à l'entrée et à la sortie du Port Autonome de Cotonou entre juillet 2014 et septembre 2015



Source : Statistiques STTB, 2015.

L'analyse du graphique n° 1 fait ressortir trois remarques fondamentales :

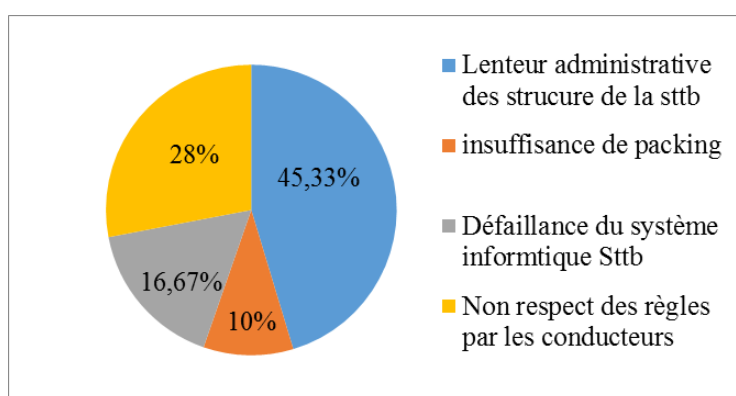
- la première consiste en la différence observée entre les entrées et les sorties. C'est le cas du mois d'octobre où on observe 52 964 camions entrés et 52 925 sortis soit un écart 39 camions. Cette différence est liée à plusieurs raisons. D'abord, pour certains camions le fret n'est jamais prêt quand le camion franchit l'entrée 5 du port. Donc, ces camions se retrouvent bloqués dans l'enceinte portuaire. Ensuite les responsables de ces camions ont souvent des lobbies de syndicats qui les protègent des amendes prévues par la capitainerie à cet effet. Enfin certains camions pour des raisons très peu vérifiables séjournent au port pour cause de pannes ;
- la deuxième remarque fondamentale consiste en la différence observée entre les camions sortis et les camions entrés dans la même période. L'exemple le plus illustratif nous est fourni au mois de juillet où l'on peut observer 25 721 camions entrés contre 26 494 camions sortis soit une différence de 773 camions qui ne sont pas revenus au port pour d'autres chargements. Cette différence exogène s'explique par plusieurs facteurs. Manque de fret, tracasseries liées aux fréquents changements de formabilités d'accès au port et aussi aux désirs de

certain usagers portuaires de transiter par d'autres ports de la sous-région ;

- la troisième remarque fondamentale est faite sur les mois au cours desquels les entrées sont sensiblement égales aux sorties. Cette situation est observée pendant les mois de mars (24823-24870) où on observe une faible différence de 47 camions, au mois de juillet (11333-11256), cette légère différence est de 77 camions et en août (11036-11135) elle est de 99 camions. Les différences entre les entrées et les sorties de camions au port de Cotonou s'expliquent par plusieurs paramètres. Les plus pertinents sont le non-respect des délais du séjour dans l'enceinte portuaire prévu par la capitainerie, la fiabilité des formalités d'enlèvements et de manutention, l'obtention du macaron d'accès au port.

Au regard de ce que représente la plate-forme portuaire de Cotonou, le port se comporte comme une pompe aspirante et une pompe refoulante des camions en circulations, destinés à évacuer et à alimenter en marchandises. Dès lors, il s'instaure dans l'enceinte portuaire un encombrement diversement apprécié par les acteurs. La figure 3 présente les différentes causes liées au phénomène.

Figure n° 1 : Les causes liées à l'encombrement des camions dans l'enceinte portuaire de Cotonou



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2016.

L'analyse de la figure révèle que la qualité des services liés aux différentes opérations de chargement des camions est responsable de la longue attente dans l'enceinte portuaire. Cela s'explique par le taux élevé de la marchandise à transporter en souffrance dans le port. Des études similaires ont été réalisées par d'autres chercheurs en mettant en exergue le taux élevé de la cargaison qui affecte la qualité des services, la performance, ainsi que l'encombrement des ports (Y.-T. Chang *et al*, 2008, J.-L. Tongzon, 2009, p.881). Cette cause est suivie par le non-respect des règles par les conducteurs de camion.

Selon les enquêtes de terrain, 28 % des acteurs interrogés ont affirmé l'entrée frauduleuse des camions dans l'enceinte portuaire sans qu'ils ne soient invités pour un marché ou concernés par l'évacuation de marchandises. Ceci s'explique par le fait que certains conducteurs, ne veulent pas payer des frais de stationnements sur les parkings privés, car il est interdit de stationner les camions sur les rues de l'agglomération cotoinoise.

Les conséquences directes de ces comportements sont multiples. La photo n° 1 présente quelques dysfonctionnements dans la gestion des camions gros porteurs dans l'enceinte portuaire.

Photo n° 1 : un conducteur clandestin surpris par le contrôle dans l'enceinte portuaire



Cliché : YAYA, septembre, 2016.

Des amendes sont prévues par la capitainerie avant la sortie du camion dans l'enceinte portuaire. Celle-ci varie selon la durée du camion dans le port et le type de cargaison.

2.1.6. Une congestion nourrie par des stationnements spontanés de camions dans l'agglomération cotonnoise

Le nombre de véhicules en circulation aujourd'hui dans l'agglomération cotonnoise est cinq fois plus élevé qu'il y a 10 ans, 10 fois qu'il y a 20 ans et 30 fois qu'il y a 30 ans et le poids des véhicules gros porteurs représentent une part importante du parc (C. A. Dossou-Yovo, 2018, p. 284).

Une offre insuffisante en capacité d'aire de stationnement au centre-ville pour un niveau de demande donné est la première cause de la congestion. Dans l'agglomération cotonnoise, les différents plans d'aménagement de la ville-port n'ont pas intégré dans leur zonage de parkings, non seulement publics mais également ceux pouvant accueillir les camions en transit au port. Or, il est admis qu'un pourcentage de 10% de poids lourds dans l'ensemble du trafic motorisé d'une ville augure d'un enjeu potentiel d'encombrement

du trafic. Avec la présence d'une part importante du parc de véhicules gros porteurs dans l'agglomération, les axes pénétrants sont fortement congestionnés avec des volumes d'encombrement moyen supérieurs à 20km/h contre 10km/h pour les axes situés dans les quartiers centraux et péri-centraux (C. A. Dossou-Yovo, 2018, p. 289). Chaque véhicule occupe une longueur de la voie, par conséquent, la longueur de la file d'attente augmente en fonction du nombre de véhicules présents dans cette file. Ces situations créent des stationnements « sauvages » dans l'agglomération, générant ainsi des impacts sur l'ensemble de la circulation. La planche photographique n° 1 illustre des cas de stationnement abusifs dans la ville de Cotonou.

Planche n° 1 : Les camions en stationnement abusif dans l'agglomération de Cotonou



Clichés : Allagbé, septembre 2016.

La planche n° 1 est une colonie de camions bernés en stationnement à l'entrée-est de Cotonou (Sèmè-Kpodji) alors que photo 2 illustre la même situation à l'entrée-ouest (Godomey) avec des camions marchandises. Les photos 3 et 4 montrent des camions en stationnement en plein cœur de

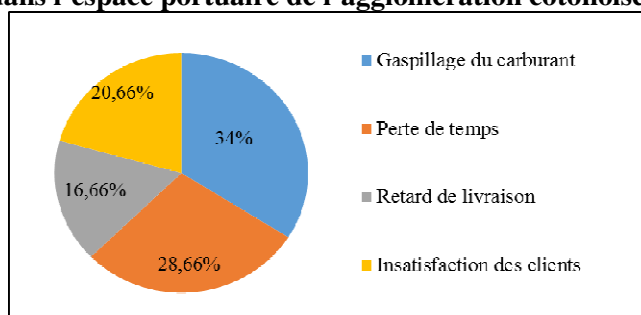
Cotonou respectivement au quartier Gbégamey et Zongo.

La vitalité du parc automobile gros porteur béninois a révélé que l'âge moyen de la plupart des camions affectés au transport de marchandises au Bénin est de 25 ans. Cette limite est souvent pulvérisée par certains camions qui cumulent bien le double voire plus (Allagbé, 2014, p. 256). La vétusté de certains de ces engins fait qu'ils échouent souvent à la sortie du port lorsqu'ils sont chargés de marchandises. Ces fréquentes pannes liées à leurs âges ne sont pas de nature à fluidifier la circulation, créant ainsi des embouteillages et la congestion de l'agglomération cotonnoise.

2.2. Impact de la congestion sur les conducteurs gros porteurs

L'encombrement caractérisant l'espace portuaire engendre des répercussions qui touchent toute la société d'une façon générale et les conducteurs de gros porteurs en particulier. Il a été révélé que la congestion entraîne les coûts financiers additionnels (consommation élevée du carburant, perte de temps et maintenance de véhicules) et/ou des problèmes logistiques plus au moins délicats (retards de livraisons et insatisfaction des clients). Nos résultats corroborent avec ceux de (J. F. Campbell, 1995, p. 245 ; G. Joubert, 2000, p. 7) qui ont montré dans leurs études que la congestion engendre des coûts financiers et des problèmes logistiques. La figure n° 2 présente l'avis des acteurs interrogés sur les conséquences du phénomène d'encombrement dans l'agglomération cotonnoise.

Figure n° 2 : Les conséquences de la congestion pour les conducteurs de camions dans l'espace portuaire de l'agglomération cotonnoise



Source : Enquêtes de terrain, septembre 2016.

L'analyse de la figure montre que l'effet majeur de la congestion liée à l'accès au port pour les camions dans l'agglomération de Cotonou est la surconsommation du carburant selon 34% des acteurs interrogés. Elle est suivie par la perte de temps et l'insatisfaction des chauffeurs de camions pour le service offert. Ces constats ont été approuvés par Dossou-Yovo (2018, p. 291), Djemba et Gomina Mama (2018, p.210), pour qui, le temps de traversée de l'agglomération urbaine de Cotonou est rallongé en moyenne de 65% à 115%, par conséquent la consommation en carburant passe du simple au double. *In fine*, la congestion routière urbaine renchérit le coût moyen de la tonne du fret transportée de 332 FCFA. Cette situation est de nature à affecter la fluidité logistique et par conséquent, la compétitivité du port de Cotonou et fragiliser sa légitime ambition d'être un port leader des trafics avec les pays sahéliens face à ses concurrents directs que sont les ports de Lomé et Tema.

2.3. Les stratégies de gestion des camions gros porteurs par les autorités portuaires

Face au nombre croissant des camions gros porteurs dans l'agglomération de Cotonou conséquemment à l'importance du volume de marchandises en transit par le port et au regard de l'espace portuaire et urbain très limité, les autorités et opérateurs du port ont pris des initiatives pour mieux réguler le flux en érigeant des parkings dans les périphéries de la ville-port.

2.3.1. Les infrastructures d'accueil aménagées dans la périphérie Ouest et Nord de l'agglomération cotonoise

Dans le souci de gérer l'encombrement de l'enceinte portuaire et de limiter la congestion créée par des camions gros porteurs en agglomération, le Port de Cotonou a procédé au développement de ses infrastructures d'accueil de marchandises et de la logistique dans les communes voisines de Cotonou. Au nombre de ces installations d'accueil, figurent :

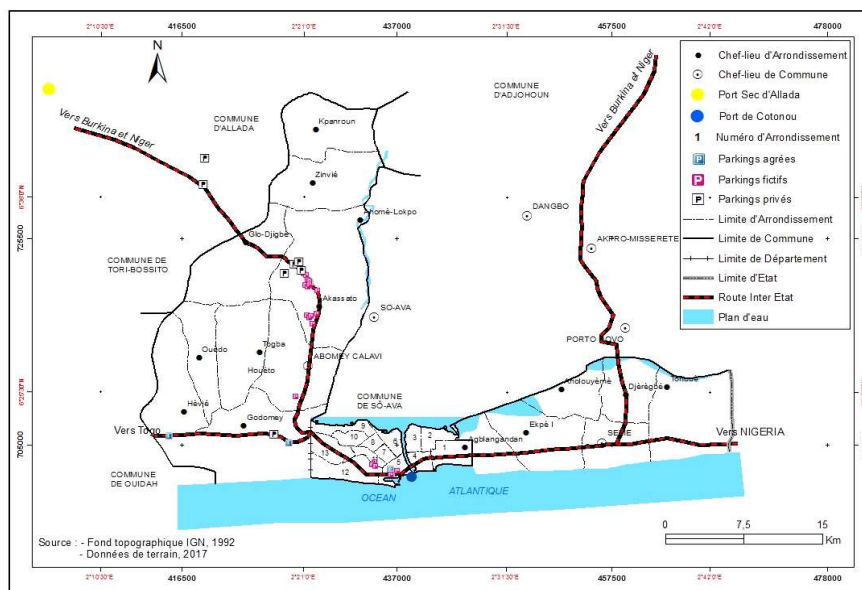
- le port sec de la SOBEMAP situé à Akassato dans la Commune d'Abomey-Calavi, à 20 km du PAC. Il est relié par la Route Nationale Inter-Etats n°2 ;
- le port sec de Tori, d'une superficie de 100 ha, situé à 50km de Cotonou. Il est relié par une voie ferrée pour désengorger le PAC.

Ces ports secs sont suppléés dans leur rôle de desserte du port de Cotonou par des parkings de camions gros porteurs. Ces parkings sont les suivants :

- les parkings de Godomey d'une capacité d'environ 200 camions, gérés aujourd'hui par le Conseil National des Chargeurs du Bénin. Ils sont réservés aux camions vides en attente de chargement au port ;
- des parkings sous douane de Golo Djigbé et de Zè d'une capacité d'environ 500 camions. Ils sont destinés à recevoir les camions chargés de marchandises au port et en partance pour les pays de l'hinterland ;
- le parking de Pahou (commune de Ouidah) accueille les camions citernes vides en provenance des pays de l'hinterland et qui attendent de faire leur entrée au port de Cotonou pour leur chargement. Ce parking est relié au port par la Route Nationale Inter-Etats n°1 (RNIE 1) et peut être aussi desservi par le rail reliant Cotonou à Parakou.

Le port sec installé dans la commune d'Allada est situé à 55km au nord du port de Cotonou. Il est réalisé sur une superficie de 15ha avec une capacité de 4 000 EVP et équipé de deux ponts bascules de 80 tonnes, d'un scanner. Il dispose également d'un parking de 200 camions, extensible et exploité par l'Agence de Transport et Logistiques (Atral). Ce port sec est raccordé au réseau ferroviaire Cotonou- Niamey sur 4 050 km. Il est aussi desservi par la Route Nationale Inter-Etats n° 2 (RNIE 2). La localisation de ces infrastructures est présentée sur la carte n° 2.

Carte n° 2 : La Localisation géographique des ports secs et parkings de Camions autour du port de Cotonou



Source : Enquêtes de terrain

Toutes ces infrastructures réalisées pour la plupart dans les Communes périphériques de la ville-port, par manque d'espace sont destinées à gérer les flux de camions de marchandises que Cotonou n'est plus en mesure de contenir.

2.3.2. Dans la périphérie Est de l'agglomération cotonnoise

Dans la périphérie Est de l'agglomération cotonnoise, le port sec d'Ekpè est réalisé en bordure de la côte atlantique sur une superficie de 40ha. Il sert de relais aux véhicules en transit d'une part et d'autre part un point de vente des voitures d'occasion importées de l'occident. Cet édifice contribue au désengorgement du port à travers sa grande capacité d'accueil et de stockage.

2.3.3. Dans l'auréole du port

Pour offrir plus de facilités dans les opérations de positionnement et de repositionnement en évitant les pertes de temps aux usagers et faciliter la livraison des conteneurs, les autorités de MAERSK LINE ont aménagé au cœur du quartier Zongo à Cotonou un terminal à conteneurs d'une superficie de 3 ha dans la bande des 500 m du port. Le manutentionnaire COMAN SA y manipule les conteneurs pleins complets et les conteneurs pleins en groupe. Ce port sec participe à la fluidification du Port Autonome de Cotonou.

2.3.4. Rôle des Autorités portuaires dans la gestion des camions gros porteurs

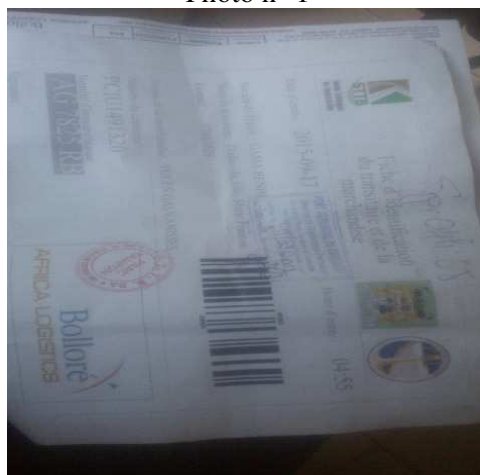
Dans son souci de fluidifier l'enceinte portuaire et d'éviter la congestion dans la ville de Cotonou, l'autorité portuaire s'est dotée de plusieurs stratégies de gestion de l'espace portuaire.

Un Service des Formalités d'Accès au Port (SFA), a été créé, il est chargé de l'octroi aux camions gros porteurs les différents types de titre d'accès au port (Journalier, hebdomadaire mensuels, Permanent). Ces titres sont des macarons dont le montant varie en fonction du délai de séjour à l'intérieur du port. Pour un séjour temporaire d'un camion gros porteur, la valeur du macaron s'élève à 3540 FCFA. Pour la même catégorie de véhicule qui souhaiterait avoir un macaron en permanence, ce qui lui permettrait d'entrer dans le port à tout moment (une sorte de laissez-passer), il devra payer ce titre à 2 780 480 FCFA. L'obtention de ces titres est sujette à une procédure d'accès au port.

Ce Service livre également les bracelets sécurisés à la Solution Technologique des Transports du Bénin (STTB), qui est une structure privée en partenariat avec le Gouvernement, le port de Cotonou et la communauté portuaire. Elle gère les entrées et les sorties de camions au port de Cotonou. Cette structure se charge aussi de revendre aux usagers du port (surtout les conducteurs et leurs apprentis) sur les parkings les bracelets à un prix de 500 FCFA (TTC). La Planche n°2 montre les éléments nécessaires pour accéder au port de Cotonou.

Planche n° 2 : Les éléments nécessaire pour accéder au port de Cotonou pour usagers et camions de marchandises

Photo n° 1



Cliché : Yaya, septembre 2015

Photo n° 2



Cliché : Yaya, septembre 2015

Sur la photo n° 1, le macaron est flaqué à son angle supérieur gauche du logo de la STTB et dans l'angle supérieur droit du logo du Port Autonome de Cotonou, à l'angle inférieur gauche l'immatriculation du camion et à l'angle inférieur droit le logo de Bolloré Africa Logistics, puis au milieu la date et l'heure d'entrée puis la

valeur du titre. Sur la photo n° 2, figure le bracelet de couleur rouge au bras d'un usager.

Les bracelets d'identification individuelle sont utilisés de telle sorte que chaque jour de la semaine à une couleur spécifique et celui-ci est confectionné dans un dispositif dont la boucle ne permet pas une double utilisation une fois défaite. Toutes ces mesures de gestion et de sécurité déployées par la STTB sur l'espace portuaire sont également appuyées par des équipements comme : des cartes d'identification des camions, des balises électriques, des caméras de surveillance, des appareils d'identification, des appareils de Géo localisation, des GPS. Tous ces appareils sont gérés par la Direction Technique au profit de la Direction d'Exploitation pour une meilleure gestion des aires de stationnements et des voies d'accès au port de Cotonou. Mais depuis 2017, cette structure a été dissoute par le « Gouvernement de la rupture ».

L'opération le « rendez-vous du transporteur » mise en application par le Guichet Unique Portuaire permet de gérer la circulation, le temps d'attente et l'engorgement inutile des voies d'accès aux terminaux par les camions.

Le Service Police, Sécurité, Sûreté, Incendie et Calamité (SPSSIC) chargé d'assurer la sécurité dans l'enceinte portuaire en générale, veille au respect des normes de sécurité dans les magasins et sur les terres pleins, s'assure du stockage réglementaire des matières dangereuses et veille à leur enlèvement à temps, régule la circulation des véhicules gros porteurs dans l'enceinte portuaire et participe à la lutte anti-pollution.

La Direction de l'Exploitation Portuaire (DEP) assure le trafic terrestre dans l'enceinte portuaire, procède à la régulation des entrées, sorties, séjours, pesage et contrôle de gabarit des camions gros porteurs opérant au port autonome de Cotonou.

Malgré, la mise en place de ces services sous l'autorité portuaire en vue de juguler l'encombrement des camions gros porteurs dans l'espace portuaire, on observe encore des dysfonctionnements à plusieurs niveaux.

2.3.5. Les dysfonctionnements liés à la gestion des parkings gros porteurs dans l'espace portuaire de Cotonou

La gestion des camions gros porteurs est confrontée à d'énormes difficultés dans l'agglomération cotonoise. Au nombre de ces difficultés figure l'incivisme des Chauffeurs de camions qui ne respectent pas les règles de circulation en vigueur dans l'enceinte portuaire, et en agglomération. Dans l'enceinte portuaire, l'accès est géré par la capitainerie, régulièrement, les chauffeurs indisciplinés se retrouvent aux prises avec les agents de la capitainerie et bloquent le passage. Cette situation provoque une congestion au niveau des différents quais, magasins, aires de stockage qui sont les destinations de ces camions qui quittent les parkings. Ce dysfonctionnement fait perdre environ 3 heures et plus aux camions qui sont censés faire 6 heures de temps dans l'enceinte portuaire à compter de l'émission du macaron. Dans l'agglomération cotonoise, on constate encore des stationnements anarchiques et encombrants des camions poids lourds le long des trottoirs, sur la chaussée de certaines artères principales et dans les rues de quartiers urbains, malgré les injonctions des autorités municipales et des agents de sécurité. A cela s'ajoute le non-respect des heures de circulation des camions. Selon I. D. Sina et C. C. Aholou (2015, p. 166), il n'est pas rare de rencontrer entre 7h et 9h, 12h et 15h et même 18h et 21h des camions qui vont ou sortent du port, quand on sait que ces plages horaires sont réservées à la mobilité urbaine. Le non suivi des camions à la sortie du port génère des aires de stationnement fictives et causes des accidents.

L'insuffisance des parkings gros porteurs adaptés et sécurisés hors de l'enceinte portuaire, l'insuffisance de communication entre les structures de gestion des camions et les usagers directs, afin de les impliquer dans des prises de décisions sur des questions sensibles ayant des incidences financières sur ces derniers créent un dysfonctionnement technique. Aussi, la non-implication des autorités locales dans la gestion des parkings et les aires de stationnements installés sur leur territoire de gouvernance, fait que les parkings et ports secs sont assujettis à des harcèlements fiscaux de la part des municipalités. Le non-respect des textes de la décentralisation donnant privilège aux communes, la réalisation, l'entretien et la gestion des ports secs et des parkings gros porteurs dans le cadre de coopération intercommunale. Tous ces dysfonctionnements font en sorte que les infrastructures

indispensables au développement du port de Cotonou ne bénéficient d'aucune attention particulière des autorités, ce qui explique l'état de dégradation avancée et l'insécurité qui s'observent sur ces lieux.

3. Discussion

Avec l'entrée de plus en plus prononcée des ports africains dans les échanges mondialisés, leur capacité d'accueil ne répond plus aux trafics et volume de marchandises qu'ils manipulent. Cette surexploitation fait que les villes qui les abritent subissent les effets d'une activité portuaire explosive, avec comme conséquences l'encombrement des installations et la congestion permanente des rues. Cette réalité est perçue par B. Steck (2017, p. 94), qui écrit que :

Les ports des grandes métropoles africaines sont des enclaves physiques dans les tissus urbains. Ils sont à la fois générateurs d'activités [...], productrices de nuisances et de pollution, des facteurs de congestion de l'espace urbain.

Pour Y. Alix (2014b, cité en 2017, p. 54) :

Les installations se trouvent elles-mêmes engorgées dans des systèmes métropolitains qui peuvent devenir elles-mêmes concurrents pour l'usage des réserves foncières.

Dans la rangée ouest-africaine, du port de Dakar au port de Lagos, le développement urbain a compromis les domaines d'extension des ports au point où dans leur évolution, ces entités doivent s'appuyer sur les autres territoires administratifs proches ou voisins. Cotonou, étant une ville finit, n'offre aucune possibilité d'extension aux activités du port. Ce sont les communes d'Abomey-Calavi, de Sèmè-Kpodji et d'Allada, qui dans une forme d'intercommunalité, doivent mettre à contribution leurs territoires pour gérer au mieux les trafics portuaires avec Cotonou. Ces résultats sont similaires à ceux trouvés par V. Kona Kanga et A.A.B. N'guessan (2017, p. 167), D. B. Yao et al (2017, p. 339), pour qui, loin de constituer un avantage profitant à l'activité portuaire à Abidjan, l'afflux des camions poids lourds (27 750 camions par semaine) au port d'Abidjan entraîne la congestion dans le port, dans la zone portuaire, engendre les problèmes de mobilité et de

sécurité par l'insuffisance de parkings. Malgré les solutions trouvées (aménagement d'un espace à Attécoubé Sébroko, Parking à Abobo, instauration de tickets d'entrée aux camions pour gérer le temps), ces décisions ont contribué à grossir le regroupement des camions sur les espaces publics, dans les rues, aux ronds-points, sur les aires de jeux à Treichville et à Port Bouet. Ces résultats sont confirmés par F. Héchéli et I. Dandonougbo (2017, p. 183) avec le Terminal de Togblékopé situé à la périphérie nord de la ville de Lomé à environ 15 km du port et qui répond au besoin de la congestion, mais sa position par rapport à la route nationale n°1 constitue un véritable casse-tête parce que le réseau routier n'est pas planifié pour soutenir la congestion. Pour l'ensemble de l'archipel portuaire de l'ouest-africain, les problèmes de gestion des espaces portuaires sont similaires. Mais en dehors des solutions pratiques (construction des terminaux de relais à l'intérieur des territoires voisins des ports) proposées par M. Lihoussou (2018, p. 265) et des solutions techniques idoines (dématérialisation des procédures administratives) proposées par H. J. K. N'guessan et *al* (2018, p. 348), il faut faire prévaloir dans le cadre de l'espace portuaire de Cotonou la connectivité des ports secs à la voie ferrée, seul moyen de gestion du trafic dans l'agglomération.

Conclusion

Le transport maritime a évolué au cours de ces dernières années à un rythme galopant. La révolution technologique et logistique a contribué pour une grande part à cette évolution. Face à la mondialisation mue par les échanges, les ports d'Afrique et particulièrement ceux de la Côte Ouest-Africaine opérant sur les mêmes marchés intérieurs, ont connu des mutations pour répondre aux besoins du commerce international. Avec l'accroissement de plus en plus important de son trafic, le port de Cotonou, nœud de la chaîne logistique du Togo et de plusieurs pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest, met à contribution pour la desserte de son arrière-pays des opérateurs transporteurs aussi bien privés que publics. La faible capacité des infrastructures d'accueil face au besoin de la flotte desservant, crée dans l'agglomération cotonoise la congestion aux impacts multiples. L'installation des ports secs et des multiples parkings de camions gros porteurs dans la périphérie de la ville-port, accompagnée des réformes portuaires pour la modernisation du port ont atténué le phénomène sans

pouvoir y répondre efficacement. La connexion de ces installations au port par d'autre mode de transport, en l'occurrence les rails reste la solution idoine pour une gestion efficace des camions dans l'agglomération cotonnoise.

Liste des références

- ADAM K. Sikirou, BOKO M., 1993, *Le Bénin*, Cotonou, Ed du Flamboyant, Edicef, 2è édition.
- ALIX Y., 2011, « Impertinences logistiques : plaidoyer prospectif pour une nouvelle compétitivité subsaharienne ». *Grand prix de l'impertinence 2011, onze contributions pour penser et agir autrement*, La documentation française, p. 45-58.
- ALLAGBE Sotondji B., 2018, « Puissance publique et développement portuaire : le cas de Cotonou », In Mesaan LIHOUSSOU et Benjamin STECK, *Moderniser les ports ouest-africains*, Caen, Editions ems, p. 101-122.
- ALLAGBE Sotondji B., 2017, « Effets locaux d'un corridor international Cotonou-Niamey (Afrique de l'ouest) », In REGARDSUDS, n°2, IGT, UFH-B, p. 41-58.
- ALLAGBE Sotondji B., 2017, « Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin ». In Akou Loba et Alexis B. N'guessa, *Le port dans la ville*, Caen, Editions ems, p.290-307.
- ALLAGBE Sotondji B., 2014, *Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin*, Thèse de doctorat en Géographie des transports, Université de Lomé (Togo).
- BONTIANTI A. et ABDYOU YONLIHINZA I., 2008, « La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous régionale et un facteur de désenclavement du Niger ». *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 241-242, p. 185-208.
- CHANG, Young-Tea, LEE SangYoon, TONGZON Jose L., 2008, « Facteurs de sélection Port de lignes expédition : Différentes perspectives entre garnitures de coffres et les fournisseurs de services d'alimentation », *Marine Policy*, 32 (6), p. 877-885.
- DJEMBA A. et GOMINA MAMA F., 2018, « Transport maritime et la logistique en Afrique de l'ouest : enjeux et perspectives ». In Messan

- LIHOUSSOU et Benjamin STECK, *Moderniser les ports ouest-africains*, Caen, Editions ems, p. 205-218.
- DOSSOU-YOVO C. A., 2018, L'efficacité du port de Cotonou l'épreuve de la congestion routière urbaine, In Messan LIHOUSSOU et Benjamin STECK, *Moderniser les ports ouest-africains*, Caen, Editions ems, p.277-294.
 - CAMPBELL, J. F., 1995, «Peak Period Large Truck Restrictions and a Shift to Off Peak». *Journal of Business Logistics*. vol. 16, n° 2.
 - HETCHELI F., Dandonougbo I., 2017, «Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Togo) », in Akou Loba et Alexis B. N'Guessan, *Le port dans la ville*, Editions ems, Caen, p.175-195.
 - JOUBERT Gilles et Les Conseillers ADEC Inc. (2000), « Les coûts de la congestion routière dans la région de Montréal ». In *35E Congrès annuel de l'AQTR*.
 - KANGA K. V. et N'GUESSAN A. A. B., 2017, « Activités portuaires et mutation de l'espace communal de Port Bouët », in Akou Loba et Alexis B. N'Guessan, *Le port dans la ville*, Editions ems, Caen, p.153-174.
 - LIHOUSSOU M., 2018, « Terminaux intérieurs et entrepôts modernes dans la richesse de l'arrière-pays du port de Cotonou (Bénin) », In Messan LIHOUSSOU et Benjamin STECK, *Moderniser les ports ouest-africains*, Caen, Editions ems, p.253-276
 - LIHOUSSOU M., 2017, « Dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique de l'ouest : l'exemple du corridor Abidjan-Cotonou », In *Les cahiers Scientifiques du Transport*, Transport-Aménagement-Environnement-Logistique, n°72, p. 43-66.
 - LIHOUSSOU M., 2014, *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, Thèse de doctorat en géographie des transports spécialité : transport et logistique, Université du Havre.
 - N'GUESSAN H. J. K., YRO KOULAI H., TOGUEI H. R. P., 2018, « La chaîne logistique, facteur de congestion du port d'Abidjan », In Messan LIHOUSSOU et Benjamin STECK, *Moderniser les ports ouest-africains*, Caen, Editions ems, p.337-350.
 - SINA D. I. et AHOLOU C. C., 2015, « Insécurité routière dans les rues de Cotonou : analyse du jeu des acteurs ». In *Notes Scientifiques, homme et société*, n°2, UL, p.153-168.

- TONATO A., 2009, *Contribution du système d'information géographique à la gestion des infrastructures routières de la ville de Cotonou*, Mémoire de maîtrise professionnelle, UAC, 81p.
- TONGZON J. L., 2009, « Port choice and freight forwarders », *Transportation Research E*, 45(1): 186–195.
- N'BESSA B., Akpaki A. J., GBEDO V., 2010, « Les déchets solides ménagers à Cotonou : un défi d'assainissement urbain », Bethesda-CES, Cotonou, 16 p.
- STECK B., 2017, « Introduction au livre collectif », in Akou Loba et Alexis B. N'Guessan, *Le port dans la ville*, Editions ems, Caen, p.23-34.
- STECK B., 2017, « L'Afrique fluide. Introduction au dossier », In *Les cahiers Scientifiques du Transport*, Transport-Aménagement-Environnement-Logistique, n°72, p. 5-16.
- ALIX Y., 2017, « Les guichets uniques portuaires au service des métropoles : essai prospectif ouest-africain », in Akou Loba et Alexis B. N'Guessan, *Le port dans la ville*, Editions ems, Caen, p.53-74.
- YAO D. B., DAKOURI F. D. G., TOURE M., 2017, « Le stationnement des véhicules poids lourds dans la zone portuaire d'Abidjan : un problème pour la ville et son port », in Akou Loba et Alexis B. N'Guessan, *Le port dans la ville*, Editions ems, Caen, p. 327-341.

La sécurité du transport routier des conteneurs dans les ports des pays de Côte Ouest-Africaine : le cas du transport des conteneurs du port d'Owendo vers l'agglomération librevilloise

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA

*Chargé de Recherche au CENAREST/IRSH,
Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO)
madoungoumerlo@yahoo.fr*

François Edgard FAURE

*Chargé de Recherche au CENAREST/IRSH,
Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO)
faured@yahoo.fr*

Jean-Kevin Aimé TSIBA

*Géographe, attaché Chercheur au CENAREST/IRSH,
Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO)
tsibaaime2000@yahoo.fr*

Résumé : La sécurité du transport routier des conteneurs dans les villes portuaires en Afrique de l'Ouest et du Centre est une problématique préoccupante, dont l'agglomération librevilloise est partie prenante. En effet, pour analyser cette préoccupation, dans les villes de Libreville, Owendo et Akanda, nous avons conjoint heuristique et enquêtes *in situ*.

Les résultats de la présente étude montrent que le réseau routier librevillois est défectueux et ne favorise pas une meilleure circulation des poids lourds ; les chauffeurs des semi-remorques ne respectent pas le Code de la route et n'ont pas la qualification suffisante pour conduire ce type de véhicule. Il ressort également qu'au Gabon, il n'existe pas d'écoles de formation de chauffeurs de poids lourds. Et, les lois nationales ne prennent pas assez en compte la réglementation internationale sur le transport routier des conteneurs.

Pour améliorer la sécurité de la circulation des conteneurs du port d'Owendo vers l'agglomération de Libreville, une prise de conscience de tous les acteurs est nécessaire. Les entreprises de transport de conteneurs doivent renforcer les dispositifs de sécurité au sein de leurs structures. L'Etat par l'entremise de ses services compétents devrait renforcer la réglementation sur la circulation des poids lourds en milieu urbain et proposer des corridors de transport et des créneaux de livraison de conteneurs, afin de limiter les accidents.

Mots-clés : Port, Libreville-Owendo, Agglomération, Conteneurs, Sécurité, Transport-Routier, Règlementation.

Abstract: The safety of container road transport in port cities in West and Central Africa is a worrying issue, of which the Libreville agglomeration is a stakeholder. Indeed, to analyze this concern, in the cities of Libreville / Owendo, we have heuristics and in situ investigations.

The results of the present study show that the free road network is faulty and does not promote a better circulation of heavy goods vehicles; the drivers of semi-trailers do not comply with the Highway Code and are not qualified to drive this type of vehicle. It also appears that in Gabon there are no training schools for truck drivers. And, national laws do not take enough into account the international regulations on the road transport of containers.

To improve the security of container traffic from the port of Owendo to the Libreville agglomeration, an awareness of all actors is necessary. Container transport companies need to strengthen security features within their structures. The State, through its competent services, should reinforce the regulation on the movement of heavy goods vehicles in urban areas and propose transport corridors and slots for the delivery of containers, in order to limit accidents.

Keywords: Port, Libreville-Owendo, Agglomeration, Containers, Safety, Road-Transport, Regulation.

Introduction

La création du conteneur par l'Américain Malcom Mac Lean transporteur routier, en Caroline du Nord en 1956 (J. Billiard, 2003, p. 23), a révolutionné le transport international de marchandises en s'imposant comme outil indispensable dans le transport multimodal. Le conteneur se définit comme étant un « *engin de transport, constituant un compartiment totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises, et conçu pour être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre* » (CH. Verlaque, 1975, p. 96). Cette boîte métallique normalisée permet d'optimiser l'espace à bord des navires, un gain de temps incroyable aux opérations de manutention. Le processus de conteneurisation a suscité l'avènement des navires spécialisés, entraînant ainsi, le développement des infrastructures et des équipements portuaires. C'est ce que nous explique G. Palsson (1998, p. 15) : « *plus de 2.700 navires porte-conteneurs modulaires rallient un réseau mondial de plusieurs centaines de plates-formes portuaires fortement automatisées. La conteneurisation est sans doute l'une des révolutions les plus marquantes en matière de transport maritime* ».

La question de la sécurité du transport des conteneurs est une problématique mondiale qui préoccupe les spécialistes et experts du transport maritime international. Comme on le sait,

la Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs (C.S.C.) est la réglementation adoptée dans une centaine de pays par une loi ou un décret qui assure que les conteneurs utilisés dans le transport des marchandises présentent toujours, au fil du temps, les caractéristiques nécessaires pour « ... » maintenir un degré élevé de sécurité de la vie humaine lors de la manutention, du gerbage et du transport des conteneurs (CEA, 2004, p. 81).

Ce règlement est concrétisé par une plaque, dite plaque C.S.C., qui résume les caractéristiques principales du conteneur en particulier sa charge utile autorisée, et porte une date de validité renouvelée par des visites de contrôle périodiques (tous les trente mois au maximum).

Pour faciliter et promouvoir le transport multimodal international (TMI), la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

(CNUCED) a élaboré la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal¹. Cette Convention a été adoptée en mai 1980 à la Conférence des Nations Unies qui s'est tenue à Genève avec la participation de 84 Etats, dont 51 pays en développement parmi lesquels 22 pays africains. Elle vise à instaurer une certaine uniformité dans le transport multimodal et à ses origines dans le projet de convention sur le transport combiné de marchandises (TCM), les Règles uniformes de la Chambre de Commerce International (CCI) pour un document de transport combiné (ci-après dénommées « Règles de la CCI »). La convention n'est pas encore rentrée en vigueur, car depuis son adoption le 24 mai 1980, seuls le Burundi, le Chili, la Géorgie, le Malawi, le Maroc, le Mexique, le Rwanda, le Sénégal et la Zambie ont adhéré ou l'ont ratifié ; et le quorum nécessaire de trente (30) signatures requises n'est pas atteint.

Au Gabon, la sécurité du transport routier des conteneurs est une préoccupation majeure. Car, les mesures de sécurité routière appliquées par les entreprises de transport de conteneurs et la Direction Générale de la Sécurité Routière sont insuffisantes. En effet, la problématique soulevée dans cette étude est la sécurité du transport des conteneurs du port d'Owendo vers l'agglomération librevilloise qui se solde très souvent par des accidents ; les conteneurs dérapent régulièrement et se retrouvent dans les caniveaux ou couchés sur la chaussée. Certains accidents sont mortels comme celui du 15 novembre 2014 au quartier Pleine-Niger où un conteneur était tombé sur un taxi bus en tuant 11 personnes.

L'objectif principal poursuivi par cette contribution est de ressortir les difficultés observées pendant le transport des conteneurs de la sortie du port d'Owendo vers l'agglomération librevilloise. Ces difficultés se matérialisent par des dommages matériels et des pertes en vies humaines. Ce qui justifie la réalisation de cette étude.

¹ D'après la Convention TMI de 1980, le transport multimodal international est le « transport de marchandises conteneurisées par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'Entrepreneur de Transport Multimodal (ETM) jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent ».

Notre argumentation sera articulée dans un premier temps sur la Méthodologie utilisée, ensuite nous analyserons les résultats qui seront axés sur le trafic conteneurisé du port d'Owendo et les difficultés du transport des conteneurs dans l'agglomération librevilloise. Et enfin, nous proposerons en discussion quelques pistes de solution pour un transport plus sécurisé des conteneurs dans la capitale gabonaise.

1. Méthodologie

La réalisation de cette étude a été possible grâce à la recherche bibliographique, aux enquêtes et entretiens réalisés *in situ* au port commercial d'Owendo, au Ministère des Transports et de la Logistique et dans les entreprises transportant les conteneurs.

La recherche bibliographique nous a conduits à examiner plusieurs ouvrages généraux et spécialisés qui traitent des questions de la sécurité du transport des conteneurs au port et dans la ville (des plates-formes portuaires vers les grands centres de consommations). Ces ouvrages nous ont permis de planter le cadre théorique de notre étude. Ainsi, les auteurs tels que J. Billiard (2003), S. F. Djiena (2011), G. R. Djiepmo Ndjoukya (2008), D. L. Nzé Ntchanpona (2016), G. Palsson (1998), C. H. Verlaque (1975), etc., ont été lu à la bibliothèque du Département de Géographie de l'Université Omar Bongo, au Centre National des Données et de l'Informations Océanographiques (CNDIO), à la Bibliothèque de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) et au Centre de Documentation de la Direction Générale des Transports Terrestres.

Les enquêtes de terrain nous ont conduits d'abord au port d'Owendo/Libreville où nous avons observé *in situ* les conditions de sécurité du transport des conteneurs dans les entreprises concernées par cette problématique. A l'issue de ces enquêtes, nous avons eu des entretiens avec certains responsables et chauffeurs de tracteurs de conteneurs. Ensuite, nous avons sillonné le circuit routier de l'agglomération librevilloise emprunté par les conteneurs, afin d'analyser les risques liés à la sécurité.

Nos enquêtes sur le terrain se sont achevées par les entretiens que nous avons eus avec les responsables de la Direction Générale de la Sécurité Routière sur les conditions de sécurité de circulation des poids lourds dans l'agglomération librevilloise.

2. Résultats

2.1. Un trafic conteneurisé en constante évolution au complexe portuaire d'Owendo/Libreville

Arrivée au Gabon au début des années 1970, le trafic des conteneurs a connu une évolution sans précédent, car dans les années 1980,

Environ 65% de marchandises conteneurisables sont effectivement conteneurisées. Le port d'Owendo a reçu 30 000 conteneurs de marchandises diverses durant cette décennie. Aujourd'hui, la conteneurisation concentre près de 80 % du trafic de marchandises diverses (D.H. Diabouka, 2014, p. 33).

Les données enregistrées dans le tableau n°1 traduisent l'évolution du trafic conteneurisé des marchandises au port commercial d'Owendo, de 2007 à 2014. En 2007, le trafic manipulé par le port d'Owendo s'élevait à 58 820 boîtes pour atteindre 132 015 EVP² en 2014. La barre des 100 000 EVP a été atteinte à partir 2011 (tableau n°1). En 2011, le trafic conteneurs a atteint, en effet, 110 000 boîtes contre 132 015 EVP en 2014, soit une croissance de 20% en quatre (4) ans. Cette augmentation régulière du trafic conteneurisé est due en grande partie aux importations de biens manufacturés, notamment lors de l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN) au Gabon et en Guinée Equatoriale en 2012.

² EVP : équivalent vingt pieds, unité de mesure d'un conteneur standard (20').

Tableau n° 1 : L'évolution du trafic import-export de conteneurs au port d'Owendo-Libreville (2007-2014)

Année	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EVP	58826	78000	59910	91000	110000	125000	130728	132015

Source : OPRAG (2015), Gabon Port Management (2013)

Il est à noter que cette évolution du trafic conteneurisé des marchandises observée ne s'est pas faite sans inconvénients. En effet, le port d'Owendo est confronté au problème d'insuffisance d'espaces de stockage depuis 1980. D'où la construction par les autorités portuaires d'un terminal à conteneurs et la création de la Société des Terminaux à Conteneurs du Gabon (STCG) en 2007 pour sa gestion. Cette société a été rebaptisé Owendo Containers Terminal (OCT³) en janvier 2018. Il convient aussi de relever que le port d'Owendo ne peut recevoir à ce jour que des porte-conteneurs de troisième génération (11-12 mètres de tirant d'eau).

Cependant, le trafic des marchandises conteneurisées généré par le port de Libreville-Owendo reste modeste par rapport aux autres ports de la Côte Ouest-Africaine (tableau n°2) qui ont des trafics plus élevés et des populations portuaires plus importantes.

³ OCT est la société chargée du traitement des conteneurs au port commercial d'Owendo, c'est une filiale du groupe BOLLORE. Elle a été inaugurée en août 2007 par les plus hautes autorités gabonaises. OCT a un terminal à conteneurs d'une superficie globale de 81000 m² après son extension en 2014. Elle a une surface de stockage de 3000 EVP pleins imports, 1274 EVP plein exports et 2900 EVP vide. Un embranchement ferroviaire y est intégré pour la liaison Owendo-Franceville. OCT traite chaque année 53 000 EVP plein en import et 26 000 EVP plein en export à l'aide de 32 engins lourds de manutention portuaire.

Tableau n° 2 : Tonnages totaux et conteneurisés sur la rangée Dakar-Luanda (données de 2011)

Villes portuaires et pays	Population de la ville portuaire	Trafic total (en millions de tonnes métriques)	Trafic conteneur (EVP)
Dakar (Sénégal)	2.747.000	11,4	415.000
Abidjan (Côte d'Ivoire)	4.113.000	16,6	550.000
Accra-Tema (Ghana)	3.452.000	10,8	750.000
Lomé (Togo)	1.407.000	8,2	350.000
Cotonou (Bénin)	1.259.000	6,8	340.000
Tin Can/Apapa-Lagos (Nigeria)	10.001.000	79	1.350.000
Douala (Cameroun)	1.906.000	7,9	340.000
Libreville (Gabon)	600.000	6,3	110.000
Pointe-Noire (Congo)	800.000	21,9	440.000
Luanda (Angola)	5.200.000	9,6	630.000

Source : Alix, Y & R, Ikambouayat Ndeka, R, 2015 « Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l'Ouest et du Centre », p. 170.

En analysant le trafic conteneurisé de GETMA⁴ à l'import en 2012, on constate que ce consignataire a livré environ 16 406 conteneurs (tableau n°3). Ce qui représente près de 57% du trafic global de livraison des conteneurs dans l'agglomération de Libreville. Les conteneurs pleins représentent 88% du trafic import contre 12% pour les conteneurs vides.

⁴GETMA est une filiale du groupe NECOTRANS, cette société est implantée au Gabon depuis 1994 après avoir obtenu auprès des autorités compétentes les agréments de consignataire et de manutentionnaire nécessaires à la l'exercice de leurs activités.

Cette entreprise compte, environ 31.000 conteneurs transportés et manipulés pour les armateurs MSC, PIL, Grimaldi et Maersk. En 2012, elle a réalisé près de 321 escales pour les conteneurs en vrac et des navires citernes à Owendo et Port-Gentil. GETMA NECOTRANS occupe la première place au Gabon dans le transport aérien et maritime.

Tableau n° 3 : Nombre de conteneurs livrés par GETMA en 2012 à Libreville

Armateurs	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
MSC	153	93	247	249	429	284	279	386	373	556	137	637	3823
Maersk	910	772	1842	1275	1238	1074	829	952	1064	1007	1178	1265	13406
Grimaldi	37	101	169	118	61	10	5	4	0	4	1	0	473
PIL	0	10	113	168	39	161	154	135	190	140	84	194	1388
TOTAL	1100	976	2371	1810	1767	1529	1267	1477	1627	1007	1400	2096	19095
TIERS	229	122	401	238	285	258	194	137	242	403	94	412	2573
Total	871	854	1970	1572	1482	1271	1073	1340	1385	1410	1494	1684	16406

Source : DIABOUKA, D. H. 2014, Op. Cit. p.34

D'après la Société des Terminaux à Conteneurs du Gabon (STCG), le port de Libreville-Owendo a livré près de 58 000 conteneurs en direction de l'agglomération de Libreville en 2015 (tableau n°4).

Le tableau n°4 nous présente la synthèse des livraisons effectuées sur camions tout au long de l'année 2015. En effet, nous constatons que plus de cinquante milles conteneurs ont été livrés au cours de cette année, et les livraisons les plus élevées sont celles des conteneurs de 40 pieds avec plus de trente-cinq milles boîtes. Les conteneurs de 20 pieds quant à eux ne sont pas en marge puisque vingt-deux milles d'entre eux ont été aussi livrés.

Tableau n° 4 : Total de livraisons des conteneurs dans l'agglomération de Libreville en 2015

Mois	20 pieds	40 pieds	Total
Janvier	1769	2918	4 687
Février	1997	3144	5 141
Mars	1711	2640	4 351
Avril	1848	3142	4 990
Mai	1633	2702	4 335
Juin	1713	2996	4 709
Juillet	1804	2232	4 036
Août	1835	2906	4 741
Septembre	1953	2990	4 943
Octobre	2080	3274	5 354
Novembre	1962	3186	5 148
Décembre	1953	3658	5 611
TOTAL	22 258	35 788	58 046

Source : Service Statistique de la STCG (2015).

L'importance du conteneur de 40 pieds est due au fait que ce type de conteneur fait très souvent l'objet de groupage d'une part, et d'autre part, il permet de stocker une plus grande quantité de marchandise.

2.2. Les conditions de circulation routière

Le cadre réglementaire du transport routier des conteneurs et les difficultés de circulation des poids lourds dans l'agglomération librevilloise constituent les conditions de circulation routière que nous allons analyser dans les paragraphes suivants.

2.2.1. Le cadre réglementaire du transport routier des conteneurs

Le transport routier des conteneurs est régi par une réglementation internationale et nationale. Le caractère intermodal du conteneur a conduit l'OMI à mettre en place des cadres juridiques pour garantir la sécurité des vies humaines pendant son transport. Dans la présente analyse, nous allons examiner uniquement les réglementations routières du transport de conteneurs à l'international et sur le plan national.

2.2.1.1. La réglementation internationale du transport routier des conteneurs

Le Transport International Routier (TIR) est règlementé par plusieurs lois. En 1949, peu après la Seconde Guerre mondiale, un 1^{er} accord TIR a été conclu entre un petit nombre de pays européens, qui a abouti à l'élaboration en 1954 de la Convention TIR sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU).

Le Transport International Routier se rapporte au système de contrôle douanier international harmonisé qui facilite le commerce et le transport international tout en protégeant les revenus de chaque pays à travers lequel les marchandises sont transportées. Le TIR est le seul système de transit global qui permet aux marchandises de transiter depuis un pays d'origine vers un pays de destination dans des conteneurs scellés. Sauf cas exceptionnel, les marchandises ne sont pas contrôlées dans les postes de douanes des pays de transit grâce à leur reconnaissance des contrôleurs douaniers, le long de la chaîne logistique. Cela minimise les charges administratives et financières, et les droits et taxes à risques sont ouverts par une garantie internationale.

Dans les années 1960, l'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises par voie maritime et terrestre a augmenté rapidement, et en raison de la mise au point de porte-conteneurs spécialisés, l'OMI a entrepris en 1967 d'étudier la sécurité de la conteneurisation dans le transport multimodal. Le conteneur lui-même est apparu comme l'aspect le plus important à examiner. En collaboration avec la Commission Economique pour l'Europe, l'OMI a élaboré un projet de Convention en 1972. Le texte final de cette Convention a été adopté par une Conférence convoquée conjointement par l'ONU et l'OMI.

La Convention de 1972 sur la Sécurité des conteneurs (CSC) a deux objectifs. L'un est de maintenir un degré élevé de sécurité de la vie humaine lors du transport et de la manutention des conteneurs en établissant des procédures d'essai et des normes de résistance connexes acceptables d'une manière générale. L'autre consiste à faciliter les transports internationaux

par conteneur en énonçant des règles de sécurités internationales uniformes, qui soient applicables de façon égale à tous les modes de transports. Certaines de ces règles sont définies comme suit :

- en son article IV, la Convention sur la Sécurité des Conteneurs stipule que, « *Tout conteneur doit être maintenu dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité, conformément aux dispositifs de l'annexe I.* » ;
- tout Conteneur qui a été agréé en vertu de l'Article 3 est soumis, sur le territoire des parties contractantes, au contrôle des fonctionnaires dûment autorisés par ces parties. Ce contrôle doit se limiter à la vérification de la présence sur le conteneur, conformément aux dispositions de la présente Convention, d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité, à moins qu'on ait la preuve évidente que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité. Dans ce cas, le fonctionnaire chargé du contrôle ne doit l'exercer que dans la mesure où il est nécessaire pour vérifier, avant que le conteneur soit remis en service, qu'il satisfait de nouveau aux prescriptions en matière de sécurité ;
- le conteneur doit être fixé de manière à ne pas être soumis à des forces supérieures à celles en fonction desquelles il a été conçu ;
- la Cargaison transportée à l'intérieur du conteneur doit être arrimée conformément aux pratiques recommandées pour le type de transport considéré de manière à ne pas exercer sur le conteneur des forces supérieures à celles en fonction desquelles il a été conçu.

En outre, l'Acte Uniforme OHADA⁵ relatif aux Contrats de Transports de Marchandises par Route (CTMR) a été élaboré. Il s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés soit sur le territoire d'un Etat partie à l'OHADA, soit sur le territoire des deux Etats différents dont l'un au moins est membre de l'OHADA ; à l'exclusion du transport des marchandises dangereuses, des transports funéraires, des transport de déménagement, ou des transports effectués en vertu des Conventions Postales Internationales. L'acte uniforme

⁵ Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique.

s'applique indépendamment du domicile et de la nationalité des parties au contrat.

Il existe également une Convention Inter-Etats du Transport Multimodal des Marchandises. Les dispositions de cette Convention s'appliquent à tous les contrats de transport multimodal entre les lieux situés dans deux Etats si :

- le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur du transport multimodal, qu'il est prévu dans le contrat de multimodal, est situé dans un Etat contractant ;
- le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport, est situé dans un Etat contractant.

Cette Convention ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations et les entrepreneurs de transport multimodal, y compris le droit de prendre les mesures concernant les consultations, en particulier avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services, entre les entrepreneurs de transport multimodal, les chargeurs et les autorités nationale appropriés sur les conditions et modalités d'exploitation l'octroi de Licence aux entrepreneurs de transport multimodal, la participation au transport, et toutes autres initiatives dans l'intérêt économique et commercial national. L'entrepreneur du transport multimodal se conforme à la législation applicable du pays où il opère et aux dispositions de la présente Convention (article 5).

Par ailleurs, la Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs (C.S.C) est la réglementation adoptée dans une centaine de pays par une loi ou un décret. En France, c'est le décret n° 77-1043⁶ qui assure que les conteneurs utilisés dans le transport des marchandises présentent toujours, au fil du temps, les caractéristiques nécessaires pour maintenir un degré élevé

⁶ Gouvernement Français, Ministère des Affaires Etrangères, Traités et Accords, <http://www.doc.diplomatie.fr/pacte/>, Consulté le 30 novembre 2018.

de sécurité de la vie humaine lors de la manutention, du gerbage et du transport.

Ce règlement est concrétisé par une plaque, dite plaque C.S.C. qui résume les caractéristiques principales du conteneur en particulier sa charge utile autorisée, et porte une date de validité renouvelée par des visites de contrôle périodiques (tous les trente mois au maximum).

2.2.1.2. La réglementation nationale du transport routier des conteneurs

Le Gabon a une pratique très ancienne de réglementation des transports terrestres. Elle date d'abord de la colonisation avec l'arrêté général n° 223/TP-AP du 31 décembre 1954, portant application du décret du 4 octobre 1932. A cette époque, l'autorisation d'ouverture d'une entreprise de transports publics était obtenue par un arrêté paraphé par le Président de la République Gabonaise et le Ministre des Travaux Publics.

En 1955, la loi française relative à la réorganisation municipale en Afrique traite uniquement des déplacements urbains. Elle sera soutenue, à la veille de l'indépendance, par la loi n° 26/59 du 22 juin 1959 portant création des collectivités rurales et déterminant les règles de leur fonctionnement. Cette loi érige les localités de Libreville et de Port Gentil en Commune de plein exercice. Ces textes jettent les bases de la réglementation sur la circulation des personnes et des biens en déterminant pour chaque espace les responsabilités en matière de transport et en facilitant la catégorisation de la voirie.

L'ordonnance n° 24/PR- MI-TC du 6 avril 1963, créant des Communes de plein exercice et des Communes de moyen exercice, sera soutenu, par rapport à la gestion des déplacements, par la loi n° 39/62 du 20 décembre 1962 réprimant les infractions aux règles du Code de la Route. Cette loi sera complétée par la loi n° 59/63 du 28 décembre 1963 y complétant certaines dispositions.

En 1969, l'ordonnance n° 30/69 du 11 avril 1969 est prise pour instituer la Police de la Circulation Routière. Cette ordonnance est dénommée « Code de la Route ». Son décret d'application porte le n° 00837/PR/MTPT du 10 octobre 1969 tenant réglementation de la circulation routière au Gabon.

L'arrêté n° 135/MTAC-DT du 6 février 1970 s'inscrit dans le cadre de la gestion de la circulation routière au Gabon. Il jette l'ébauche de la première reconnaissance des permis étrangers émis par l'un des Etats affiliés à la Convention Internationale de Genève. Le montant y afférent a été déterminé par l'ordonnance n° 46/73 du 23 juillet 1970 instituant la taxe d'enregistrement des permis de conduire étrangers.

La loi 3/71/PR/ MTACTION du 5 juin 1971 réglementant les transports publics routiers de marchandises et de voyageurs est celle qui par excellence organise les transports terrestres au Gabon. Son application est disposée par le décret n° 00047/PR/MTMM du 7 janvier 1982 indiquant les modalités d'exécution sur les transports rémunérés (TR), étant entendu que les transports non rémunérés (TNR) sont exclus du champ d'application de la loi sur les transports voyageurs et de marchandises puisque constitués de personnes ou de marchandises transportées à titre personnel.

Nonobstant cette exclusion, l'objectif principal de cette réglementation est d'inscrire, dans le cadre de la politique de développement national, une vue des transports qui réponde à l'enjeu majeur d'amélioration des activités en facilitant le trafic routier et en établissant les conditions de concurrence équitables de transports.

D'après le décret n° 00047/PR/MTMM du 7 janvier 1982 constituant l'application de la loi 3/71 du 5 juin 1971, c'est la Direction Générale des Transports Terrestres qui a pour mission de planifier et de coordonner ces transports sur l'ensemble du territoire et de définir des programmes d'actions, afin d'améliorer la circulation routière, la capacité et l'efficacité du système de transport puis de définir la politique en matière de sécurité routière. Ainsi :

- dans le cadre de l'exploitation des transports, la Direction Générale des Transports Terrestres (D.G.T.T.) a pour devoir de mettre en

place les conditions réglementaires, économiques et sociales d'une coexistence harmonieuse et d'une concurrence maîtrisée entre les différents modes de transports terrestres, qu'il s'agisse du transport de marchandises ou du transport collectif de voyageurs. Elle a aussi l'obligation de créer les conditions du développement des transports collectifs dans une optique intermodale en visant la qualité du service rendu à l'utilisateur. Enfin, elle élabore et veille à la cohérence et à la pertinence de la politique d'équipement du pays en matière d'infrastructures de transport ;

- dans le cadre de l'élaboration des lois et réglementations, la D.G.T.T a pour mission « *d'assurer le contrôle de l'application de ces différentes réglementations et de définir la réglementation en matière de sécurité routière et de circulation routière* » ;
- dans le cadre de l'incorporation aux accords et Conventions (internationaux et tarifaires), la responsabilité de la D.G.T.T. est de faire des études préalables et d'établir des accords/conventions bilatérales et multilatérales dans le secteur des transports terrestres ;
- dans le cadre de délivrance d'autorisations de conduite de véhicules à moteurs (permis, licences d'exploitations, carte grises), la D.G.T.T. a l'engagement d'organiser des commissions de délivrance, de suspension, de retrait de permis, d'octroi et de retrait des licences d'exploitation. Et de contrôle d'attribution des cartes grises.

Pour réaliser ces missions, la D.G.T.T. s'appuie sur ses services propres et sur l'ensemble du réseau technique du Ministère. Elle maintient, par ailleurs, des relations constantes et étroites avec les collectivités locales, les établissements publics et les professionnels du secteur des transports.

À la Direction Générale des Transports Terrestres, la Direction des Transports Routiers (D.T.R.) est l'organe chargé de la régulation du secteur du Transport routier des marchandises et des voyageurs aux plans juridique, économique, réglementaire et en collaboration avec les autres administrations concernées. Elle comprend deux services : d'une part, le Service de Transports Voyageurs qui exécute la loi sur les transports des voyageurs et, d'autre part, le Service de Transports de Marchandises qui exécute la loi sur les transports marchandises.

2.2.2. Analyse des difficultés de la circulation routière dans l'agglomération librevilloise

Les difficultés de la circulation routière dans l'agglomération librevilloise sont caractérisées par un réseau routier dégradé, étroit, à forte circulation et une absence de structures techniques de contrôle de poids lourds.

2.2.2.1. Un réseau routier dégradé, étroit et à forte circulation

Les conditions de circulation routière à Libreville ne favorisent pas la fluidité de l'acheminement des conteneurs pleins vers les destinataires finaux. En effet, la capacité d'une route renvoie au flow horaire de véhicules qu'un tronçon peut supporter. Elle repose sur trois aspects fondamentaux, à savoir :

- les conditions routières. Ce sont les attributs de la route tels que le type de voie, le nombre des voies, la largeur des voies et la vitesse de circulation prévue ;
- les conditions de trafic. Ce sont les attributs du trafic sur un réseau donné telle que sa répartition temporelle et sa direction ;
- les conditions de régulation qui ne sont rien d'autre que la mise en évidence des organes de contrôle ainsi que la législation routière, à savoir la longueur autorisée, la largeur des camions et remorques.

En outre, la capacité d'une route est aussi considérée par rapport à sa desserte, qui est en fait, la mesure qualitative des conditions opérationnelles ainsi que de la perception qu'ont les usagers de ce service. Quant au trafic, il peut être abordé à partir de trois mesures élémentaires suivantes : la vitesse, le volume et la densité.

- la vitesse renvoie à une distance couverte par unité de temps. La vitesse moyenne est le paramètre le plus communément employé soit 50 à 60 km/h en agglomération ;
- le volume se veut le nombre de véhicules occupant une portion du réseau sur une période de temps donnée ;
- la densité se définit par le nombre de véhicule occupant une portion de route à un moment précis dans le temps.

Ainsi, en tenant compte des caractéristiques d'une route, telle que décrites dans les paragraphes précédents, on observe que l'essentiel des routes à Libreville sont des voies à flow de circulation discontinue en mauvaises état (photo n°1), à structures légères ayant une durée de vie moyenne de 10 ans dont la particularité est marquée généralement par des engorgements et le non-respect des règles de circulation.

Photo n°1 : Dégradation très avancée de la voie allant de l'IPHAMETRA à la S.G.A



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, juin 2018.

Les normes en matière de circulation routière préconisent une moyenne de 500 véhicules par heure sur 1 km avec une charge autorisée pour les camions semi-remorques à 2 essieux, le poids total à charge autorisé est de 17 tonnes. Or, nous remarquons que ces normes ne sont pas respectées d'où la dégradation avancée des voies routières de l'agglomération librevilloise par les semi-remorques et les remorques qui circulent partout, même dans les cités dortoirs.

Par ailleurs, nous observons sur les routes de Libreville une densité hors norme, environ 1000 véhicules circulent par heure sur une distance de 1 km, c'est démesuré pour des voies à structure légère. Cette densité est critique

sur l'ensemble de voies des quartiers IAI, Oloumi, Lalala et Petit-Paris. L'acheminement des conteneurs dans ces quartiers est difficile et relève d'un véritable parcours de combattant. Ainsi, les particuliers, les taximen et les chauffeurs de camions poids-lourds, de remorques ou semi-remorques conteneurisées se discutent la voie en ayant à l'esprit une manœuvre qui doit les amener à éviter les « trous » sur la chaussée. Cela se solde parfois par des accidents légers ou dramatiques comme celui du 17 novembre 2014, où un conteneur de 20 pieds est tombé sur un taxi-bus au quartier Pleine-Niger en tuant 11 personnes (photo n°2 et n°3).

Photo n°2 et 3 : Un conteneur de 20 pieds tombé sur un taxi-bus au quartier Pleine-Niger à Libreville



Clichés : Ntoutoume Loïc, Journal Faits Divers n° 11682 du 17 novembre 2014, p.9.

2.2.2.2. Absence de structures techniques de contrôle des poids lourds au Gabon

On constate une absence totale de structures de formation des chauffeurs de poids lourds au Gabon. En effet, après 56 ans d'indépendance le Gabon ne dispose pas d'une auto-école qui forme les chauffeurs de poids lourds, alors que les poids lourds circulent au Gabon depuis le XVIIIe siècle avec l'exploitation du bois. Supposons que les chauffeurs étrangers soient formés dans leurs pays. Qu'en est-il des chauffeurs gabonais ? Cette analyse nous amène à déduire que tous les chauffeurs de poids lourds au Gabon ont les permis douteux dans la mesure où les chauffeurs expatriés font la

transcription de leurs permis de conduire auprès de la Direction Générale des Transports Terrestres (D.G.T.T.) qui n'a pas souvent la possibilité de vérifier l'authenticité de ces documents. Tandis que pour les gabonais qui possèdent les permis de poids lourds, ces derniers n'ont pas reçu la formation adéquate⁷. Par conséquent, les accidents de poids lourds sont légions à Libreville et dans le reste du pays au détriment des familles qui perdent parfois « des fils moteurs »⁸ qui laissent une grande partie de la famille dans le désarroi.

Nous avons également constaté une absence de structures techniques pour le contrôle des poids lourds. En effet, la Direction Générale de la Sécurité Routière (D.G.S.R.), affirme « *qu'il n'existe pas au Gabon des plateformes techniques pour délivrer des Visites Techniques aux poids lourds* ». En d'autres termes, aucune entreprise chargée de contrôler l'état mécanique et technique des véhicules au Gabon ne dispose d'un « ban technique » pour la délivrance de visites techniques aux poids lourds. Par conséquent, les autres usagers de la route sont exposés et courent le risque au quotidien d'être fauché par un poids lourd qui pourrait perdre, par exemple, son système de freinage. D'ailleurs, les Librevillois appellent ces poids lourds les « *cercueils roulants prêts à engloutir les vies* ».

2.2.3. Les faiblesses des entreprises de transport de conteneurs

Dans ce registre, on remarque le non-respect de la réglementation en vigueur en matière de circulation routière ainsi que des normes ISO relatives à la sécurité et à la sûreté du transport conteneurisé des marchandises par les entreprises connexes⁹ implantées au port de Libreville/Owendo qui livrent les conteneurs aux opérateurs économiques.

⁷ Il existe toutefois une accréditation du Bureau VERITAS.

⁸ En Afrique un membre d'une famille qui a réussi sa vie professionnelle s'occupe généralement de la quasi-totalité de la famille et sa disparition peut « jouer » négativement sur l'avenir de ses parents, surtout sur celui de ses enfants.

⁹ Les entreprises connexes suivantes sont implantées au complexe portuaire de Libreville/Owendo SDV, CMA-CGM, SATRAM, GETMA. Elles ont l'obligation de garantir le transport et la livraison des conteneurs jusqu'à la destination finale dans les conditions de sécurité et de sûreté satisfaisantes.

En effet, les conditions techniques des tracteurs (nombre d'essieux exigés) poids total à charge autorisé (PTAC)¹⁰ ne permettent pas un transport sécurisé des conteneurs du port d'Owendo jusqu'à la destination finale. Dans la mesure où les tracteurs moins puissants sont souvent attribués au transport des conteneurs de 40 pieds, ce qui limite la vitesse du tracteur et cause généralement des embouteillages sur la voie. Il importe de souligner aussi que plusieurs tracteurs utilisés par ces sociétés ont une durée de vie de plus de 15 ans. Par conséquent, ils sont dans un état mécanique « douteux ».

Par ailleurs, les entreprises connexes mettent une pression considérable sur les chauffeurs de tracteurs, afin que ceux-ci réalisent plusieurs livraisons par jour. Cette pression met les chauffeurs en état de stress qui les amènent à conduire en dépassant les limitations de vitesse, et « les poussent » à emprunter des itinéraires étroits et beaucoup fréquentés par les taximen et les piétons. Car, ces entreprises estiment que les conducteurs mettent plus de temps pour une livraison hors de la commune d'Owendo ; ils estiment à 4 heures minimum de trajet aller-retour, tout en intégrant la durée du dépotage (1 heure pour un conteneur 20' et 2 heures pour les conteneurs de 40'), lorsqu'il s'agit d'un livré-tiré. De l'avis des transitaires, cette perte de temps cause un préjudice important à leurs entreprises, qui se trouvent confrontées aux délais de livraison non respectés et ne parviennent pas à assurer un service de qualité aux clients. Il est vrai que « le temps c'est de l'argent », mais compte tenu du niveau de dégradation et de l'étroitesse du réseau routier de la ville de Libreville, les entreprises connexes gagneraient à éviter de mettre la pression sur les chauffeurs, afin d'éviter les accidents mortels et spectaculaires causés par les conteneurs qui tombent sur la voie routière.

En outre, pendant nos investigations sur le terrain, nous avons constaté que la majorité des chauffeurs de tracteurs des entreprises connexes au port de Libreville/Owendo ne sont pas alphabétisés, ce qui pose un réel problème dans la lecture et la mise en pratique du Code de la route. Ces chauffeurs détiennent en majorité les permis de conduire étrangers, car ils sont pour la plupart issus des pays voisins et de l'Afrique de l'Ouest.

¹⁰ Poids Total à Charge autorisé.

3. Discussion

3.1. Comment améliorer la sécurité du transport des conteneurs du port d'Owendo vers l'agglomération librevilloise ?

L'amélioration des conditions de sécurité du transport des conteneurs dans l'agglomération librevilloise passe nécessairement par un renforcement des dispositions de sécurité dans les entreprises transportant les conteneurs. Et une amélioration des dispositions sécuritaires de circulation des poids lourds dans la capitale gabonaise par la Direction Générale de la Sécurité Routière (D.G.S.R.).

3.1.1. Les dispositions de sécurité qui pourraient être prises en compte dans les entreprises transportant les conteneurs

Le renforcement des mesures de sécurité dans les sociétés gabonaises de transport routier des conteneurs devrait être capital, afin d'éviter de nombreuses catastrophes liées aux accidents de la route. Ainsi, nous proposons d'abord l'instauration dans ces sociétés, d'une vérification obligatoire avant le départ du camion pour chaque livraison. Cette vérification devrait être réalisée par le chauffeur du tracteur à l'aide d'un formulaire bien établi qui précise les éléments fondamentaux¹¹ à vérifier et un rapport devrait être daté et signé par lui à la fin de cet exercice et conservé à bord du véhicule. L'objectif poursuivi par cet exercice est d'éviter qu'un chauffeur se retrouve en circulation avec un camion ou un tracteur dont il avait connaissance des manquements mécaniques. Le chauffeur serait donc conscient que s'il accepte de conduire un tracteur, c'est

¹¹ Les éléments fondamentaux suivant devraient être vérifiés avant le départ : le frein de service, le frein de stationnement, la direction, le klaxon, les essuie-glaces (y compris le lave-glace), les rétroviseurs, Le matériel de secours, l'éclairage et signalisation, les pneus, les roues, les suspensions, le cadre de châssis, le dispositif d'attelage, l'appareil d'arrimage, l'extincteur et enfin le système d'attelage de la remorque, car si celle-ci est défectueuse elle pourrait causer des accidents très graves.

qu'il est sûr que celui-ci ne comporte pas de défaillance pouvant l'amener à causer un accident de circulation.

Ensuite, les entreprises transportant les conteneurs doivent mettre en place un planning d'entretien périodique et de vérification mécanique obligatoire de leurs camions et tracteurs. L'entretien périodique regroupe toutes les interventions planifiées qui ont pour but de maintenir le poids lourd en bon état de fonctionnement, apporte les corrections permanentes et permet d'éviter des défauts éventuels. Cet entretien devrait être réalisé deux fois par an. La vérification mécanique obligatoire quant à elle a pour objectif de diminuer les risques d'accidents liés aux défauts mécaniques qui pourraient être présents sur le poids lourd. Ces différents suivis du poids lourd devraient être consignés dans une fiche d'entretien périodique et une fiche de vérification mécanique obligatoire, conçues par les sociétés de transport sur le conseil d'un mécanicien. Ces fiches devraient comporter les éléments fondamentaux à entretenir et à vérifier. Enfin, elles doivent être datées, signées et une copie doit être à bord du camion ou du tracteur.

Les entreprises qui transportent les conteneurs dans l'agglomération librevilloise devraient aussi procéder régulièrement aux campagnes de formation à l'arrimage des conteneurs et de recyclage, en instaurant « un programme d'alphabétisation de leurs chauffeurs comme condition obligatoire pour être embauché », afin que ceux-ci soient aptes à bien appliquer les exigences du Code de la route qui changent régulièrement en fonction des aménagements mis en œuvre par les autorités compétentes.

Nous suggérons également que les entreprises de transport de conteneurs mettent en place un système de suivi des conducteurs. Car, chaque conducteur de véhicules lourds devrait s'engager à adopter une conduite responsable et sécuritaire. Pour ce faire, une fiche de suivi pourrait être ouverte dans l'entreprise sur chaque conducteur, et toutes les infractions commises sur le Code de la route ou en entreprise y seraient notées. Cela permettrait de rappeler régulièrement les chauffeurs à l'ordre et au respect du Code de la route. Car, il n'est pas rare de voir les poids lourds circuler dans les rues de Libreville à plus de 60 km/h, alors qu'ils ne doivent pas dépasser cette vitesse.

En outre, dans un contexte de déréglementation du secteur des transports imposé dans le cadre de l'ajustement structurel par le FMI au milieu des années 1990, le Gabon a vu depuis cette période l'augmentation de l'offre de transport proposé par les entreprises de transit au port d'Owendo/Libreville. Cette conjoncture a multiplié les possibilités d'emplois pour certaines personnes au chômage ou sans activité. J. Lombard¹² note qu'une situation similaire a été constatée au Sénégal. Parmi les conséquences directes de l'augmentation des véhicules et donc du nombre des dessertes dans la ville portuaire, les sociétés de transit ont dû recourir à un recrutement massif de chauffeurs à la moralité souvent douteuse. Ces derniers recrutés à la va-vite affichent un problème comportemental qui ne peut être résolu que par des campagnes de sensibilisation.

Par ailleurs, nous pensons qu'il serait judicieux de réaliser certaines livraisons dans la nuit, c'est-à-dire entre 19h et 22h. Car, les conditions de circulation sont très difficiles à Libreville pendant la journée, surtout aux heures de pointes (environ 2.450.000¹³ véhicules sont immatriculés au Gabon et plus de la moitié circulent dans l'agglomération librevilloise). Cela pourrait se faire par la mise en place d'une procédure conjointe entre les sociétés de transport et les clients, tout en respectant la réglementation en matière de sécurité routière et des autorisations nécessaires auprès des services et administrations dédiés, afin que cette procédure fonctionne. Les livraisons de nuit pourraient avoir un double avantage dans la mesure où ils permettraient à l'entreprise d'optimiser les coûts de surestaries, satisfaire la demande des clients et éviter les accidents de la route en diminuant le stress aux chauffeurs qui utilisent très souvent les voies très restreintes et en pente parce qu'ils veulent gagner du temps. Cela permettrait aux clients de recevoir les conteneurs à temps pour éviter les ruptures de stock.

¹² Lombard, J, 2003, Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du *Joola*, Afrique contemporaine, n°207, p. 167.

¹³ Ce chiffre a été obtenu lors d'un entretien avec le Directeur Général du Transport Terrestre, le 11 novembre 2017.

3.1.2. Les dispositions de sécurité qui pourraient être mises en œuvre par l'administration publique

La Direction Générale de la Sécurité Routière (D.G.S.R.) pourrait créer une Brigade Spéciale de Contrôle des Poids Lourds (BSCPL). Cette Brigade permettrait de lutter contre l'insécurité routière et l'incivisme des chauffeurs de poids lourds qui ne respectent pas le Code de la route et empruntent les voies accidentogènes. Son action serait orientée vers la recherche d'infractions difficiles à relever autrement que dans le flot de circulation, c'est-à-dire l'interception des camions ou tracteurs se déplaçant à des vitesses très élevées, changeant irrégulièrement de file, non-respect de la distance de sécurité, absence à bord des documents justifiant les entretiens périodiques et les vérifications mécaniques obligatoires.

Nous proposons également à la Direction Générale de la Sécurité Routière (D.G.S.R.) de réhabiliter la signalisation routière (signalisation horizontale et verticale) dans les rues de Libreville et ses environs. Cela permettrait aux usagers, surtout aux poids lourds d'adapter leurs conduites aux situations qui se présentent à eux, mais aussi de leurs rappeler les règles de circulation applicables sur les routes.

L'Etat devrait aussi entretenir régulièrement son réseau routier, afin de permettre aux poids lourds et aux autres types de véhicules de circuler sans risque de côtoyer le trottoir parce qu'ils cherchent à éviter les trous sur la chaussée.

La réduction des accidents de la route causés dans les rues de Libreville par les poids lourds notamment les tracteurs passe par la prise en compte des propositions que nous venons de faire, (même si celles-ci ne sont pas exhaustives). Car, les responsabilités sont partagées lorsqu'on évoque les causes des accidents de circulation dans notre pays. A cet effet, une étude de la DGSR a démontré que : 20% des accidents est dû au mauvais état des routes, 20% aux pannes mécaniques des véhicules, 40% au comportement du conducteur (état d'ivresse, vitesse, dépassement dangereux) et 20% à l'absence de la signalisation routière (panneaux, balises et autres).

Conclusion

Au terme de la présente analyse, il convient de retenir que le transport des conteneurs dans l'agglomération librevilloise par les entreprises de transit installées dans la zone industrialo-portuaire présente plusieurs manquements qui sont souvent à l'origine des accidents très graves dont les pertes en vies humaines ne sont pas négligeables. En effet, l'étroitesse des voies, les vitesses excessives, le mauvais état du réseau routier, l'absence de la signalisation routière sont les principales causes d'accidents de la route dans la capitale gabonaise. Ces accidents ont causé plus de 7.000 décès et de 11.000 blessés au cours des dix dernières années. L'incidence financière qui en résulte a été évalué à environ 20,8 milliards de francs CFA par an.

Il en résulte la nécessité de solutions à la fois techniques et réglementaires, afin de pallier les manquements observés en matière de circulation des poids lourds dans la capitale gabonaise dont l'âge moyen aujourd'hui est d'environ 30 ans.

Liste des références

- BILLIARD, J., 2003, *Porte-conteneurs. La révolution des transports maritimes*, E-T-A-I, Paris.
- CEA, 2004, *Les transports et l'intégration régionale en Afrique*. Etude publiée par la Commission Economique pour l'Afrique (CEA). Paris, Maisonneuve et Larose, 228 p.
- COMMISSION EUROPEENNE, 2002, *Code de bonnes pratiques européen sur l'arrimage sécurisé des charges sur les véhicules routiers*. Bruxelles, IRU- CIT, 210 p.
- DIABOUKA, D. H., 2014, *Le passage des conteneurs import au Port Libreville-Owendo : cas des activités de l'entreprise GETMA Necotrans Gabon*. Mémoire professionnel du Master "Activités Littorales et Maritimes", Université Omar Bongo, 84 p.
- DJIENA, S. F., 2011, *Conteneurs à risque*. Mémoire de fin de cycle en transport International de marchandises, Université Bordeaux IV, 150 p.

- DJIEPMO NDJOUKYA, G.R., 2008, *Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : cas des motos-taxi*. Mémoire pour l'obtention Master en Economie des Transports et Logistique des Echanges, Université de Yaoundé, 160 p.
- FAURE, F.E., 2000, *L'Afrique occidentale et le commerce maritime. Contribution à la conteneurisation des échanges maritimes et du développement du multimodalisme*. Thèse de Doctorat en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, 607 p.
- GUIDE d'Information Portuaire, 2012, *Les Ports de tous les Talents*. Publication du port de Marseille FOS, 99 p.
- LOMBARD, J., 2003, Sénégal : des dérives du système des transports à la catastrophe du Joola, *Afrique contemporaine*, n°207, pp.165- 184
- MADOUNGOU NDJEUNDA, G.M., 2009, *Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest-Africaine*. Thèse de Doctorat en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, 514 p.
- NTOUTOUME, L., *Journal Faits Divers*, n° 11682 novembre 2014, p.12
- NZE NTCHANPONA, D. L., 2016, *La sécurité et la sûreté du transport des marchandises par conteneurs du port Commercial d'Owendo vers Libreville*, Mémoire de Master Professionnel en Sciences de Gestion, (Option : Gestion Logistique et Transport), Ecole Supérieure de Commerce et de Management de Libreville, 124 p.
- OMI, 2003, *Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS Code)*. Publication de l'Organisation Maritime Internationale, Londres, édition française.
- PALSSON, G., 1998, *Transport maritime de conteneurs entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe*. Publication du Programme de Politiques de Transport en Afrique subsaharienne de la Banque mondiale et de la Commission Economique pour l'Afrique. Document de travail SSATP, n° 31 F, 39 p.
- VERLAQUE, C. H., 1975, *Géographie des transports maritimes*. Paris, Armand Colin,

Documents numériques

- Gouvernement Français, Ministère des Affaires Etrangères, Traités et Accords, <http://www.doc.diplomatie.fr/pacte/>, Consulté le 30 novembre 2018.

-Bureau International des Conteneurs et du Transport Intermodal, Promouvoir la Sécurité, la normalisation et la durabilité dans le transport des conteneurs, <http://www.bic-code.org>, Consulté le 23 décembre 2018.

-Organisation internationale de normalisation, <http://www.iso.ch/iso/fr>, Consulté le 20 décembre 2018.

-Le container : une révolution dans le transport intermodal, <http://www.containerinfo.net/trafic.htm>, Consulté le 10 octobre 2018.

La contribution des organisations régionales de pêche de l’Afrique de l’Ouest et du Centre dans la lutte contre la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée (INN).

Ysaac Chavely MBILE NGUEMA

*Doctorant en Relations Internationales
IRIC/Université de Yaoundé II Soa
mbilenguema@gmail.com*

Résumé : La pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée (INN) est une préoccupation majeure pour les Etats africains dans cette nouvelle ère de l’histoire maritime du continent. Cette recherche essentiellement empirique, a pour objet d’évaluer la contribution des organisations régionales de pêche de l’Afrique de l’Ouest et du Centre, en l’occurrence, la CSRP et la COREP, dans la lutte contre la pêche INN. Sans mesurer l’impact des actions de ces organisations sur les Etats, cette étude met en valeur la nature et les dimensions de la contribution de ces dernières. Les résultats indiquent un apport significatif de la CSRP et de la COREP dans la construction des systèmes régionaux et nationaux de lutte contre la pêche INN. Il leur reste à se perfectionner et à continuer de convaincre les Etats afin que ce phénomène aux effets pervers demeure au centre de leur déploiement.

Mots clés : Contribution-Lutte contre la pêche INN- CSRP-COREP-Afrique de l’Ouest et du Centre

Abstract: Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing is a major concern for African states in this new era of the continent's maritime history. This essentially empirical research aims to evaluate the contribution of regional fisheries organizations in West and Central Africa, in this case the SRFC and the RCFGG, in the fight against IUU fishing. Without measuring the impact of the actions of these organizations on the states, this study highlights the nature and the dimensions of the contribution of the latter. The results indicate a significant contribution of the SRFC and the RCFGG in the construction of regional and national systems to fight IUU fishing. They

still have to improve and continue to convince the States so that this phenomenon with perverse effects remains at the center of their deployment.

Key words: Contribution-Fight against IUU-SRFC-RCFGG-West and Central Africa

Introduction

La pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée (INN) est une thématique formulée en 1997 à Hobart en Australie lors la 16^{ème} réunion de la Convention sur la Conservation de la Faune et de la Flore Marines dans l'Antarctique (M. Morin, 2016, p. 15). Depuis 2001, le Plan d'Action International de Lutte contre la pêche INN (PAI-INN) a déterminé un sens juridique et a contribué à l'internationalisation du concept. La pêche INN est un phénomène qui affecte négativement les pays côtiers africains et qui est considéré par la communauté des acteurs (Etats, organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales) comme une menace sérieuse à la durabilité des pêches et à la sécurité alimentaire en Afrique. Ainsi, lutter contre la pêche INN est un défi majeur dans le nouveau contexte de l'économie bleue sur le continent (C. Lopez, 2016, p. 16-18 ; V. Saliou, 2016, p. 94-97 ; L. Koungou, 2017, p. 1-6 et M. Luntumbue, 2016, p. 16-18), lequel est caractérisé par deux ambitions majeures : la construction de l'intégration maritime continentale et le développement national de l'économie bleue (Y.C Mbile Nguema, 2018, p. 53-58).

La pêche INN ne pourrait plus être considérée comme un épiphénomène et est un objet d'étude qui mérite une attention particulière. Malgré l'apport indéniable des travaux existants (C.Y. Koffie-Bikpo, 2010, p. 321-346 ; F. Diouf, 2015, D. Pauly, 2016, p. 68-71 ; C.S. Atonfack Nguemo, 2011, p. 61-98 ; Y.C. Mbile Nguema, 2015, 173 p ; V. Ntuda Ebode, 2011, p. 43-92), force est de constater leur caractère limité sur la connaissance de l'apport des organisations régionales de pêche de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans la lutte contre la pêche INN. Dès lors, quelle évaluation peut-on faire de la contribution de la Commission Sous-Régionale des Pêches (CSRP) et la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP) dans la

lutte contre la pêche INN en Afrique de l'Ouest et du Centre ? L'analyse des données collectées permet d'examiner dans un premier temps la spécificité du problème de la pêche INN en Afrique de l'Ouest et du Centre (1) et dans un second temps de mettre en exergue la contribution de la CSRP et de la COREP dans la lutte contre la pêche INN (2).

1. La spécificité de la pêche INN en Afrique de l'ouest et du centre

La compréhension de la notion de la pêche INN est un préalable nécessaire (1.1) pour saisir la spécificité de la pêche INN en Afrique de l'Ouest et du Centre (1.2).

1.1. La pêche INN : autopsie d'une notion complexe

Le concept de la pêche INN est une notion complexe à définir du fait de sa nature, de sa stratification et de sa qualification. Du point de vue de sa nature et de sa stratification, la pêche INN pourrait être appréhendée selon deux approches complémentaires : l'approche restrictive et globalisante et l'approche extensive et détaillée.

L'approche restrictive et globalisante de la pêche INN est tirée de la définition juridique attribuée au concept par le Plan d'action international de la FAO visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée adopté en 2001 en son paragraphe 3. Selon le paragraphe 3.1 :

Par pêche illicite, on entend des activités de pêche :

3.1.1 effectuées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux placées sous la juridiction d'un État, sans l'autorisation de celui-ci, ou contrevenant à ses lois et règlements ;

3.1.2 effectuées par des navires battant pavillon d'États qui sont parties à une organisation régionale de gestion des pêches compétente, mais qui contreviennent aux mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et ayant un caractère contraignant pour les États ou aux dispositions pertinentes du droit international applicable ; où

3.1.3 contrevenants aux lois nationales ou aux obligations

internationales, y compris celles contractées par les États coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches compétentes. »

Le paragraphe 3.2 définit la pêche non déclarée comme « des activités de pêche :

3.2.1 qui n'ont pas été déclarées, ou l'ont été de façon fallacieuse, à l'autorité nationale compétente, contrevenant ainsi aux lois et règlements nationaux ; où

3.2.2 entreprises dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente, qui n'ont pas été déclarées ou l'ont été de façon fallacieuse, contrevenant ainsi aux procédures de déclaration de cette organisation. »

Le paragraphe 3.3 définit la pêche non réglementée comme « des activités de pêche :

3.3.1 qui sont menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétentes par des navires sans nationalité, ou par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation ; où

3.3.2 qui sont menées dans des zones, ou visent des stocks pour lesquels il n'existe pas de mesures applicables de conservation ou de gestion, et d'une façon non conforme aux responsabilités de l'État en matière de conservation des ressources biologiques marines en droit international.

Cette approche voile les différentes faces de la pêche illégale et « *n'aide pas forcément à comprendre la grande diversité de types d'activités s'apparentant à la pêche INN* » (I. Boto et C. La Pecesera, 2009, p. 9). D'où l'émergence de l'approche extensive et détaillée qui paraît utile pour une meilleure lecture du phénomène. Elle est beaucoup plus explicite sur les éléments rattachés à chaque composante du concept de la pêche INN. Les tableaux ci-dessous donnent une lecture à partir de la stratification (tableau n° 1) et des modes opératoires des pêcheurs INN (tableau n° 2).

Tableau n° 1 : Lecture détaillée de la pêche INN à partir de la stratification

Composantes du concept	Scénarii	Zones maritimes
Pêche Illicite	<ul style="list-style-type: none"> • Pêche sans licence (navires pirates) • Pêche sans licence en cours de validité • Pêche dans des zones interdites et des espèces interdites • Pêche avec licence en contrevenant aux conditions de la licence 	ZEE
Pêche Non déclarée	<ul style="list-style-type: none"> • Non déclaration • Déclaration erronée ou fallacieuse 	ZEE
Pêche Non réglementée	<ul style="list-style-type: none"> • Refus délibéré de ne pas se soumettre aux mesures de conservation et de gestions des ORGP auxquelles l'Etat du pavillon n'est pas membre • Pêche en haute mer par des navires soumis à aucun contrôler de l'Etat du pavillon 	Haute mer

Source : Synthèse à partir de I. Boto et Camilla La Peccelera, 2009, p. 9.

Tableau n° 2 : Lecture de la pêche INN à partir des modes opératoires ou des stratégies des pêcheurs INN

Stratégies	Tactiques	Mise en œuvre dans le Golfe de Guinée	Buts
Stratégie d'invisibilité ou de non reconnaissance	<ul style="list-style-type: none"> • Perturbation du système électronique de surveillance • Immatriculation frauduleuse • La pêche connexe 	OUI	Echapper à la surveillance
Stratégie à caractère technique	<ul style="list-style-type: none"> • Usage des techniques de pêche destructrice : chalut bœuf, pêche au poison, pêche à la dynamite. • L'irrespect des exigences techniques (matériel) 	OUI	Violer la réglementation sur le matériel de pêche à utiliser
Stratégie d'incursion illégale	<ul style="list-style-type: none"> • Incursion dans les ZEE sans licence • Incursion dans les zones frontalières 	OUI	Echapper à la surveillance
Transbordement illégal en mer	<ul style="list-style-type: none"> • Blanchiment des captures INN 	OUI	Accoster dans les ports du monde sans inquiétude

Source : Compilation des études d'INTERPOL, de l'UA-IBAR, CSRP et COREP.

Les acteurs de la pêche INN peuvent être subdivisés en deux groupes selon les moyens technologiques et le professionnalisme de leurs actions : les « *grands pêcheurs INN* » et les « *petits pêcheurs INN* » (Y.C. Mbile Nguema, 2015, p. 46-47). Il est établi aujourd'hui que la pêche INN pratiquée en Afrique relève davantage de navires étrangers que de navires nationaux ou de la pêche artisanale. En effet, « *Les contributeurs déterminants dans l'importance de la pêche INN en Afrique sont les flottes de pêche hauturières (FPHs) originaires d'Asie et des pays en*

développement » (UA-BIRA, 2016, p. 2). Il s'agit en Afrique selon le degré d'implication dans la pêche INN sur le continent de : la Chine, le Maroc, l'Espagne, la Fédération de Russie, le Japon, la Pologne, le Sénégal, la Lettonie, Corée du Sud, Belize (UA-BIRA, 2016, p. 2) etc. Les captures illégales constitueraient 80% des prises déclarées en Afrique (UA-BIRA, 2016, p. 1). Ces pêcheurs INN utilisent ces différents modes opératoires pour atteindre leur fin principale qui n'est rien d'autre que le gain économique (OCDE, 2005, p. 15).

Le concept de la pêche INN fait l'objet d'une qualification diverse par les auteurs. Un effort de classification permet de faire ressortir trois groupes. Pour le premier groupe, la pêche INN s'assimile à la piraterie maritime en ce sens que « *Par extension, la piraterie maritime devient tout acte de braconnage en milieu marin, dans le cas de pêches interdites, d'espèces protégées, de pêches dans des zones interdites ou de pêches en utilisant des pratiques interdites* » (V. Ntuda Ebode, 2011, p. 77-78). Cette assimilation de la pêche INN à la piraterie pourrait se comprendre dans le sens où « *la piraterie ne se pratique pas que dans les eaux en haute mer* » (M. N. Boudoung, 2009, p. 20). Cependant, il est préférable de la qualifier de « *piraterie halieutique* » (C.Y. Koffie-Bikpo, 2010, p. 3). Selon C.Y. Koffie-Bikpo (2010, p. 1), elle « *se définit comme une pêche clandestine opérée dans les eaux territoriales des ZEE* ».

Le deuxième groupe considère la pêche INN comme un crime environnemental ou une criminalité transnationale organisée. C'est une perception de certaines organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales à l'instar d'Interpol, Greenpeace, l'Union Européenne, Stop Illegal Fishing (SIF), Environmental Justice Fondation etc. Selon Interpol, la criminalité organisée se définit comme « *toute association ou groupement de personnes se livrant à une activité illicite continue dont le premier but est de réaliser des profits sans souci des frontières nationales* ». Pourtant, il est avéré que les pêcheurs INN dans leur poursuite effrénée du gain opèrent dans les eaux des Etats avec lesquels ils n'ont généralement aucun lien de nationalité. Dès lors, il est compréhensible d'assimiler la pêche INN à un crime transnational organisé. En effet, selon la convention des nations Unies de 2000 sur la criminalité transnationale organisée, une infraction est de nature transnationale si elle implique plus

d'un Etat en ce qui concerne sa préparation, sa perpétration ou ses effets. Il est donc évident que :

les activités de pêche INN peuvent être classées comme des infractions transnationales en ce sens qu'elles engagent, en général, à la fois l'Etat du pavillon, l'Etat du propriétaire du navire (dans la mesure où les navires sont l'apanage des pavillons de complaisance), l'Etat côtier où le poisson est pêché, l'Etat du port où il est débarqué et parfois même l'Etat du marché (le poisson n'étant pas forcément commercialisé à son lieu de débarquement). (B. Blédé, 2014).

Pour le troisième groupe constitué par les spécialistes de de la sécurité maritime (C. Ukeje et W. Mvomo Ela, 2013 ; S.S Ndutumu, 2012 ; C.S. Atonfack Guemo, 2011, p. 61-98), la pêche INN est une menace pour la sécurité maritime. Cette perception explique la présence de la pêche INN dans les études relatives à la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. L'élargissement du concept de sécurité depuis la fin de la guerre froide permet de l'identifier comme absence de menaces militaires et non militaires (C.P. David, 2000, p. 30-31). Ainsi, la pêche INN est une menace non militaire et peut nuire à la sécurité alimentaire, environnementale, humaine et sociale.

1.2. La particularité de la pêche INN en Afrique de l'Ouest et du Centre

Selon l'UA-IBAR, la pêche sans licence ou pêche pirate constitue la pratique de pêche INN dominante dans les deux régions (UA-IBAR p. 44 et p. 49) suivie des méthodes interdites, la pêche dans les zones et saisons interdites, la pêche des espèces interdites, la non-conformité aux conditions de la licence et le transbordement illégal. Dans le Golfe de Guinée, la grande pêche INN est pratiquée par les navires battant pavillon des pays industrialisés et émergents (Y.C. Mbile Nguema, 2015, p. 47). Il s'agit principalement des navires-industriels asiatiques, européens, russes parfois africains (P. Guibbaud, 2014, p. 7). En Afrique Centrale, il est davantage question des navires asiatiques notamment chinois. En effet, les navires chinois sont accusés « *d'être le plus souvent enclins à respecter la réglementation en matière de pêche, et de pêcher au plus près des côtes* » (S. S. Ndutumu, 2012, p. 24). Toutefois, elle « *n'est pas toujours l'apanage des pays asiatiques, mais elle est également l'œuvre*

des armateurs véreux des pays européens » (Ibid., p. 24). Les pêcheurs artisanaux sont aussi des acteurs de la pêche INN dans l'espace CSRP (DSCSA, 2014, p. 10). Quoiqu'il en soit, les navires étrangers non africains sont les plus grands auteurs des actes de pêche INN comme le montrent les tableaux n°3 et 4 ci-dessous.

Tableau n° 3 : Part des navires étrangers (non-africains) dans les captures INN dans l'espace CSRP

Etats membres CSRP	Estimation des captures INN (%)	Part des navires étrangers (%)
CAP-VERT	28%	42%
GAMBIE	30%	70%
GUINEE	70%	80%
GUINEE-BISSAU	69%	87%
LIBERIA	75%	72%
MAURITANIE	58%	84%
SENEGAL	50%	59%
SIERRA-LEONE	30%	25%

Source : Extraits du graphique de comparaison entre le % de la pêche INN des navires étrangers dans la ZEE dans un État membre (en barres graphiques) et la pêche INN du % total des captures (en points) (UA-BIRA, 2016, p. 2)

Tableau n° 4 : Part des navires étrangers (non africains) dans les captures INN dans l'espace COREP

Etats membres COREP	Estimation des captures INN (%)	Part des navires étrangers
ANGOLA	40%	8%
CAMEROUN	19%	65%
GABON	53%	60%
GUINEE-EQUATORI	74%	79%

ALE		
CONGO	60%	84%
RDC	69%	65%
SAO-TOME ET PRINCIPE	41%	5%

Source : Extraits du graphique de comparaison entre le % de la pêche INN des navires étrangers dans la ZEE dans un État membre (en barres graphiques) et la pêche INN du % total des captures (en points) (UA-BIRA, 2016, p. 2).

Ces tableaux montrent la domination de la grande pêche INN par-rapport à la petite pêche INN. Les facteurs favorables de cette pêche sont entre autres le faible effet dissuasif lié à la faiblesse des moyens de surveillance (inspecteurs de pêche et administration militaire) et la faiblesse des sanctions. Il est établi aujourd’hui que les lieux privilégiés des pêcheurs INN sont « ceux où ils sont quasiment assurés de ne pas être inquiétés par des missions de patrouilles » (B. Bledé, 2014). Par ailleurs, la pêche INN perdure en « raison du fait que le profit attendu l’emporte sur la sanction encourue » (OCDE, 2012, p. 69). Bien que certains pays fassent l’exception comme le Sénégal qui a pris de nouvelles mesures de sanction, le faible effet dissuasif accompagné du difficile environnement halieutique, de la mauvaise gouvernance encouragent indirectement la pêche INN qui a des effets économiques, sociaux et environnementaux néfastes (UA-IBAR, 2016, 177 p.). Face à cette situation, des acteurs publics et privés s’investissent dans la lutte contre ce mal. Parmi ceux-ci, figurent en bonne place la CSRP et la COREP dont il convient d’examiner la contribution.

2. L’apport de la CSRP et de la COREP dans la lutte contre la pêche INN

La CSRP et la COREP disposent d’une capacité d’action qui résulte de leurs actes créateurs en matière de lutte contre la pêche INN. Bien qu’elles aient pour mandat d’assister les Etats dans la gestion durable des ressources halieutiques, l’analyse rétrospective et évaluative de leurs actions permet de constater qu’elles ont apporté une contribution

tridimensionnelle significative dans la lutte contre la pêche INN (2.1) malgré les défis auxquels elles font face (2.2).

2.1. La contribution tridimensionnelle et par projets interposés de la CSRP et de la COREP

L'examen des ressources dont disposent les deux organisations pour agir contre la pêche INN s'ouvre sur les aspects juridiques, techniques et opérationnels (CSRP).

La capacité juridique de ces deux organisations réside dans leur aptitude à élaborer des actes juridiques de portées différentes (Y.C. Mbile Nguema, 2015, p. 59) et à mener des démarches juridiques diverses. Elles ont ainsi l'aptitude de proposer des conventions à leurs Etats membres facilitant l'harmonisation des politiques. Dans cette perspective, la CSRP et la COREP ont favorisé l'essor d'un droit régional de pêche et de lutte contre la pêche INN par l'harmonisation des législations et la prise en compte des instruments juridiques internationaux en matière de lutte contre la pêche INN. Depuis la prolifération de la pêche INN dans les années 1990 dans l'espace CSRP qualifiées de « *ruée vers l'or bleu* », des actes juridiques ont été adoptés comme on pourrait le constater dans le tableau 6. De même, la COREP « *a élaboré et fait adopter plusieurs instruments régionaux clés de gouvernance des pêches qui, maintenant, devraient être mis en œuvre pour plus de visibilité sur la gestion et l'exploitation des ressources halieutiques* ». Le bilan des actes juridiques des deux organisations est dressé dans le tableau ci-dessous.

Tableau n° 5 : Bilan des actes juridiques adoptés par la CSRP et la COREP

CSRP	COREP
<ul style="list-style-type: none"> -Convention relative à la détermination des conditions minimales d'accès et d'exploitation des ressources halieutiques à l'intérieur des zones maritimes sous juridiction des Etats membres de la CSRP de 2012 ayant remplacé celle de 1993 -La Convention sur la coopération sous-régionale dans l'exercice du droit de poursuite de la CSRP (1^{er} Septembre 1993) -Protocole relatif aux modalités pratiques de coordination des opérations de surveillance dans les Etats membres de la CSRP (1^{er} Septembre 1993) -La déclaration de Nouakchott sur la pêche INN du 20 Septembre 2001 -La déclaration de Dakar du 28 mars 2014 	<ul style="list-style-type: none"> -Convention relative à la détermination des Conditions Minimales d'Accès, d'Exploitation et de Commerce des Ressources Halieutiques à l'intérieur des zones maritimes sous juridiction des Etats Membres de la COREP ; -Plan d'action régional de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; -Plan d'action régional pour la gestion des capacités de pêche dans la zone COREP ; -Protocole relatif à la mise en place et à la gestion d'un système d'information sur les pêches et l'aquaculture en Afrique Centrale (COREP-SIPA) ; -Observatoire économique régional de la pêche et de l'aquaculture. -Plans stratégiques nationaux de développement et de mise en œuvre du système SCS. -Plan stratégique régional en matière de système SCS (COREP).

Source : Données compilées par l'auteur.

La CSRP a transmis le 28 Mars 2013 une demande d'avis consultatif au Tribunal International du droit de la Mer (TIDM) siégeant à Hambourg portant sur quatre questions. Cette démarche a permis de mieux éclaircir la responsabilité de l'Etat du pavillon dans la pêche INN et d'offrir une possibilité aux Etats membres de la CSRP d'engager la responsabilité de l'Etat du pavillon d'un navire de pêche INN. Selon le Département de Harmonisation des Politiques et Législations (DHPL) de la CSRP, cet avis a beaucoup influencé certains pays à durcir la réglementation à l'égard des navires battant leur pavillon afin d'éviter de mettre à mal leur image.

Les deux organisations apportent un appui technique aux Etats membres à travers des ateliers de formation des cadres compétents en matière de Suivi, Contrôle et Surveillance (SCS) ou l'adoption des documents techniques utilisables par les acteurs SCS des Etats membres. Des ateliers multiples sont organisés par la CSRP dans les Etats membres de même que par la COREP. On peut citer l'atelier sur les systèmes de suivi des Navires de pêche (SSN/VMS) qui s'est tenu à Pointe Noire au Congo en 2009 et l'atelier qui s'est tenu à Libreville en 2013. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'Action Stratégique 2011-2015, la CSRP a réalisé des ateliers de formation multiples.

C'est ainsi qu'au titre des Projets SCS/UE/CSRP, ACP Fish II et WWF-WAMPO ainsi que du PRAO, des activités de formation ont été menées (observateurs des pêches des États membres ; cadres des structures SCS et des services chargés de la qualité des produits halieutiques sur la certification et la traçabilité des produits de pêche dans la zone CSRP). Au titre du PRAO, une campagne de sensibilisation et de vulgarisation du guide de la CSRP sur les Mesures du Ressort de l'État du Port a été effectuée à travers l'organisation d'ateliers nationaux en 2013 et 2014. Dans le cadre du Projet WWF-WAMPO, la surveillance participative a été promue dans la zone CSRP à travers des ateliers nationaux organisés en 2014 pour tous États membres sauf en Sierra Leone. Il a été également procédé à l'organisation d'ateliers de formation des inspecteurs et des observateurs, réservés aux jeunes techniciens en vue d'assurer la relève du personnel vieillissant de ces deux importantes composantes du dispositif sous-régional de lutte contre la pêche INN (CSRP, 2018, p. 39-40).

Ceci démontre le volume des actions de ces organisations bien que ces actions soient le fruit des projets dans la majeure partie des cas. La CSRP a la particularité de mener des opérations de surveillance de pêches à travers son Département Suivi, Contrôle et Surveillance des Pêches (DSCSA) basé à Banjul en Gambie. Elle a mené des opérations de surveillance avec d'importants résultats. Ainsi, dans le cadre du Projet SCS/UE/CSRP, le DSCSA a « *organisé en 2013 des opérations conjointes de surveillance des eaux sous juridiction des États membres* » (CSRP, 2018, p. 40).

Dans le cadre du Projet GoWAMER « Gouvernance, politiques de gestion des ressources marines et réduction de la pauvreté dans l'Écorégion WAMER » (CSRP, 2018, p. 15), on récence :

- une opération de surveillance baptisée « Opération Ousman DRAMMEH » qui a regroupé la Gambie, la Guinée Bissau et le Sénégal, a été réalisée en 2014.
- une opération baptisée « PEDRO CARDOSO NANCO » qui a regroupé le Sénégal, la Gambie, la Guinée-Bissau et la Guinée a été organisée du 28 Août au 02 Septembre 2016.
- trois opérations conjointes sous régionales de surveillance des pêches ont été réalisées en 2017 dont l'Opération « WONTANARA » qui a été conduite, du 27 au 30 avril 2017, dans les ZEEs de la Guinée et de la Guinée-Bissau et cofinancée par le PRAO-Guinée-Bissau ; l'Opération « BONGA » qui s'est déroulée du 15 au 20 juin 2017, dans les ZEE de la Gambie, de la Guinée-Bissau et du Sénégal et qui a permis d'inspecter 43 navires tous types confondus et d'en arraisonner 01 et l'Opération « ALBARKA GoWAMER » qui s'est déroulée du 17 au 22 novembre 2017, dans les ZEEs de la Gambie, de la Guinée-Bissau et de la Guinée et qui a permis d'inspecter 92 navires au nombre desquels 09 ont été arraisonnés.

Au regard de ce qui précède, l'apport des organisations régionales de pêches de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans la lutte contre la pêche INN est considérable. Toutefois, elles font face à des défis persistants.

2.2. Les défis de la CSRP et de la COREP en matière de lutte contre la pêche INN

L'efficacité des actions de ces organisations en matière de lutte contre la pêche INN dépend de la continuité de celles-ci. Le cas des opérations de surveillance de la CSRP par exemple montre bien l'absence de continuité des opérations de surveillance. C'est pourquoi des mécanismes de financement fiables sont à rechercher. D'ailleurs la CSRP s'inscrit déjà dans cette perspective. Par ailleurs, l'efficacité des actions de ces organisations est fortement dépendante de l'engagement des Etats membres. Il faudrait une plus grande appropriation des projets menés par

ces organisations de même qu'une promptitude des Etats membres à communiquer avec les secrétariats de ces organisations, l'internalisation des dispositions du droit régional de pêche par les Etats membres notamment dans le cas de la COREP. Les organisations elles-mêmes devraient pouvoir renforcer la coopération inter-agences qui permettrait d'accroître les partenariats. La CSRP constitue pour la COREP un pôle d'expérience en matière de lutte contre la pêche INN. La COREP gagnerait par exemple à renforcer ses liens de coopération avec cette institution.

Conclusion

En définitive, la pêche INN dans le golfe de Guinée est un problème central qui mérite une attention particulière dans cette nouvelle ère de l'histoire maritime de l'Afrique. Le bilan rétrospectif des actions de la CSRP et de la COREP montre la contribution indéniable des organisations régionales africaines de pêche dans la lutte contre la pêche INN. Cependant, la diversité des acteurs et l'objectif d'établissement d'une politique commune de pêche par la stratégie AIM 2050 invitent à une coordination et à une rationalisation des actions au niveau continental afin d'éviter les dispersions de ressource et de mutualiser les efforts.

Liste des références

- NTUDA EBODE V.-ATONFACK GUEMO S., C., 2011, « La gestion concertée des ressources halieutiques dans la CEEAC « Zone D » : Etat des lieux et perspectives » in *La gestion coopérative des ressources transfrontalières en Afrique Centrale : quelques leçons pour l'intégration régionale*, Yaoundé, Friedrich Ebert Stiftung, p. 61-98.
- BOTO, I, LA PECCELERA, C., 2009, *Lutte contre la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée. Impacts et défis pour les pays ACP*, Bruxelles, ACP-UE.
- CHAUMETTE. P., MBILE NGUEMA, Y. C. « L'efficacité de la « politique » maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue » in *Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières/Wealth and miseries of the oceans : Conservation, Resources and Frontiers*, Bilbao, Gomylex, 2018, p.

49-68.

- CONFERENCE de l'Union Africaine, 2014, (vingt-deuxième session ordinaire), Décision sur l'adoption et la mise en œuvre de la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (stratégie AIM 2050) - Doc. Assembly/AU/16 (XXII) Add. 1, 30-31 janvier 2014, Addis-Abeba (Ethiopie), Assembly/AU/Dec.496 (XXII).
- CSRP, 2018, *Evaluation externe du plan d'action stratégique 2011-2015*, Dakar, 80 p.
- CSRP, 2018, *Rapport d'évaluation des activités de la CSRP 2016 et 2017*, Dakar, 36 p.
- DIOUF, F., 2015, *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée au Sénégal*, Dakar, L'Harmattan-Sénégal.
- ENTRETIEN 2018B, Département Suivi, Contrôle et Surveillance des Pêches (bureau chef de département), CSRP, (Dakar, 14 Juin 2018).
- ENTRETIEN 2018C, Secrétariat Permanent, CSRP (Dakar, 28 Juin 2018).
- ENTRETIEN 2018F, Département Harmonisation des Politiques et Législations, CSRP (Dakar, 20 Juillet 2018).
- ENTRETIEN, 2018H, Secrétariat Exécutif, COREP (Libreville (par web), 25 Juillet 2018).
- DSCSA, 2014, *Stratégie de lutte contre la pêche INN dans la zone de la CSRP*, 43p.
- KOUNGOU, L., 2017, « De Yaoundé à Lomé : méandres de la mobilisation africaine contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée » (*Tribune*, n°881), *Revue défense nationale*, 6p.
- LOPEZ, C., 2016, « L'économie bleue en Afrique », *Diplomatie*, p. 16-18.
- LUNTUMBUE, M., 2016, « La longue marche de l'architecture africaine de sûreté et de sécurité maritime dans le golfe de Guinée », *Diplomatie*, p. 84-88.
- MBILE NGUEMA, Y. C., 2015, *Organisations régionales africaines et lutte contre la pêche INN. Le cas de la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP)*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes.
- NTUDA EBODE, V., 2011, « « La nouvelle posture géopolitique du

Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée », in *Terrorisme et Piraterie. De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, pp. 43-92.

- OCDE, 2012, *La certification dans les secteurs halieutique et aquacole*, OCDE publishing.
- PAULY, D, 2016, « La pêche illégale le long de la côte ouest-africaine », *Diplomatie*, p. 68-71.
- SABUNI KASEREKA, E, 2017, *Instruments clés de gouvernance des pêches de la COREP. Lutte contre la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée en Afrique Centrale*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes.
- UA-IBAR, 2016, *Impacts socio-économiques et environnementaux de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) en Afrique. Document de plaidoyer*, Nairobi, 8 p.
- UA-IBAR, 2016, *Economic, Social and Environmental impact of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in Africa*, Nairobi, 177 p.
- VECCHIO A.D, MARELLA F., CALIGIURI A., 2016, « L'établissement de la zone exclusive maritime commune de l'Afrique (CEMZA) et ses implications sur le régime juridique des ZEE » in A. Del Vecchio, F. Marrella (eds.), *International Law and Maritime Governance. Current Issues and Challenges for Regional Economic Integration Organization/ Droit international et gouvernance maritime défis actuels pour les organisations internationales d'intégration économique/ Diritto internazionale e governance marittima. Problemi attuali e sfide per le organizzazioni di integrazione economica regionale*, Napoli, Editoriale Scientifica, p. 287-296.

Produits de pêche et sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé (Préfecture de l'Ogou) au Togo

Kodjo Numuleo Mokpokpo AGBEMELE

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)

*Département de Géographie, Université de Lomé
agbemelekodjo1@gmail.com*

Résumé : Le lac artificiel du barrage de Nangbéto s'étend à plusieurs cantons des préfectures de l'Anié et de l'Ogou dont le canton d'Akparé, notre aire d'étude. L'activité de pêche qui s'y développe joue un rôle important dans l'amélioration des conditions de vie des acteurs. Les prises annuelles au niveau du lac de Nangbéto sont estimées à 500 tonnes en 2012, 1 000 tonnes en 2014 et 2 029 tonnes en 2015 et 3 000 en 2017. La présente étude permet d'analyser la contribution de la pêche à la sécurité alimentaire des populations du canton d'Akparé. L'approche méthodologique adoptée prend appui sur la documentation et les enquêtes de terrain. Les résultats montrent que la pêche sur le lac du barrage de Nangbéto est une activité saisonnière. Les prises laissent entrevoir une richesse ichtyologique avec une prédominance de carpes de l'ordre de 87% contre 3% et 4% respectivement pour les capitaines et pour les silures. Le poisson a une teneur moyenne en protéines de 18,75% supérieure à celle du bœuf (17,10%), de l'œuf (13,10%) et du coquillage (15,85%). La pêche sur le lac de Nangbéto étant réglementée, les poissons sont disponibles neuf mois sur douze afin de permettre au stock ichtyologique de se reconstituer. Destinés à différents usages, les poissons sont prélevés par des acteurs régulièrement inscrits dans la base du service de pêche-Plateaux. Ceux-ci font usage des techniques de pêche illicites et des techniques de pêche recommandées.

Mots-clés : Produits halieutiques, sécurité alimentaire, valeurs nutritives, Akparé.

Abstract : The artificial lake of the Nangbéto dam extends to several cantons of the Anie and Ogou prefectures, including the Akparé canton, the

study area. The fishing activity that develops there plays an important role in improving the living conditions of the actors. Annual catches at Lake Nangbeto are estimated at 500 tonnes in 2012, 1,000 tonnes in 2014 and 2,029 tonnes in 2015 and 3,000 in 2017. This study analyzes the contribution of fisheries to food security to the populations of the Canton of Akparé. The methodological approach adopted is based on documentation and field surveys. The results show that fishing on the Nangbeto dam lake is a seasonal activity. The catches suggest an ichthyological richness with a predominance of carp of the order of 87% against 3% and 4% respectively for captains and for catfish. The fish has an average protein content of 18.75% higher than that of beef (17.10%), egg (13.10%) and shellfish (15.85%). As fishing on Lake Nangbeto is regulated, fish are available nine months out of twelve to allow the fish stock to rebuild. Intended for different uses, the fish are taken by actors regularly registered in the base of the fishing service-Plateaux. They use illegal fishing techniques and recommended fishing techniques.

Key words: Fish products, food safety, nutritional values, Akparé.

Introduction

La flambée des prix des denrées alimentaires, la multiplication des catastrophes naturelles, l'urbanisation rapide sont autant de facteurs qui aggravent l'insécurité alimentaire et accentuent la complexité des situations d'urgence. La pêche représente l'une des formes les plus importantes de l'exploitation par l'homme du domaine biologique des eaux planétaires. En 2014, la production mondiale des pêches de capture a atteint 93,4 millions de tonnes (FAO, 2016, p. 12). Le secteur halieutique tient une place de choix dans les domaines économique, social et surtout nutritionnel (R. Coulibaly, 2010, p. 45). Les gouvernements participants à la deuxième conférence internationale sur la nutrition ont approuvé la Déclaration de Rome sur la nutrition et le Cadre d'action, qui engagent les dirigeants du monde entier à mettre en place des politiques nationales visant à éliminer la malnutrition et à transformer les systèmes alimentaires de manière à garantir des régimes alimentaires nutritifs pour tous (FAO : 2016, p. 17).

En Afrique, le poisson représente globalement 22% des apports en protéines animales mais il peut représenter jusqu'à 70% dans certains pays comme le Sénégal, le Gabon. Ce taux peut dépasser 50% dans certains pays pauvres, en particulier lorsque les autres sources de protéines animales sont rares ou chères. Le poisson, fruit de la pêche, est la première source de protéine animale dans le monde et sa consommation est de 15 kg par habitant et par an (FAO, 2012). Sur 800 millions d'Africains, plus de 200 millions mangent régulièrement du poisson. Le ratio protéine poisson-autres protéines animales est de 28% pour le Bénin, 37% pour la Côte d'Ivoire contre 30% pour le Togo (E. P. Ago Tcheme, 2015, p. 224). Les importations de poisson ont couvert environ, 73% de la consommation en Côte d'Ivoire, 61% au Burkina Faso et 50% au Togo. Dans les États côtiers de l'Afrique de l'Ouest à l'instar du Togo, où le poisson occupe une place centrale dans l'économie locale depuis des siècles, la proportion en protéine animale provenant du poisson est extrêmement élevée : 75% au Sénégal, 62% en Gambie et 63% en Sierra-Léone et au Ghana. Au Togo, elle représente 50% (SAMUDRA, 1989, K.-A. Fiagan, 2013, p. 123). La pêche continentale togolaise contribue à 5 000 tonnes de la production halieutique nationale estimée à 21 555 tonnes en 2015 (DPA, 2016). Le lac du barrage de Nangbéto dont bénéficie le canton d'Akparé, les cours d'eau Oti et Mono sont les plus grandes zones de pêche continentale au Togo. Le poisson, source vitale de protéine animale et de micronutriments dans un grand nombre de communautés rurales, est également la seule forme de protéine animale accessible aux ménages pauvres. Face à ces constats, une question principale se pose : quelle est la contribution des produits de pêche à la sécurité alimentaire du canton d'Akparé ? Pour atteindre l'objectif visé par le présent article qui est de montrer l'importance du poisson du lac de Nangbéto dans l'atteinte de la sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé, une méthodologie a été adoptée. Elle porte sur une recherche documentaire et une enquête de terrain.

1. Le cadre méthodologique

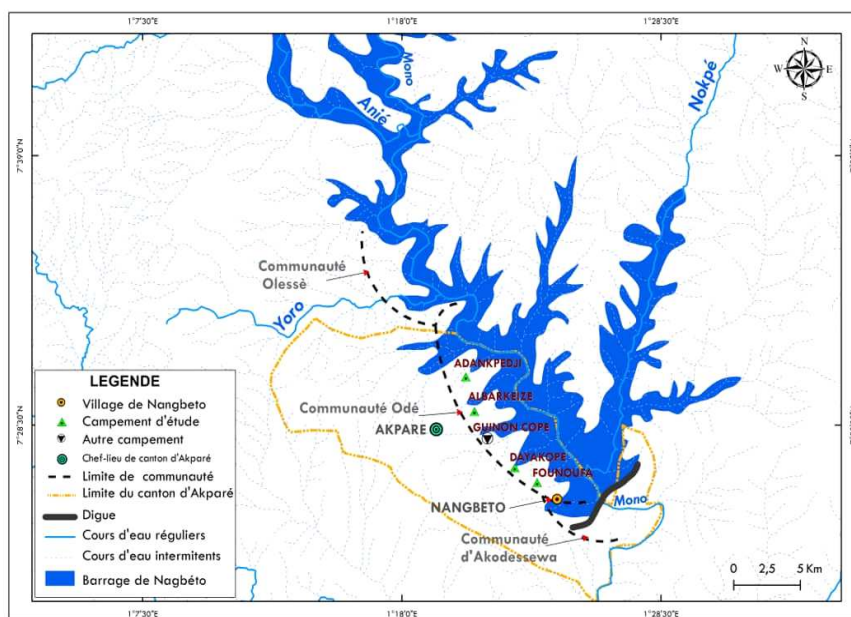
Mener une étude sur la participation des produits de pêche à la sécurité alimentaire demande à considérer le poisson dans son géosystème, c'est-à-dire l'endroit où il vit (l'écosystème) et les acteurs, les techniques de pêche mises en œuvre pour sa capture (le sociosystème). Cette démarche combine l'approche quantitative et qualitative et fait recours aux sources secondaires et primaires. La collecte des données primaires prend appui sur les observations, les entretiens et l'enquête par questionnaire.

Pour mieux apprécier le quotidien des différents acteurs en activité sur le lac de Nangbéto, des visites prospectives ont été menées dans les campements des pêcheurs et les sites de débarquement de produits de pêche. Cette attitude participative a permis de mieux appréhender le milieu et de cerner l'objet d'étude. La phase d'entretien a consisté à s'adresser aux personnes ressources à savoir le chef canton d'Akparé, les chefs des campements de pêcheurs et le chargé des pêches de la Direction Régionale de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche des Plateaux. Cette démarche a permis de comprendre certaines habitudes et pratiques liées à la pêche et l'historique des flux migratoires des pêcheurs. L'enquête par questionnaire a permis de collecter des informations auprès des pêcheurs, des transformatrices et des mareyeurs. A cet effet, la technique d'échantillonnage aléatoire simple a été adoptée. L'évaluation de la contribution économique de la pêche permet de mesurer l'apport direct et indirect de la pêche dans l'économie nationale à travers des indicateurs comme la valeur ajoutée et le Produit Intérieur Brut (PIB). L'analyse de la dimension économique de la production halieutique prend en compte le revenu des acteurs, les bénéficiaires, le capital fixe, les consommations intermédiaires acteurs en amont de la filière et les marges bénéficiaires des autres acteurs de la filière. Elle prend en compte la valeur de l'autoconsommation, la capacité financière des acteurs dans le but de s'approvisionner en cas de rupture de stock.

Le canton d'Akparé, située dans la partie orientale de la préfecture de l'Ogou dans la Région des Plateaux, à 25 km à l'Est de la ville d'Atakpamé compte, d'après les résultats du RGPH-4, une population de 20 680 hab. en 2010, soit 1,5% de la population régionale parmi laquelle figurent les pêcheurs, les transformatrices et les mareyeurs. La proximité par rapport au lac,

l'importance des activités de pêche et le poids démographique des campements sont les raisons qui sous-tendent le choix des sites d'étude. Nous avons retenu quatre campements dans la zone de pêche d'Odé sur un total de douze campements faisant partie du canton d'Akparé (Carte n° 1).

Carte n° 1 : Localisation des campements d'étude



Source : K. Hounsounou, (2008), carte modifiée par K. N. Agbémélé (2014).

L'effectif des pêcheurs à travers les campements d'étude est de 174 (DRAEP-Plateaux, 2013). L'application d'un taux de sondage de 33% a permis de retenir 58 pêcheurs qui ont fait l'objet de l'enquête (Tableau n° 1).

Tableau n° 1 : Nombre de pêcheurs enquêtés par campements

Localités choisies	Pêcheurs	Effectifs enquêtés	Pourcentage (%)
Adankpédji	57	19	32,7
Odé	39	13	22,4
Albakaïzé	51	17	29,3
Dayakopé	27	09	15,5
Total	174	58	33,3

Source : Enquête de terrain, 2014.

Ainsi, 58 pêcheurs, toutes ethnies et tous statuts socio professionnels confondus ont été enquêtés. En plus de ceux-ci, 21 mareyeurs et 23 transformatrices ont aussi été enquêtés de manière accidentelle en vue d'apprécier l'importance du mareyage et de la transformation des produits de pêche et leur impact socio-économique. En somme, 102 acteurs ont été enquêtés. La démarche méthodologique mise en œuvre nous a permis de parvenir à des résultats.

2. Résultats

Les résultats de l'étude se déclinent en deux parties. La première partie porte un intérêt au lac du barrage de Nangbéto, un écosystème anthropique qui mobilise des acteurs dans la production halieutique. La seconde porte sur la contribution des produits de la pêche à la sécurité alimentaire, les différentes formes de transformation et les risques qu'elles comportent et les perceptions sociales portées sur certaines espèces.

2.1. Un milieu naturel créé et géré, favorable à la pêche

La pêche est une activité dont la rentabilité est intrinsèque aux conditions du milieu physique. Ce dernier est le support de toute activité de développement. Le lac du barrage de Nangbéto est un lac artificiel présentant une grande richesse ichtyologique. Les pêcheurs font usage de techniques de capture diverses.

2.2. Le lac du barrage de Nangbéto, un écosystème anthropique

Le canton d'Akparé est traversé par le fleuve Mono sur lequel est construit le barrage de Nangbéto depuis juillet 1987 (E. Ago *et al*, 2005 ; p. 32 ; A. Blivi, 2006, p. 12). La mise en service de ce barrage a engendré une retenue d'eau qui s'est transformée en un lac artificiel, communément appelé lac de Nangbéto. Il couvre une superficie de 18 000 ha et se localise entre 7°28 N et 1°19 E. D'une profondeur moyenne de 9,5 m, ce lac est alimenté par quatre principaux affluents du Mono : Anié, Ogou, NonkpoéAlale et Kpéhara.

La construction du barrage s'inscrit dans l'action de la Communauté Electrique du Bénin (CEB) de promouvoir en 1968, la mise en valeur du potentiel hydroélectrique du Mono. Le site de Nangbéto a été choisi pour la réalisation du premier barrage hydroélectrique qui présente un surplus d'intérêt agricole. Le plan d'eau se dispose également à la pêche artisanale menée par des acteurs embarqués à bord de pirogues non motorisées.

2.3. Les engins et les techniques de pêche sur le Nangbéto

Les engins et les techniques, utilisés de façon très variée sont choisis en fonction des espèces visées. Il s'agit des filets et des nasses qui donnent lieu à d'ingénieuses techniques de capture. Paradoxalement, les techniques de pêche recommandées sont seulement utilisées à 31% à Adankpédji, Dayakopé, Albakaïzé et Odé. En dehors de la technique de filets maillants (dormants de 2,5 cm de mailles et dérivants) et des éperviers recommandés sur le lac de Nangbéto, d'autres techniques se développent. Il s'agit de l'usage des palangres, de la technique du tirez-tirez, d'*Anifa* et du barré-barré. Si l'absence de suivi de la pêche sur ce plan d'eau a exacerbé l'usage des pratiques illicites, rappelons que depuis août 2013, avec l'élaboration et l'adoption du plan de gestion du lac de Nangbéto, des surveillances participatives sont organisées régulièrement sur le lac. Elles permettent de contrôler les pratiques de pêche, saisir les engins non réglementaires, tout en sensibilisant les différents acteurs sur le respect de la réglementation en vigueur et la pratique d'une pêche responsable.

2.3.1. Le filet maillant

On distingue les filets maillants dérivants et les filets maillants dormants. La deuxième catégorie est la plus utilisée sur le lac par 61% environ des acteurs. Les filets maillants dormants se composent d'une nappe de filet en nylon de longueur variable, montés avec des flotteurs sur la ralingue supérieure. La ralingue inférieure est munie d'une série de plombs ou de pierres servant de lest. On peut aussi fixer le filet par des fourches de bois. Les actions conjuguées des flotteurs, des plombs et des piquets permettent aux filets d'être bien étirés, bien droits et de toucher le fond du lac sans s'être entremêlés.

2.3.2. L'épervier

L'épervier est un filet circulaire constitué d'une nappe en fil synthétique, de diamètre variable (de 3 à 6 m) garni de plombs à sa circonférence. Au centre de la nappe se trouve attachée à une corde assez longue, gardée en main par le pêcheur au moment de la lancée. Suspendu par cette corde, l'épervier prend la forme d'un cône.

2.3.3. Les nasses

Ce sont des pièges souvent posés près du rivage. Elles contiennent des pâtes de son qui servent d'appât et sont placées le long d'un fil attaché entre deux troncs d'arbres. L'usage de nasses faites de filets de moins de 75 cm n'est pas recommandé. Des interventions des services de pêche, de temps à autres, permettent de faire des saisies (Photo n° 1). Ces nasses captent le plus souvent les silures.

Photo n° 1 : Nasses saisies et parquées dans le hall du service de pêche-Plateaux



Source : K. N. Agbémélé, photo prise en septembre 2013.

2.3.4. Les palangres

La palangre est constituée d'une ligne en fil synthétique sur laquelle sont attachés des avançons munis chacun des hameçons. Les hameçons peuvent être appâtés ou non selon le type de palangre. La palangre non appâtée est interdite d'usage sur le lac Nangbéto.

2.3.5. Le « tirez-tirez » et l'Adragni

L'Adragni est la senne de plage. On l'utilise pour encercler les bancs de poissons et il est halé depuis le rivage. Il est mis à l'eau à l'aide de deux pirogues et y est tiré par 10 pêcheurs au moins qui se positionnent sur le rivage. Il est posé dans les après-midis et relevé le matin. Il est beaucoup plus grand que le tirez-tirez. Si ces techniques furent les plus ravageuses du plan d'eau et les plus utilisées dans les campements d'étude (HOUNSOUNOU K. 2008, p. 40) avec les surveillances et les saisies, leur usage se fait de plus en plus rare (DRAEP-Plateaux, 2016).

2.3.6. La technique de barré-barré et d'Anifa

Le barré-barré est un filet de très petit maillage. Il est disposé en amont de la retenue d'eau sur les bras des affluents. Il est posé bien au fond de l'eau et permet de bloquer l'accès au lac des poissons. Le pêcheur, avec le filet

épervier ou les nasses, capture les poissons dans la petite portion du lac durant une longue période avant d'enlever l'engin. L'*Anifa* est une technique similaire mais la disposition des filets est en demi-cercle ou en rectangle ouvert sur le rivage.

2.3.7. La technique d'*Atidja*

Elle est l'équivalent de la technique d'*Acadja*, pratiquée sur le lac Togo. Elle consiste à délimiter une partie du lac avec des piquets pour y entasser beaucoup de branches d'arbres. L'ensemble du dispositif est entouré de filets que l'on relève souvent par le bas pour permettre aux poissons de s'y réfugier. Le dispositif s'apparente à un environnement propice pour les poissons sinon à une frayère.

Les nasses à mailles inférieures à 75 cm, la palangre non appâtée, le tirez-tirez, l'*Adragni*, le barré-barré, l'*Anifa* et l'*Atidja* sont des techniques de pêche interdites sur le lac Nangbéto. Ces engins et techniques de pêches, sélectifs ou non continuent d'être utilisés malgré les dispositions juridiques existantes pour la capture de la gamme variée d'espèces dont dispose le lac.

3. Le barrage de Nangbéto et son potentiel ichtyologique

Les cours d'eau Mono et Oti et le barrage hydroélectrique de Nangbéto constituent les zones de pêche continentale les plus importantes avec une production estimée à 5 000 tonnes par an (DPA, 2017). Le lac du barrage de Nangbéto présente une faune halieutique diversifiée. L'évaluation des stocks halieutiques du barrage par des scientifiques de l'Université du Bénin à travers des pêches expérimentales aux filets maillants en 1990 et 1991 a permis de dresser un inventaire d'une trentaine d'espèces de poissons dont les plus fréquemment pêchés sont consignés dans le tableau n° 2.

Tout comme sur le Lac Togo, les prises sur le lac Nangbéto laissent entrevoir une prédominance de carpes. Les poissons comme les capitaines, les silures sont moins capturés et représentent 3 et 4% contre 87% pour les carpes qui sont d'ailleurs, d'après 87,9% des pêcheurs enquêtés, les poissons les plus recherchés.

Tableau n° 2 : Les principales espèces du lac Nangbéto

Nom en éwé	Nom français	Nom scientifique
<i>Akpa</i>	Carpes	<i>Oreochromis niloticus</i>
<i>Adéwu</i>	Silure noir	<i>Clarias gareipinus</i>
<i>Blolo</i>	Silure blanc	<i>Chrysichthys nigrodigitatus</i>
<i>Linsi</i>	Capitaine	<i>Lates niloticus</i>
<i>Folèvi</i>	Ethmalose	<i>Ethmalosa fimbriata</i>
<i>Epan</i>	Hétérotis	<i>Heterotis niloticus</i>
<i>Sokli, Sossogblosso, Sossogboé</i>	***	<i>Synodontis nigrita</i>

Source : K. Hounsounou, 2008 ; K. N. Agbémélé, 2014 ; DRAEP Plateaux, 2016.

Les autres espèces de poissons sont les éthmaloses et les *hétérotis* qui représentent une proportion de 6%. Aucune espèce de crustacé n'est pêchée dans le lac Nangbéto. « *Il y a de cela 18 ans que je suis ici, je n'ai jamais vu de crabe ni de crevette alors que c'est chose courante sur le lac Togo* », avait répondu le Responsable des pêches de la DRAEP Plateaux quand la question relative à l'existence des crustacés lui a été posée. Les produits halieutiques sont commercialisés et où consommés par les acteurs. Ils sont source de revenus et fournissent des protéines aux populations.

4. Produits de pêche et sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé

La pêche dans le canton d'Akparé contribue de manière directe à la sécurité alimentaire des ménages par la production d'aliments pour la consommation humaine directe et de manière indirecte par la création d'emplois et l'instauration d'activités économiques (transformation, commercialisation, commerce extérieur, restaurants, etc.) qui apportent des revenus aux ménages. Les pêcheurs tirent profit du lac du barrage de Nangbéto qu'ils parcourent de jour comme de nuit, tout comme les revendeurs de poissons

frais ou transformés, des acteurs en aval de la filière. Dans cet article, la sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé est perçue à travers quatre dimensions, qui rappellent les quatre piliers de la sécurité alimentaire à savoir la disponibilité, l'accessibilité, l'utilisation et la stabilité de la denrée.

4.1. Le poisson, une denrée disponible neuf mois de l'année

Un repos biologique est observé sur le lac tous les ans. Sur le lac Nangbéto, les grandes saisons de pêche se situent de la mi-novembre à la fin du mois de février. La mi-novembre coïncide avec l'ouverture officielle des activités de pêche après trois mois de repos biologique sans activité (Tableau n° 3).

Tableau n° 3 : Les principales saisons de pêche sur le lac Nangbéto

Mois	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Saisons de pêche			○ ○ ○	○ ○ ○	○ ○ ○	---	---	---				

Source : Enquête de terrain, 2013, 2016.

Légende

	Période de repos biologique, interdiction de pêcher (mi-août à mi-novembre).
	Grande saison de pêche
○ ○ ○	Période intermédiaire (Prises moyennes)
---	Petite saison de pêche

Le choix de la période de repos biologique tient compte du fait que les poissons serrés dans un volume d'eau restreint subissent en saison sèche, selon J. Daget (1949, p. 65), une période de disette, un hiver physiologique (les carnivores font peut-être exception) au terme duquel s'effectue le mûrissement des glandes sexuelles. Tous les poissons attendent le début de la crue, soit pour chercher un lieu de ponte favorable dans les herbes inondées servant de frayère et de refuge (DRAEP-Plateaux, 2013), soit pour profiter de la nourriture abondante qui s'offre à tous, herbivores, limivores, insectivores, granivores... Le lac et les plaines sont envahis à la fois par l'eau et par les poissons qui viennent s'y refaire après les essoufflements de la saison sèche et de la reproduction. Le lac devient riche avec des poissons qui ont gagné en taille et qui se sont abondamment reproduits. Cette disponibilité conditionne donc l'accessibilité aux produits.

4.2. Le poisson, une denrée saine accessible à tous

L'accès au poisson traduit la capacité des ménages à se procurer régulièrement cet aliment ou en le produisant. Les conditions d'accès au lac de Nangbéto sont flexibles et ne limitent aucun acteur dans l'exercice de sa fonction. Toute personne souhaitant exercer une activité de pêche sur le lac doit se faire établir une carte professionnelle, auprès de la DRAEP Plateaux. Elle est informative et comporte obligatoirement la photo de l'acteur. L'établissement de cette carte est subordonné au paiement d'une somme de 5 000 FCFA par acteur (demandeur) et valable pour une durée de 5 ans renouvelable. Une somme de 50 000, 35 000 ou 20 000 FCFA était versée respectivement par les pêcheurs étrangers, les pêcheurs togolais puis par les pêcheurs togolais riverains pour l'obtention d'une autorisation de pêche. A partir de 2015, la situation est toute autre. Après l'arrêté portant réglementation de la pêche sur le lac Nangbéto signé en janvier 2015 (arrêté n° 006/15/MAEP/Cab/SG/DPA), les pêcheurs sont soumis à l'obtention d'une autorisation de pêche contre le versement d'une redevance de 20 000 F CFA par unité de pêche à chaque campagne de pêche qui s'étend du 15 Novembre au 15 Août.

L'accessibilité financière passe par l'évaluation des revenus des acteurs de la pêche. Une analyse de la dimension économique de la production halieutique

fondée sur le Système de la Comptabilité Nationale de 1993 (SCN 93) et la Méthodologie du Programme pour les Moyens d'Existence Durables de la Pêche (MPMEDP) permet d'apprécier une diversité de situations. La nécessité de se situer par rapport au niveau de revenu à l'échelle nationale oblige un rapprochement avec le SMIG comme référentiel pour apprécier l'impact économique de l'activité de pêche. Une typologie est établie et permet de distinguer les pêcheurs utilisant des engins conventionnels, ceux pratiquant une pêche illicite (*Adragni, Anifa, Atidja*), mais aussi les transformatrices-commerçantes (fumage, friture) et les commerçants de poissons frais. Les résultats de l'étude sont consignés dans le tableau n° 4.

Tableau n° 4 : Etude comparative des revenus moyens mensuels des acteurs de la filière

Catégories		Revenu (F CFA)	Equivalence (SMIG)
Pêcheurs	Conventionnels	30 046	0,85
	Illicites		
	<i>Adragni</i>	104953	3,0
	<i>Atidja</i>	55 377	1,58
Transformatrices	Fumage		
	Locales	25 783	0,73
	Régionales	83	2,8
	Friture		
	Locales	21 361	0,61
	Régionales	100 562	2,9
	Mareyeurs	44 267	1,26

Source : Enquête de terrain, 2013, 2016.

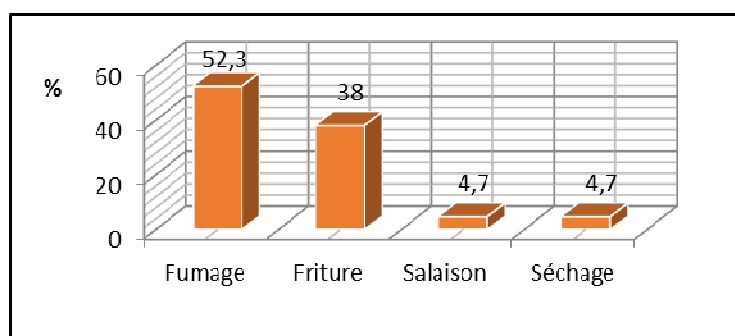
L'analyse des données du tableau n° 4 permet d'établir que les revendeurs, les pêcheurs faisant usage des techniques illicites et les transformatrices qui vendent leur produit en gros dans les marchés des autres régions ont un revenu moyen mensuel supérieur au SMIG. Le pêcheur aux filets conventionnels a le plus bas revenu. Le pêcheur d'*Adragnia* un revenu moyen mensuel de 104 953F CFA, soit 3,5 fois environ celui du pêcheur aux filets conventionnels. Les transformatrices qui distribuent leur produit sur les marchés régionaux réalisent un revenu moyen mensuel sensiblement égal à 3,2 fois celui des pêcheurs aux filets conventionnels. Les revendeurs de poissons frais dégagent 44 267 F CFA mensuel, soit 1,26 SMIG. Si le type de pêche détermine le niveau de rentabilité, l'habitude alimentaire et le goût du consommateur dictent l'usage à faire du poisson.

4.3. Le poisson, un aliment à diverses utilisations

Dans le canton d'Akparé, le poisson entre dans la confection d'une gamme diversifiée de plats. Utilisé comme substitut de la viande, il accompagne les sauces pimentées et les sauces d'arachide associées non seulement à la consommation de pâte de maïs et du sorgho, mais aussi du riz. Son utilisation est davantage appréciée lorsqu'il est frit.

Les femmes s'approprient la transformation des produits de pêche et maîtrisent tous les contours. Les transformatrices du canton d'Akparé se distinguent par la réalisation du poisson salé-séché, un mode de cuisson réalisé avec les carpes. Le poisson subit différentes formes de transformation dont le fumage reste le mode dominant. Ce mode de traitement concerne 52,3% des transformatrices comme le montre la figure n° 1.

Figure n° 1 : Différents modes de transformation des produits de pêche



Source : Enquête de terrain, 2013, 2016.

Le mode de transformation par friture intervient dans 38% des cas contre 4,7% pour la salaison et le séchage dans la même proportion. Le poisson salé est d'habitude séché. Les carpes se prêtent aisément à cette pratique et prennent le nom de *djémékpè* en Ewé.

La consommation du poisson fumé et du poisson salé-séché à un seuil donné porte des risques sanitaires à savoir le cancer, l'hypertension artérielle, les crises cardiaques... compte tenu du taux élevé de sodium et des particules présentes tel que le 3,4-benzopyrène dans la fumée de préparation. Cette

consommation présente aussi des risques de contamination aux métaux lourds en particuliers au mercure. Cependant aucune n'est signalée sur le lac du barrage de Nangbéto (DRAEP Plateaux, 2013, 2016). Dans l'eau, l'action microbienne transforme le mercure en méthyl - mercure, une forme plus toxique qui s'accumule dans les tissus. Les organismes aquatiques absorbent le méthyl - mercure par l'intermédiaire de l'eau et de leur alimentation et l'on en trouve à l'état de traces dans la plupart des poissons. Cependant, les espèces qui se situent à la fin de la chaîne alimentaire, comme les requins, les espadons, certaines espèces de thons de grande taille, etc., absentes bien sûr dans le lac du barrage de Nangbéto, peuvent en accumuler des quantités plus importantes car ils se nourrissent d'autres poissons. D'une façon générale, plus le poisson est gros et plus il est âgé, plus la teneur en méthyl - mercure est élevée (G. Penso, 1953). Les produits de pêche consommés cuits dans le canton d'Akparé garantissent l'élimination des bactéries et la destruction des parasites mais pas toujours des biotoxines et des substances toxiques.

5. La stabilité des produits halieutiques, gage de sécurité alimentaire

La stabilité des trois premières dimensions dans le temps à savoir la disponibilité, l'accessibilité et l'utilisation confirme la sécurité alimentaire en question. Même si l'apport alimentaire est insuffisant pendant la période de repos biologique, le risque d'insécurité suivi d'une détérioration de l'état nutritionnel n'existe pas. En effet, pendant ces périodes, force est de constater que les populations, non seulement, vivent sur la base des stocks de poissons disponibles mais aussi s'approvisionnent sur les marchés alimentés par les poissons congelés. Un autre fait majeur qui a cours pendant le repos biologique est la pêche illicite menée nuitamment par les acteurs et dont les produits ne sont pas seulement consommés mais sont vendus sur les marchés noirs.

La disponibilité, l'accessibilité, l'utilisation et la stabilité des produits de pêche nous renseignent sur l'importance du poisson dans la sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé. Le rôle nutritionnel du poisson en fait une source de protéine appréciée par les populations malgré les diversités de perception qui émergent.

5.1. Un équilibre nutritionnel assuré par le poisson

Les populations de l'espace d'étude se nourrissent essentiellement d'aliments de base : riz, maïs, blé, igname, manioc et légumineuse. Elles tirent de ces aliments l'essentiel de leurs apports énergétiques et nutritionnels. Toutefois, ces aliments de base sont dépourvus de nutriments comme le fer, l'iode, le zinc, le calcium, la vitamine A et la vitamine B. Ces micronutriments sont contenus dans le poisson (E. P. Ago Tchame, 2015, p. 279), aliment riche qui améliore la sécurité alimentaire des populations. L'apport calorique, protéique et lipidique des poissons du lac du barrage de Nangbéto sont consignés dans le tableau n° 5.

Tableau n° 5 : Apport en calories, protéine et lipide de 100g de poisson

Nom en français	Apport en calories (Kcal)	Protéines (g)	Lipide (g)
Carpes	100	18	6
Silure noir	136	21,3	5
Silure blanc	198	14,2	-
Capitaine	96	19,6	1,4
Ethmalose	66,7	13,93	2,49
Héterotis	-	-	-

Source : D'après les recoupements des données de E. Toury et al, (1967), EUROSTAT (2012), E. D. Imaobong, (2015).

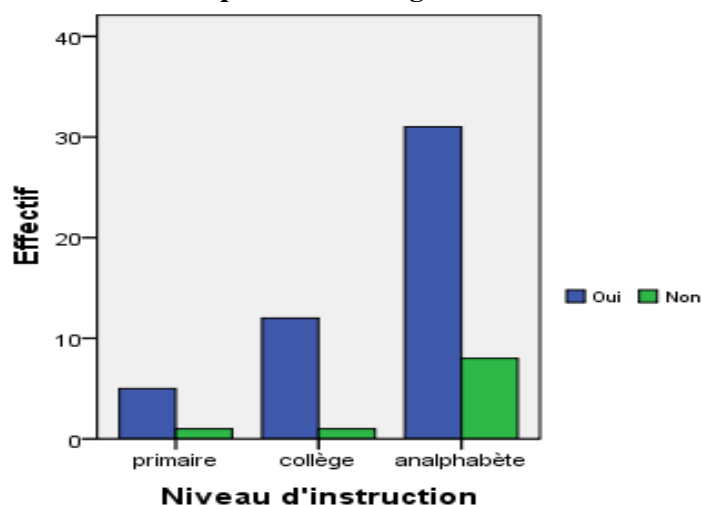
- : Absence de données.

Le tableau n° 5 permet d'apprécier l'apport de calorie, de protéine et de lipide pour 100 g de poisson. Les silures noir et blanc sont plus caloriques que les autres espèces. Toutefois l'apport en lipide du capitaine reste élevé que celui du silure blanc.

Le poisson suscite un engouement croissant auprès de consommateurs de mieux en mieux informés qui dorénavant, le considèrent comme un aliment sain. L'importance du poisson dans l'alimentation des populations du canton

d'Akparé induit une forme de dépendance vis-à-vis lac de Nangbéto. « *Où voulaient-ils que nous trouvions notre approvisionnement en poissons ?* » s'énerve un pêcheur à l'endroit des autorités en ce qui concerne le repos biologique. La connaissance de la valeur nutritive du poisson et son appréciation par les populations ne sont pas liées forcément au niveau d'instruction des acteurs. Cette relation a été calculée sur la base du coefficient de Karl PEARSON, où la valeur de Khi-2 calculé est 1,12. Avec le coefficient de contingence k, d'une valeur de 0,13, qui met en relation deux données qualitatives, la liaison reste très faible. Seul un individu sur douze ayant un niveau d'éducation secondaire n'apprécie pas totalement le poisson de Nangbéto (Graphique n° 1). Par rapport aux raisons de cette appréciation, 48% des acteurs s'inscrivent dans la logique déterministe : « *Nous aimons le poisson parce que le milieu nous en a doté* » nous avaient-ils confié.

Graphique n° 1 : Relation entre le niveau d'étude et l'appréciation du poisson de Nangbéto



Source : Enquête de terrain, 2013, 2016.

Le poisson et les produits halieutiques, une précieuse source d'éléments nutritifs, sont appréciés par les acteurs, tout niveau d'instruction confondu. Le graphique n°1 montre que 30 acteurs analphabètes apprécient le poisson

contre 8 acteurs analphabètes qui ne l'apprécient pas totalement. Le poisson et les produits de la pêche font partie intégrante d'un régime alimentaire diversifié et sain. Le poisson est à l'exception de quelques espèces, généralement pauvre en graisses saturées, en glucides et en cholestérol. Malgré leur valeur nutritive, certaines espèces de poisson à l'instar des *Clarias*, ne sont pas consommées par les populations.

5.2. Le *Clarias gariepinus*, une espèce riche mais frappée de totem

Le poisson chat du Nil, *Clarias gariepinus* ou silures appartient à l'ordre des *Siluriformes* et à la famille des *Clariidae* (N. Kerdchuen, 1992, p. 76 ; M. K. Didigoua, 2015, p. 119). Les *Clarias gariepinus*, espèce endémique à l'Afrique, apparaissent comme un nouveau matériel biologique dans la pisciculture africaine. Cette espèce bat presque tous les records de croissance soit plus d'un kg en 1 an (LEGENDRE, 1989, p. 23 ; M. K. Didigoua, 2015, p. 120) et supporte de très fortes concentrations, atteignant des biomasses de 450 kg/m³ de bassin. Cependant les ménages ignorent la valeur nutritionnelle de ce poisson. Une étude réalisée en 2002 par le Ministère de l'Agriculture des Etats-Unis et reprise par l'institut Worldfish center, (2005a), E. P. Ago Tcheme, (2010, p. 126) et D. Koudou, (2012, p. 78), révèle que la composition en microaliments du *Clarias gariepinus* est très importante (Tableau n° 6). K. P. Anoh, (2005, p. 11), ajoute en ces termes :

Les qualités organoleptiques et nutritives du silure présentent un grand intérêt pour l'alimentation humaine. La chair du silure contient entre 16,5 et 19% de protéines, sa teneur en lipide varie entre 2 et 10%. Au niveau de la valeur énergétique, elle renferme environ 160 kcal/ 100 g.

Tableau n° 6 : Valeur nutritionnelle du poisson-chat (pour 100 g)

Nutriments	Quantité	Unité
Protéine	18,50	g
Fer	0,82	mg
Calcium	9,00	mg
Iode	0,10	mg
Potassium	321,00	mg
Vitamine A	0,02	mg
Vitamine B2	0,10	mg
Vitamine B6	0,20	mg
Acides gras polyinsaturés	-	-
Autres minéraux, vitamines, micronutriments	-	-

Source: AGO TCHEME P. E., 2015.

Cependant, les *Clarias* sont en tête de lice des espèces interdites de consommation (E. P. Ago Tcheme, 2015, p. 290) ou peu consommées dans le canton d'Akparé. La grande considération donnée aux tabous et totems font du silure, un poisson à problème dans le monde rural (K. P. Anoh, 2005, p. 11 ; E. P. Ago Tcheme, 2015, p. 290). Ces jugements ne portent en eux aucun fondement cartésien qui prouve que la consommation du silure représente réellement un danger. D'après DPA (2014), dans la région maritime au Togo, les *Clarias* ne sont pas consommés par les féticheurs et les adeptes du culte vodou.

6. Discussion

La sécurité alimentaire existe lorsque tous les êtres humains ont, à tout moment, un accès physique et économique à une nourriture suffisante, saine et nutritive leur permettant de satisfaire leurs besoins énergétiques et leurs préférences alimentaires pour mener une vie saine et active (FAO, 2008, p. 23 ; J. Kurien, J. Lopez-Rios, 2013, p. 44). Maslow a montré que le processus de développement ne peut généralement s'amorcer qu'une fois les besoins essentiels des populations satisfaits (nourriture, abri, sécurité), J. Bell, (2008, p. 57). Le poisson, en tant que source de nourriture saine et peu coûteuse, représente un fort potentiel pour la réussite de la sécurité alimentaire (J. Kurien, J. Lopez-Rios, 2013, p. 45). Sa consommation adhère

et rythme le quotidien des populations. Le poisson est surtout consommé pendant le carême au Tchad (Y. Fermon 2013, p. 41) et entre dans la composition du plat national, le *Céebujën* (riz au poisson) au Sénégal (K.-A. Fiagan, 2013, p.56). Par rapport au poisson frit, par exemple, E. P. Ago Tchame (2014, p. 67) avance qu'il accompagne bien la consommation de la pâte fermentée appelée communément « *kom* ».

Cependant, la consommation du poisson soumis à certains modes de transformation peut présenter des risques sanitaires. Le poisson fumé contient moins de 10% d'eau, et permet donc une conservation de 60 jours à température ambiante. Cet aliment riche en protéines (supérieure à 55%) renferme, d'après E. N. Ndrianaivo, L. Razanamparany, L. J. P. Berge (2014, p. 67), des teneurs élevées en acides aminés essentiels (entre 19 et 23%). La fumée résulte d'une combustion incomplète du bois qui varie avec la source du combustible et la ventilation du feu. La fumée de bois est un mélange de gaz, de vapeurs et de gouttelettes. Les gouttelettes forment la partie visible de la fumée, bien que les vapeurs invisibles contribuent à l'odeur caractéristique. Selon G. Penso (1953, p. 44), la fumée contient de l'hydrogène, l'oxyde de carbone, l'acide carbonique, alcool méthylique et éthylique, aldéhydes formiques, de l'acide propionique, butyrique, valérique, des cétones, des crésols, des gäïacols, des goudrons et des huiles créosotées dont la composition chimique varie en fonction de la température de combustion, de la nature du bois et des techniques de fumage. Lorsque le fumage est mal conduit, le 3,4-benzopyrène du goudron qui se dépose sur le poisson est susceptible de provoquer l'apparition de cancers (F. Souamee, 2013, p. 17 ; CIRAD, 2014 ; C. D. Djessouho, 2015, p. 36). Il est surtout présent lors du fumage à chaud lorsque la température dépasse 45°C. Toutefois dans un fumage bien conduit, le risque est presque nul ; même en Afrique où le poisson est parfois carbonisé avant d'être fumé, les risques sont minimes si la consommation ne dépasse pas 50 kg par an (G. Penso, 1953, p. 45). Le fumage à chaud annule aussi le rythme de contamination à l'histamine.

Le poisson salé-séché pour sa part présente un taux de sodium supérieur à 30%. La consommation excessive de sodium augmente le risque d'hypertension artérielle, les maladies cardiaques et d'Accident Vasculo-Cérébral (AVC).

Par rapport au rôle nutritionnel des poissons, il est noté que le poisson constitue 22% de la ration protéinique en Afrique subsaharienne (FAO, 2016). L'importance du poisson dans l'alimentation des populations amène Y. Fermon, (2013, p. 41) à affirmer : en regardant les femmes préparant les repas et ce qu'elles préparent, en effectuant des visites au marché, on pourra se rendre compte de la part du poisson dans l'alimentation journalière. En Éthiopie, par exemple, le poisson est consommé principalement lors du carême...

Le poisson est une source de vitamines. L'importance du poisson et sa place vitale dans le régime alimentaire, en particulier pour les bébés, les enfants en bas-âge et les femmes enceintes, sont aujourd'hui largement reconnues. « *Il apporte au corps humain des acides gras nécessaires au développement du cerveau et de l'organisme* » (D. Koudou, 2012, p. 77, E. P. Ago Tchame, 2015, p. 212). Sa qualité nutritive et sanitaire est également reconnue en raison notamment de sa contribution à la réduction du taux de cholestérol et de sa faible teneur en graisses. Ce taux dépasse 50% dans les pays où les protéines animales sont rares ou chères (E. P. Ago Tchame, 2010, p. 76). Ce ratio protéines de poisson/protéines animales est de 30% au Togo. Le poisson a une teneur moyenne en protéines de 18,75% inférieure à la teneur moyenne en protéine de volaille (19,25%), mais supérieure à la teneur moyenne en protéine de bœuf (17,10%), d'œuf (13,10%), de coquillage (15,85%) (Anonyme, 2005, p. 38). Son apport calorique au régime alimentaire est très significatif et peut atteindre 180 calories/ hab. /jour (F. Delpeuch, 1985, p. 70). Le poisson a une valeur nutritive certaine. Il est en revanche riche en protéines de grande qualité et en de très nombreux micronutriments essentiels, notamment des vitamines (A, B et D), des éléments minéraux dont le calcium, l'iode, le zinc, le fer et le sélénium, et des acides gras longs polyinsaturés (AGLPI) de la série oméga trois ($\omega 3$), comme l'acide eicosapentanoïque (EPA) ou le docosahexanoïque (DHA), (K.-A. Fiagan, 2013, p. 113 ; FAO, 2016, p. 83).

Toutefois des restrictions sociales pèsent particulièrement sur le silure malgré sa grande valeur nutritive. Dans la réalité tchadienne, P. Couty et P. Durand (1968, p. 34), ont rapporté à travers les résultats de leur enquête que la consommation de du silure fait perdre beaucoup de sang aux femmes

pendant les règles et donne la lèpre. La consommation de ce poisson provoque des démangeaisons, des boutons de fièvre et même fait tousser. Dans tous les cas, que ce soit des silures ou les autres espèces de poissons, l'état de l'écosystème conditionne la qualité du poisson.

Conclusion

Cette étude permet de montrer la contribution de la pêche sur le lac du barrage de Nangbéto à la sécurité alimentaire dans le canton d'Akparé. Elle renseigne sur l'importance de la pêche continentale au Togo dont le développement génère un mécanisme d'insertion sociale à travers la satisfaction des besoins alimentaires et la création d'emploi. La relative disponibilité du poisson et son accessibilité donnent lieu à différentes formes d'utilisation. La transformation des produits halieutiques, fait exclusif des femmes, peut engendrer dans le cas du fumage et du salage des risques sanitaires.

Compte tenu de l'importance du poisson pour la sécurité alimentaire et la nutrition, il faudrait, dans le but de préserver voire améliorer sa contribution à la sécurité alimentaire aujourd'hui et à long terme, une gestion responsable allant dans le sens de la promotion de l'aquaculture qui permettrait de garantir un équilibre entre la préservation et l'utilisation des ressources halieutiques, la durabilité des moyens d'existence des pêcheurs, de leurs familles et communautés. Le respect des congés biologiques, le développement de l'aquaculture et son association à la pêche de capture assureront une permanence de protéines animales aussi bien pendant les périodes de pêche maigre que pendant le repos biologique. Sans prétendre que l'aquaculture prendrait le relais (K. Schubert, 2014, p. 2), son développement dans le canton d'Akparé pourrait permettre toutefois d'accroître le revenu des acteurs tout en les nourrissant.

Bibliographie

- ADAM K. S., 1989, Les impacts environnementaux du barrage de Nangbéto (Togo). *Géo-Eco-Trop*, n°13, Lomé, p. 103-112.
- AGBEMELE K. N., 2011, *Dimension économique de la pêche lagunaire dans le canton d'Agbodrafo (Préfecture des Lacs) au Togo*. Mémoire de maîtrise de géographie rurale, Université de Lomé, Lomé.
- AGBEMELE K. N., 2014, *Dimension socio-économique de la pêche dans le canton d'Akparé (Préfecture de l'Ogou) au Togo*. Mémoire de master de géographie humaine, Université de Lomé, Lomé.
- AGO E., PETIT F., OZER P., 2005, Analyse des inondations en aval du barrage de Nangbéto sur le fleuve Mono (Togo et Bénin). *Géo-Eco-Trop*, n°29, Cotonou, pp. 1-14.
- AMEGADJE M. K., 2009, *Profil environnemental du Togo. Rapport définitif*. Ministère de la Coopération, NEPAD, Lomé, 209p.
- BELL J., 2008, Le poisson, clé de la sécurité alimentaire future des populations océaniques. *HINA, les femmes et la pêche*. Bulletin de la CPS n° 17 – Avril 2008, Papouasie, p.33-34.
- BLIVI A., 2006, Situation hydro-morphologique sous effet de dégradation climatique dans un contexte de développement agricole ; exemple du fleuve Mono, dans sa partie estuarienne. *Revue Togolaise des sciences*. INRS, Vol. 1, n° 2, juillet-décembre, p. 67-86.
- CIRAD, 2014, *Guide technique, KONG, poisson fumé*. After, CIRAD, Paris.
- FAO, 2005, *Contribution économique et sociale de la pêche artisanale aux moyens d'existence durables et à la réduction de la pauvreté*. FAO, Yaoundé.
- DJESSOUHO C. D., 2015, *Analyse socio-économique du fumage du poisson de la pêche artisanale maritime sur le littoral du Bénin*. Mémoire de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage, CFR Rennes, Rennes.
- FAO, 2008, *Sécurité alimentaire l'information pour l'action*. FAO, Rome.

- FAO, 2016, *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture*. FAO, Rome.
- GNANDI K., 1988, *Cadmium et autres polluants inorganiques dans les sols et les sédiments de la région côtière du TOGO : Une étude géochimique*. Thèse de Doctorat, Université Friedrich-Alexandre d'Erlangen-Nuremberg.
- HOUNSOUNOU K., 2008, *Approche géographique de la pêche continentale dans la communauté Ode (Atakpamé)*. Mémoire de Maîtrise de Géographie halieutique, Université de Lomé, Lomé.
- KURIEN J., LOPEZ-RIOS J., 2013, *Flavouring Fish into Food Security*, FAO SmartFish, Maurice.
- PENSO G., 1953, *Les produits de la pêche : valeur alimentaire. Inspection sanitaire*, Paris.
- NDRIANAIVO E. N., L. RAZANAMPARANY L., BERGE J. P. (2014), Amélioration de la qualité du poisson fumé/séché, aliment accessible pour tous à Madagascar. *Revue d'élevage et de médecine, vétérinaire des pays tropicaux et Journal of Livestock Science*, Vol.HYPERLINK
["http://revues.cirad.fr/index.php/REMVT/issue/view/853"](http://revues.cirad.fr/index.php/REMVT/issue/view/853) 67, n° 3, Antananarivo, fichier htmlHYPERLINK
["http://revues.cirad.fr/index.php/REMVT/issue/view/853"](http://revues.cirad.fr/index.php/REMVT/issue/view/853).
- SOUAMEE, F., 2013, *Poisson braisé, poulet braisé, choukouya... : Attention, le charbon de bois de fumage tue*. *Abidjan.net*. Available at : <http://news.abidjan.net/h/451185.html>, consulté le 14 avril 2018.

Les importations des produits de l'élevage et de la pêche au Gabon : une question aux enjeux stratégiques multiples

Pacôme TSAMOYE

*Géographie, Groupe de Recherche sur l'Environnement et le
Développement des Sociétés,
Institut de Recherche en Sciences Humaines du
CENAREST, tsamoyep@yahoo.fr*

Résumé. Globalement, le secteur agricole du Gabon se caractérise par plusieurs faiblesses : vieillissement de l'actif agricole, obsolescence de la logistique, absence de financements pour soutenir le secteur, renforcement des capacités inadapté aux spécificités de cette activité. En conséquence, les rendements demeurent en deçà de la demande qui est toujours dans une dynamique croissante. Pour y remédier, les importations alimentaires constituent l'alternative indispensable. Seulement, ces transactions des produits agricoles comportent bien de corollaires qui constituent autant d'enjeux stratégiques à explorer pour une meilleure mesure de leur impact.

Mots-clés : Importations alimentaires, Enjeux stratégiques, Agriculture, Sécurité alimentaire, Gabon.

Abstract: Overall, Gabon's agricultural sector is characterized by several weaknesses: aging agricultural assets, obsolescence of logistics, lack of funding to support the sector, capacity building that is not adapted to the specificities of this activity. As a result, yields remain below the demand which is always in a growing dynamism. To remedy this, food imports are the essential alternative. However, these transactions of agricultural products have a lot of corollaries which constitute strategic issues to be explored for a better measurement of their impact.

Keywords : Food imports, strategic issues, agriculture, food security, Gabon.

Introduction

Pendant longtemps, à l'image de la description faite par G. Courade (1992, p. 3), les géographes ont tenté de justifier les problèmes de disponibilités alimentaires à travers ce qu'il a appelé « *le déterminisme du milieu* », c'est-à-dire le rôle que pouvait avoir l'espace de vie sur les capacités productives. En d'autres termes, plus le milieu était prédisposé à l'activité agricole, plus la production était garantie ou importante. Dans ce cadre, la consommation alimentaire ne pouvait que mieux se porter.

Or le Gabon, malgré l'important potentiel exploitable à des fins agricoles, ne parvient à satisfaire que près de 20% de la demande interne (P. Tsamoye, 2014). Comme le dit R. Pourtier (1984, p. 447), « *que l'agriculture gabonaise connaît de sérieuses difficultés n'est pas un jugement polémique, mais un constat établi par les autorités gabonaises elles-mêmes* » et encore d'actualité. Les contraintes dans ce secteur sont d'abord structurelles caractérisées par l'absence d'une véritable tradition d'élevage, les difficultés de commercialisation de la production, les entraves écologiques ou encore « *la qualité des équipements et la difficulté constatée dans le renouvellement des ressources halieutiques* » (A. J. Lembe, 2014, p. 56). D'un point de vue conjoncturel, on peut évoquer les effets néfastes de la dévaluation du FCFA qui ont entraîné, dans le cadre de la pêche, la chute du pouvoir d'achat des ménages ou bien les difficultés de renouvellement de la logistique indispensable à la pratique de cette activité (V. Magnagna Nguema, 2004).

En conséquence, à hauteur de près de 80% de taux de couverture de l'ensemble des besoins internes (P. Tsamoye, *idem*), ce sont les importations alimentaires qui permettent au Gabon d'être à l'abri de la sous-alimentation, en référence au niveau global de disponibilité énergétique.

Mais, sous forme de risques, quels peuvent-être les enjeux liés à cette stratégie de garantie de la sécurité alimentaire axée sur les importations ? Ce travail de recherche ambitionne de réfléchir sur ces approvisionnements afin de mettre principalement en évidence les enjeux stratégiques qui en sont liés (3). Également, il conviendra d'analyser préalablement les flux des biens

alimentaires à destination du Gabon (1) ; tout comme les supports techniques qui appuient ces échanges et les installations portuaires locales (2).

1. Des importations fluctuantes et aux origines diverses

L'évocation du terme échange, dans le cadre de la mondialisation, renvoie à deux réalités : l'importation et l'exportation. Si en ce qui concerne les transactions mondiales de riz, par exemple, des pays comme l'Egypte font office, à la fois, d'importateur et d'exportateur, la réalité est bien différente s'agissant du Gabon. En effet, en raison d'un certain nombre de pesanteurs ne permettant pas la massification de la production dans ce pays, ne pouvant permettre en conséquence la mise sur le marché des biens agricoles, il est globalement acheteur de denrées alimentaires. Mieux encore, on peut même dire qu'il est en situation de dépendance à l'égard du marché mondial pour la satisfaction de la demande locale en produits de l'élevage et de la pêche.

Dans cette section, l'analyse des importations nous permettra de mettre en évidence aussi bien leur évolution dans le temps (1.1), que leur origine (1.2).

1.1. Dynamique des importations des produits de l'élevage et de la pêche

A l'échelle mondiale, contrairement aux périodes précédentes, les échanges des produits agricoles ont connu une évolution conséquente à partir de 1995 consécutivement au cycle de négociations dénommé Uruguay Round (S. Tangermann, 2001). En effet, l'une des dispositions phares de ces assises entamées à Punta Del Este en 1986 a été l'interdiction des entraves unilatérales au commerce des produits agricoles. Et à l'issue de la ratification de ces accords à Marrakech, plusieurs analystes, à l'instar de S. Tangermann (*idem*), avaient noté des avancées significatives dans le sens de la libre circulation de ces biens à travers le monde.

Pour favoriser cette dynamique, plusieurs mesures avaient été prises par des pays comme le Gabon aussi bien sur le plan sous régional que national. Dans le premier cas, au sein de la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale (CEMAC), il a été procédé à la diminution et à l'harmonisation des taux des droits de douanes applicables aux biens en provenance de pays de la sous-région en les fixant à 20%.

Sur le plan national, deux décrets avaient été pris (A. Feneon et P. Queyrane, 2008, p. 27) :

- sous forme d'anticipation des accords de Marrakech, il y a eu le décret portant réglementation du commerce extérieur, du 23 août 1994, qui a supprimé les autorisations d'importation et d'exportation des marchandises et les a remplacées par des déclarations.
- conformément aux nouveaux accords interdisant toute forme de restrictions quantitatives des importations des denrées alimentaires, un autre décret, signé le 5 février 1996, a mis fin aux interdictions et restrictions quantitatives à l'importation.

Dans ce sens, entre 1995 et 2009, plusieurs milliers de tonnes de produits de l'élevage et de la pêche ont été acheminés vers le Gabon. Dans l'ensemble, la tendance de ces importations est haussière. S'agissant des produits de la filière avicole par exemple, de 7 000 tonnes en 1995, en effet, elles ont été multipliées par 7 pour atteindre près de 45 000 tonnes en 2009 (Faostat).

Constituées en grande partie de petits pélagiques congelés et accessoirement de démersaux congelés, espèces plus valorisantes, les importations des produits halieutiques maintiennent une dynamique positive depuis plus d'une dizaine d'années ; ce qui ne changera pas de sitôt « *en raison d'une démographie galopante, d'une offre locale insuffisante, d'une filière inorganisée qui engendre notamment une mauvaise optimisation de mise en marché des volumes pêchés* » (A. J. Lembe, 2014, p. 86).

Cette tendance globale des importations des produits de l'élevage et de la pêche masque cependant des fluctuations annuelles. En prenant le cas des flux de viande de volaille, selon les données de la FAO, la dynamique n'est pas similaire entre les périodes 1995-2001 (hausse : de 7 tonnes à près de 18 tonnes en 2001), 2001-2002 (baisse de près de huit tonnes).

Tableau n° 1 : Rapports entre exportations mondiales de volaille et importations du Gabon entre 1995 et 2009.

	Exportations mondiales	Importations du Gabon	Synthèse
1995	+	+	oui
1996	+	-	non
1997	+	+	oui
1998	+	+	oui
1999	+	-	non
2000	+	+	oui
2001	+	+	oui
2002	-	-	oui
2003	+	+	oui
2004	-	+	non
2005	+	+	oui
2006	-	-	oui
2007	+	+	oui
2008	+	-	non
2009	-	+	non

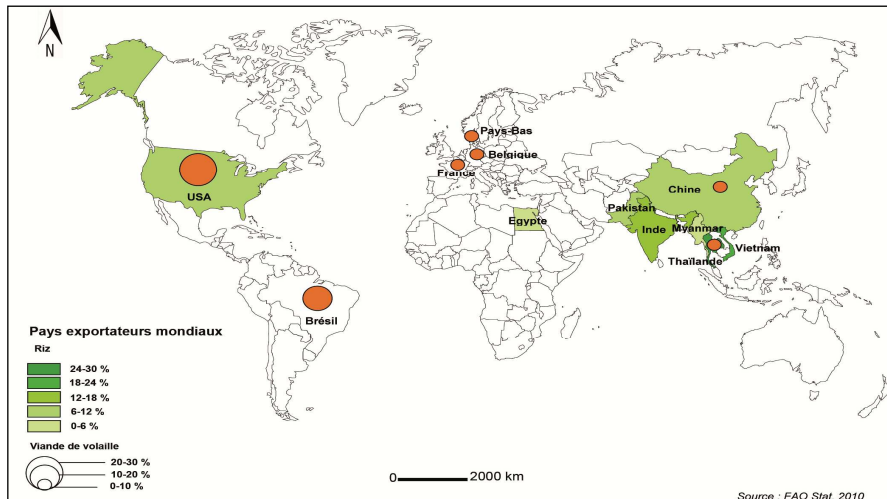
Réalisation : P. Tsamoye, d'après Faostat.

Aussi, dans près de 70% de cas entre 1995 et 2009, les importations gabonaises de viande de volaille, par exemple, évoluent-elles au prorata de la tendance du marché mondial (Tableau n°1) et au gré des possibilités des pays fournisseurs.

1.2. Une forte concentration des partenaires extérieurs

De manière générale, le marché mondial des produits agricoles fonctionne au prorata des excédents commercialisables dégagés par les grands pays producteurs après satisfaction de leur demande locale. Seulement, à l'image de l'affirmation de S. Dubois (2010 : p. 248), en évoquant le cas du riz, « *le nombre d'Etats intervenant massivement dans le commerce mondial est assez faible* ». L'exploration des échanges de viande de volaille permet, par exemple, de confirmer cette assertion car seuls quelques pays concentrent près de 90% des transactions mondiales (figure n° 1) : Etats-Unis (32%), du Brésil (22%) ou des Pays-Bas (7%), etc.

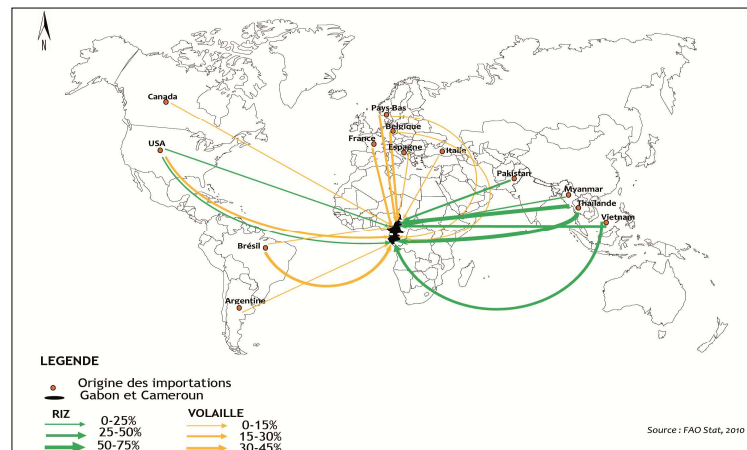
Figure n° 1 : Principaux pays exportateurs mondiaux de riz et de viande de volaille entre 1995 et 2009



Source : FAO Stat, 2010.

De ce fait, une rapide analyse géographique des mouvements de viande de volaille (près de 60%) ou de riz (98%) à destination du Gabon montre que ces denrées proviennent en grande partie de ces grands pays producteurs. Et la comparaison faite avec les importations du Cameroun permet de conforter cette analyse (figure n° 2). Néanmoins, en termes de proportion, il convient de relever, s'agissant de cette même filière, quelques disparités entre les importations des deux Etats : le Gabon a davantage recours aux pays américains (près de 60%), le Cameroun s'appuie beaucoup plus sur les Etats européens dans près de 3/4 de ses flux. Les produits de la pêche importés, quant à eux, proviennent majoritairement de la Mauritanie et du Sénégal (A. J. Lembe, 2014).

Figure n° 2 : Origine des importations de riz et de viande de volaille du Gabon et du Cameroun entre 1995 et 2009



Source : FAO Stat, 2010.

Au total, les importations gabonaises des produits de l'élevage et de la pêche sont importantes et évoluent au gré des spécificités du marché mondial. Malgré la diversité des provenances, on relève néanmoins, en termes d'importance de volumes, un nombre limité de pays exportant vers le Gabon. Pour affiner davantage cette réflexion axée sur les flux de ces biens alimentaires, il convient d'explorer les mécanismes mis en œuvre dans leur processus d'acheminement vers le Gabon et le dispositif portuaire à l'œuvre.

2. Supports techniques à l'appui des importations et installations portuaires

Selon F. E. Faure (2000 : p. 148), « l'évolution de l'économie mondiale influe directement sur la demande de services de transport maritime ». Bien que cette affirmation soit opportune, l'inverse peut tout également être évoqué car l'amélioration ou l'évolution de l'offre de transport maritime peut s'accompagner d'une dynamique identique concernant les flux des marchandises. En réduisant le temps de transbordement et en augmentant la capacité d'emport des navires (Y. Lacoste, 2006), en effet, ce mode de

transport a su opérer sa mue pour impulser une réelle dynamique dans les mouvements de biens agricoles à travers la planète.

L'évocation du transport maritime, moyen d'acheminement de près de 90% des importations du Gabon, doit permettre de mettre en évidence deux facteurs : les supports techniques qui appuient ces échanges (2.1) et la logistique portuaire (2.2).

2.1. Les supports techniques à l'appui des transactions

Globalement, les conditions de transport des produits de l'élevage et de la pêche varient en fonction de la nature du produit transporté. Par exemple, les produits de la pêche frais ou décongelés, ainsi que les mollusques réfrigérés, sont maintenus à la température de la glace fondante (0 à 2⁰c). Par contre, les poissons entiers en saumure doivent être acheminés à une température négative (-9⁰c). Le transport maritime doit donc se conformer à ces exigences thermiques pour le maintien de la chaîne de froid et ainsi mettre des produits de qualité à la disposition des consommateurs.

Dans cette dynamique, deux types de navires sont mis à contribution :

- les rouliers possédants, selon l'Organisation Maritime Internationale (1997, p. 1), « *un ou plusieurs ponts ouverts ou fermés généralement dépourvus de tout compartimentage, faisant toute la longueur du navire et [transportant] des marchandises* ». Bien qu'il en existe plusieurs types, ceux « *conçus uniquement pour le transport des marchandises représentent aujourd'hui les 2/3 de la flotte* » (*id.*, p. 2) ;
- les porte-conteneurs spécialisés pour l'acheminement des conteneurs. Nonobstant leur apparition récente, ils ont acquis une importance sans cesse croissante et parviennent à concurrencer aujourd'hui les autres moyens de transport maritime.

Le point commun entre ces deux navires, dans le cadre de l'acheminement des denrées alimentaires à température contrôlée, est l'usage du conteneur qui dispose essentiellement de deux capacités (20 EVP et 40 EVP) et dont « *les joints de porte doivent accompagner la déformation des encadrements de porte et garder leur élasticité dans le temps* » afin de préserver

l'étanchéité à l'air extérieure et préserver la température interne à la caisse (L. Merle, 2006, p. 18).

En la matière, il existe deux catégories de conteneurs :

- les conteneurs frigorifiques (*reefer*) adaptés à l'acheminement des produits congelés, entre 12⁰c et -20⁰c (fromag.com), en fonction de la nature du produit transporté. Une partie de ces engins requiert « *une alimentation électrique, fournie par le bord pour la bonne marche de la réfrigération alors que d'autres [...] sont équipés de groupes frigorifiques autonomes* » (L. Merle, 2006, p. 16) ;
- les engins réfrigérés ou isothermes, contrairement au précédent cas de figure, ne disposent pas de machine frigorifique pouvant permettre le contrôle de la température. C'est donc le navire qui est mis à contribution. Cependant, pour transporter des denrées alimentaires entre 7°C et -20°C, ces « *engins doivent comporter un ou plusieurs compartiments, récipients ou réservoirs réservés à l'agent frigorigène* » (fromag.com).

2.2. Logistique portuaire : des efforts d'adaptation à la conteneurisation à température contrôlée

La revue littéraire sur le port d'Owendo, principale porte d'entrée des produits de l'élevage et de la pêche au Gabon, permet de mettre en lumière les difficultés de cet établissement portuaire s'exprimant en termes de conditions d'accès peu favorables aux navires ou faisant référence à l'envasement de cette porte économique (V. Makiéla-Magambou, 2007).

Malgré ces difficultés, des améliorations sont à l'œuvre pour raccourcir les délais de transbordement ou pour optimiser la gestion des conteneurs. En effet, avec la cession de la gestion du trafic conteneurisé à la Société des Terminaux des Conteneurs du Gabon (STCG), appartenant au Groupe Bolloré depuis le 04 novembre 2009, on peut noter un renforcement des capacités logistiques et organisationnelles.

Dans le premier cas, la STCG a d'abord renforcé le matériel roulant, à l'image du charriot à prise frontale, afin de réduire le temps de transbordement. Aussi, cette initiative avait-il l'ambition de renforcer les

capacités techniques des navires faisant escale dans les espaces portuaires gabonais et qui disposaient de leurs propres moyens de transfert. Ainsi, ce complément a permis d'accélérer la cadence de traitement des navires qui oscillait autour de 25 à 30 conteneurs par heure (V. Makiéla-Magambou, 2007).

Sur le plan organisationnel, il a d'abord été procédé au groupage de conteneurs selon leur nature (frigorifiques ou secs) et ensuite à la mise en œuvre d'un certain nombre de marquage au sol pouvant faciliter la localisation des différentes caisses.

S'agissant spécifiquement des conteneurs frigorifiques, la STCG a jugé utile de pourvoir cet espace de stockage d'un groupe électrogène pouvant servir de relais en cas de coupure d'électricité. Cette initiative peut sembler anodine dans un pays où l'approvisionnement en électricité est régulier. Or au Gabon, et à Libreville notamment, cette régularité est loin d'être évidente car les coupures y sont fréquentes. Pour accompagner cette dotation, elle s'est également dotée d'un dispositif de stockage de carburant servant à alimenter le groupe électrogène.

Même si des efforts sont fournis en vue de l'entreposage des produits de l'élevage et de la pêche au port d'Owendo dans des dispositions thermiques idéales, il reste néanmoins à questionner par exemple, sous forme d'enjeux, les dispositifs mis en œuvre pour le maintien de la chaîne de froid une fois ces denrées alimentaires hors de l'espace portuaire.

3. Les enjeux stratégiques des importations alimentaires au Gabon

Propulsé « *au rang de responsabilité essentielle, venant ébrécher la première place traditionnellement allouée à la sécurité militaire* » (Y. Jeanclos, 2001, p. 859), la question alimentaire a gagné en notoriété à l'échelle mondiale. Les enjeux y relatives sont donc protéiformes, car pouvant être géopolitique, géostratégique, économique, etc. Cela dit, la première finalité des denrées alimentaires reste la satisfaction des besoins des populations. Ainsi, dans le cadre de cette réflexion, il sera uniquement question des enjeux liés à la disponibilité quantitative (3.1) et la qualité sanitaire des denrées alimentaires appréhendés sous forme de risques (3.2).

3.1 Développement du secteur agricole, souveraineté alimentaire et vulnérabilité de la sécurité alimentaire

Dans la dynamique d'ouverture du marché agricole, comme mentionné précédemment, plusieurs mesures tant nationales qu'internationales avaient été prises pour faciliter la libre circulation des biens à l'échelle mondiale. Le monde pouvant nourrir le monde, l'ambition était de mettre en réseau ces produits afin que tous les pays dont les secteurs agricoles connaissent des difficultés profitent de cette aubaine pour satisfaire leurs besoins alimentaires internes. Dans ce sens, la sécurité alimentaire constitue un dépassement des concepts d'autosuffisance alimentaire ou de souveraineté alimentaire.

Cette disponibilité croissante des biens agricoles sur le marché mondial est tributaire de certaines mutations techniques qui ont pu être opérées dans les filières différentes pour permettre l'augmentation de l'offre. Concernant la filière avicole par exemple, selon J. P. Diry (2006, p. 72), la transformation a reposé sur :

- la « *sélection fondée sur l'hybridation des lignées aptes à une croissance selon des procédés qui ne sont pas sans rappeler ceux employés pour le maïs* » ;
- l'amélioration de l'alimentation ;
- le développement des ateliers dits « hors-sols ».

Pour le financement de toutes ces innovations, ces filières ont bénéficié des soutiens internes, notamment à travers les initiatives prises dans le cadre de la Politique Agricole Commune (PAC) pour les producteurs européens. Pour l'exportation de ces biens agricoles, des subventions sont également octroyés aux producteurs.

Même si l'impact direct des soutiens à la production et à l'exportation sur la production agricole des pays importateurs nets des denrées alimentaires n'est pas clairement défini, en référence à l'analyse faite sur la base du rapport de l'ACDIC et des recherches effectuées au Cameroun (P. Tsamoye, 2014), se pose néanmoins, dans un premier temps, la question du développement des filières locales car la pérennisation des biens importés a déjà occasionné un

effet de substitution ; l'effet compétitivité contraignant les consommateurs, sans initiatives alternatives, à toujours se ruier vers les produits importés.

De même, sous forme de conséquence, l'autre enjeu renvoie à la souveraineté alimentaire entendue comme « *le droit des populations, de leur pays ou Unions à définir leur politique agricole et alimentaire, sans dumping vis-à-vis des pays tiers* » (A. Décarsin, 2012, p. 1). Ce principe alternatif à la dynamique libérale, défendu par le mouvement agricole international Via Campesina, n'est en réalité que la volonté de faire ressurgir une idée qui a motivé les assises de Hot Springs en Virginie en 1943 ayant donné naissance à l'Organisation Mondiale pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) et qui donnait la latitude aux gouvernements d'intervenir directement sur « *la commercialisation, le stockage, la transformation et le transport des denrées alimentaires* » (K. Lehman, 1996 : p. 2).

L'importance de cette volonté de mettre en œuvre des politiques par et pour les Etats et les consommateurs, notamment dans ce contexte de dépendance alimentaire vis-à-vis des importations, vaut son pesant d'or au regard de la forte collusion existant entre tendances du marché agricole mondial et mouvements des biens agricoles à destination du Gabon. En effet, comme on l'a vu à travers le tableau n° 1, dans près de $\frac{3}{4}$ des cas, une mutation des disponibilités à l'échelle mondiale s'accompagne d'une tendance similaire en ce qui concerne les importations du Gabon. Cela signifie qu'une contraction de l'offre agricole mondiale impacte négativement la disponibilité alimentaire au Gabon.

D'ailleurs, le marché agricole mondial se caractérise par son irrégularité (cf. tableau n° 1) d'abord liée aux phénomènes naturels tels que les épizooties ou le climat. Elle est également la conséquence des stratégies des pays producteurs consistant à prioriser la satisfaction de leur demande locale : en treize ans, la production du poulet de chair a presque doublé passant de 36 millions de tonnes en 1995 à 63 millions de tonnes en 2009 faisant croître de 75% l'offre mondiale de viande de volaille. Or, durant la même période, les exportations de ces produits n'ont bondi que de 24% (S. Dubois, 2010).

Egalement, ces échanges sont l'objet d'une forme de spéculation consistant à stocker longtemps une marchandise avant de la commercialiser dans l'espoir de voir son prix élevé lorsque l'on décidera de la vendre. Ainsi, surfant sur la faiblesse de la production agricole mondiale liée aux contingences climatiques de la deuxième moitié des années 2000, les firmes multinationales ont stocké de quantités importantes de denrées alimentaires dans le but d'amplifier, parfois de façon très importante, un mouvement de hausse de prix en contribuant artificiellement à une carence sur le marché physique. Tout ceci, dans le but d'accroître leurs marges bénéficiaires (Groupe de recherche pour une stratégie économique alternative, 2005, p. 7).

La conséquence de cette variation quantitative sur le marché agricole mondial a été la flambée des prix des denrées alimentaires enregistrée en 2008, s'étant traduite par des manifestations à travers plusieurs pays en développement et dénommées « *émeutes de la faim* ». Cela pose donc le problème de la vulnérabilité de notre sécurité alimentaire essentiellement tributaire des excédents commercialisables dégagés par les grands pays producteurs après satisfaction de leurs besoins internes.

La mise en réseau des denrées alimentaire comporte également des risques en ce concerne la qualité des aliments consommés par les ménages.

3.2 Transport, conservation et commercialisation des denrées alimentaires

Pour justifier l'amélioration des rendements agricoles dans le secteur avicole notamment, plusieurs raisons ont été évoquées précédemment. Dans ce même cadre, on peut aussi évoquer la production d'un « *poulet export* » exclusivement destiné aux pays en développement. Bien que produit dans les mêmes industries, en effet, d'après J.L. Guerin (s.d, p. 2), il n'obéit pas aux mêmes caractéristiques techniques que les autres variétés en ce qui concerne :

- la durée de l'élevage : alors qu'en moyenne la durée d'élevage de volaille, toute catégorie confondue, est estimée à 81 jours, le poulet-export est abattu au bout de 34 jours ; soit, au minimum, un jour avant la durée minimale théorique.

- la densité des volailles élevées par mètre carré (m²) : avec près de 26 poulets par m², il constitue la plus grande concentration, suivi du poulet standard (22 poulets au m²) et du poulet lourd (20 poulets au m²). Dans les autres types d'élevage avicole, la concentration est moindre. En moyenne, il correspond à près de 11 volailles au m² ; le plus faible nombre étant celui de la dinde (près de huit par m²).
- le poids moyen à l'abattage : alors qu'en moyenne le plus faible poids à l'abattage est de l'ordre de deux kilogrammes (kg), celui du poulet-export est compris entre 1.35 et 1.6 kg ; ce qui est donc le plus faible poids dans l'ensemble.

Ce sont, ces produits alimentaires qui constituent, en grande partie, l'ossature des exportations à destination des pays en développement tels que le Gabon. Comme on l'a vu précédemment à travers l'évocation des supports techniques à l'appui des importations, les conditions semblent conformes pour le maintien de la chaîne de froid indispensable pour ces produits qui requièrent des conditions thermiques particulières. Une fois ces denrées sorties de l'espace portuaire, qu'en est-il de leurs conditions de transport, de conservation et de commercialisation ?

En raison de plusieurs facteurs dont le conflit homme-faune, l'alimentation des populations rurales gabonaises aujourd'hui dépend énormément des importations qui transitent, dans leur majorité, par le port d'Owendo. Pour l'acheminement de ces denrées alimentaires vers ces consommateurs, il faut des routes praticables en toutes saisons. Or, le réseau routier est confronté aux contraintes naturelles telles que « *la pluie, la nature du sol, la forêt, le relief [défavorables] à la construction des routes et à leur maintien en bon état* » (V. Makiéla-Magambou, 2004, p. 331). En saison pluvieuse notamment,

Les bourbiers qui se forment par endroits interdisent toute circulation automobile durant une période pouvant s'étaler au-delà d'une semaine. On voit alors des camions immobilisés durant des jours pendant que leur chargement de nourriture se décompose sur place (G. S. Bignoumba, 1995, p. 239).

Pour affronter les périlleuses routes du Gabon, il faut donc une logistique adéquate pour le maintien des biens alimentaires dans des conditions

thermiques appropriées. Si des entreprises comme CECA-GADIS, disposant de semi-remorques avec des équipements frigorifiques autonomes à l'aide de groupes électrogènes, peuvent assurer un déplacement adéquat des biens alimentaires à température dirigée, encore que tout dépend de la destination et de la saison, la situation est différente pour des petits distributeurs qui font parfois usage de canters pour rallier des localités distantes de plusieurs centaines de kilomètres. Le risque est que ces populations consomment des produits recongelés après leur décongélation subie lors de leur acheminement.

Par ailleurs, les conditions de conservation et de commercialisation sont propices à la rupture de la chaîne de froid. Dans le premier cas, en effet, les acteurs œuvrant à ce niveau du processus des importations alimentaires procèdent généralement, pour des raisons économiques, à la rupture volontaire de l'alimentation en électricité des conteneurs ou autres chambres froides dans lesquels sont entreposés, dans des conditions peu orthodoxes, ces biens alimentaires à température contrôlée (photo n° 1). De plus, chez certains détaillants, ces produits sont exposés à la température ambiante au regard du caractère obsolète ou vétuste de la logistique utilisée pour le maintien des conditions thermiques (photo n° 2).

Photo n° 1 : Des produits de la pêche et de l'élevage en phase de décomposition dans une chambre froide



Source : P. TSAMOYE, 2016.

Photo n° 2 : Une vue des denrées alimentaires dérivées vendues dans une supérette au Gabon



Source : P. TSAMOYE, 2016.

Dans le domaine de la commercialisation, au sein des marchés, ces produits sensibles sont exposés à une température dépassant régulièrement les 30°C, sans dispositifs de maintien des conditions thermiques (-3°C). Cette rupture de la chaîne de froid est à l'origine du problème de la qualité sanitaire des aliments consommés par les ménages. Au Cameroun, par exemple, où des analyses ont été faites par l'Institut Pasteur de Yaoundé, il en est ressorti que ces produits exposés à la température ambiante sont « *impropres à la consommation [en raison] de leur non-conformité aux critères microbiologiques* » (ACDIC, 2005, p. 63) :

- 83,5% des échantillons étaient non conformes aux critères d'hygiène ;
- 15% étaient porteurs de salmonelles, cause de gastro-entérites et d'intoxications alimentaires ;
- 20% contenaient le campylobacter pouvant entraîner l'apparition d'entérites infectieuses.

Conclusion

En raison de la faible productivité de son secteur agricole, le Gabon a recours aux importations pour répondre à sa demande interne. Ces importations sont diverses, quantitativement importantes et ont progressé

dans le temps nonobstant des périodes baissières. De même, pour leur acheminement vers le Gabon, le transport maritime est mis à contribution avec une logistique adaptée à l'acheminement des biens alimentaires à température dirigée aussi bien au niveau des navires que des installations portuaires ou des efforts sont notables.

Cela dit, à cette stratégie alimentaire axée en très grande partie sur les importations sont liés des enjeux en rapport aussi bien avec la disponibilité quantitative (développement du secteur agricole, souveraineté alimentaire et vulnérabilité de la sécurité alimentaire) que l'aspect sanitaire des aliments (transport, conservation et commercialisation des denrées alimentaires).

Dans ce sens, sous forme alternative, il conviendrait entre autres, de promouvoir l'essor du secteur agricole avec un accent particulier sur l'agriculture familiale. Cela contribuerait à résoudre la question de la souveraineté alimentaire et aiderait à stabiliser la sécurité alimentaire. Cet aspect est d'autant plus important que les analyses prospectives ne sont guère optimistes quant à la capacité du marché international à satisfaire de façon pérenne la demande mondiale (C. Esnouf, M. Russel et N. Bricas, 2011). Dans le domaine de la qualité alimentaire, un accent particulier doit être mis sur la logistique, tout en renforçant les capacités opérationnelles de l'Agence Gabonaise de Sécurité Alimentaire (AGASA), bras séculier de l'Etat dans la mise en œuvre de sa politique de sécurité alimentaire, pour traquer les acteurs aux agissements peu orthodoxes.

Liste des références

- ACDIC, 2005, *L'importation massive de poulet congelé au Cameroun : état des lieux, enjeux et alternatives*, 168p.
- BIGNOUMBA G. S., 1995, « La pêche maritime : contribution à l'étude géographique d'une activité secondaire dans un pays tourné principalement vers l'exploitation de ses ressources continentales », Thèse Sciences humaines de la mer, Nantes, 372 p.
- COURADE G, 1992, "Le fait alimentaire : territoire à conquérir de la géographie ». In *Tiers-Monde*. 1992, tome 33 n°132. Le fait alimentaire : débats et perspectives (sous la direction d'Emmanuel Calvo et Georges Courade). pp. 743-762.

- DÉCARSIN A., « La souveraineté alimentaire ou le droit des peuples à décider de leurs politiques agricoles », *IdeAs* [En ligne], 3 | Hiver 2012, mis en ligne le 13 décembre 2012, consulté le 06 juin 2018. URL : <http://journals.openedition.org/ideas/538> ; DOI : 10.4000/ideas. 538.
- DUBOIS S, 2010, *Le défi alimentaire : étude géopolitique et géoéconomique des agricultures mondiales*, PUF, Paris, 568 p.
- ENSOUF C, RUSSEL M et BRICAS N, 2011, *Pour une alimentation durable*, Editions Quæ « Matière à débattre et décider », 288 p.
- FAURE F.E, 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, dir. J. MARCADON, Nantes, 602 p.
- FENEON A. et QUEYRANE P., 2008, « Elaboration d'un Code de Commerce pour le Gabon : Rapport d'analyse, synthèse et propositions », 74 p.
- JEANCLOS Y., 2001, *La sécurité alimentaire à l'orée du XXIe siècle, Annuaire Français des Relations Internationales (AFRI)*, Vol. III, pp. 859-882.
- LEHMAN K, 1996, *Au Mexique, les fausses promesses de l'ALENA*, in *Le Monde Diplomatique*, p. 26 (<http://www.monde-diplomatique.fr/1996/11/LEHMAN/7412>).
- LEMBE A. J., 2014, *Pêches maritimes et développement durable dans les Etats côtiers d'Afrique centrale : des dysfonctionnements à l'exploitation durable des ressources halieutiques*, Thèse de doctorat, dir. J. GUILLAUME, Nantes, 401 p.
- MAGNAGNA NGUEMA V, 2005, *L'agriculture du Gabon : Entre décolonisation et ajustements structurels (1960-2000)*, Karthala, Paris, Coll. Economie et Développement, 304 p.
- MAKIELA-MAGAMBOU G, 2007, *La logistique portuaire au Gabon Contribution à une géographie des transports de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)*, Thèse de doctorat, dir. H. BAKIS, Montpellier, 538 p.
- MERLE L, 2006, *Géographie des transports sous température dirigée*, Mémoire de Maîtrise, Aix-Marseille, 85 p.
- Organisation Maritime Internationale, janvier 1997, l'OMI et la sécurité des navires rouliers, 36 p.

- ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE, 1995, La situation mondiale de l'alimentation et de l'agriculture. Le commerce agricole : à l'aube d'une nouvelle ère ? Collection FAO : agriculture, n° 28, 301p.
- POURTIER R, 1984, *Agro-industrie et développement rural au Gabon : une contradiction ?* In : BLANC-PAMARD, et al, Le développement rural en question. Paysages, espaces ruraux, systèmes agraires, Editions de l'ORSTOM, Paris, pp. 447-460.
- TANGERMANN S., 2001, *L'accord sur l'agriculture de l'Uruguay Round fonctionne-t-il ?* Economie Internationale, n° 87, pp. 15-44.
- TSAMOYE P., 2014, *Mondialisation des échanges agricoles et sécurité alimentaire : le cas du Gabon et du Cameroun*, Presses Académiques Francophones, 448 p.

**Le dilemme de la conservation de la biodiversité marine
dans l'environnement du port en eaux profondes de
Kribi au Cameroun : le cas du suivi des tortues marines**

Isidore AYISSI

*Institut des Sciences Halieutiques de Yabassi (ISH)
Université de Douala-Cameroun
isidoreayissi@gmail.com*

Marie Laure MPECK

*Association Camerounaise pour la
promotion de la Biologie Marine
(ACBM)*

Aimé KAMGA

*Coordination Nationale GEF Small Grants,
Programme Cameroun*

Résumé : De Kribi à Campo, quatre espèces de tortues marines sont présentes dans les zones littorales : *Lepidochelys olivacea* et *Dermochelys coriacea*, dont les femelles adultes sont présentes pour la nidification, *Eretmochelys imbricata* et *Chelonia mydas* juveniles pour leur croissance dans les habitats benthiques. Les travaux de construction et en cours de fonctionnement du complexe portuaire de Kribi, ont eu d'importantes incidences sur les espèces marines protégées, dont les habitats côtiers présents sur le site même du projet et dans les environs immédiats. De nombreux dégâts ont été imputés à ce projet. Particulièrement, des plages de ponte servant de sites de nidification ont été balayées par des prélèvements du sable et l'érosion côtière. Les couloirs de migration des tortues marines ont été perturbés, et des lumières ont désorienté les chéloniens au cours de leurs déplacements sur le littoral.

Mots clés : Campo, Kribi, complexe portuaire, habitats benthiques, tortues marines, plages de ponte.

Abstract: From Kribi to Campo, four species of sea turtles are present in the littoral zones: *Lepidochelys olivacea* and *Dermochelys coriacea*, whose adult females are present for nesting, *Eretmochelys imbricata* and *Chelonia mydas* juveniles for their growth in benthic habitats.

The ongoing construction and operation of the Kribi deep sea port complex has a significant impact on marine protected species as sea turtles, including coastal habitats present on the project site and in the immediate vicinity.

Many damages have been attributed to this project. In particular, nesting beaches serving as nesting sites have been swept away by sand removal and coastal erosion. Turtle migration corridors were disrupted, and lights disoriented chelonians during their shoreline movements.

Key words: Campo, Kribi, port complex, benthic habitats, nesting beaches, sea turtles.

Introduction

Dans l'histoire de l'humanité, la sauvegarde de la création est devenue au 21^e siècle un impératif catégorique. Car, l'environnement change au cours du temps, sous l'influence des processus naturels et anthropiques. Ainsi, les côtes camerounaises, particulièrement belles et sauvages, sont aussi riches en espèces végétales et animales spécifiques. Parmi celles-ci, il y a certaines tortues marines en voie de disparition dans l'Atlantique. Ces chéloniens trouvent, le long de ce littoral, un milieu propice à leur croissance et à leur reproduction. Mais depuis quelques années, la baisse de fréquentation de ces espèces est un indicateur de la détérioration du milieu marin et de l'océan Atlantique.

Dans le cadre de sa politique de pays émergeant en 2035, le Cameroun s'est lancé dans une dynamique des grands chantiers structurants, à l'instar du port en eaux profondes de Kribi. Toutefois, la réalisation de ces grands travaux nécessite la construction des grandes infrastructures sur certains habitats reconnus propices pour la fréquentation de certaines espèces comme

des tortues marines, qui y trouvent des sites favorables pour leur alimentation et leur nidification.

1. Problématique et objectifs

La présence des tortues marines a été révélée au Cameroun pour la première fois par Tornier (1902). Tornier, Loveridge & Williams (1957) vont confirmer la présence de certaines espèces. Mais, le processus de conservation de ces espèces commencera après la Résolution d'Ekwatta au Gabon en 1997 et le Mémoire d'Abidjan en Côte d'Ivoire en 1999 avec le Projet Campo-Ma'an sous le parrainage de la Fondation Tropenbos et la Société Néerlandaise de Développement (S.N.V.).

Le Projet Campo-Ma'an était chargé de promouvoir la conservation des tortues marines à travers des activités de recherche par : l'identification des espèces présentes autour de la zone de Kribi, la description des sites de nidification et l'évaluation des impacts anthropiques sur les tortues marines, la promotion des campagnes d'éducation et de sensibilisation pour initier des activités génératrices de revenus comme l'écotourisme Ayissi & al. (2006). Dès cette période des travaux menés se sont focalisés sur l'écologie des habitats terrestres des tortues marines. Ainsi, Ayissi (2000), Ayissi *et al.* (2006) et (2015) et Angoni (2005) ont présenté des travaux ayant pour suggestion la création du parc marin « *Mayange na Elombo-Campo* ».

Malgré cette dynamique, l'Etat camerounais va lancer un vaste chantier de construction du port en eaux profondes, dans le cadre des grands chantiers structurants. A cet effet, une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et a affecté une zone au sud de Kribi pour le développement des installations portuaires, industrielles et urbaines. Toutefois un texte législatif a été signé en 2007, Avis au Public N° 0093AP/MINFOF/SG/DFAP du 08-08-2007 portant déclaration d'une zone marine d'utilité publique au large de Kribi pour la création d'un parc marin. Depuis le lancement des travaux en 2010 du port en eaux profondes de Kribi, des écosystèmes abritant les tortues marines ont été affectés.

Le climat de cette région est caractérisé par quatre saisons : deux saisons de pluies et deux saisons sèches. La température moyenne est de 26°C, le minimum étant de 25°C et le maximum 28°C. Tandis que la hauteur des précipitations moyennes annuelles oscille entre 2 000 et 3 000 mm. Le climat est équatorial de type guinéen.

Les sols de la région sont jaunes sur roches métamorphiques et éruptives anciennes. Ils sont acides et ont un degré de fertilité faible (Segalen, cité par Olivry, 1986).

La végétation de cette région appartient au grand ensemble du massif de forêt dense humide camerounaise de basse et moyenne altitude. Ce groupe de forêt littorale est constitué d'une végétation dense humide sempervirente de basse altitude à *Saccoglottis gabonensis* et *Lophira alata*, sous type biafréen (Letouzey, 1985).

Cette région est arrosée par de nombreux ruisseaux et rivières, dont les plus importants (Likodo, Békollobé et Lobé) se déversent tous dans la mer.

Les groupes ethniques sont constitués des Iyasa et des Batanga. Toutefois, on retrouve d'autres populations plus anciennes d'origine Pygmée du groupe des Bagyéli, auxquelles viennent se greffer des peuples venant des autres régions du pays et de la sous-région de l'Afrique centrale ; depuis l'avènement de la construction du port.

2.2. Inventaire des tortues marines sur les plages de ponte

Des patrouilles nocturnes et matinales (20h-23h et 4h-5h) ont été effectuées pour : identifier les femelles venant pondre sur les plages, relever les données biométriques (longueur et largeur de la carapace, largeur de la tête, mesures des costales et vertébrales), et faire le décompte des nids de tortues marines retrouvés sur les estrans sableux. Ces patrouilles ont été complétées par celles matinales (5h30-7h30) pour le comptage des traces et des nids.

2.3. Evaluation des impacts de l'activité du port sur la zone

2.3.1. Evaluation du braconnage des espèces présentes

Des campagnes d'identification ont été menées dans des campements de pêcheurs. Des inventaires des tortues marines capturées ont été faits à travers l'identification de carapaces conservées dans les ménages, dans les musées et hôtels de la région. Par ailleurs, lors des patrouilles de suivi des plages de ponte des tortues marines, les différents nids braconnés lors de la collecte d'œufs de tortues ont été également inventoriés.

2.3.2. Evaluation de la dégradation des habitats

Lors des descentes sur le terrain, les zones dégradées par les terrassements ont été évaluées avec collecte des coordonnées géographiques de ces habitats. Par ailleurs, l'évolution du front côtier a été mesurée, afin d'apprécier le recul de la plage. D'autres informations ont été recueillies auprès des personnes ressources par des enquêtes dans les villages environnants. Enfin, en collaboration avec l'Université de Douala, une caméra de surveillance a été placée pour détecter toute éventuelle évolution de la plage.

3. Résultats

3.1. Espèces présentes

Quatre espèces de tortues marines se rencontrent dans cette zone, parmi lesquelles : *Dermochelys coriacea*, *Chelonia mydas*, *Eretmochelys imbricata* et *Lepidochelys olivacea* (Ayissi, 2000 et 2015, Ayissi et al, 2006 ; Angoni, 2005 ; Fretey, 1998a, 1998b, 1999 et 2001). Les photos, ci-après, illustre les quatre espèces de tortues marines présentes dans la zone du port en eaux profondes de Kribi.

Photo n° 1 : *Dermochelys coriacea* (Tortue luth)



Cliché : Ayissi, 2016.

Photo n° 2 : *Lepidochelys olivacea* (Tortue olivâtre)



Cliché : Ayissi, 2016.

**Photo n° 3 : *Eretmochelys imbricata*
(Tortue imbriquée)**



Cliché : Ayissi, 2016.

Photo n° 4 : *Chelonia mydas* (Tortue verte)



Cliché : Ayissi, 2016.

3.2. Menaces anthropiques dans le site

3.2.1. Incidence du braconnage

Le ramassage des œufs constitue l'un des fléaux dévastateurs des tortues marines, depuis l'avènement du port en eaux profondes dans les localités de Lolabé et Békollobé qui sont limitrophes à ce site. Des informations de nos équipes situent l'ampleur de la situation à 70 à 80% des nids à cause de la démographie croissante et des peuples autochtones, surtout des Bagyéli qui ont vu leurs ressources protéiques diminuées. La photo n°5, ci-après, illustre une collecte des œufs de tortue luth issu d'un cas de braconnage.

Photo n° 5 : Collecte des œufs d'une tortue luth braconnée



Cliché : Ayissi, 2016.

3.2.2. Destruction des habitats sensibles

Des habitats importants pour les tortues marines, comme les plages de ponte pour la nidification des tortues luths et olivâtres, ont été affectées par divers terrassements et le ramassage de sable pour les différents chantiers. Certains habitats benthiques, riches en herbiers sous-marins et propices à l'alimentation et la croissance des jeunes tortues vertes et imbriquées, ont été rasés par des engins. Aux dires des riverains, l'activité de pêche est en baisse

depuis l'avènement du port en eau profonde. Mais actuellement, il n'existe aucun indicateur pour ce phénomène.

Par ailleurs, ont été affectés par ces terrassements de nombreux sites archéologiques, ainsi que des outils de pierre et des poteries trouvés et répertoriés avant par l'IRD sur des sites proches du port comme Bissoubiliga (= Boussebiliga), Lolabé I, Lolabé II et Lolabé III. Les fosses-dépotoirs, où étaient jetés les débris organiques et les poteries cassées, marquent la présence de ces premières formes de sédentarisation. Ces populations seront supplantées, dans la première moitié du millénaire avant JC, par d'autres populations maîtrisant le fer, favorisées par cette zone riche en minerai de fer. Cet Age du fer a eu 2 périodes : entre 2400 et 2000 ans BP, et vers 1800 à 1600 ans BP. Par ailleurs, les forêts à *Lophira alata*, où abondent les débris de poteries et des restes nombreux de charbon de bois, ont été rasées malgré que celles-ci laissent supposer l'existence très ancienne de vastes cultures. Les photos n° 6 et 7, ci-après, présentent la destruction de ces habitats sensibles.

Photo n° 6 : Destruction par des engins des habitats côtiers sensibles autour du site du port de Kribi



Cliché : Ayissi, 2011.

**Photo n° 7 : Destruction par des engins des habitats côtiers sensibles
autour du site du port de Kribi**



Cliché : Ayissi, 2017.

3.2.3. Dynamique côtière

De façon générale, la côte camerounaise subit un phénomène d'érosion, qui est d'origine naturelle et anthropique. Mais, ce phénomène est accentué par la construction du port dans des sites limitrophes à cette superstructure comme Lobé, Bouchibilika et Grand Batanga. Cette zone subit l'avancée du front océanique. Les érosions conséquentes sont visibles en milieu côtier par la chute des arbres rendant inaccessible certaines plages de ponte aux tortues marines, et par un grand départ des matériaux dans d'autres les rendant non propices à la ponte. Ainsi, les animaux sont obligés de migrer vers d'autres sites ; ou alors on assiste à des phénomènes d'échecs d'incubation devenus plus récurrents dans la zone. Les photos, ci-après montrent une avancée du front côtier, et un échec d'incubation dû à l'érosion côtière.

Photo n° 8 et 9 : L'avancée du front côtier, d'une part, et un échec d'incubation de tortue olivâtre dû à l'érosion côtière, d'autre part



Cliché : Ayissi, 2011.

Conclusion

Les travaux de construction et de mise en œuvre du port en eaux profondes de Kribi ont porté atteintes à diverses espèces, comme les tortues marines, et leurs habitats de nidification et d'alimentation. Aux dires des populations riveraines la pêche, qui la principale activité socio-économique, connaît une baisse des rendements. De nombreux sites sacrés, datant de plusieurs millénaires, ont été dévastés par de nombreux terrassements et grands travaux. Pour réduire ces impacts, des mesures d'atténuation doivent être prises, telles que : le suivi écologique et socio-économique pour évaluer la dynamique des impacts de ce projet, la finalisation du projet du parc marin « *Mayange na Elombo-Campo* » en tant que compensation environnementale et, enfin, la mise en place d'un observatoire océanographique pour évaluer les différents changements environnementaux.

Liste des références

- Angoni, H., 2005. Biologie et Ecologie des Tortues Marines en Rapport avec les Ecosystèmes côtiers. Conservation et Aménagement. *Thèse de Doctorat 3^e Cycle, Ecologie des milieux côtiers et marins. Université de Yaoundé I.* 125 p.
- Ayissi, I., 2000. Projet d'un Ecotourisme "Tortues Marines" dans la Région d'Ebodjé. (Unité Technique Opérationnelle de Campo-Ma'an). *Mémoire DESS (Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées), en Sciences de l'Environnement, option : Aménagement et Restauration de l'Environnement, Université de Yaoundé I.* 57 p.
- Ayissi, I., Angoni, H., Amougou, A., & J. Fretey, J., 2006. Ecotourism and natural resources (case study of sea turtles in Campo-Ma'an National Park in Cameroon): 211-212; *in*: Frick, M., Panagopoulou, A., Rees, A. F., & K. Williams (Comp.), Book of Abstracts. 26th Annual Symposium on Sea Turtle Biology and Conservation, Island of Crete, Greece, 3-6 April 2006, 376 pp.
- Ayissi, I., 2015. Interaction de la pêche artisanale sur les tortues marines des herbiers marins du Sud Cameroun : Problématique de conservation. *Thèse de Doctorat (Ph. D), Biologie Marine, Université Abdelmalek Essaâdi Tetouan-Maroc,* 152p.

- Fretey, J., 1998a. Quelques Notions sur l'identification et la Biologie des tortues marines. Les différentes espèces. *Atelier Guadeloupéen sur les tortues marines*. 93p.
- Fretey, J., 1998b. Statut des tortues marines en Afrique de l'Ouest-Afrique Centrale. 5. Le Cameroun. Suivi scientifique et conservation. Rapport UICN / ECOFAC, 32 p.
- Fretey, J., 1999. Marine Turtles of the Atlantic Coast of Africa-Tortues marines de la façade Atlantique de l'Afrique. UNEP / CMS Techn. Publ. 1, 254 p.
- Fretey, J., 2001. Biogeography and Conservation of Marine Turtles of the Atlantic Coast of Africa / Biogéographie et conservation des tortues marines de la côte atlantique de l'Afrique. CMS Technical Series Publication, n° 6, UNEP/CMS Secretariat, Bonn, Germany, 429 p.
- Letouzey, R. 1985. Notice de la carte phytogéographique du Cameroun au 1:500 000. Institut de la Cartographie Internationale de la Végétation, Toulouse, France.
- Loveridge & Williams. 1957. Revision of the African Tortoises and Turtles of the Suborder Cryptodira. *Bull. Mus. Comp. Zool*, 115 (6), pp. 163-557.
- Olivry, J. C., 1986. Fleuves et Rivières du Cameroun. Thèse d'Etat. MESIRES-ORSTOM. Collection "*Monographiques hydrologiques ORSTOM*", Paris 9, 733 p.
- Tornier, 1902. Die Crocodile, Schildkroten und Eidechsen in Kamerun. *Zool Jalrb*, 15:163-677.

Le littoral de la Pointe Denis : dynamique côtière et aménagement touristique

Brice Didier KOUMBA MABERT

*Géographe de la Mer et du Littoral, CNDIO, IRSH
koumbamabertb@gmail.com*

Nicaise RABENKOGO

*Géographe et aménagiste des espaces, GREH, IRSH
rabenkogo241@yahoo.fr*

Vivino Max Thierry MOUYALOU

*Géomorphologue du littoral, CNDIO, IRSH
vivino.max.thierry.mouyalou@gmail.com*

Propice ANGO MOUGOUBA

*Electromécanicien, CNDIO, IRSH
proango@yahoo.fr*

Résumé : Le littoral de la Pointe Denis fait l'objet de mutations importantes liées au phénomène d'érosion et à divers aménagements anthropiques. L'érosion côtière entraîne un recul du trait de côte avec pour corollaire des dommages importants sur les aménagements humains. Ces derniers, par leurs orientations, favorisent une accélération du phénomène. Les observations de terrain, l'exploitation de la documentation et le traitement de l'imagerie satellitale permettent de bien appréhender les mutations en cours sur la rive gauche de l'Estuaire du Komo, rive sur laquelle sont érigés le parc national de Pongara et le parc marin de la Pointe Denis.

Mots clés : Littoral, Erosion côtière, Aires protégées, aménagement, Pointe Denis

Abstract : The littoral of Pointe Denis is subject to important changes related to the phenomenon of erosion and various anthropogenic developments. Coastal erosion is causing a decline in the coastline with corollary of significant damage to human settlements. The latter, by their orientations, favor an acceleration of the phenomenon. Field observations, the exploitation of documentation and the processing of satellite imagery make it possible to fully understand the ongoing changes on the left bank of the Komo Estuary, on which bank the Pongara National Park and Point Denis Marine Park are erected.

Keys words: Coastline, Coastal erosion, Protected areas, development, Pointe Denis

Introduction

La problématique de l'érosion côtière a déjà fait l'objet de quelques études sur le littoral du Gabon (Mombo, 1991 ; Mombe Nguema, 2000 ; Peyrot, 2004 ; Menie Ovono, 2010). Les travaux du Centre National des Données et de l'Information Océanographiques (CNDIO) indiquent des reculs du trait de côte allant jusqu'à 10 m/an dans la Baie d'Akouango et à la Pointe Denis et 4 m/an au Cap Lopez à Port-Gentil. Ce phénomène est à l'origine de la destruction des infrastructures, notamment des routes et des ouvrages de protection de la côte, des habitats (destruction des maisons) et de la perte de la biodiversité à travers la destruction des mangroves et des sites de ponte des tortues marines.

A la Pointe Denis (Carte n° 1), la menace est d'autant plus préoccupante qu'elle a une incidence sur la nidification des tortues marines, sur les aménagements touristiques et sur les habitations secondaires de haut standing installés le long du littoral. Cette préoccupation se manifeste également à travers les efforts entrepris par les différents usagers dans la recherche des solutions contre l'érosion côtière. La Pointe Denis présente la forme d'une flèche littorale, séparant l'estuaire du Komo de la rivière Rogolié sur près de 4 kilomètres de long et sur une largeur variant de 50 mètres à près 400 mètres selon les endroits. Le relief de la Pointe Denis ne dépasse

pas 6 mètres d'altitude. Il oscille entre 1 et 3 mètres vers le Sud au niveau de la pointe, et de 4 à 6 mètres vers le Nord au niveau de la base, vers Pongara.

Carte n° 1 : Localisation de la Pointe Denis entre l'Estuaire du Komo et l'Océan Atlantique



Notre analyse s'articule autour de 3 axes, le premier axe présente la méthodologie et le matériel que nous avons utilisé pour mener notre étude. Le second présente les résultats qui démontrent que la Pointe Denis est un site touristique et de résidence qui mérite d'être protégé face à l'érosion côtière qui la menace. Le troisième axe de cette étude analyse les résultats déjà obtenus sur la problématique de la lutte contre l'érosion côtière à la Pointe Denis.

1. Matériel et méthodes

La méthodologie est bâtie autour d'un corpus diversifié d'ouvrages et d'articles appuyé par des enquêtes de terrain. La recherche documentaire a porté sur des thèses, articles, ouvrages sur le phénomène d'érosion, la gestion et l'aménagement des parcs nationaux littoraux et les inventaires sur la biodiversité au Gabon en générale et autour de la Pointe Denis et de la Pointe Pongara en particulier (Lebigre, 1983 ; Mombo, 1991 ; Mombé Nguema, 2000). Ensuite, nous avons capitalisé notre recherche avec des enquêtes de terrain entreprises entre 2010 et 2018 qui correspondent au programme de recherche sur le suivi et la compréhension de l'érosion côtière et leur impact sur la nidification des tortues marines au Gabon exécuté par le Centre National des Données et de l'Information Océanographiques (CNDIO). La portion du littoral, entre la Pointe Denis et la Pointe Wingombé a ainsi été investiguée chaque année, entre les mois de septembre et mai. Ce site qui abrite le parc national de Pongara et le parc marin de la Pointe Denis nous a permis d'enquêter auprès des différents opérateurs installés sur ce territoire et leurs aménagements et les populations qui y résident. Cette méthodologie axée sur la bibliographie et les enquêtes de terrain a été couplée au traitement des photographies aériennes multi dates à travers l'utilisation du logiciel ArcGis. La numérisation des différentes photographies a permis d'obtenir un certain nombre de traits de côte qui rendent compte du recul ou de l'avancée des rivages de la zone d'étude.

2. Résultats

2.1. Pongara : un territoire protégé

Le parc national de Pongara et le parc marin de la Pointe Denis sont séparés de Libreville par un estuaire d'environ 14 kilomètres de large. Ils constituent un ensemble de milieux diversifiés représentant une grande partie de la biodiversité du Gabon. Le site apparaît largement ouvert sur l'océan Atlantique et est bordé par un cordon de sable fin, couvert à multiples endroits par une savane sur son sommet. Ces plages au sable fin constituent une zone d'importance mondiale pour la reproduction des tortues marines dont l'espèce la plus représentative et la plus emblématique reste la tortue luth. A la limite entre le monde terrestre et le monde marin, sur la façade

occidentale et l'intérieur du parc national de Pongara, s'étalent des mangroves pittoresques.

2.1.1. Historique de la création du parc national de Pongara et du parc marin de la Pointe Denis

Dans le mouvement de conservation au niveau de la Pointe Denis, les ONG ont joué un rôle important dans l'avancée du discours ayant conduit à la création du parc national de Pongara. En 1997, ECOFAC (Ecosystèmes Forestiers d'Afrique Centrale), avec le soutien financier de l'Union Européenne, organisa un atelier régional pour la conservation des tortues marines, à la pointe Pongara. Cette première rencontre permit la participation du Gabon, du Congo, de la Guinée équatoriale, de São Tomé et Príncipe, du Cameroun et se conclua par la mise sur pied d'un groupe de recherche organisé en réseau, nommé PROTOMAC (Protection des Tortues Marines d'Afrique Centrale). Cet atelier a été l'occasion de confronter diverses actions et initiatives de protection des tortues marines dans le golfe de Guinée : le projet GEF (Global Environment Facility)/IUCN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature), de Conkouati au Congo, le programme ECOFAC dans l'île de São Tomé, l'action de l'ONG espagnole Amigos del Coto de Doñana en Guinée équatoriale, enfin les efforts de l'ONG gabonaise ASF. Une méthodologie commune fut appliquée au suivi des tortues marines dans le golfe de Guinée, afin de collecter des informations fiables et comparables (Rieucou, 2001).

PROTOMAC s'est ainsi consacré à la réalisation d'une étude portant sur l'évaluation préliminaire du statut de 5 espèces de tortues marines présentes en Afrique centrale. La présence effective des tortues marines à Pongara fut ainsi confirmée avec des taux de nidifications proche du millier sur la période 2001-2002 (Vande Weghe, 2005). Sur la base de ces différents travaux et avec l'aide de la Wildlife Conservation Society (WCS) et le Fond Mondial pour la Nature (WWF), l'initiative de conservation a aboutit le 30 août 2002. C'est à l'occasion du Sommet de la Terre à Johannesburg que le Président du Gabon a annoncé la création de 13 parcs nationaux et en décembre de la même année les décrets officialisant cette création et délimitant ces nouveaux parcs ont été publiés. Ainsi, le parc national de Pongara fut créé sous le décret n°618/PR/MEFEPEPN du 30 août 2002

portant classement des parcs nationaux. A sa création, ce parc a d'abord été sous la Tutelle du Conseil National des Parcs Nationaux avant d'être placé sous la responsabilité de l'Agence Nationale des Parcs Nationaux. Il constitue un domaine protégé de 89 000 ha.

La mise en place du Programme Gouvernemental *Gabon Bleu* qui s'appuie sur la Zone économique exclusive représentant 72 % de la superficie terrestre du pays avait pour ambition la préservation des écosystèmes marins, la sécurisation de la pêche, les transports maritimes et les champs pétroliers (Koumba Mabert et al, 2017). Son objectif, sur la base des accords fixés par les pays à Nagoya au Japon en 2010 était de constituer à échéance 2020 un réseau complet et cohérent d'aires marines protégées gérées efficacement et couvrant 10 % des océans. C'est en droite ligne de ces accords que l'initiative de l'Institut Waïtt, de la National Geographic Society et de la Wildlife Conservation Society, en collaboration avec l'ANPN et le CNDIO ont lancé une exploration des fonds marins du Gabon. L'objectif de cette campagne océanographique était d'étudier les possibilités d'extension du réseau d'aires protégées marines qui existent actuellement et de créer les conditions favorables à une gestion côtière qui assure la productivité et la stabilité dans ces écosystèmes importants pour le bien-être des populations. Lors des récents travaux du congrès décennal sur les parcs naturels, à Sydney en Australie (12 au 19 novembre 2014), le président de la République du Gabon avait annoncé le classement d'un réseau de parcs marins qui couvriraient 23 % de la Zone économique exclusive. Finalement, le décret n°00161/PR du 1^{er} juin 2017 portant création d'aires protégées aquatiques en République Gabonaise crée un réseau d'Aires Protégées Aquatiques. Ce réseau est constitué de neuf (9) parcs marins d'une superficie totale de 1 731 Km² et de onze (11) réserves aquatiques d'une superficie totale de 51 028 Km², le tout couvrant, en définitive, un total de 26,2% des eaux marines sous juridiction gabonaise. Le Parc Marin de la Pointe Denis qui est ainsi créé par ce décret comporte une superficie de 614,4 Km² (République Gabonaise, 2017).

Cet environnement naturel, superposé aux différentes aires protégées mises en place renferme une biodiversité exceptionnelle.

2.1.2. Les mangroves de la rive gauche de l'estuaire du Komo

Sur le plan international, la rive gauche de l'Estuaire du Komo sur laquelle est située la Pointe Denis constitue un échantillon important de l'écorégion des mangroves d'Afrique centrale qui s'étendent de manière discontinue sur 1,6 à 1,7 millions d'hectares du Ghana à l'Angola, jusqu'à 19°18' S au sud (Vande Weghe, 2005). Ces mangroves représentent environ 4 % de l'ensemble de cette écorégion, ce qui constitue près de 30 % en zones protégées (Sounguet, 2005).

Les différences de salinité des eaux influencent la répartition des mangroves dans cette partie du territoire gabonais (Lebigre, 1983 ; Vande Weghe, 2005). La partie occidentale, notamment entre les rivières Gongoué et Denis est plutôt sous influence marine avec beaucoup de mangroves basses et de tannes, tandis que la partie orientale est au contraire fortement influencée par les eaux douces et les apports sédimentaires du Komo, de la Bokoué, du Remboué et de la Mbilagone. Dans cette partie, la mangrove est très dense et peut atteindre jusqu'à 30 mètres de haut. Les tannes se développent vers l'intérieur des terres sur des espaces totalement dénudés. Ils naissent là où le manque de circulation d'eau et l'évaporation concentrent les sels minéraux.

La flore ne compte que six espèces ligneuses : les trois palétuviers rouges *Rhizophora mangle*, *Rhizophora racemosa* et *Rhizophora harrisonii* de la famille des Rhizophoracées – le dernier ne serait même qu'un hybride entre les deux premiers –, le grand palétuvier blanc *Avicennia nitida* de la famille des Avicenniacees et les deux petits palétuviers blancs *Conocarpus erectus* et *Laguncularia racemosa* de la famille des Combrétacées. Les *Rhizophora* sont les essences les plus communes qui se reconnaissent par leurs longues racines-échasses arquées et leurs racines pendantes accrochées aux arbres. Ces espèces peuvent atteindre 10 à 40 mètres de haut. *Rhizophora mangle*, se développe généralement en front de mer dans les mangroves les plus marines. Quant à *Rhizophora racemosa*, il se rencontre dans les eaux saumâtres. Enfin, *Rhizophora harrisonii* occupe une place intermédiaire. Le grand palétuvier blanc *Avicennia* se développe par contre en arrière des *Rhizophora* et dépend moins de l'eau salée. Il peut atteindre 30 mètres de haut. Les deux combrétacées, *Conocarpus erectus* et *Laguncularia racemosa*, sont de petits arbres qui dépassent rarement 5 à 6 mètres de haut.

Entre la mangrove et la forêt de terre ferme, on rencontre des palmeraies à faux-dattier *Phoenix reclinata* et à des palmeraies à *raphia*. En dehors de ces essences ligneuses, on y trouve également, dans la mangrove, des essences herbacées comme la grande fougère *Acrostichum aureum* ou les épiphytes, notamment la fougère *Microsorium punctatum* ou *Phymatodes scolopendra*.

A l'origine de la création du parc national de Pongara, l'enjeu essentiel était essentiellement la protection de l'écosystème de mangrove ; mais à l'heure actuelle, la conservation des tortues marines concentre l'essentiel des activités de protection dans ce parc. C'est l'une des motivations de l'extension en parc marin de la Pointe Denis.

2.1.3. Une faune dominée par la présence des tortues marines

La faune à Pongara est très riche malgré la proximité de la Capitale. On retrouve aussi bien en savane, en forêt que sur les différentes plages, des espèces emblématiques telles que le buffle de forêt (*Cyncerus caffer nanus*), l'hippopotame (*Hippopotamus amphibius*) et l'éléphant de forêt (*Loxodonta africana cyclotis*). Mais la tortue marine reste l'espèce caractéristique de la Pointe Denis, du parc national de Pongara et du parc marin de la Pointe Denis.

En effet, après les côtes d'Amérique latine, le littoral gabonais constitue une zone importante de ponte pour les tortues marines. Des sept espèces de tortues marines qui existent dans le monde, cinq sont rencontrées au Gabon. Il s'agit de la tortue luth (*Dermochelys coriacea*), la tortue olivâtre (*Lepidochelys olivacea*), la tortue verte (*Chelonia mydas*), la tortue imbriquée (*Eretmochelys imbricata*) et la tortue caouanne (*Carette caretta*). De toutes ces espèces, la tortue luth est la plus grande des tortues marines et la plus répandue sur les côtes gabonaises. Mais les travaux des ONG gabonaises, Aventures Sans Frontières (ASF) et Gabon Environnement notamment et le programme PROTOMAC¹⁴ ont permis de révéler que le site de Pongara abrite des populations importantes de tortues même si son érection en parc tenait, à l'origine, plus à la préservation de population de

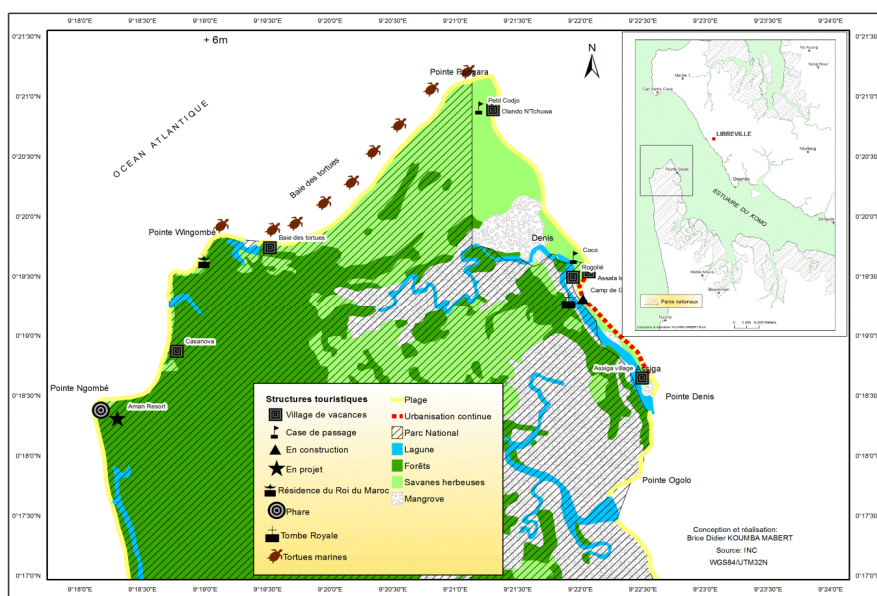
¹⁴ PROTOMAC est un réseau de Protection des Tortues Marines d'Afrique Centrale.

mangroves qu'à ces espèces marines. Les pontes s'étalent d'octobre à avril et la saison la plus active s'étend de mi-décembre à fin février.

2.2. La Pointe Denis : site de tourisme et de résidence

Les données du recensement général de la population et de l'habitat de 2003¹⁵ donnent à la Pointe Denis environ 416 habitants. Ce village regroupe en réalité plusieurs petits villages alignés entre la pointe Wingombé du côté de l'océan atlantique et Assiga village, dans la rivière Rogolié (carte n° 2). Le site est aujourd'hui un lieu privilégié pour le tourisme et abrite sur la flèche littorale une urbanisation en front de mer sur au moins 3 kilomètres. Ces aménagements participent à la vie et à l'animation du village les fins de semaines.

Carte n° 2 : Le site de la Pointe Denis

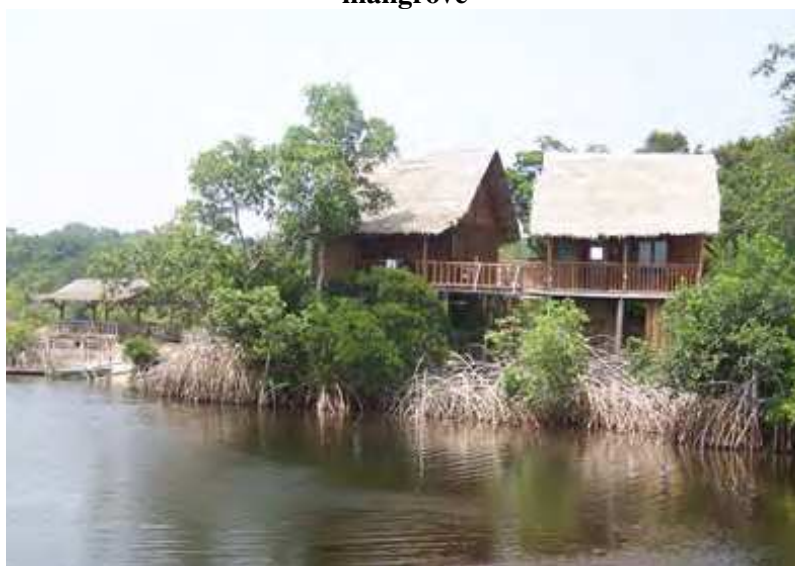


¹⁵ Les résultats du récent recensement de 2013 ne sont pas encore publiés dans le détail.

2.2.1. Des aménagements touristiques adaptés à l'environnement

La Pointe Denis a toujours été un lieu de tourisme le week-end, surtout pour les classes aisées. En 2006, Gabon Environnement et Gabon Découverte, des ONG locales avaient déjà mis en place des structures afin de favoriser l'écotourisme. Les bungalows réalisés dans les plus belles essences locales avaient été parfaitement intégrés l'environnement (photo n° 1). Dotés d'un meilleur confort, ils permettaient à ceux qui rêvent de découvrir une flore et une faune reconnus pour leur richesse de passer un séjour dans des conditions idéales. L'architecture sur pilotis permettait d'embrasser la beauté des paysages d'un seul regard : le calme des mangroves, la beauté de l'océan et le mystère de la grande forêt équatoriale. La qualité des essences utilisées offrait des intérieurs aux couleurs chaudes et variées.

Photo n° 1 : Installations de Gabon Environnement au cœur de la mangrove



Cliché : B. Koumba Mabert, 2013.

Toutes les réalisations de Gabon Environnement et de Gabon Découverte étaient parfaitement intégrées dans l'environnement. En plus de ce volet touristique, Gabon Environnement avaient entrepris des inventaires des

espèces animales et végétales peuplant le Parc National de Pongara. Courant 2006, une mission cofinancée par l'Union Européenne et Gabon Environnement avait entrepris l'inventaire des éléphants, gorilles, chimpanzés et mandrills. Les résultats de cette mission s'étaient révélés très intéressants. Il avait été démontré que les populations d'éléphants étaient beaucoup plus importantes que prévues. Lors des missions d'inventaires des baleines, les écotouristes accompagnaient les scientifiques. Ils appréhendaient ainsi l'impérieuse nécessité de protéger le patrimoine de l'humanité indispensable à la survie de toute espèce. Mais aujourd'hui cette structure qui intégrait à la fois la conservation, le développement écotouristique et la science n'existe plus. Elle a laissé la place à d'autres villages de vacances qui ont vu le jour assez rapidement et qui ne pratiquent pas le concept développé par Gabon Environnement et Gabon Découverte.

A côté de ces structures, il y avait également la *Maringa* (actuellement *Olando N'Tchuwa*), un village de vacance situé en face de Libreville, au niveau de la Pointe Pongara. C'est à l'heure actuelle le plus ancien des sites touristiques situés à la Pointe Denis, assez modeste et vieillissant. Les architectes ont utilisé aussi des matériaux locaux comme le bois. Les bâtiments sont scindés en deux avec d'un côté le restaurant dont la vue donne sur l'estuaire du Komo et les chambre d'autre part, orientées plutôt vers l'intérieur de la Pointe. Quatre kilomètres plus loin, au sud-ouest d'*Olando N'Tchuwa*, la *Baie des Tortues* (photo n° 2), un autre village de vacance en pleine expansion, n'a pas fini de se développer. Cette structure offre actuellement une vingtaine de lits et propose un certain nombre de loisirs parmi lesquels on peut citer le ski nautique, le kayak, canoë, la natation et les randonnées en 4X4 et à pieds. La structure vient de mettre à la disposition de ses clients une piscine en forme de tortue. Là aussi, les architectes utilisent des matériaux locaux comme le bois et les couvertures en chaume (palme de palmier raphia). Au sud-est d'*Olando N'Tchuwa*, à environ deux kilomètres, on retrouve *Assala Lodge*, qui a abrité le pendant africain de Top Chef, Star Chef, une émission de télé-réalité qui réunit des chefs africains à la recherche d'une étoile. Comme les autres structures, elle est également faite en matériaux locaux.

Photo n° 2 : La baie des Tortues avec sa piscine en forme de tortue



Cliché : B. Koumba Mabert, 2015.

Au premier plan et à l'arrière plan, sont également visibles les ouvrages de protection contre l'érosion.

Beaucoup plus au sud, à l'intérieur de la rivière Rogolié, se trouve *Assiga Village* (photo n° 3), un autre village de vacances encore plus luxueux qui allie modernisme et traditionalisme. Les architectes ont opté pour un mélange de matériaux locaux et de briques en ciment. On peut y retrouver à la fois du bois, mais aussi du parpaing, de la tôle ondulée et de la paille. Cette structure donne à la fois à la rivière Rogolié et à l'Estuaire du Komo. Pour protéger ces installations, les responsables ont entrepris de lutter contre l'érosion qui se manifeste de plus en plus.

Enfin, s'agissant de ces villages de vacances, on peut également noter la présence de Pongara Lodge, situé entre la pointe Pongara et la pointe Kinguerié et le *Rogolie* en arrière du site d'*Assala Lodge*. Un village de vacances est en construction actuellement sur le site de l'ancien Camp de Gaulle, récupéré après le départ de l'armée française de la Pointe Denis. Un autre est en projet autour du phare de Gombé, mais ce dernier fait l'objet de la contestation des populations locales qui y voient une menace sur la valeur spirituelle et le sacré de la Pointe Denis.

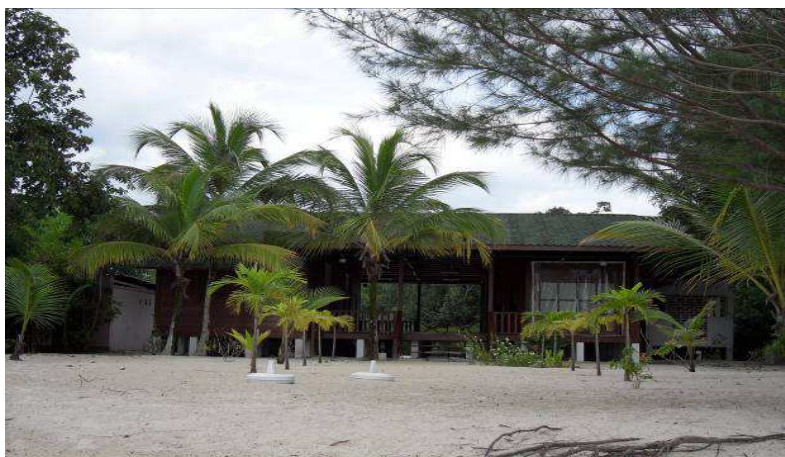
Au total, ces villages de vacances ne sont accessibles qu'à une clientèle bourgeoise et expatriée. Ce type de clientèle est attiré par le confort et le calme. À côté des équipements hôteliers, il y a aussi l'existence de case de passage pour les budgets plus modestes dont les nuitées oscillent entre 15 000 F CFA et 22 000 F CFA. Il s'agit respectivement de *Coco* situé au village des pêcheurs et *Petit Codjo* derrière la Maringa. En plus de ces équipements, le site de la Pointe Denis a été largement colonisé par de nombreuses résidences secondaires sur bord de mer et bord de l'estuaire. Ces résidences sont construites dans un style architectural qui s'intègre très bien au paysage (photo n° 4), mis à part la résidence construite par le Président Omar Bongo. Les résidences secondaires sont alignées parallèlement à la plage, sur un linéaire continue de près de 3 kilomètres.

Photo n° 3 : Assiga village



Cliché : B. Koumba Mabert, 2013.

Photo n° 4 : Pointe Denis



Cliché : P. Pottier, 2013.

2.2.2. Un lieu de résidence secondaire chargé d'histoire

Mis à part la portion d'urbanisation continue du côté de la rive estuarienne, la Pointe Denis gros village dispersé qui regroupe plusieurs petits campements alignés entre la pointe Wingombé du côté de l'océan Atlantique et Assiga village, dans la rivière Ogolié. Historiquement, cette partie du Gabon est à l'origine peuplée par la communauté *Mpongwe*¹⁶ avec la prédominance du plus ancien de ses clans, les *Ndiwa* dans le peuplement de l'Estuaire entre les XV^e et XIX^e siècles. Mais ces derniers trouvèrent les peuples pygmées, *Akoa*, en arrivant à la mer, notamment au voisinage du village Denis. Aux termes de leurs migrations, les *Mpongwe* d'abord, clan après clan à la suite des *Ndiwas*, puis les *Séki*, les *Kélé*, les *Benga*, les *Fangs* investissent la région et rentrent en relation avec les marins, les négriers, les marchands, les hommes de sciences ou de Dieu. La fin de l'hégémonie *Ndiwa* dans l'*Arongo Mbé Ndiwa*¹⁷, actuel Estuaire du Komo du fait des

¹⁶ L'ethnie la plus ancienne de l'Estuaire du Komo, la première des peuples *Omyéné* arrivés à la mer.

¹⁷ Le grand fleuve en myéné, ancienne appellation du Komo.

guerres vers 1700, laissa place aux nouveaux clans que sont les *Agulamba*, les *Aguekaza* et les *Assiga* qui donnèrent le nom à l'actuel village Assiga au niveau de la Pointe Denis (Merlet, 1990). Cette partie du littoral gabonais joua un rôle actif dans la traite des noirs jusqu'au règne d'Antchoué Kowé Rapontchombo, le futur Roi Denis (Patterson, 1975). Ce Roi fut à l'origine de la cession du territoire de la Pointe Denis à la France par le canal du Commandant Bouet-Willaumez qui avait pour mission d'abolir l'esclavage sur toutes les côtes du golfe de Guinée. Ce dernier conçut alors en 1838 la politique des points d'appui au commerce et de relâche pour la Flotte (Raponda Walker, 1960). Le 29 février 1951, alors que tous les habitants de la Pointe Denis ainsi que les membres de la famille royale pleuraient le décès de la Princesse Marie Anne Ankombie Rapontchombo (3^e enfant du 2^e Roi, Félix Denis Marie Adande Rapontchombo et petite fille du Roi Denis), une des petites filles de l'illustre disparue venait de mettre au monde une fille. La décision fut prise que le nouveau né porterait le même nom que la défunte Princesse. Cette dernière, Marie Anne Ankombie Rapontchombo, devint donc en 1991, la Princesse et jusqu'aujourd'hui, conservateur du patrimoine culturel de la famille royale.

Ce rappel historique renseigne sur le fait que la Pointe Denis, avant d'être un lieu de résidence secondaire pour les classes aisées est avant tout un village chargé d'histoire. Ce village a vu l'implantation rapide d'hôtels et autres restaurants pour soutenir la mise en place d'un tourisme de nature. Au-delà, la plupart des habitations situées entre la Pointe Denis et la pointe Wingombé sont de type secondaire et appartiennent en majorité à des occidentaux, particulièrement des européens, mais aussi des libanais et des personnalités gabonaises¹⁸ résidant à Libreville et même au Roi Mohammed VI du Maroc. Sur les bords de la rivière Denis, il existe un petit village occupé en grande partie par la communauté ghanéenne. La plupart des autochtones a migré sur Libreville, laissant ainsi, pendant très longtemps, le village à la communauté ouest africaine, notamment des pêcheurs. Mais aujourd'hui, avec la mise en place du parc et le développement d'une forme

¹⁸ Le Président de la République possède également une résidence secondaire à la Pointe Denis. On peut également noter la construction d'un palais présidentiel dont les travaux sont arrêtés depuis la mort de l'ancien Président Omar Bongo.

de spéculation foncière, le village revoit progressivement le retour de ses fils dont certains ont d'ailleurs investi dans de village de vacances (*Assiga village*).

2.3. Les problèmes d'érosion côtière comme menace aux différents enjeux

Les différentes habitations et autres formes d'aménagements touristiques sont sous l'emprise du phénomène d'érosion et contribuent parfois à son accélération. Cette situation est une menace non négligeable pour la biodiversité marine, principalement les tortues marines qui nidifient sur les plages de la Pointe Denis.

2.3.1. Les questions environnementales à la Pointe Denis et dans le parc national de Pongara

De par sa proximité de la capitale Libreville, le parc national de Pongara a été pendant longtemps l'objet d'importants impacts d'origine anthropique. Les villages, les résidences secondaires et les campements présents à la Pointe Denis et dans ses environs, mais aussi la forte demande en viande de Libreville ont été à l'origine de ces impacts. En mai 2013 encore, les équipes de surveillance et de protection du parc national de Pongara conduites par son conservateur ont permis l'arrestation, du commanditaire de l'un des réseaux de trafic de gibier les plus actifs dans la province de l'Estuaire et exerçant à l'intérieur du parc. Ce réseau de chasseurs permettait d'assurer l'approvisionnement régulier d'étales aux marchés de Mont Bouët et d'Oloumi du côté de Libreville (ANPN, 2013). Outre les pressions exercées sur la viande de brousse, la mangrove et les tortues marines ont également souffert des activités humaines.

Le développement accéléré des résidences secondaires, mais surtout des villages de vacances à la Pointe Denis sont également source d'impacts, notamment sur les cordons littoraux et sur le trait de côte, accélérant ainsi les problèmes d'érosion côtière. En effet, au-delà de l'utilisation anarchique des quads pourtant interdit sur certains secteurs, les tentatives de protection de portions de plages par des rechargements inappropriés (façade estuarienne) ou par la mise en place d'épis sans véritable prise en compte du

comportement hydro-sédimentaire le long du rivage (baie des tortues). Ces différents aménagements favorisent l'accélération de l'érosion des plages, dégradant ainsi les sites de nidification des tortues marines.

Enfin, les activités forestières exercées pendant longtemps dans sur la rive gauche de l'Estuaire du Komo continuent à être la source de l'échouage de nombreuses billes de bois sur les plages de la Pointe Denis. Pikesley et al. (2013) ont analysé des données de survols aériens (2003, 2007 et 2011) pour déterminer dans le temps, la persistance et l'étendue spatiale de billes de bois échouées, et en intégrant les données spatiales sur la nidification. Ils ont ainsi déterminé le potentiel de danger et estimé qu'entre 1,6 % et 4,4 % des tortues luths pourraient être piégé sur le site.

2.3.2. Les forçages météo-marins et leurs impacts

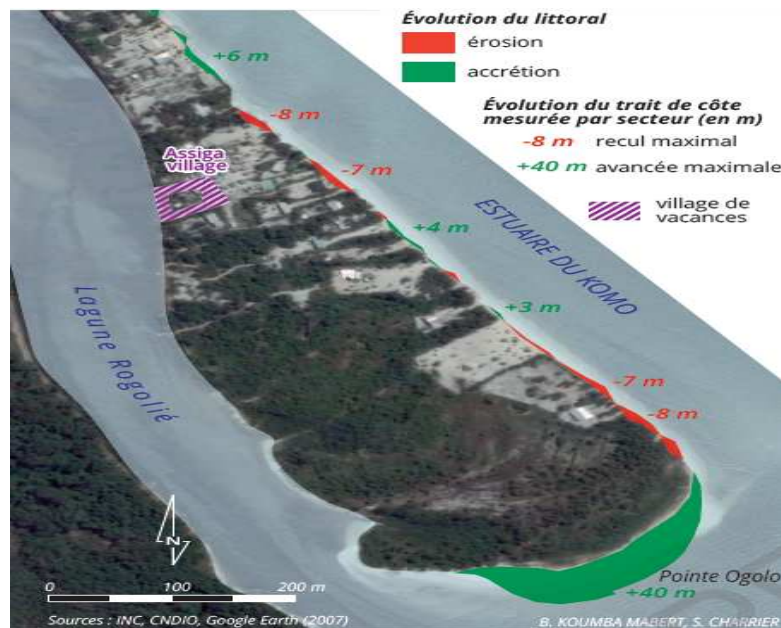
Le cordon littoral de la Pointe Denis est une formation sédimentaire de sables marins et de vases du Komo mise en place il y a 500 ans BP (Rabenkogo et al., 2013). Les sables et vases sont disposés en couches horizontales en alternance. Sur le plan géologique, cette formation sédimentaire est très sensible aux courants marins et aux vagues mobilisent facilement et sans cesse les sables et vases. L'action mécanique de la mer fragilise la Pointe Denis. D'après SOGREA (2011), les conditions de houle au large de l'Estuaire du Komo donnent les valeurs suivantes : près de 90 % du temps la houle provient des secteurs sud et sud-ouest ; près de 70 % du temps la houle provient des secteurs sud ; près de 60 % du temps la houle provient des secteurs sud et ouest et dépasse 1 mètre de hauteur observée au large et près de 50 % du temps la houle provient du seul secteur sud et dépasse 1 mètre de hauteur observée au large.

A l'entrée de l'estuaire du Komo, les bancs de la Mouche et de Pongara forment une flèche sableuse vers le Nord et présentent des fonds très peu profonds : -1 à -2 mètres du zéro hydro. Ces bancs jouent un rôle de digue sous-marine immergée en faisant déferler la houle en provenance de l'océan. Ainsi, les houles à l'arrière de ces bancs sont fortement atténuées, entraînant une agitation plutôt faible à l'intérieur. La vitesse du courant est plus élevée en surface des zones les plus profondes, notamment dans les chenaux. Autour de la Pointe Pongara, les vitesses oscillent entre 0.32 et 0.72 m/s

jusqu'à des profondeurs de 30 mètres. Toutes ces conditions apportent des modifications sur les rivages entre la pointe Wingombé et la Pointe Denis.

En effet, en abordant les rivages sableux avec une incidence oblique, les houles ont une forte capacité érosive en déferlant. Elles redressent le profil des plages et creusent de petites falaises croulantes de 2 mètres de haut, générant un recul du trait de côte de 10 à 15 mètres par an. Peyrot (2004) estime qu'entre 1960 à 1980, le tracé du rivage de la Pointe Pongara s'est modifié en se rétrécissant de 300 mètres dans sa largeur, celui de la baie des tortues de 75 mètres et celui de la flèche terminale de la pointe en se déplaçant de 250 mètres vers le sud-est. Ces tendances sont confirmées par les travaux du CNDIO qui ont enregistré, en moyenne 120 mètres de recul du trait de côte à Pongara entre 1991 et 2012 avec un recul moyen de l'ordre de 6 mètres par an sur l'ensemble du linéaire (Pointe Wingombé – Pointe Pongara) entre 1991 et 2012. Cependant, ce recul peut atteindre des vitesses allant jusqu'à 10 mètres par an par endroit, notamment au droit de la base de l'ONG Aventures Sans Frontières. La vitesse de recul du trait de côte est en augmentation, elle était de 10 mètres par an avant 2008, à près de 12 mètres par an entre 2008 et 2012. En 2018, le phénomène s'est considérablement accéléré. En effet, entre janvier 2018 et mai 2018, c'est-à-dire, en 5 mois, au niveau de la Pointe Pongara, la plage a reculé de plus de 56 m, soit 14 m par mois. Dans cette partie de la côte finalement, les vitesses ont atteint plus de 13 m par an entre 1991 et 2018, soit plus de 358 m de recul constaté. A côté de cela, on observe tout de même des zones d'engraissement ponctuel, notamment entre la Pointe Pongara et l'ancien *hôtel Maringa* avec des gains de l'ordre de 4 mètres par an (carte n° 3). Le recul du trait de côte à Pongara entraîne un démaigrissement des plages et affecte les sites de Pontes des tortues marines. Les plages disponibles par exemple pour la ponte en 2007 ont totalement disparu en 2018 (carte n° 3). Les dommages sont également perceptibles sur la dune artificielle construite il y a quelques années pour lutter contre l'érosion côtière. Alors qu'elle se trouvait encore à près de 100 m du trait de côte en 2011, aujourd'hui, elle a presque totalement été détruite.

Carte n° 4 : Evolution des plages de la Pointe Denis entre 2007 et 2011



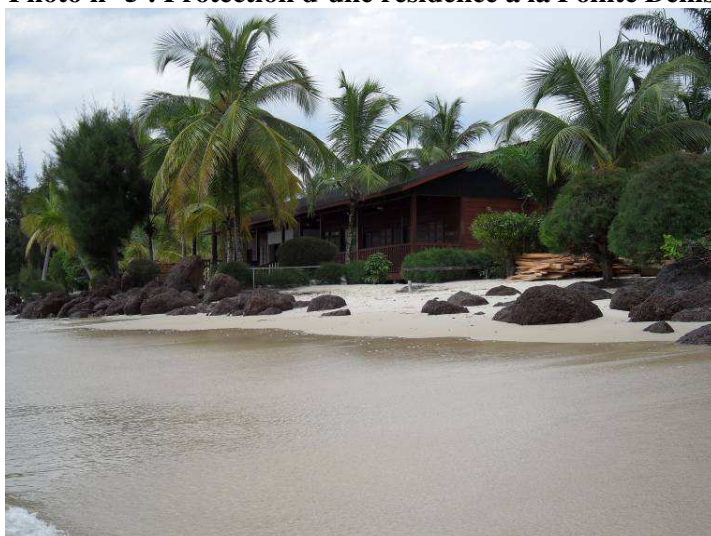
L'érosion côtière est un phénomène qui inquiète véritablement les populations de la Pointe Denis, mais surtout les propriétaires des villages de vacances. A très court terme, le village de vacances la baie des tortues est très menacée, car ses installations se situent au niveau de la ligne de rivage. Les fondations de la piscine nouvellement mise en service sont à moins de 5 mètres du trait de côte. Les responsables de cette structure ont érigé deux épis qui malheureusement accélèrent davantage le recul du trait de côte. Ces derniers ont initié des actions pour tenter de lutter contre le recul du trait de côte.

2.3.3. Tentatives de protection du littoral de Pongara

Le contexte de changements climatiques lié au réchauffement actuel de la planète se caractérise par des phénomènes naturels exceptionnels de plus en plus fréquents engendrant des catastrophes de grandes ampleurs. De nos jours, ces phénomènes qui affectent le monde dans son ensemble,

s'accompagnent sur les littoraux, de la submersion et de l'érosion des terres basses. Selon un modèle réalisé par le GREH¹⁹ à partir d'observations de terrain, d'images satellites et des estimations du GIEC, l'augmentation du niveau de la mer accélère la submersion des côtes basses du Gabon (Rabenkogo, 2012) et favorise le phénomène d'érosion côtière. Les populations riveraines n'ont pas d'autres solutions que l'adaptation ou la délocalisation. Pour la Pointe Denis, l'adaptation consisterait à lutter contre l'érosion des plages et la submersion par l'engraissement du cordon littoral et si possible l'aménagement d'ouvrage de protection sur l'estran (Photo n°5). L'engraissement vise à élever le cordon à une altitude supérieure à 3 m, d'une part, et à fixer le trait de côte sinon à l'avancer dans la mer sans modifier le profil de plage, d'autre part. L'aménagement d'ouvrage sur l'estran a pour but de fixer le trait de côte, cependant il modifie le profil de plage.

Photo n° 5 : Protection d'une résidence à la Pointe Denis



Cliché : P. Pottier, 2013.

¹⁹ GREH (Gestion des Risques et des Espaces Humides) est un laboratoire du Département des Sciences Marines de l'Institut des Recherches en Sciences Humaines, un des cinq instituts du Centre National de la Recherche Scientifique et Technologique (CENAREST).

Pour lutter contre ce phénomène d'érosion, les ONG et certains propriétaires n'hésitent pas à entreprendre des initiatives. Ceci est visible à la fois sur les façades atlantiques et estuariennes. Du côté de l'océan, les ONG locale ont érigé il y a quelques années une dune artificielle à plus de 50 m du trait de côte et devant protéger le site de ponte des tortues marines dans la baie des tortues. Aujourd'hui, cette dune artificielle se confond au trait de côte par endroit et a complètement disparu à d'autres endroits. Par ailleurs, toujours dans le même sens, la *Baie des tortues* a érigé des formes d'épis avec des blocs de pierres, délimitant ainsi la plage située devant la structure. Malheureusement les effets escomptés tardent à voir le jour, bien au contraire, le phénomène s'aggrave davantage, accélérant le recul du trait de côte, menaçant ainsi les différentes installations (Photo n° 6).

Photo n° 6 : Manifestation de l'érosion à l'arrière de l'épi dans la baie des tortues



Cliché du CNDIO, 2015.

La mise en place des épis par les propriétaires du village des vacances n'a pas prise en compte le comportement hydrosédimentaire local et la morphologie même de la plage. Les épis tel que construits bloquent la dérive littorale sud ouest - nord est et les sédiments ne franchissent pas normalement les blocs rocheux, entraînant ainsi une crise sédimentaire sur la

portion de plage au droit de la *Baie des tortues*. Ces derniers ont également entrepris de régulariser cette plage avec un petit engin en prenant le sable sur d'autres portions de plage. Du côté de la façade estuarienne, les techniques utilisées sont bien différentes de celles employées côté océan. En effet, les propriétaires des résidences secondaires et de villages de vacances ont utilisé à la fois le rechargement et les casiers de sables. Le CNDIO²⁰ qui suit régulièrement l'évolution du littoral au niveau de la Pointe Denis avait envisagé une approche globale de traitement du phénomène d'érosion, malheureusement, le propriétaire d'une résidence secondaire n'a cherché qu'à recharger la plage devant ses installations. Comme cela a été démontré depuis (PASKOFF, 1985 ; REGNAULT, 1999), il n'a fait que déplacer le problème, sinon l'accélérer chez les voisins. Une autre opération a été initiée par le propriétaire d'Assiga village, cette dernière a consisté à installer des casiers de sables sur la plage (Photo n° 7).

Photo n° 7 : Chercheurs du CNDIO appréciant les casiers de sable présentés par le propriétaire du village des vacances



Cliché CNDIO, 2013.

²⁰ CNDIO (Centre National des Données et de l'Information Océanographique) est une unité de l'Institut des Recherches en Sciences Humaines. Un centre faisant partie d'une initiative sous régionale (ODINAFRICA).

Aujourd'hui, ces dispositifs sont détruits par la rouille qui attaque leur structure (Photo n° 8). Au-delà, leur installation a entraîné un amaigrissement des plages et un recul du trait de côte sur les secteurs voisins.

Photo n° 8 : Casiers fortement endommagés par la rouille



Cliché CNDIO, 2018.

En définitive, la mise en œuvre de l'adaptation nécessite au préalable de réaliser des études scientifiques et techniques pour comprendre le fonctionnement du cordon littoral, de la rivière Rogolie et de la dynamique des eaux et sédiments de l'estuaire et de la partie océanique. Ces études devront permettre également d'évaluer les volumes et qualités du gisement de sables mobilisés. Parallèlement, d'autres actions devraient être menées, notamment l'étude qui avait été envisagée à l'Agence National des Parcs Nationaux portant sur la maîtrise du foncier à la Pointe Denis. L'étude se proposait de réaliser :

- l'identification des titres fonciers existants du site ainsi que la liste des demandes de titres fonciers en cours et les points GPS correspondants (recherche auprès de l'ANUTTC et le laboratoire SIG de l'ANPN) ;
- le recensement des hôtels, des maisons et cabanons de week-end et des cabanes (construction en planches et tôles), ainsi que des

bâtiments annexes (garages à quad, magasins, cabanes à groupes électrogènes, etc.) ;

- le relevé des points géographiques, à l'aide d'un GPS différentiel à haute précision du type de ceux utilisés par les services cadastraux, des maisons et bâtiments annexes, des bornes cadastrales, des servitudes, des pistes de quads, pistes pour piétons, et tout autre élément d'installation humaine et ;
- le repérage des zones à risques (érosion, rupture de flèches, etc.).

Cette étude aurait été intéressante d'autant plus que les observations effectuées en 2018 sur l'accélération du phénomène d'érosion et une submersion des terres à Pongara sont de plus en plus alarmantes. La présence du permis de la Sablière d'Owendo qui exploite les hauts fonds au droit de la pointe Pongara ne milite pas pour une atténuation des dommages constatés sur cette partie du territoire.

3- Discussion

Nos résultats montrent que le territoire de la Pointe Denis évolue à la fois de façon naturelle mais que les processus sont influencés par les forçages anthropiques dans toutes les formes d'aménagement adoptées. L'utilisation des outils géomatiques rendent bien compte, quantitativement, des évolutions constatées. Le trait de côté a perdu par endroit, plus de 350 m en une trentaine d'années. En d'autres endroits, notamment à la Pointe Denis et en certaines sections du côté de l'Estuaire du Komo, les plages ont enregistré des engraissements de l'ordre de 30 à 50 m durant la même période. Les données récentes, issues du Programme Arc d'Émeraude²¹ développé par l'ANPN, valident les résultats obtenus par le CNDIO dans le cadre de son programme de recherche sur le « *suivi et la compréhension de l'érosion côtière au Gabon* ». Ces résultats montrent que les courants et la dynamique météo marine sont très importants autour de la Pointe Denis. Les objectifs

²¹ Arc d'Émeraude est un programme de recherche qui a permis de réunir des chercheurs du Nord et du Sud. Les résultats en comparaison avec ceux du CNDIO sont issus du lot de recherche sur la modélisation hydrosédimentaire dans l'Arc d'Émeraude.

d'aménagement de cette partie du territoire devraient prendre en compte le fonctionnement naturel du milieu pour atténuer les impacts négatifs déjà perceptibles à la fois sur le milieu, les enjeux socioéconomiques et la biodiversité caractérisée par les tortues marines et l'écosystème des mangroves.

Conclusion

La proximité de la Pointe Denis à la Capitale du Gabon, a favorisé le développement de résidences secondaires et autres villages de vacances sur un site où ont été créées des aires protégées riche en biodiversité à la fois terrestre et marine. Ces différents enjeux font face au phénomène d'érosion qui dégrade les plages et entraîne un recul du trait côtier. La manifestation de l'érosion côtière constitue une véritable menace des différentes installations touristiques entre la Pointe Wingombé et la Pointe Denis qui abrite le village de même nom et sur la nidification des tortues marines. Les initiatives de luttes, encore non concertées, restent à l'heure actuelle sans effets positifs. Au regard des résultats de suivi de cette partie du littoral gabonais, il est plus que souhaitable d'envisager une action globale et intégrée en même temps que la prise en compte de l'environnement littoral local dans les formes d'aménagement initiées à la Pointe Denis.

La situation de l'érosion côtière à la Pointe Denis, à quelques minutes de Libreville, est révélatrice des formes de vulnérabilités rencontrées sur un certain nombre de sites littoraux gabonais, non seulement dans sa manifestation mais aussi dans les formes d'aménagement sur ces environnements dynamiques et sensibles.

Liste des références

- ANPN, 2013, Pongara, un réseau de trafic de gibier démantelé, *Langoue*, La lettre d'information de l'Agence Nationale des Parcs Nationaux, n° 7, p. 17.
- DHI, 2010, *Comportement hydro-sédimentaire de l'estuaire du Gabon*, Rapport d'étude, GPM, 108 p.
- Brice Didier Koumba Mabert *et al*, 2017, *L'émergence de nouveaux outils de conservation de la biodiversité au Gabon : les parcs nationaux*

littoraux et marins, in Patrick Pottier et al (Sous dir), Les Régions littorales du Gabon : éléments de réflexion pour une planification stratégique du territoire, LETG-Geolittomer-Nantes & Raponda Walker, pp. 59-83.

- LEBIGRE J.-M., 1983, « Les mangroves des rias du littoral gabonais : essai de cartographie typologique », *Bois et Forêt des tropiques*, n°199, pp. 3-28.
- MENIE OVONO Z., 2010, *Evolution de la flèche Mandji de l'Holocène à l'actuel. Analyse et cartographie du risque côtier*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Nantes, Nantes, 300 p.
- MERLET A., 1990, *Le Pays des trois estuaires : 1471-1900 : quatre siècles de relations extérieures dans les estuaires du Muni, de la Mondah et du Gabon*, Libreville, Découverte du Gabon, Centre culturel français Saint-Exupéry, 351 p.
- MOMBE-NGUEMA J., 2000, *Le traitement de l'érosion marine sur la côte septentrionale du Gabon, de l'embouchure de l'Ogooué à l'estuaire du Mouni*, Thèse de Doctorat en Sciences Humaines et Juridiques de la Mer, Université de Nantes, 619 p.
- MOMBO J.-B., 1991, *La côte à rias du Gabon septentrional de Komo au Rio Mouni. Cadre physique et morphologie littorale*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Bordeaux III, Bordeaux, 311 p.
- PASKOFF R., 1985, *Les littoraux. Impact des aménagements sur leur évolution*, Paris, Masson, Coll. « Géographie », 187 p.
- PATTERSON K.D., 1975, *The Northern Gabon coast to 1878*, Oxford, Clarendon Press.
- PEYROT B., 2004, « Espaces tropicaux naturels et risques en Afrique centrale ; menaces nouvelles ou récurrence ? Une réflexion, des exemples », DAVID G. (Sous dir.), *Espaces tropicaux et risque, du local au global*, Actes des X^e Journées de géographie tropicale, Coll. « CEDETE », PUO, Orléans, pp. 95-104.
- PIKESLEY et al., 2013, « Here today, here tomorrow: beached timber in Gabon, a persistent threat to nesting sea turtles », *Biological Conservation* 162, pp. 127-132.
- RABENKOGO N., 2012, « Aménagement de Libreville et érosion côtière : un problème d'adaptation de l'homme face au réchauffement climatique », MAYAMA A. (Sous dir.), *Repenser la relation Homme-*

milieu en Afrique, Actes de la 3^e journée philosophique et sociale, l'Harmattan, Paris, pp. 27-51.

- RABENKOGO N. *et al.*, 2013, « La Pointe Denis : adaptation des populations et aménagements aux changements climatiques actuels », *Bulletin du CNDIO*, n° 11, pp. 11-12.
- RAPONDA WALKER A., 1960, « Notes d'histoire du Gabon », *Mémoires de l'Institut d'Etudes Centrafricaine de Brazzaville*, n° 9, Imprimerie Charités, Montpellier, 159 p.
- REGNAULT H., 1999, *Les littoraux*, A. Colin, Coll. « Géographie », Synthèse, Paris 95 p.
- REPUBLIQUE GABONAISE, 2017, Décret n°00161/PR du 1^{er} juin 2017 portant création d'aires protégées aquatiques en République Gabonaise, *Journal Officiel*, n° 351 Bis, 9 p.
- RIEUCAU J., 2001, « Biodiversité et écotourisme dans les pays du centre du Golfe de Guinée : pré-tourisme dans une unité géopolitique instable », *Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux, n° 216, pp. 417-453
- SOGREAH., 2011, *Extension du port d'Owendo, participation à l'étude d'impact environnementale - milieu physique*, Rapport de phase I, Etablissement de l'état initial, TERE, 40 p.
- SOUNGUET G.-P., 2004, « La gestion traditionnelle des tortues marines », *LUTO*, n° 5, PUG, Libreville.
- SOUNGUET G.-P., 2005, *Aménagement et conservation de la forêt de Pongara*, Rapport final, Projet n° 6AF259A, ASF, Libreville, 42 p.
- VANDE WEGHE J.P., 2005, *Les parcs nationaux du Gabon : Akanda et Pongara, plages et mangroves*, WCS, Libreville, 208 p.

L'Afrique, « continent-barrière » (1945-1960)²²

Pr. Jean-François OWAYE

*Centre de Recherche et d'Etudes en Histoire et Archéologie,
Université Omar Bongo
jfow2012@gmail.com*

Résumé : Pendant les deux guerres mondiales, l'Afrique a essentiellement joué un rôle ancillaire. Après 1945, riche de ses opportunités stratégiques révélées par la Deuxième Guerre mondiale, elle s'érige, dans la perspective d'une troisième conflagration planétaire et dans le contexte de la guerre froide des blocs, en « continent-barrière », espace de survie et de reconquête de l'Europe dans l'hypothèse d'un revers initial de celle-ci face à l'URSS, puissance continentale. S'appuyant sur les réflexions des officiers supérieurs français, cet article met en lumière les fondements lointains de l'actuelle architecture stratégique franco-africaine.

Mots-clés : Guerres mondiales – Guerre froide – Stratégie mondiale – Défense – France – Afrique.

Abstract : During the two world wars, Africa played essentially an ancillary role. After 1945, rich of its strategic opportunities revealed by the Second World War, it stands, in the perspective of a third planetary conflagration and in the context of the cold war of the blocks, in "barrier-continent", space of survival and reconquering Europe in the event of an initial setback of it against the USSR, continental power. Based on the reflections of the French senior officers, this article highlights the foundations of the present franco-african strategic architecture.

²² Cet article a été publié pour la première fois dans *Les Cahiers d'Histoire et Archéologie*, n° 1, juin 1999-juin 2000, p. 89-93. Il n'a pas perdu de son actualité au moment où, de plus en plus, on parle de l'éventualité d'une Troisième Guerre mondiale.

Keywords: World Wars - Cold War - Global Strategy - Defense - France - Africa.

Introduction

Alors que les conséquences de la Seconde Guerre mondiale n'étaient pas encore sublimées, une peur quasi-obsidionale s'empara du monde : l'hypothèse d'un conflit total qui opposerait le bloc de l'Est d'obédience socialiste organisé autour de l'URSS à celui de l'Ouest, capitaliste, mené par les Etats-Unis d'Amérique. Indépendamment des inférences stratégiques tirées de la théorie de l'équilibre de la terreur, les stratèges durent « *réfléchir à ce que sera la guerre future* », afin de « *concevoir l'épée qui permettra de la gagner* » pour citer le Général Jean Delmas (1993, p. 3), alors président de la Commission française d'histoire militaire.

Les études prospectives se fondèrent sur plusieurs facteurs d'évolution, notamment les enseignements tirés des deux guerres mondiales. Durant ces conflagrations planétaires, l'Afrique coloniale eut un rôle ancillaire (réservoir d'hommes et de matières premières, zone de recueil et de passage). Après 1945, l'Afrique, territoire périphérique, fit irruption dans la stratégie mondiale, non pas comme actrice majeure, mais comme l'un des principaux atouts du système de défense de l'Occident. Comment appréhender cette dynamique ? Cette question nous place au cœur de la géostratégie des grandes puissances en Afrique, l'Afrique étant dénucléarisée et n'ayant aucun Etat nourrissant une ambition de puissance mondiale.

Faire l'histoire, ne serait-ce que partielle, dans cette question n'est pas aisé, dans la mesure où les approches stratégiques des puissances ne furent pas systématiques et, qui moins est, les meilleures études y relatives émanant des Etats-majors militaires ont été classées « secret défense ».

Pour contourner la difficulté, nous nous sommes retournés vers la littérature grise et les cours interarmes français que nous avons compulsés au Service historique de l'armée de terre (SHAT) de Vincennes et au Centre militaire d'information et de documentation sur l'Outre-Mer (CMIDOM) de

Versailles. Le fil d'Ariane de notre recherche étant de cerner le rôle que l'Occident assignait à l'Afrique dans la conception de « sa glaive victorieuse ».

Pour mener cette analyse, nous avons choisi de réfléchir par induction complète à partir de l'exemple plus qu'illustratif de la France, en examinant l'indétermination stratégique de l'Afrique avant 1945, et la place de l'Afrique dans la stratégie de l'Occident après cette date.

1. L'indétermination stratégique africaine avant 1945

Jusqu'en 1945, la présence militaire occidentale poursuit deux objectifs complémentaires : la défense externe ou défense propre des colonies (maintien de l'ordre et intégrité territoriale), la sécurité intérieure ou souveraineté (participation à la défense de la métropole par l'envoi de combattants, de travailleurs, de matières premières et de ravitaillement)²³. Autant que l'on puisse en juger, il existait bien un rapport de hiérarchie entre ces deux fins. La France, pour ne citer qu'elle, avait fait de la stabilité politique, du développement économique et du progrès social en temps de paix, du rendement maximum des arrières en temps de guerre. L'actualisation de cette stratégie fit de l'Afrique une des pièces maîtresses de la victoire française lors de la Grande Guerre, et de la libération de la France en 1944. Il n'empêche ! Tout porte à dire que nonobstant l'apport humain, l'Afrique ne fut, pour plus d'une autorité militaire française, qu'un support, certes important, de l'économie de guerre. La mutation conceptuelle de son rôle n'intervient qu'au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Car, tirant les leçons de l'étrange défaite, cette déposition d'un vaincu, de mai 1940, et de l'Appel à l'Afrique, une pensée nouvelle frappe de contingence l'ancienne vision de l'indétermination stratégique, à tel enseigne que de multiples simulations d'un conflit opposant l'Est à l'Ouest faisaient de l'Afrique, un « continent-barrière », donnant à l'Europe non seulement la profondeur stratégique nécessaire à la défense, mais aussi l'espace idoine à la survie en cas de revers initial. Le haut commandement prenait ainsi compte d'un fait

²³ SHAT, Vincennes, série 14H, carton n° 14H 49, 1937.

historique : pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'Afrique a été, dit le Colonel Jean Husson (1957, p. 7) de l'Infanterie coloniale :

un atout pour l'Europe : plate-forme de recueil, zone de passage, base de départ, enfin un relais entre l'Europe et l'Amérique parvenue à maturité et disposant d'un matériel désormais en pleine exploitation, mais éloigné derrière des milliers de kilomètres d'océans.

Cela précisé, il nous importe de mieux appréhender le rôle militaire et stratégique que l'on pensait assigner à l'Afrique après 1945.

2. L'Afrique dans la stratégie mondiale de l'Occident après 1945

Avec l'aggiornamento stratégique qui a émergé des boîtes noires des Etats-majors occidentaux au lendemain de la guerre, l'Afrique faisait son entrée dans la stratégie mondiale (J. Husson, 1957, p. 6). Dorénavant elle constituait l'arrière du dispositif de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) : « *c'est, précisait le Lieutenant-colonel Colin, la couverture de la partie la plus vulnérable du continent américain* » (Colin, 1964, p. 5). Tant et si vrai que l'Afrique recouvrait une série de points de contrôle de lignes de communications maritimes et aériennes. Il est certain que c'est ce postulat qui conclut la France à réorganiser son architecture militaire en Afrique afin de permettre une mise en œuvre instantanée et sans heurts pour la défense de sa souveraineté et des ressources offertes par l'Afrique pour la défense de l'Occident. La création, en 1951, de deux zones stratégiques de l'Afrique centrale et de l'océan Indien²⁴ répondait de cette vision. Le décret français n° 51743 du 5 juillet 1951 (article 5) parlait de créer un « ressort territorial militaire », en termes plus modernes, une « zone stratégique probable ».

L'Afrique s'imposait en raison de ses nombreux facteurs stratégiques permanents. Elle appartient à l'océan Atlantique, considéré comme un carrefour économique qui permet le ravitaillement en matières premières des pays occidentaux, et le transit des gros pétroliers en provenance du Golf. Se fondant sur les enseignements de la Seconde Guerre mondiale, notamment

²⁴ *J.O.R.F.*, 6 juillet 1951, p. 7152.

l'intérêt des bases stratégiques pour la conduite des opérations, la France envisagea l'utilisation de certains pays d'Afrique de l'Ouest comme bases d'appui aux flottes maritimes occidentales opérant dans l'Atlantique. Ce scénario de la manœuvre des moyens français n'était pas le seul puisque, par définition, une base stratégique est une « zone protégée », au nœud des lignes de communications permettant de livrer, recevoir, faire transiter ou remettre en condition des forces ou moyens terrestres, aériens, maritimes des toute nature²⁵. Une étude menée par le Général de corps d'Armée Cogny (1962) a retenu notre attention. Pour ce général, une base stratégique ne pouvait servir de fondement à la stratégie française en Afrique. Il proposait un réseau serré de bases dont le premier élément serait le point d'appui (élément militaire ponctuel), suivi du complexe territorial (ensemble de points d'appui possédant une certaine infrastructure économique pour soutenir l'action militaire) complété par une zone d'intérêt stratégique principal (ensemble de points et de complexes territoriaux concourant à une mission stratégique commune). Cette mise en réseau de l'infrastructure militaire permit au Général Cogny de mettre en exergue trois piliers de défense en Afrique centrale : la première pièce essentielle couvrait la zone Ouest, correspondant à l'Atlantique centrale. Après les indépendances africaines, cette zone fut transformée en simple tête de pont devant surveiller les séides soviétiques notamment la Guinée et le Mali, puis, au besoin, aider la Mauritanie face au Maroc. La seconde pièce concernait la zone Sud qui se devait de contrôler les communications vers l'Atlantique méridionale ; la troisième constitue la zone Est qui avait pour objet la surveillance de vellités libyennes, soudanaises et égyptiennes. Cette zone était la plaque tournante aérienne de l'Afrique, escale obligée entre l'Afrique du Nord et l'Afrique du Sud, entre l'Atlantique et l'océan Indien. Ces trois piliers devaient être complétés par les relais maritimes et aériens dans les créneaux du golfe de Guinée, et les éléments complémentaires de la défense face au Ghana et à la fédération nigériane. T cela en prévision d'un double affrontement : la « bataille de l'Atlantique » et/ou la « bataille continentale ». En pareille occurrence, les Occidentaux voulaient faire jouer à l'Afrique :

un rôle de soutien opérationnel ou logistique vis-à-vis des deux théâtres d'opération susceptibles de s'ouvrir dès le déclenchement d'un conflit en

²⁵ *J.O.R.F.*, 6 juillet 1951, p. 7152.

Occident ; elle peut amener, en cas de revers, à assurer le recueil de tout u partie des forces de ces théâtres, et à prendre à son compte l'arrêt de l'offensive adverse, puis la préparation de la contre-offensive²⁶.

A suivre le général Cogny, on conclut que la mobilisation des territoires africains constituait l'un des multiples facteurs de démultiplication de la puissance occidentale. Cette conclusion est explicitement mise en lumière en 1949 quand il s'est agi pour la France d'estimer les mesures relatives à la mise sur le pied de guerre des territoires de l'AOF et d'AEF-Cameroun²⁷. Selon un rapport daté de 1953²⁸, la France devait trouver des parades adéquates à une tentative d'attaque des arrières occidentales par l'URSS. Une première hypothèse d'affrontement focalisait la réflexion sur l'option d'une guerre économique entre l'Occident et dont l'Afrique ferait immédiatement les frais. Dans cette optique, les opérations soviétiques se concrétiseraient soit par des attaques terrestres après une première phase d'annexion de l'Afrique du Nord (AFN) ou de l'Égypte ; soit par des attaques navales (sous-marins et bâtiments armés pour la « guerre de course » et le mouillage des mines) par la Méditerranée ou par l'océan Atlantique ; soit par des attaques aériennes notamment des raids sporadiques sur les grands ports et bases aériennes stratégiques d'Afrique noire. Dans l'éventualité d'une conquête de l'Europe occidentale jusqu'à Gibraltar ou de la côte méditerranéenne de l'Afrique du Nord, les Français s'étendaient à une attaque des objectifs économiques sur l'axe Dakar-Fort Lamy et dans la côte du golfe de Guinée, par des raids de l'aviation à long rayon d'action avec explosifs classiques ou atomiques. Des actions de sabotage de la 5e colonne de commandos étaient surtout envisagées vers le début du conflit. Cette analyse, pour fondée qu'elle soit, ne faisait pas l'unanimité. Le colonel Jean Husson (1957, p. 10-11) de l'Infanterie coloniale dont nous avons lu les réflexions, estimait que l'Afrique pouvait certes faire l'objet d'attaques ou être appréhendée comme une zone de transit vers les théâtres d'affrontement des deux blocs, mais que son rôle ne devenait primordial que dans le cadre du théâtre de guerre occidental,

²⁶ Col. J. Husson, 1957, p. 14.

²⁷ S.H.A.T., Vincennes, série 14H, carton n° 14H 28, rapport du Gal de corps d'armée Valluy, Inspecteur des forces terrestres d'outre-mer.

²⁸ S.H.A.T., Vincennes, série 14H, carton n° 14H 28, rapport n° 2553/EMFA 2/CTS, du 3 novembre 1953.

théâtre sur lequel porterait vraisemblablement l'action initiale de l'URSS, puissance continentale disposant d'une supériorité nette dans le domaine des forces terrestres. En cas de succès soviétique, à la suite d'une attaque vers l'Ouest à partir de l'Elbe, les alliés se replieraient sur la Grande-Bretagne et l'Afrique du Nord, zone de défense « périphérique ».

En dépit de quelques divergences, tous les stratèges étaient d'avis que l'Afrique devait soutenir les forces alliées engagées en Europe, alimenter le théâtre d'opérations du Moyen-Orient en cas d'invasion de celui-ci. Dans l'hypothèse de l'invasion de l'Afrique du Nord, l'Afrique occidentale et centrale devenaient des bases arrière occidentales, exposait le Colonel Jean Husson (1957, p. 13). A cet égard, la manœuvre des moyens des forces alliées consisterait en une couverture militaire par le stationnement des forces aériennes à Dakar, Bamako, Brazzaville, Bangui, Pointe-Noire.

Du point de vue de la logistique aérien, le trafic de la base stratégique s'appuierait sur Yoff, base principale et Thiers, base complémentaire. Des bases opérationnelles pour l'aéronavale étaient prévues à Bel Air et Bargny. Les opérations devaient être combinées et bénéficier des forces aériennes alliées installées au début de 1954 au Congo-Belge (Léopoldville et Kamina). Des contacts d'états-majors étaient pris à cet effet depuis 1951. Des directives furent également arrêtées en ce qui concerne la mobilisation générale. En AEF-Cameroun, un plan de mobilisation fut proposé en octobre 1951 par le ministre de la France d'Outre-Mer. Selon ce plan, les forces terrestres de l'AEF devaient assurer le maintien absolu de la souveraineté française quelque fût le déroulement des événements en Europe ; elles avaient également la mission de participer au développement de l'économie de guerre des territoires africains, la mobilisation d'unités complémentaires de souveraineté et le renforcement de l'infrastructure européen, la participation à la mise sur pied de grandes unités destinées à être affectées auprès du Commandement Atlantique. Dès le début de la mobilisation, les unités extérieures des forces de souveraineté devaient être renforcées au titre du « desserrement terrestre » par certaines catégories de réserves métropolitaines, fournies par la 1^{ère} Région militaire française, afin de soulager l'effort des ressources européennes locales dans les confins tchadiens. Les autochtones (unités extérieures) des régions de Fort Lamy, Fort Archambault et Bangui seraient, quant à eux, envoyés immédiatement

en côte française des Somalis pour permettre la mobilisation des forces de souveraineté de ce territoire.

Tenant compte de l'encadrement très, il fut prévu la mise en place, dès le temps de paix, d'un nombre minimum d'unités de Forces Terrestres des Alliés (F.T.A.) compatibles avec les possibilités budgétaires du département et permettant d'assurer l'instruction à l'échelon local des personnels d'active et de réserves nécessaires à la mise en œuvre rapide de forces plus étoffées. Cette perspective dite « intégrationniste » trouva sa complétude dans quelques aspects, notamment militaires de la Communauté franco-africaine. On pourrait citer l'ordonnance du 7 janvier 1959 qui posait les bases d'une solidarité totale, d'une « alliance globale » (J.-F. Owaye, 1997, p. 120). Dans ce cadre, il fut créé en 1959, le Commandement en chef en Afrique centrale, échelon de la chaîne de Commandement français. Point n'est besoin de souligner que ce Commandement avait une mission essentielle : participer à la défense de la Communauté et de l'Occident dans la perspective d'un conflit planétaire. Le Commandement en chef couvrait la façade maritime africaine ouverte sur l'Amérique centrale et la partie septentrionale de l'Amérique du Sud.

Les Africains furent répartis en trois zones de défense : zone 1, zone 2 et zone 4 dont les postes de commandement furent installés respectivement à Dakar, Brazzaville et Abidjan.

Ce système subit des réaménagements suite au démantèlement précipité de l'empire colonial français en 1960. Ce fut l'occasion pour le Général De Gaulle d'exposer la « grande ambition de la France » reposant sur une stratégie tridimensionnelle : la défense nationale (le sanctuaire), le cercle européen, le cercle mondial (J. Doisse, M. Vaisse, 1992, p. 631). Le Général conclut à cet effet, de la nécessité de la préservation de la suprême liberté d'action de la France, en s'assurant, outre-mer, d'un système de bases qui répondaient aux besoins de la stratégie mondiale (Col. J. Husson, 1957, p. 16). Ce que lui offrait le système institutionnel de la Communauté franco-africaine. Celle-ci n'ayant pas survécu, la France voulut tenir un avantage analogue par un procédé contractuel dont les accords de défense, signés en 1960, étaient la pierre angulaire. Le dispositif militaire mis en place dans ce nouveau cadre revêtait trois aspects fonctionnels : le premier qui permettait

de garantir la couverture immédiate, assurée en principe par les forces nationales des Etats africains (un premier échelon d'intervention fut institué à partir d'un petit nombre d'unités françaises articulées en groupements interarmes stationnés en des points déterminés par les accords, tandis qu'un troisième échelon est constitué par la réserve générale stationnée en France (Force d'Action rapide) ; le deuxième par lequel la France envisageait prendre) son compte la défense des zones d'intérêt stratégique principale (relais mondiaux et zones contrôlant les routes mondiales, accès africains essentiels) ; le troisième enfin, par lequel les armées nationales devaient assurer en priorité la défense des zones d'intérêt principal (J.-F. Owaye, 1997, p. 120). Ainsi, sur le plan strictement fonctionnel, les forces armées françaises apparaissaient comme les moyens principaux en cas d'agression globale et comme moyens complémentaires en situation d'agression indirecte ou subversive (P. Chaigneau, 1989).

Conclusion

La période allant de la fin de la Seconde Guerre mondiale à la vague de décolonisation en Afrique, a été l'un des moments particuliers de l'histoire des relations internationales organisées autour d'un système d'affrontement entre l'Est et l'Ouest. L'ampleur des dissensions entre les deux blocs provoque dès 1945, dans les principaux états-majors occidentaux, une constante réflexion sur l'hypothèse d'une Troisième Guerre mondiale. Cette occurrence transforme radicalement la géostratégie africaine vue de l'Occident : d'une fonction ancillaire, l'Afrique, territoire périphérique, devient un « continent-barrière », l'enjeu du dispositif de défense de l'Occident non seulement en prévision d'un conflit total et global, mais aussi dans la logique de la guerre froide des blocs. La manœuvre des moyens militaires occidentaux, fut inscrite dans une dynamique « intégrationniste » à travers un réseau serré de bases répondant aux besoins de la stratégie mondiale, et la mobilisation contractuelle des forces africaines, échelon local du dispositif occidental de défense. Cette stratégie, bien évidemment, fut à l'opposé de celle de l'URSS, plus fondée sur le rayonnement idéologique des élites africaines et le soutien militaire apporté aux mouvements nationalistes.

Liste des références

1. Sources

Archives du S.H.A.T., Vincennes (série 14H, cartons n^{os} 14H 48, 14H 49).

- Note, Direction des services militaires, Paris, 19 juin 1937.
- Rapport du Général de corps d'armée Valluy, Inspecteur des Forces terrestres d'Outre-mer.
- Rapport n°2553/EMFA 2/CTS du 3 novembre 1953.
- Lettre du ministre de la France d'Outre-mer à l'attention du ministre de la Défense nationale, Paris, le 16 mai 1949.

Archives du CMIDOM, Versailles :

- Colonel Jean Husson, « L'Afrique dans la stratégie mondiale, Versailles, CMIDOM, exposé du 6 décembre 1955, doc. n° 332/A, 1^{er} trim. 1957.
- Général de corps d'Armée Cogny, « Les problèmes stratégiques de l'Afrique Centrale », Versailles, CMIDOM, cours supérieur Interarmes, 13^e session, janvier 1962.
- Lieutenant-colonel Colin, « Problèmes de défense en Afrique centrale », Versailles, CMIDOM, doc. n° 715/A, mai 1964.

2. Ouvrages

- Chaigneau (P.), 1984, *La politique militaire de la France*, Paris, C.H.E.A.M.
- Chipman (J.), *French power in Africa*, Oxford, B. Blackwell.
- Demas (Gal. J.), 1993, « La Guerre imaginée par les cinq grands états-majors », in *Guerre mondiales et conflits contemporains*, n° 171, Paris, PUF.
- Doisse (J.) - Vaisse (M.), 1992, *La politique étrangère de la France, diplomatie et outil militaire*, Paris, Impr. Nat.
- Owaye (J.-F.), 1997, *Système de Défense et de sécurité du Gabon, de 1960 à nos jours*, thèse d'histoire militaire et Etudes de Défense, sld. Pr Jean-Charles Jauffret, Université Paul Valéry-Montpellier III.

Conversion des terres au Gabon : principes et modèle d'un phénomène qui oppose l'Etat au Citoyen

Jérôme OKOUNDZI
GREDES
IRSH/CENAREST
okoundzi241@gmail.com

Résumé. Depuis les années 2010, la gestion du foncier au Gabon est conflictuelle entre l'Etat et ses citoyens. Les nécessités du développement économique et d'amélioration des conditions sociales, ont poussé le gouvernement à souvent faire des entorses au cadre légal régissant les affectations des terres au Gabon. De nombreuses opérations de déguerpissement ont été effectuées de la sorte. Dans la périphérie des grandes agglomérations s'ajoutent aux principes du code environnemental, la nécessité de garantir la sécurité alimentaire. Les projets de réaménagement de l'espace interne de Libreville, par exemple, ou de son extension vers les zones périphériques ont engendré de problèmes de délogement/relogement des populations vivant sur les zones réaffectées ou converties en d'autres types d'usages. De pertes de terres agricoles familiales ont eu des conséquences dont la législation ne prend pas toujours en compte : par exemple au niveau de l'approvisionnement des villes en produits vivriers ; mais aussi sur la relocalisation des activités vivrières au-delà des zones accessibles par de familles pauvres déguerpies de leurs villages ou de leurs quartiers. Quels sont les principes qui sont à la base de ce phénomène ? Comment comprendre et appréhender les pratiques d'acteurs qui ont lieu autour du foncier au Gabon ? Comment interpréter le flou, l'ambiguïté des textes juridiques en vigueur ? Cette législation, à cause des enjeux divers, demeure proche des positions connues sous la période coloniale, lorsque le fait de droit primait sur l'habitus, sans que les populations autochtones n'aient accès aux négociations.

Mots-clés. Gabon, Conversion des terres, rente foncière, déguerpissement, citoyen.

Title. *Land conversion in Gabon : principles and model of a phenomenon opposing the State to the Citizen*

Abstract. Since 2010, land management in Gabon is conflict between the state and its citizens. The necessities of economic development and improvement of social conditions have led the government to often breach the legal framework governing land use in Gabon. Many evacuation operations were carried out in this way. In the periphery of large agglomerations are added to the principles of the environmental code, the need to guarantee food security. For example, the redevelopment projects in Libreville's inner space, or its extension to peripheral areas, have created problems with the relocation / rehousing of populations living in areas that have been reassigned or converted to other types of use. Losses of family farmland have had consequences that are not always reflected in legislation: for example, in the supply of food products to cities; but also on the relocation of food activities beyond accessible areas by poor families removed from their villages or neighborhoods. What are the principles that are at the base of this phenomenon? How to understand and apprehend the practices of actors that take place around the land in Gabon? How to interpret the vagueness, the ambiguity of the legal texts in force? This legislation, because of the various stakes, remains close to the positions known during the colonial period, when the fact of right took precedence over the *habitus*, without the indigenous populations having access to the negotiations.

Keywords. Gabon, Land conversion, land rent, eviction, citizen.

Introduction

Les impératifs de développement imposent aujourd'hui aux instances gouvernementales du Gabon de reconsidérer la gestion de leur territoire. Il est devenu problématique de laisser la « liberté » aux acteurs de faire l'usage à leur guise du domaine privatif des terres du pays.

La notion de gestion des terres entre désormais en ligne de compte, d'où la nécessité de définir un Plan National d'Affectation du Territoire (PSGE : 2012). Celui-ci implique un mouvement de conversion et de réaffectation des terres. C'est à ce niveau que le système foncier devient un problème, surtout dans les zones proches des grandes villes au Gabon.

Les mouvements de conversion et de réaffectation des terres par le recours à la « loi d'utilité publique », droit de préemption des terres, est au cœur d'un nombre croissant de litiges fonciers et d'opérations diverses de contestation de la manière dont des individus se dissimulent derrière la loi pour spolier leurs compatriotes.

Depuis 2010 la relation, dans la gestion du foncier au Gabon, entre l'Etat et ses citoyens, a changé au détriment de ces derniers. Les nécessités du développement économique, de création d'infrastructures de base et d'amélioration des conditions sociales, ont poussé le gouvernement à avoir souvent recours à des entorses au cadre légal de la conversion des terres au Gabon et aux principes des Objectifs du Développement Durable ou de la quête de la sécurité alimentaire.

Les projets de réaménagement de l'espace interne de Libreville ou de l'extension de la ville vers les zones périphériques ont engendré de problèmes de délogement/relogement des populations vivant dans les zones réaffectées ou converties en d'autres types d'usages : lotissements urbains ou plantations agro-industrielles. Lorsqu'il s'agit des zones périurbaines, on assiste à la perte de terres agricoles familiales. Les conséquences sont observées au niveau de l'approvisionnement de la ville en produits vivriers et celui de la relocalisation des activités vivrières au-delà des zones accessibles par les familles qui les pratiquent celles-ci.

De nombreuses opérations de déguerpissement ont été effectuées sans une négociation préalable (Rano-Michel NGUEMA, 2014). Les projets de réaménagement de l'espace interne de Libreville ou de son extension vers les zones périphériques, insolemment entreprises, ont engendré de problèmes de délogement/relogement des populations vivant sur les zones réaffectées ou converties en d'autres types d'usages. La presse est souvent le seul recours des parties lésées :

- « Litige foncier : gardes à vue absurdes pour les terres à Okolassi », (Article publié le jeudi 3 août 2017 par Gabon Review, et repris par : <http://news.alibreville.com/h/74550.html>).
- « *La SNI et le lotissement Mangoura : naufrage en vue ?* », (Article paru dans le Journal, *La Calotte* du 14 février 2017)²⁹.
- « Conflit foncier Iyalala : Les populations ne désarment pas » (<http://news.alibreville.com/h/81114.html>)

C'est à ce niveau que nous constatons une distorsion entre les nécessités de développement qui poussent les autorités à prendre des décisions de préemptions des terres, soutenues certes par de nombreux textes juridiques, mais en réalité les procédures de préemptions des terres ne prennent pas souvent en compte les avis des citoyens victimes de telles opérations.

En effet, que l'on soit dans un milieu de forêts encore vierges de toute affectation ou bien dans un contexte où interfèrent diverses activités (activités agricoles, activités minières, activités économiques diverses et infrastructurelles, etc.), très souvent les recommandations de nombreux textes qui appellent la consultation des parties impliquées à différents niveaux ne s'effectuent point : lois sur l'environnement (code de l'environnement), loi sur le développement durable, code agricole, etc., ne sont jamais explicitement utilisées par les acquéreurs.

Dans la pratique, il est remarqué que des pertes de terres agricoles familiales ont été constatées ; avec des conséquences indéfinies qui sont observables au niveau de l'approvisionnement de la ville en produits vivriers ; mais aussi

²⁹ <https://operationmambagabonblog.wordpress.com/2017/02/27/la-sni-et-le-lotissement-mangouba-naufrage-en-vue/>

sur la relocalisation des activités vivrières au-delà des zones accessibles par les familles pauvres déguerpies des quartiers, des villages. Cette dernière situation contraint souvent les villageois à re-localiser leurs activités économiques et familiales (Yawo-Ganyo GALLEY, 2010 : 75). Mais au prix d'une pénibilité, nouvelle produisant de la marginalité.

Tous ces exemples peuvent être liés aisément à une absence d'une planification concertée de l'utilisation des terres, (Sidle et al., 2012 ; Alain Calvez). En effet, dès les premières années du magistère du président Ali Bongo Ondimba, le gouvernement a, dans le Plan Stratégique Gabon Emergent (2012 : 29) affirmé, en son action 9, portant sur le Plan National d'Affectation des Terres, que celui-ci devait être le :

« garant de l'équilibre entre les différents usages de la terre (exploitations industrielles, agricoles, forestières, zones de développement urbain, réserves, etc.). Il permettra d'éviter les conflits nés d'affectations multiples des mêmes terres pour des usages incompatibles. »

Cependant, prévu pour être opérationnel dans de brefs délais, le PNAT ne l'était pas encore en 2018, si bien que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) prévu pour les villes de *Libreville, Franceville, Port-Gentil, Koulamoutou, Lambaréné, Makokou, Oyem, Mouila et Tchibanga* (PSGE, 2012 : 135) n'a pas été applicable efficacement depuis son lancement.

Cette action aurait dû permettre la mise en place d'une :

« politique pragmatique d'aménagement urbain grâce à l'élaboration et la mise à jour des schémas directeurs d'aménagements urbains (SDAU), des Plans d'Occupation des Sols et de SMART CODE (plans d'urbanisme de détail) organisant l'extension des grands centres urbains. »

Selon le PSGE, toute la procédure était assujettie à l'élaboration d'un Plan National de Géomatique (PSGE, 2012 : 35) dont la fonction essentielle devait consister à :

- collecter des données géographiques de base et des données sectorielles ;

- assurer une gestion optimale et pérenne grâce à un système d'information géographique intégré ;
- procéder au géo-référencement du parcellaire et du linéaire ;
- permettre l'éclosion d'un tissu de PME spécialisées dans le développement de géo-applications telles que les SIG thématiques, la géo-localisation, et autres services à valeur ajoutée de la géomatique.

Mais pendant ce temps d'attente, de nombreuses concessions emphytéotiques ont été signés, toujours plus grandes à chaque fois : la SCI CUFFO a eu le domaine Saint Michel d'Okolassi, grand de 132 hectares ; la CNSS a eu 172 hectares sur le site d'Okolassi pour construire 1 500 logements, etc.

En outre, l'Agence Gabonaise d'Etudes et d'Observations Spatiales (AGEOS) qui devait exécuter cette action, est toujours à la recherche de ses marques.

A ce niveau, il est à noter que sur le plan théorique, la périphérie des grandes villes du Gabon ne rentre pas sous le modèle d'un milieu périurbain canonique. Très souvent le passage de la ville – au sens strict de continuité du bâti – à sa périphérie proche, se fait sans transition remarquable. En effet, bien souvent, le dernier quartier franchi, le voyageur entre dans l'espace forestier. C'est cet "espace de transition" qui est souvent la cause de frustration des populations rurales ou celles vivant en ville mais qui ont des activités agricoles dans cet espace. En effet, les sociétés rurales avec leurs pratiques d'utilisation multiple des terres, ont sur les projets de développement de tout genre une perception qui n'est pas la même que celle des promoteurs des projets de développement et de conservation. A ce niveau entre en jeu le processus de conversion, d'affectation et/ou d'accaparement des terres pour leur donner une nouvelle orientation économique. Or, le pays est engagé dans une lutte à court terme qui doit l'amener vers un nouveau stade de développement de son territoire. Parmi les secteurs à dynamiser il y a celui de l'agriculture (industrielle et paysanne) qui doit assurer au pays un niveau de maîtrise de sa production agroalimentaire destinée à lui assurer un niveau satisfaisant de sécurité et de souveraineté alimentaire. Ce secteur offre aussi d'autres services : « *dans la*

réalisation des objectifs de sécurité alimentaire et nutritionnelle, dans la réduction de la pauvreté et l'amélioration des moyens de subsistance, et dans la lutte contre le changement climatique » (Déclaration de Nairobi sur les services de vulgarisation et de conseil, 18 novembre 2011, Nairobi, Kenya).

C'est Etienne Le Roy (1998) qui pose les termes du problème lorsqu'il s'interroge pour savoir « *comment aborder la sécurisation foncière de l'agriculture moderne à la périphérie de Libreville (Gabon) ?* » Cette interrogation souligne le caractère ambigu des relations entre les grandes agglomérations et leurs régions au Gabon. Sous l'effet de l'urbanisation incontrôlée, l'étalement des villes apparaît désormais comme un vaste mouvement de fronts pionniers qui partent de la ville à la conquête des terres agricoles.

Il apparaît donc qu'au Gabon les enjeux liés au changement d'affectation des terres sont grands ; ainsi que les impacts sociaux et environnementaux de la conversion et de nombreuses interrogations font jour. Quelle est donc la solidité du cadre juridique d'encadrement de la conversion des terres ? Comment comprendre et appréhender les pratiques d'acteurs au Gabon qui ont lieu autour du foncier ? Le flou ou l'ambiguïté dans les textes juridiques en vigueur, peut-il être perçu comme un affrontement de groupes de pression (administration, technocrates, paysans, société civile et autres) ? En la matière les enjeux demeurent les mêmes qu'aux temps coloniaux, lorsque le fait de droit primait sur l'*habitus* local.

Dans cette lutte les communautés villageoises et les populations défavorisées des villes sont toujours perdantes. Aussi, nous posons comme postulat que les difficultés actuelles dans la gestion foncière au Gabon sont issues de la relation que l'Etat gabonais a nouée avec le Citoyen gabonais depuis l'indépendance : une relation paternaliste qui a rendu le Citoyen apathique devant les actes de loi que pose l'Etat, ou bien que des individus informés établissent en son nom. Ainsi, « le foncier » est devenu le lieu où se cristallise *l'ensemble des rapports de pouvoir qui s'établissent entre les hommes pour l'accès à la terre et son contrôle.*

Après la phase d'exploration effectuée par différents représentants des puissances européennes du XIX^e siècle, l'espace géographique du Gabon fut ainsi considéré comme étant un espace vide de populations autochtones et non anthropisé, parce que très faiblement peuplé. Aussi, les actes de **conversion et de réaffectation des terres**, qu'entreprend aujourd'hui l'Etat – surtout depuis 2010 – ne sont que l'expression à travers le droit foncier, d'un « espace vide à valoriser » : dans cette façon de faire, l'Etat est devenu l'ennemi du Citoyen. Les deux parties sont en compétition pour le contrôle d'une ressource – la terre utilisable – qui se fait rare. Dans cette lutte les communautés villageoises sont presque toujours perdantes : elles sont souvent mises devant le fait accompli et ne possèdent pas les moyens ou la possibilité de faire prévaloir leurs droits ; toutes les décisions étant prises dans les bureaux librevillois des gouvernants. Nous pouvons affirmer que l'Etat gabonais ne protège pas les populations villageoises dans le processus de gestion de la question foncière. En effet, selon Liz Alden Wily (2012 : 5), le phénomène a une origine lointaine et est étroitement lié au processus de modernisation de l'espace par l'Administration coloniale :

« Depuis 1899, lorsque la France s'est autoproclamée propriétaire du sol, et pendant plus d'un siècle, la population a enduré la dépossession de ses terres et de ses ressources, et cela a la fois en droit que dans les faits. Pratiquement tout le pays fut alors alloué à des concessions d'abattage, lesquelles se comportèrent en fait comme l'Etat, en collectant des impôts et en contrôlant les voies navigables. Cela mit fin à presque deux siècles d'une exploitation territorialisée et durable des ressources extractives par la population gabonaise elle-même, ce qui participait à ce qui était alors l'un des systèmes d'échange les plus élaborés en Afrique (bien qu'amorcé par la traite des esclaves). »

Les procédures actuelles nous apparaissent comme un prélude au retour à l'expérience coloniale.

Pour l'analyse du problème, la structure du texte nous fait aborder les aspects théoriques du phénomène. Nous présentons une clarification conceptuelle ; ensuite, nous présentons le cadre méthodologique de l'étude. Dans un troisième mouvement nous verrons comment s'effectue la prise en compte des impacts environnementaux et humains dans ce processus de

changement d'affectation des terres ; enfin, nous terminerons par quelques critiques et suggestions.

1. Revue de littérature et champ conceptuel

La législation foncière au Gabon est d'essence coloniale. Elle a été revue souvent depuis l'indépendance dans ce processus. Le principal texte juridique qui permet la conversion des terres est le Décret n° 00077/PR-MF-DE, 6 février 1967 réglementant l'octroi des concessions et locations des terres domaniales. Aujourd'hui, c'est davantage la ville de Libreville et sa région qui sont affectées et mises à l'index. Quelques études ont déjà rendu compte de l'imbroglio qui règne dans ce secteur.

1.1. Revue de la littérature sur le foncier au Gabon

Le foncier au Gabon est depuis toujours un problème préoccupant. De nombreux spécialistes ont déjà souligné nombre d'aspects particuliers. Selon Samuel Nguema Ondo Obiang (2011), *la problématique foncière au Gabon* est liée à l'impératif de la nécessité :

« La place que devrait occuper l'agriculture dans l'économie gabonaise et la forte demande en terrains à bâtir dans les centres urbains posant, dans les deux cas, le problème de la disposition des sols, l'Etat gabonais a été conduit à rechercher la maîtrise du régime foncier à partir duquel devrait s'élaborer toute stratégie de développement. »

Cet impératif remonte aux premiers moments de la colonisation de l'espace par la France. Dès cette époque la terre, préoccupation centrale de l'Etat colonial, est devenue sa propriété. Le foncier est ainsi devenu la base de la politique d'aménagement et de développement du territoire de l'Administration coloniale. Ledit territoire fut mis en concession et *« naturellement, la finalité ainsi assignée à la terre suppose que l'Etat contrôle ce qu'en font les attributaires et les dépossède si les impératifs du développement l'exigent »* (Samuel NGUEMA ONDO OBIANG, 2011).

Un ensemble d'actes édictés en dehors de l'espace géographique de l'actuel Gabon, a petit à petit dépossédé les populations autochtones de leur bien séculaire : la terre ! Ainsi, explique Liz Alden Wily (2012 : 6) :

« Le Gabon a obtenu son indépendance en 1960, mais le peuple gabonais demeura l'occupant précaire d'une terre déclarée comme appartenant à l'Etat, les terres continuant à être allouées principalement à de grandes entreprises. En fait, les administrations successives, dominées par la dynastie Bongo, ont renforcé le processus de dépossession, avec des législations foncières et forestières qu'il est pratiquement impossible de distinguer des anciennes lois coloniales. Depuis les années 1990, on a beaucoup parlé d'introduire une nouvelle législation plus équitable, de même que de projets ambitieux pour une meilleure gestion des ressources et des droits, mais les instruments essentiels le permettant ne se sont pas matérialisés. »

Cette philosophie décrite par Liz Alden Wily, se retrouve dans tous les textes qui régissent la terre du Gabon. La loi n° 1/2012 du 13 août 2012 instituant la concession d'aménagement foncier en République Gabonaise ; la loi n° 3/2012 du 13 août 2012 portant ratification de l'ordonnance n° 5/2012 du 13 février 2012 fixant le régime de la propriété foncière en République Gabonaise ; et la loi n° 7/2012 du 13 août 2012 portant ratification de l'ordonnance n° 6/2012 du 13 février 2012 fixant les règles générales relatives à l'urbanisme en République Gabonaise, promulguées par les gouvernements successifs de 2009 à 2016, n'ont concouru qu'au renforcement du statut précaire de l'occupant terrien autochtone. En effet, le système est devenu plus libéral qu'à l'époque de l'indépendance ; désormais, c'est le plus offrant qui a les documents relatifs à l'occupation foncière.

Les affectations des concessions de baux emphytéotiques se font suivant un barème officiel que les opérateurs économiques ont la libre interprétation. L'ordonnance n° 50/70/PR/MFB/DE en son article 2 fixe la durée des baux en fonction de l'importance et du montant de la mise en valeur réalisée par le « Preneur », suivant la grille ci-après :

Valeur	Durée
5.000.000 et 15.000.000 FCFA	15 ans
15.000.001 et 30.000.000 FCFA	20 ans
30.000.001 et 100.000.000 FCFA	30 ans
100.000.001 et 200.000.000 FCFA	40 ans
200.000.001 FCFA et au-dessus	50 ans

Cette soumission de l'affectation des terres à l'offre financière est à l'origine des conflits actuels entre les populations autochtones, les acquéreurs et les services étatiques. Pour Liz Alden Wily (2012 : 22) le problème est simple :

« La différence la plus importante entre la tenure coutumière et la tenure statutaire est simplement que la première est communautaire et indigène dans la région, tandis que la dernière est nationale. La tenure statutaire renvoie au système de propriété foncière tel que défini dans les lois nationales. »

Dans la pratique, la grille ci-dessus est désuète, les attributions deviennent des enchères.

1.2. Champ conceptuel

Dans la gestion des terres par l'Etat au Gabon, les approches sont plus pratiques que conceptuelles.

a) Quelques définitions conceptuelles

Les notions essentielles retenues ici sont les expressions suivantes : « Conversion des terres », « Affectation des terres » et « Changement d'Affectation des Terres », qui nous semblent plus appropriées à conduire vers l'intellection de l'expropriation foncière au Gabon.

La notion de « Conversion des terres » est étroitement liée aux : *« pratiques d'utilisation des terres par les sociétés humaines pour diverses activités socio-économiques. Ces pratiques peuvent entraîner des modifications des écosystèmes, de la diversité biologique, du cycle de l'eau et du climat. »* En référence à ces pratiques, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)³⁰ a défini six catégories d'utilisation des terres :

- 1.** terres forestières ;
- 2.** terres cultivées ;

³⁰ Selon la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

3. prairies ;
4. zones humides,
5. établissements humains, et ;
6. les autres terres (par ex. sols dénudés, roches, glace, etc.).

La notion d'Affectation des terres renvoie à des « *pratiques de choix d'utilisation des terres dans un but précis. L'affectation résulte d'un processus de planification impliquant toutes les parties prenantes : administration, population locales, secteur privé, société civile, institutions de recherche, etc.* »³¹

Par contre, l'expression « Changement d'Affectation des Terres et Foresterie » est une question préoccupante qui se trouve au centre de la politique de nombreuses institutions en Afrique centrale (CEMAC, CEEAC, ECOFAC...). Elle est appréhendée comme étant une « *Utilisation des terres [en] référence au type d'activité qui est pratiqué sur une unité de terre* »³². Cette nouvelle utilisation peut consister en une utilisation de ladite terre en tant que lotissement ou lieu de loisir, etc. Mais il s'agit d'une modification de « *la façon dont la terre est utilisée* ». Cette nouvelle affectation doit aussi tenir compte les impacts induits par le processus, selon le *Manuel sur les Inventaires des GES Nationaux Secteur Utilisation des Terres, Changement d'Affectation des Terres et Foresterie*, à la page 6. Ce document a été rédigé par le Groupe Consultatif d'Experts du GIEC, dans la directive rectifiée de 1996.

Lorsque l'on aborde la notion de cadastre, c'est à dire : « *l'utilisation des terres, affectation des terres, occupation des sols, classement des forêts, zonage des forêts, etc.* » On est très éloignée de la conception gabonaise de la possession de la terre ; puisqu'elle implique l'intrusion de la métrique et de la codification juridique canonique. Elle a imposé le « titre foncier ou titre de propriété », comme étant le document d'authentification. Selon

³¹ OCDE, *La conversion des terres agricoles. Dimension spatiale des politiques agricoles et d'aménagement du territoire*, 2009.

³² https://unfccc.int/files/national_reports/non-annex_i_natcom/training_material/methodological_documents/application/pdf/11-bis-handbook-on-lulucf-sector_fr.pdf.

l'ordonnance 5/2012 fixant le régime de la propriété foncière en République Gabonaise, ce document est établi par « *le conservateur de la propriété foncière et des hypothèques garantissant, sécurisant et protégeant un droit réel immobilier* ». Mais un villageois doit donc accepter que sa terre soit allouée à un autre individu, par un mystérieux fonctionnaire ? La République commence alors et s'arrête où ? Se pose alors la question de l'étendue et de la surface de la République : où elle commence et s'arrête ? Est-elle incarnée en une autorité dont les propriétaires villageois ne peuvent avoir accès ?

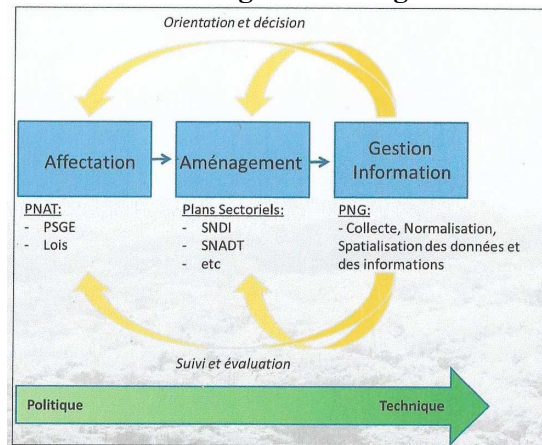
b) Approche et modèle du processus gabonais d'affectation des terres

Le nouveau processus d'affectation des terres au Gabon a été expliqué par Ghislain MOUSSAVOU et J. Emmanuel MAMBELA (2016), lors d'une réunion internationale sur les Forêts du Bassin du Congo : « *Plan National d'Affectation du Territoire Gabon : situation des terres affectées* ».

L'approche du *Plan National d'Affectation du Territoire* au Gabon, prend en compte : (1) la création d'une commission interministérielle qui regroupe en son sein vingt une administrations ; (2) la création de comités techniques et juridiques ; (3) le rassemblement des administrations techniques (départements ministériels, agences gouvernementales, secteur privé) pour la fourniture des données et les échanges techniques sur les différentes données.

Cependant, on oublie que la terre est territoriale. Voici le processus gabonais de gestion de terre présenté dans la figure suivante.

Figure n° 2. Processus gabonais de gestion des terres

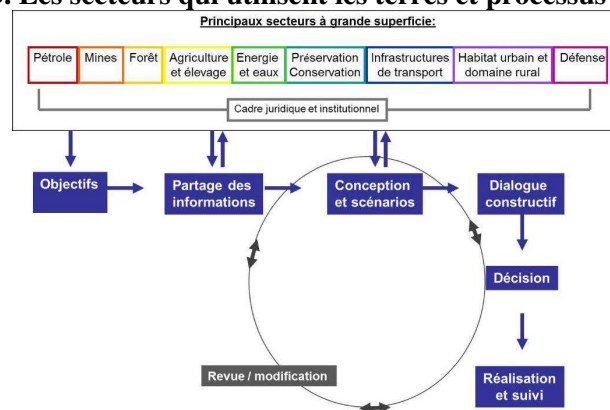


Source : Ghislain MOUSSAVOU et J. Emmanuel MAMBELA, 2016 : 6.

Ce processus prend en compte la réalité existentielle des différents ministères qui utilisent la terre pour leurs activités. Il s'agit d'une procédure de collecte d'information, qui nécessite une commission interministérielle de travail (21 administrations au total), administrative et juridique.

Ainsi, la terre au Gabon n'est qu'une affaire de ministères et de librevillois. La territorialité empêche la fructification de l'argent.

Figure n° 3. Les secteurs qui utilisent les terres et processus de décision



Source : Ghislain MOUSSAVOU et J. Emmanuel MAMBELA, 2016 : 7.

N.B. La procédure retenue par l’Etat gabonais n’intègre aucune instance citoyenne (association, ONG, autorités communautaires locales³³) dans la définition des utilisations futures des terres. Dans ce contexte, nous proposons notre processus en six étapes.

1.3. Les six types de changements d'affectation des terres

Le changement d’Affectation des terres peut être direct ou indirect, lorsque la nouvelle orientation est causé l’espace et dans le temps par une activité. Ces changements ont des impacts dans l’utilisation des terres à court, moyen et long terme, d’où la nécessité d’un plan de gestion environnemental. Nous avons défini ci-dessous six cas dans le processus d’affectation des terres. Nous les avons regroupés dans deux catégories.

1.3.1. Première situation : la réaffectation des terres

Cette première situation dans le processus de réaffectation des terres incorpore les trois types de cas ci-dessous.

³³ Seule la ville de Libreville laisse exister un conseil des communautés Omyéné.

Graphique n° 1. Conversion des Forêts et Prairies en Terres agricoles

Etat initial de la terre		Réaffectation de la terre
Forêts et prairies	→	Forêts et prairies
		Agro-industrie / Ferme agricole
Terres d'Agriculture familiale	→	Terres d'Agriculture familiale
Légende : A) Changement d'Affectation des Sols Direct (CASD).		
	1 ^{er} Cas : Recul des Forêts et prairies au profit des Agro-industries (EX : OLAM Palm et Rubben et Fermes Agricoles du Min. Agriculture)	

Graphique n° 2. Conversion des Terres Agricoles Villageoises ou Familiales en Terres Agro-industrielles

Etat initial de la terre		Réaffectation de la terre
Forêts et prairies naturelles	→	Forêts et prairies naturelles
		Agro-industrie / Ferme agricole
Terres d'Agriculture familiale	→	Terres d'Agriculture familiale
Légende : B) Changement d'Affectation des Sols Direct (CASD).		
	2 ^e Cas : Recul des Terres agricoles villageoises au profit des Agro-industries (EX : OLAM Palm et Rubben et Fermes Agricoles du Min. Agriculture)	

Graphique n° 3. Conversion des Terres Agricoles Villageoises ou Familiales en Lotissements d'habitation

Etat initial de la terre		Réaffectation de la terre
Forêts et prairies naturelles	→	Forêts et prairies naturelles
		Lotissements urbains
Terres d'Agriculture familiale	→	Terres d'Agriculture familiale
Légende : C) Changement d'Affectation des Sols Direct (CASD).		
	3 ^e Cas : Recul des Terres agricoles villageoises au profit Lotissements d'habitation (EX : SNI et Entreprises privées)	

C'est la politique agricole du pays qui, si elle est associée à l'usage des terres, détermine le type de combinaisons pertinentes, afin que les différents

usages ne rivalisent pas pour une bonne revitalisation économique et sociale des zones rurales concernées par la dynamique des usages.

1.3.2. Deuxième situation : la conversion des terres

Cette deuxième situation dans le processus de réaffectation des terres comporte aussi trois types de cas que nous présentons ci-dessous.

Graphique n° 4. Conversion des Forêts et Prairies en Terres agricoles

Etat initial		Conversion
Forêts et prairies	→	Agro-industrie / Ferme agricole
Terres d'Agriculture familiale	→	Terres d'Agriculture familiale
Légende : A) Changement d'Affectation des Sols Direct (CASD).		
1 ^{er} Cas : Recul des Forêts et prairies au profit des Agro-industries (EX : OLAM Palm et Rubben et Fermes Agricoles du Min. Agriculture)		

Graphique n° 5. Conversion des Terres Agricoles Villageoises ou Familiales en Terres Agro-industrielles

Etat initial		Conversion
Forêts et prairies naturelles	→	Forêts et prairies naturelles
Terres d'Agriculture familiale	→	Agro-industrie / Ferme agricole
Légende : B) Changement d'Affectation des Sols Direct (CASD).		
2 ^e Cas : Recul des Terres agricoles villageoises au profit des Agro-industries (EX : OLAM Palm et Rubben et Fermes Agricoles du Min. Agriculture)		

Graphique n° 6. Conversion des Terres Agricoles Villageoises ou Familiales en Lotissements d'habitation

Etat initial		Conversion
Forêts et prairies naturelles	→	Forêts et prairies naturelles
Terres d'Agriculture familiale	→	Lotissements urbains
Légende : C) Changement d'Affectation des Sols Direct (CASD).		
3 ^e Cas :	Recul des Terres agricoles villageoises au profit Lotissements d'habitation (EX : SNI et Entreprises privées)	

Ces mouvements de la situation des terres sont lus ici comme étant des phénomènes géographiques que les théories de la spatialisation décrivent. Nous présenterons ci-dessous le modèle de la rente foncière mis au point par von THUNEN qui explique comment la terre est soumise aux lois économiques.

2.2. Explication selon le modèle de von Thünen

Sur le plan théorique, cette étude abordera le phénomène de reconversion des terres, suivant les modèles spatiaux, notamment celui de Von Thünen sur la rente foncière, pour montrer les enjeux qui se cachent derrière toutes ces opérations de réaffectation des terres dans les zones périurbaines de Libreville et Ntoum ou de toute autre agglomération à forte densité urbaine au Gabon. Le texte appuie son analyse sur trois cas représentatifs (Plaine Ayémé – 80ha ; Okolassi – 132ha et la ferme de Ntoum/mont Tchad de 50h) de cette conversion des terres dans la région de Libreville et Ntoum.

Le modèle inventé par Von Thünen explique comment l'espace est exploité en fonction des différentes activités (tableau 1). Il s'agit d'expliquer comment l'usage des terres est fait et quels sont facteurs déterminants. Les terres agricoles proches des villes sont souvent transférées vers d'autres usages, en effet :

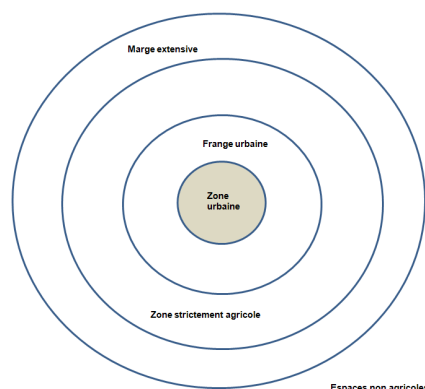
« les décisions individuelles d'utilisation des terres donnent souvent lieu à des coûts externes, comme la limitation de l'accès à ces terres ou la détérioration des habitats de la faune et de la flore sauvages, mais aussi à des avantages externes, comme la beauté des paysages et la fourniture d'éléments propices à des activités récréatives ou champêtres. » (OCDE, 2009 : 7).

Tableau 1. Résumé de l'occupation des terres depuis le lieu central

Zonage de l'espace	Usages décrits par Von Thünen	Notre définition des usages	Rente
6 ^e zone	Activités gourmandes en terres	Conservation environnementale (Mont de cristal)	*Foresterie *conservation
5 ^e zone	Vastes terres arables	Aéroport du pk 80 : Kango	Futur aéroport
4 ^e zone	Terres arables intensives	Zone de projets agro-industriels : Ntoum	*Agro-industrie *Industrie du ciment
3 ^e zone	Commerce du bois	1 ^e zone d'exploitation forestière	*exploitation du bois *agriculture familiale
2 ^e zone	Horticulture et laiterie	Maraîchage périurbain de l'IGAD	1 ^e zone de relogement (pk 8-9)
1 ^e zone	Ville centre	Libreville	Rentabilité maximale

Suivant le modèle initial de von Thünen, « la frange urbaine » a des coûts d'opportunité élevés pour les terres destinées aux activités agricoles ; ce qui explique l'exclusion vers les marges lointaines de ce type d'activités.

Figure 4. Schéma de la théorie de la rente de von Thünen



OCDE, *La conversion des terres agricoles. Dimension spatiale des politiques agricoles et d'aménagement du territoire*, 2009, 80 pages, p. 18.

2.3. Les principales interactions conduisant à des changements d'affectation des sols

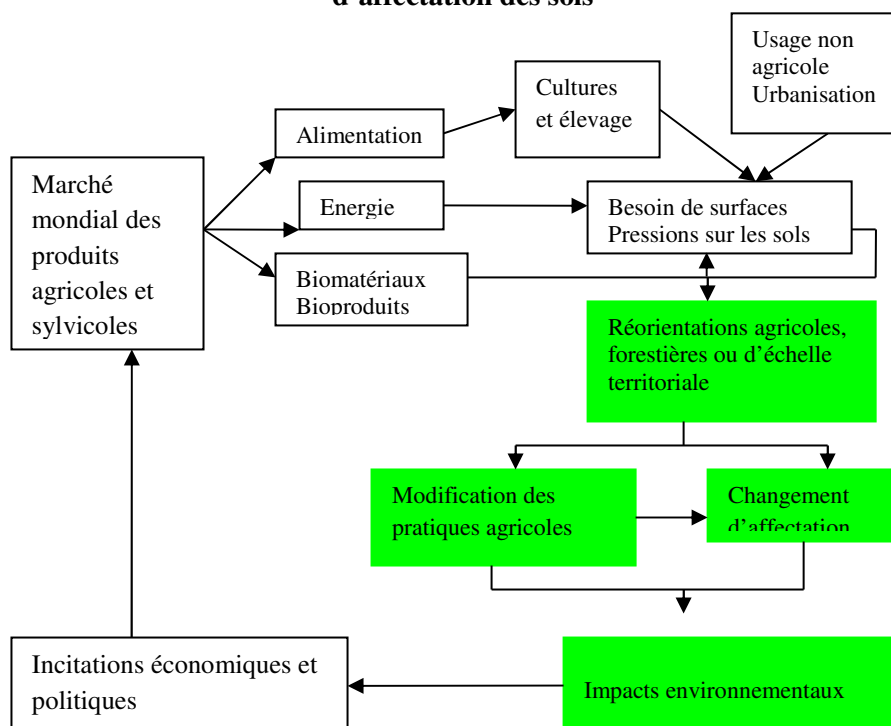
La volonté politique d'accélération du développement du pays, a créé dans le « grand Libreville » un très grand besoin global en surface d'installation de diverses infrastructures pour la commodité de vie des citoyens. La prise en compte de cette orientation ne peut se faire que par une artificialisation des terres jadis affectées à l'agriculture.

Cette situation a bénéficié d'une conjoncture internationale favorable. En effet de nombreux groupes économiques internationaux avaient des capacités financières en quête d'opportunités d'investissements, que le gouvernement a orienté vers l'artificialisation de l'espace, comme l'explique (Antonio Bispo et ali., 2017 : 6) :

« La combinaison de l'évolution de la demande en produits agricoles, sylvicoles et autres usages va déterminer une réorientation des systèmes agricoles ou forestiers, incluant des changements d'affectation des sols, dont l'ampleur dépendra également de l'évolution des pratiques agricoles et sylvicoles, notamment parce que celles-ci vont déterminer les niveaux de rendements obtenus. L'ensemble conjugué de ces évolutions (changement

d'affectation des sols et modification des pratiques agricoles ou sylvicoles) a des impacts sur l'environnement. »

Figure 5. Schéma conceptuel des facteurs influant les changements d'affectation des sols



Source : Graphique adapté de Antonio Bispo et ali., 2017, par J. Okoundzi.

3. Méthodologie de travail

3.1. Observation et documentation

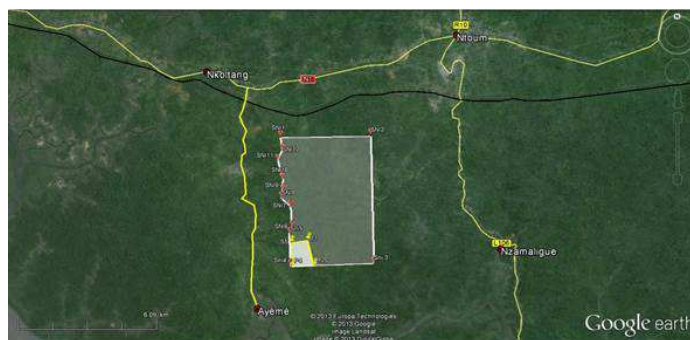
Pour appréhender le phénomène de conversion des terres ou d'affectation du territoire, nous avons eu recours à deux méthodes de collecte des données : les enquêtes de terrain, dans le cadre de la supervision d'un mémoire de mastère ; mais aussi la recension documentaire pour la compréhension des nombreux cas de litiges nés de la systématisation, dans la région de

Libreville (Estuaire) du droit de préemption pour cause d'utilité public (loi n° 6/61 du mai 1961 ; ordonnance n° 7/65 du 23 février 1965 et l'ordonnance n° 2/76 du 6 janvier 1976).

Les données d'observation à la base de cette étude sont issues des projets d'aménagement dans les zones de la Plaine Ayémé et d'Okolassi. Ceux-ci sont rendus possibles par l'Ordonnance n° 6/2012 du 3 février 2012 fixant les règles générales relatives à l'urbanisme en République gabonaise, ratifiée par la loi n° 7/2012 du 13 août 2012. Celle loi autorise la préemption des terres :

« afin de réaliser une ou des actions ou opérations d'aménagement en vu notamment : de mettre en œuvre un projet urbain ou une politique locale de l'habitat ; d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques ; de favoriser le développement des loisirs et du tourisme ; de réaliser des équipements collectifs ; de lutter contre l'insalubrité ; de permettre le renouvellement urbain ; de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti. »

Figure n° 1. La zone de la Plaine Ayémé réaffectée à l'aménagement immobilier.



Source : Google earth. Réalisation J. Okoundzi, 2018.

Les enquêtes de terrains sont complétées par quelques autres documents caractéristiques. Sont aussi pris en compte les différentes variables qui mesurent les activités humaines et environnementales de ces sites ; y compris les plans de gestion des impacts formulés par les études d'impact,

afin de gérer les conflits d'usage qui naissent de ces conversions des terres agricoles vers un usage urbain ou agro-industriel.

3.2. La réalisation d'une étude d'impact environnemental

La phase de collecte d'informations cherchait à identifier les impacts qui vont naître dans le processus de réalisation du projet d'aménagement. Ces impacts sont de deux ordres : impacts positifs et négatifs, sur l'environnement écologique et humain.

Ainsi, les impacts positifs sont ceux qui améliorent la situation actuelle en créant des emplois, d'infrastructures, de logements modernes en y apportant du bien-être aux populations de la zone. Mais compte tenu du type d'économie en vigueur dans cette zone, l'accès aux activités économiques traditionnelles (agriculture) ne peut être qu'altéré par l'existence du projet. Les cours d'eau ne seront plus utilisés comme zone de pêche et de pisciculture. Dans les forêts il n'y aura plus de chasse, etc. Les principaux effets recensés ont été condensés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2. Estimation des impacts négatifs en phase d'aménagement, de construction et de livraison

Milieu naturel et humain	1. Impacts négatifs pendant la phase d'aménagement
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> - Risque de conflits, problème de disponibilité des terres agricoles, et de zones relogement des populations autochtones délogées. - Expropriation pour l'aménagement de la zone et la construction des infrastructures nécessaires au projet. - Réduction des zones de chasse et de pêches.
Flore	<ul style="list-style-type: none"> - Elimination d'une bonne partie de la végétation (impacts sur les activités agricoles, sur les habitats d'animaux privant les populations de gibier dans les environs). - Destruction des parcelles cultivées. - Perte de la biodiversité suite au défrichage de la zone.
Faune	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbations liées aux bruits, aux mouvements des engins et aux pertes d'habitats naturels (forêts....) des espèces animales de la zone du projet.
Sols	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du potentiel agricole du sol

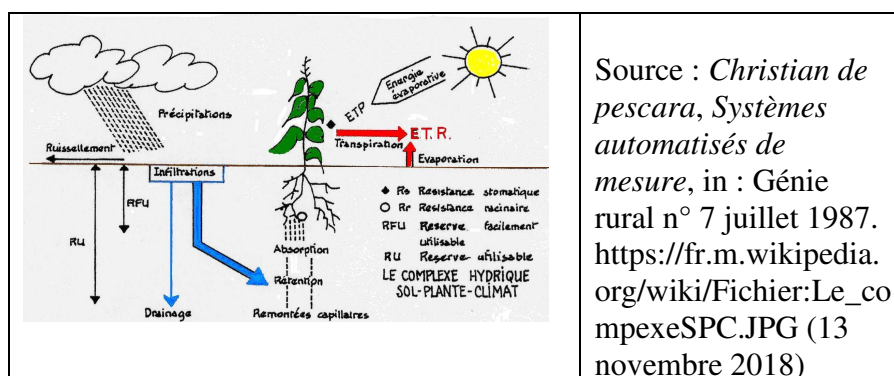
2. Phase de livraison du chantier et d'occupation de logements	
Milieu naturel et humain	Impacts négatifs
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> • Importation dans la zone des problèmes urbains ; • Apparition des problèmes liés à la gestion d'ordures et eaux usées ; • Manque de terres agricoles dans un rayon immédiat • Diminution de la quantité des denrées agricoles sur les marchés de Nkoltang (inflation des prix) ; • Manque d'eau potable pour les populations autochtones qui bénéficiaient des sources d'eaux naturelles ; • Inaccessibilité au bois de chauffe (ajout de la charge combustible 'gaz ou charbon' dans les ménages) • Risques d'occupation anarchique des parcelles de terrains alentours du site par les squatters suite à l'amélioration des voies ; • Paupérisation des populations déguerpis

Source : Enquête Emma Bernice Bouanga, 2013.

Nous avons analysé les impacts selon les composantes Air, Sol, Eau, Paysage, Flore, Faune, milieu humain et les impacts sont significatifs sur la composante flore et le milieu humain. Les activités sources d'impacts liées au projet d'urbanisation sont la destruction du couvert végétale par les opérations de défrichage, décapage et la destruction des parcelles cultivées. Pour le milieu humain, l'opération de déguerpissement des populations est la source de perturbation principale.

La conversion des terres en lotissement engendre des impacts environnementaux en fonction du type de la réorientation. La figure ci-dessous présente un idéal-type du Complexe Hydrique.

Figure 6. Un idéal-type du Complexe Hydrique



Source : *Christian de pescara, Systèmes automatisés de mesure*, in : *Génie rural* n° 7 juillet 1987. https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Le_complexeSPC.JPG (13 novembre 2018)

4. Analyse de la conversion des terres périurbaines

L'étude de cas de la zone de Plaine-Ayémé a permis de constater qu'il s'agit d'une zone agricole rurale dont 75% de la superficie devant faire l'objet d'un projet de construction de logements et autres infrastructures est cultivée et les spéculations majoritaires sont les cultures vivrières dont les rendements sont estimés à environ 5 072,292 tonnes par an.

4.1. Les résultats de l'enquête de terrain

4.1.1. La population agricole

La zone attribuée au projet est habitée, essentiellement, par des populations nationales, d'origines diverses. L'enquête a recensé un total de 133 résidents sur le site d'aménagement (villages Parc I, II et Ayémé - Plaine) ; mais la population affectée par l'opération est supérieure à ce chiffre. L'autre partie est constituée d'individus qui ne viennent dans la zone que sporadiquement pour de multiples raisons.

4.1.2. Le type d'activités présentes sur la zone

Les résultats de l'enquête montrent que sur cette zone ce sont surtout les femmes qui sont majoritairement actives. En effet, sur les 133 exploitants

enquêtés, on note 95 femmes contre 38 hommes. Cette proportion est somme toute conforme aux canons de la pratique de l'agriculture familiale au Gabon. Les femmes sont plus impliquées que les hommes ; quelles soient célibataires ou en couple.

Toutefois, cette proportion peut être aussi lue comme indicateur de la précarité sociale. Les femmes ont moins accès aux emplois salariés en ville. L'agriculture familiale est souvent une alternative, une stratégie de sortie de la pauvreté. Cette stratégie fait en sorte que les femmes préfèrent habiter non loin de leurs plantations pour minimiser les dépenses en transport.

Dans cet espace dévolu à l'agriculture familiale, on y rencontre *grosso modo* trois types d'utilisation des superficies, que nous pouvons résumer de la manière suivante :

- les habitations et les vergers de case qui jouxtent celles-ci ;
- les vergers aménagés situés en zone de forêt ;
- les plantations familiales.

La répartition sommaire des affectations de superficies est figurée dans le tableau ci-dessous.

Tableau n° 1. Estimation des superficies cultivées

Superficies	Superficie en ha
Superficie moyenne d'une exploitation	0,255549261
Superficie des champs	51,8765
Superficie des vergers (vergers de case et exploitations)	8,177576355
Superficie totale cultivée	60,05
Superficie dévolue à d'autres activités	25
Superficie du projet d'aménagement immobilier	80

Source : Enquête Emma Bernice Bouanga, 2013.

Les plantations familiales utilisent le brûlis et la jachère comme système principal. Les plantations portent surtout des cultures vivrières, aussi elles sont associées sur les mêmes espaces défrichés chaque année. Les principales cultures sont représentées dans le tableau ci-dessous.

Le manioc est culture principale des plantations de cette zone. En se fondant sur les pesées effectuées dans les champs et sur le petit marché du village Ayémé Plaine, on estime la production de cette culture la production annuelle à environ 50 tonnes.

Tableau n° 2. Superficie des principales spéculations agricoles

Spéculations	Superficie (ha)
<i>Manihot esculanta</i> (manioc)	40,19
<i>Saccharum officinarum</i> (canne à sucre)	0,51
<i>Xanthosoma sagittifolium</i> (taro)	0,26
<i>Ipomoea batatas</i> (patate douce)	0,0177
<i>Dioscorea sp</i> (Igname)	0,02

Source : Enquête Emma Bernice Bouanga, 2013.

Les autres cultures présentent dans cette zone sont des essences fruitières, dont les principales sont :

- l'atangatier (*Dacryodes edulis*) ;
- l'avocatier (*Persea americana*) ;
- le bananier (*Musa sp*) ;
- le manguier (*Mangifera indica*) ;
- le papayer (*Carica papaya*) ;
- le goyavier (*Psidium guajava*) ;
- l'ananas (*Ananas comosus*) ;
- le châtaignier (*Artocarpus incisa*) ;
- les agrumes (*Citrus sp*) ;
- les plantes oléagineuses : le palmier à huile (*Elaeis guineensis*) et le cocotier (*Cocos nicifera*) ; etc.

On y trouve aussi de nombreuses autres plantes à valeur économiques, comme l'andok (*Irvingea gabonensis*), ou à caractère sacré, tel l'iboga (*Tabernanthe iboga*).

4.1.3. Enjeux stratégiques de la zone

De nombreux exploitants, les deux sexes confondus (environ 72%), sont sans emplois, sans retraite, la commercialisation des produits agricoles est la seule source de revenu. La couche sociale la plus vulnérable est celle des femmes avec une part de 71% d'exploitants. Le cadre de vie des populations est assez précaire, avec des insuffisances au niveau des infrastructures et des équipements collectifs. Certaines maisons s'éclairent avec des lampes à pétrole par manque de réseau d'électrification, et l'approvisionnement en eau potable se fait soit au niveau de Parc 1 ou directement dans les cours d'eaux environnants pour les activités quotidiennes des ménages (confer tableau ci-dessous).

L'agriculture familiale est au centre de toute l'activité économique (production et commercialisation).

Tableau n° 3. Le profil socio-économique

Origine des revenus	Nombre de personnes concernées
Agriculture	96
Autres sources	26
Type de revenu inconnu	9
Total	133

Source : Enquête Bernice Emma Bouanga, 2013.

Aux conditions matérielles d'existence, on peut mentionner également la perte des producteurs agricoles familiaux. Cette situation aura des conséquences sur les marchés des produits vivriers agricoles, majoritairement écoulés sur des marchés de proximité. En outre, d'une manière mécanique la zone est dans un processus de périurbanisation accélérée.

4.2. Le paradigme foncier

La question foncière peut maintenant être vue comme un problème d'enjeux de pouvoir. Ce paradigme nécessite aujourd'hui une étude du rôle et de l'expression de l'institutionnel (pouvoir) et du juridique, dans leur diversité et

leur spécificité. Ceci en s'arrêtant longuement sur les réels contenus des droits fonciers. Puisqu'un statut juridique n'a de signification que par les liens de dépendance sociale qu'il définit et le coût économique de celle-ci par rapport à la production.

Dans la communauté de base, le processus par lequel l'espace est approprié et transformé et qui fonde la « production foncière », est demeuré le même et nie plus ou moins ouvertement l'appropriation actuelle par l'Etat de la terre. Il serait pour nous impropre de parler de superposition ou de chevauchement de droits entre la forme traditionnelle et l'aspect moderne. Les deux types d'autorité ne donnent pas le même contenu ou la même valeur à l'objet de référence qu'est la terre, selon Bernard Charlery de La Masselière (1986 : 13 à 19).

Depuis le début du XX^e siècle, au moment où la puissance des compagnies concessionnaires fut à son apogée, les colons-capitalistes ayant une forte emprise sur leurs concessions et la main-d'œuvre, le rapport de l'homme autochtone à la terre a dérivé vers l'encadrement juridique du foncier, sans concertation avec les populations villageoises. Les colons-capitalistes établirent donc en leurs faveurs des actes unilatéraux qui excluaient les villageois de leur terre, puisque leur valeur reconnue n'était plus que celle de main-d'œuvre.

Ici, le problème n'est plus vraiment celui de l'abondance de la terre ou de la possession lignagère du sol, mais bien celui qui lie l'homme au « travail salarié ». Ce dernier est étroitement lié à l'invocation de l'Etat-Nation et de son processus de modernisation qui fixe partout les mêmes droits et pour tous les « citoyens » ; si bien que jusqu'à présent les mouvements de colonisation de l'espace continuent à se faire. Le problème est que l'Etat-Nation veut s'affirmer, mais surtout pas en ayant des citoyens ! Aussi, cet Etat se forge petit à petit sans Citoyens : la revendication est citoyenne.

Nous sommes entrain de faire évoluer un système où le contrôle de la terre et le contrôle de personnes sont liés, et vont engendrer une paupérisation d'une catégorie de Citoyens.

4.2.2. Qui de l'Etat ou des « hauts fonctionnaires » détient les terres du domaine national ?

L'Etat détient les terres du domaine national en vue d'assurer leur utilisation et leur mise en valeurs rationnelles. Mais voilà, depuis 2010, on assiste de plus en plus en une substitution des prérogatives étatiques par des intérêts individuels des « hauts fonctionnaires », qui pratiquent le « délit d'initié » pour accaparer à leur profit de zones entières qui devraient faire l'objet de projets étatiques. Une liste de ces pratiques peut être établie et ce sur tout le territoire national :

- le pourtour du stade de l'amitié sino-gabonaise qui avait été dégagé pour construire les infrastructures annexes à ce stade, est aujourd'hui l'objet d'une grande spéculation et d'opérations immobilières hors normes ;
- la vallée de la Nomba est entrain de connaître le même processus ;
- la zone de Bikélé, vit la même spéculation ;
- la zone de la Plaine Ayémé, qui devait reloger les déguerpis des bassins de Libreville, ne souffre d'aucune exception,
- le gouvernement et la mairie de Libreville ont déguerpis les villageois de la zone de Bambouchine pour un projet d'aménagement de cimetièrre qui ne voit pas le jour, depuis 2010 ;
- à Owendo, Igoumié (5ha) est maintenant présenté comme un projet privé pour un « cimetièrre privé » mis en service en 2014 ;
- projet du nouvel aéroport de Libreville, prévu dans un premier à 80km de Libreville, mais par la suite ramené à 30km de Libreville, du fait de la présence de la zone économique spéciale de Nkok. Ce projet part d'une zone où il n'y aurait eu aucun déguerpissement, pour revenir dans une zone déjà appropriée dont il faudra délester à ses occupants ; etc.

Les anciens droits sont théoriquement supprimés, mais concrètement ils sont inscrits dans l'espace, se donnant ainsi un statut nouveau tout à fait incertain. C'est dans ce cadre qu'évolue, par exemple l'attribution des « *permis d'exploitation forestière à caractère familial ou individuel* » ou « *les permis artisanaux pour la prospection minière artisanale (or, diamant...)* ». Aujourd'hui, le ministère des eaux et forêts tente de « *créer des forêts communautaires* » pour supprimer le caractère inique de la loi forestière.

4.2.3. Absence de consultation des « autorités villageoises »

Le droit étatique donne des permis pour l'exploitation des ressources en terres, dont la validité est juridiquement reconnue sur toute l'étendue du territoire. Mais le droit foncier coutumier communautaire, villageois, quant à lui régit l'exploitation de « *son espace territorial* », aux fins de reproduction de l'Être social. Ceci est d'autant plus vrai que, l'Etat dans sa façon d'administrer le pays (territoire) laisse la sphère villageoise à l'autorité traditionnelle dont elle entérine le choix, par l'attribution des signes modernes de pouvoir (écusson, médaille, installation officielle par l'autorité préfectorale, petite rente trimestrielle, etc.). Mais malgré cela, le chef du village ne demeure qu'un auxiliaire d'administration !

La logique spatiale de l'Etat est à l'échelle qui se trouve au-dessus du village, sur le plan de la valeur foncière. Tandis que celle de la communauté villageoise s'identifie à la « *micro-sphère du terroir contrôlé* » et de la territorialité.

Nous convenons que « *l'acte administratif unilatéral* » (Liz Alden Wily, 2012) de l'Etat a inventé une réglementation qui est venue s'appliquer à des objets qui, s'ils n'avaient pas été réglementés, seraient en dehors de la sphère juridique moderne. Il existe, malgré tout, une pluralité des droits constitutifs du « faisceau foncier » gabonais. En effet, selon Etienne Leroy :

*le droit foncier que nous connaissons est le résultat d'une transformation progressive de rapports sociaux et juridiques s'adaptant à la complexification croissante de la vie économique, juridique et politique selon le principe de l'empilement et non de la substitution ; c'est la théorie des maîtrises foncières. Nous pouvons représenter cette succession par la formule suivante, qui vérifie la complexité du rapport foncier : **Propriété privée = droit d'aliéner**, qui suppose un droit d'exclure, lui-même basé sur un droit de gérer, à partir d'un droit de prélever, fondé initialement sur un droit d'accès. Mais, plus substantiellement, la propriété privée est le résultat d'un processus de complexification croissante des compétences,*

*des maîtrises et des opportunités : Accès + prélèvement + gestion + exclusion + aliénation = propriété privée*³⁴.

4.2.4. L'arbitraire par la force de textes étatiques

La capacité juridique tourne autour de la « *terre et le groupe communautaire villageois ou ethnique* ». Tous les groupes consacrent l'inaliénabilité de la terre. De sorte que celle-ci appartient à toute la lignée filiale. Toutefois, cette reconnaissance de l'appartenance de la terre au groupe ne signifie nullement que les membres pris individuellement n'aient pas de droits sur elle. Le groupe a la disposition juridique de la terre, l'individu a la disposition matérielle de celle-ci. La conception actuelle du droit de propriété a rompu les rapports traditionnels entre l'Individu, sujet existant, et la terre. En effet, les structures foncières traditionnelles, au regard de l'Etat moderne, ont évolué. Cette évolution s'est faite sous l'effet conjugué de la colonisation et du besoin étatique de production (ou d'invention) de la modernité.

Il est paradoxal de savoir que devant les communautés villageoises, le droit coutumier subsiste, tout en niant l'appropriation de son espace par l'Etat, à qui il ne reconnaît que le simple usage à des fins d'aménagement de gros oeuvres. Certes, le décret du 28 mars 1899 fixe le régime de la propriété foncière en Afrique Equatoriale Française (A.E.F.), mais ce n'était que par rapport à une situation où les entreprises concessionnaires étaient toutes puissantes. Même si l'on ne peut oblitérer la rudesse de leurs pratiques, il est évident de souligner que l'expression des droits de ces compagnies s'exerçait en reconnaissant aux communautés villageoises l'usage d'un espace (terroir) de "reproduction". Alors que le droit de l'Etat s'étend uniformément, de la capitale à la frontière, sur l'ensemble du territoire.

Avec l'économie monétaire, la conception multidimensionnelle de l'organisation et de l'appropriation de l'espace se heurtent à une autre conception et une autre organisation de l'espace : la primauté de l'acte notarié.

³⁴ Etienne Leroy - Copyright ID4D, <https://ideas4development.org/quelques-idees-de-base-pour-refonder-la-recherche-fonciere-dans-un-contexte-de-developpement-durable-au-sud-comme-au-nord/>

La notion de domaine public définie par l'arrêt de la chambre civile de la cour de cassation du 07 novembre 1950 et reprise par l'arrêt du conseil d'Etat, va être intégrée dans le code domanial gabonais après l'Indépendance du pays.

Du point de vue de la représentation et de l'organisation de l'espace, ces textes ne reconnaissent que deux grandes catégories d'espaces : l'espace étatique et l'espace privatif. Il est illusoire de s'imaginer que les nouvelles représentations et organisations de l'espace se dégagent du seul code domanial qui n'est en fait que l'expression d'une conception de la société reflétant une idéologie sur le plan économique, politique, culturel, social et juridique. Il est donc indispensable de se référer à d'autres formes de gestion du territoire : il s'agit par exemple de la concertation avec les communautés locales. Mais ceci ne peut avoir lieu que si l'autorité traditionnelle est reconnue à nouveau, en la sortant de l'infantilisation actuelle. La reconnaissance de l'autorité villageoise est aussi un acte de développement ; celui qui consiste à reconnaître à un groupe d'individus le droit de contribuer au choix d'un futur pour leur communauté.

Conclusion

La question de la conversion des terres agricoles vers d'autres usages, tel que les aménagements à caractère urbain, à travers le cas de la Plaine-Ayéme, nous a permis de constater que les populations qui vivent dans cette zone périphérique tirent essentiellement leurs sources de revenus des productions agricoles familiales.

L'extension urbaine de la ville de Libreville dans cette zone produit des effets très significatifs sur l'environnement écologique et humain. Ces perturbations écologiques et bouleversements socio-économiques affectent les populations qui pratiquent l'activité agricole familiale dans cette zone.

Ces impacts, même si le code environnemental exige des plans de gestion, ont des effets systémiques pouvant aggraver la situation de paupérisation des populations résidentes.

Les populations déplacées n'ayant pas eu des indemnités lourdes qui auraient permis une relocalisation heureuse, risquent à long terme d'établir de fronts pionniers dans les mêmes conditions de précarité qu'avant. En effet, selon Carlos Lopes : « *La terre deviendra une ressource rare en Afrique* »³⁵.

Références bibliographiques

- Bignoumba Backouyanga Diane Marina, *Les enjeux de la gestion du risque environnemental dans la zone de N'Toum au Gabon : cas de l'entreprise CIMGABON*, Thèse de doctorat en Sociologie, Sous la Direction de Christophe GIBOUT, Université du Littoral Côte d'Opale, 2013, 312 p. <NNT : 2013DUNK0358>. <tel-01020557> ; in : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01020557>.
- Bispo Antonio et ali., *Effets environnementaux des changements d'affectation des sols liés à des réorientations agricoles, forestières, ou d'échelle territoriale Une revue critique de la littérature scientifique Synthèse du rapport d'étude*, Mars 2017, INRA (France), 64 p.
- Bouanga Emma Bernice, *La conversion des terres agricoles vers un usage urbain*, Mémoire de Master 2, Sous la dir. de Jérôme Okoundzi, QHSE/ENEF, Année 2012-2013.
- Brondeau Florence, « Comment sécuriser l'accès au foncier pour assurer la sécurité alimentaire des populations africaines : éléments de réflexion », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Volume 14 Numéro 1 | mai 2014, Online since 20 May 2014, connection on 13 December 2018. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/14914> ; DOI : 10.4000/vertigo.14914.
- Communiqué final du conseil des ministres du vendredi 19 septembre 2014. <http://www.gabonemergent.org/2014/09/communiqué-final-du-conseil-des-ministres-du-19-septembre-2014.html> (19 décembre 2018).

³⁵ Carlos Lopes, Ancien Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique, à Paris le 18 novembre 2015. © Vincent Fournier/Jeune Afrique.

- Clotilde Henriot, Benjamin Ichou, *Le cadre juridique de la conversion des terres forestières au Gabon*, ClientEarth, Janvier 2016, 28 p.
www.clientearth.org
- Déclaration de Nairobi sur les services de vulgarisation et de conseil, 18 novembre 2011, Nairobi, Kenya.
- *Déplacement du Président Ali Bongo Ondimba à Ntoum*, 26/08/2013, <http://legabonemergent.nordblogs.com/archive/2013/08/26/deplacement-du-president-ali-bongo-ondimba-a-ntoum-455336.html> (08/12/2018).
- Gabon, *Plan Stratégique Gabon Emergent*, 2012.
- Guibotsi Amuzu Yannick Sylvia, *Dynamique opérationnelle de la logistique en matière d'approvisionnement : cas de la société civile immobilière CUFFO*, Libreville, Mémoire de Master 2 en Gestion Logistique et Transport à l'Ecole Supérieure de Commerce et de Management de Libreville., Sous la dir. de François Edgard Faure, Année 2015-2016, 80p.
- Keller, Catherine. Lambert-Habib, Marie-Laure. Robert, Samuel. Ambrosi, Jean-Paul. Rabot, Éva. (2012) Méthodologie pour la prise en compte des sols dans les documents d'urbanisme : application à deux communes du bassin minier de Provence. *Sud-Ouest Européen Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*. DOI : 10.4000/soe.173.
- Konan, Jean-Michel Kouakou Attien. (2017) Compétition entre bâti et agriculture dans la conquête des bas-fonds de la ville de Bouaké : le savoir-faire ou les actions stratégiques des citoyens-agriculteurs pour préserver les espaces agricoles. *Vertigo*. DOI : 10.4000/vertigo.18302.
- Kouakou Attien Konan Jean-Michel, « Compétition entre bâti et agriculture dans la conquête des bas-fonds de la ville de Bouaké : le savoir-faire ou les actions stratégiques des citoyens-agriculteurs pour préserver les espaces agricoles », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 28 | avril 2017, mis en ligne le 30 avril 2017, consulté le 21 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/18302> ; DOI : 10.4000/vertigo.18302.
- Leroy Etienne - Copyright ID4D, <https://ideas4development.org/quelques-idees-de-base-pour-refonder-la-recherche-fonciere-dans-un-contexte-de-developpement-durable-au-sud-comme-au-nord/>.

- Moussavou Ghislain et Mambela J. Emmanuel, *Plan National d'Affectation du Territoire Gabon : situation des terres affectées*, Communication à la 26^e Réunion des Paires au Partenariat pour les Forêts du Bassin du Congo, du 21-26 novembre 2016, Kigali – Rwanda, 39 p.
- Nguema Rano-Michel, « Développement de la ville, découpage et appropriation des territoires urbains au Gabon : le cas de Libreville », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2005, mis en ligne le 29 octobre 2013, consulté le 12 décembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/12167> ; DOI : 10.4000/belgeo.12167.
- Nguéma Ondo Obiang Samuel et Puepi Bernard, *La Problématique foncière dans les Pays d'Afrique Centrale : Cas du Cameroun et du Gabon (5059)*, FIG Working Week 2011, Bridging the Gap between Cultures Marrakech, Morocco, 18-22 May 2011. in : https://www.fig.net/resources/proceedings/fig_proceedings/fig2011/papers/ts03j/ts03j_nguemaondo_puepi_5059.pdf.
- Oyon Phil René et ali., « Affectation et utilisation des terres forestières : évolutions actuelles, problèmes et perspectives », chapitre 9 – pp. 2015-2040, in : *Les forêts du bassin du Congo. État des Forêts 2013*. Eds : de Wasseige C., Flynn J., Louppe D., Hiol Hiol F., Mayaux Ph. – 2014. Weyrich. Belgique. 328 p. https://www.observatoire-comifac.net/docs/edf2013/FR/EDF2013_FR_chap9.pdf (01/12/2018)
- Serrano José, « Quel équilibre entre urbanisation et préservation des espaces agricoles périurbains ? Le cas d'une agglomération moyenne », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 4 | 2005, mis en ligne le 17 novembre 2005, consulté le 21 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/1605> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.1605.
- Vandergeest Peter, *Affectation des terres et déplacements de population induits par le développement au Laos*, ERES – « Revue internationale des sciences sociales », 2003/1, n° 175, pages 49 à 59.
- Wily Liz Alden, *Les droits fonciers au Gabon. Faire face au passé – et au présent*, Avril 2012, FERN, 169 p.

Directives aux auteurs

LARESPO



Laboratoire de
Recherche sur les
Systèmes Portuaires

REVUE GABONAISE D'ETUDES STRATEGIQUES ET DE SECURITE MARITIME

Une publication du Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires
(LARESPO) de L'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH)

1. Recommandations sur le format des textes

Les textes paginés doivent être présentés à l'interligne simple sur du papier format A4, en utilisant des marges de 2,5 cm Haut et Bas, et un caractère d'imprimerie Times New Roman de 12 points. Les textes sont envoyés au LARESPO, sis à l'IRSH, par courriel à l'adresse suivante : madoungoumerlo@yahoo.fr.

Le format de page ou de tabulation doit être le même pour l'ensemble du texte. Les styles (espacements automatiques, pré-formatage) ne doivent pas être utilisés, pour permettre l'harmonisation et la mise en forme du document final.

Par ailleurs, toutes les pages doivent être numérotées, les encadrés ne sont pas acceptés.

2. Consigne de mise en forme

- Les titres et sous-titres doivent être numérotés. Uniquement la première lettre doit être en majuscule ;
- L'article ne doit pas dépasser 15 pages A4 ;
- Chaque paragraphe devra être séparé du précédent et du suivant par un espacement de 6 pt avant et après ;
- Le retrait à droite ne doit se faire que pour la première ligne du paragraphe à 0,50 cm (positif) ;
- Les titres des figures, tableaux et photos seront en 11 pt, en Gras, avec la première lettre du titre en majuscule ;
- Il ne faut pas utiliser le souligné ;
- Les sources des figures, tableaux et photos seront en 9 pt, en Gras, avec la première lettre du titre en majuscule ;
- Les sigles s'écrivent en capitales sans point entre chaque lettre ; par exemple : CNDIO, DESMAR, etc. Par ailleurs, lorsqu'un sigle forme un acronyme (lisible phonétiquement) et qu'il est de notoriété publique, on met une capitale uniquement à la première lettre tel : Unesco ;
- Tous les sigles doivent être développés dès la première utilisation dans le texte ;

Les passages cités sont présentés en romain et en guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépassent 3 lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne) en romain et en retrait, en diminuant la taille de la police d'un point.

Exemple :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce

que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante :

- (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur, année de publication, pages citées) ;
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « *d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...), d'accroître le domaine des mathématiques : alors qu'elle s'est pour l'essentiel occupé du groupe professionnel occidental que l'on appelle les mathématiciens (...)* ».
- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

Les articulations de l'article à l'exception de l'introduction, de la conclusion et de la bibliographie doivent être titrées et numérotées par les chiffres.

Exemple :

- 1 ; 1.1. ; 1.2. ; 2. ; 2.1. ; 2.2.

3. Les textes proposés doivent comporter

Les noms et prénoms du ou des auteurs doivent être juste en dessous du titre et alignés à droite, suivis de la discipline, la spécialité, la fonction, l'appartenance professionnelle, l'adresse électronique.

Un résumé en français et en anglais est obligatoire. Celui-ci ne doit pas dépasser 250 mots (environ 10 lignes, plus ou moins 10%). Il constitue la première page de chaque article.

Une liste de 5 à 7 mots clés (en français et en anglais), identifie le contenu de l'article. Ces mots sont placés juste en dessous des résumés.

Une section bibliographique regroupant l'ensemble des références utilisées dans le texte est obligatoire. Elle doit être numérotée et positionnée à la fin de chaque article.

Au total, l'ordre de présentation est le suivant : le titre, les noms et prénoms de ou des auteurs, le résumé en français et en anglais suivi des mots clés, le texte argumentatif, la bibliographie.

4. Les références bibliographiques

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Editeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou

d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser, après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition.

Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur, en petites majuscules. Par exemple :

Liste des références.

- **Ouvrage (auteur unique)**

AMIN S., 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

- **Ouvrage (collectif)**

FAURE F. E. - MADOUNGOU NDJEUNDA G, M, 2016, « La piraterie et les activités maritimes dans le golfe de Guinée. Etat des lieux, menaces et stratégie de lutte », in *Le Gabon aujourd'hui. Des questions et des réponses sur la vie, sociale, économique, politique et administrative*, Libreville, Ed. Oudjat, p. 477-510.

- **Article**

DIAGNE S. B., 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogèn*, 202, p. 145-151.

Financement de la publication

LARESPO



Laboratoire de
Recherche sur les
Systèmes Portuaires

REVUE GABONAISE D'ETUDES STRATEGIQUES ET DE SECURITE MARITIME

Une publication du Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO) de L'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH)

La Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de Sécurité Maritime (ReGESMa) du Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO) de L'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH), ne bénéficiant d'aucun financement institutionnel, il est demandé aux auteurs une contribution aux charges financières liées à la publication de leurs contributions.

Des frais d'instruction de l'article de l'ordre de 15 000 F CFA et d'insertion élevés à 35 000 F CFA sont respectivement payés par transfert à l'envoi de l'article et après acceptation de celui-ci par le Comité de Lecture, auprès du Directeur Administratif et Financier de la revue, M. Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Libreville-Gabon, Email. madoungoumerlo@yahoo.fr.

Achévé d'imprimer en novembre 2018 au Gabon par IMPRILUX.