

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

Une publication du Laboratoire
de **R**echerches sur les **S**ystèmes
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, 2022.
ISBN : 978-2-35665-0047
EAN : 9782356650047

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

Une publication du Laboratoire
de **R**echerches sur les **S**ystèmes
Portuaires (LARESPO)

N° 4 – Novembre 2022

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'École Normale Supérieure

DIRECTEUR ADMINISTRATIF ET FINANCIER

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA,

Géographe, Maître 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 NDEDE,

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

Guy-Serge BIGNOUMBA,

Géographe, Professeur Titulaire, 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
Jean-Bernard MOMBO,
Géographe, Professeur Emérite, Université Omar Bongo
Serge LOUNGOU,
Géopolitologue, Maître de Conférences, Université Omar Bongo
Augustin EMANE DJON,
Juriste, Maître de Conférences, Université de Nantes
Jean-Damien MALOBA MAKANGA,
Géographe, Maître de Conférences, Université Omar Bongo
Ali DIARRA,
Géographe, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guede
Jean Pamphile MEZUI,
Economiste, Professeur Agrégé, Université Omar Bongo
Edgard Léandre NDJAMBOU
Géographe, Maître de Conférences, Université Omar Bongo
Seydou OUATTARA,
Géographe, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-
Boigny
N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard
Géographe, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-
Boigny

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA,
Géographie, Maître de Recherche au CENAREST

COMITÉ DE RÉDACTION

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

SECRETARIAT DE REDACTION

Jérôme OKOUNDZI,
Géographe, Chargé 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 GEOMATIQUE

Brice KOUMBA MABERT,
Géographe-Cartographe, Chargé de Recherche au CENAREST
Bruno NKOUMAKALI,
Géographe-Cartographe, Maître-Assistant à l'Université Omar Bongo

CONCEPTION GRAPHIQUE ET MISE EN PAGE

Jérôme OKOUNDZI,
Géographe, Chargé de Recherche au CENAREST
Adjouvouno NDELO,
Infographe au CENAREST

SOMMAIRE

SOMMAIRE	9-10
PREFACE Sécuriser l'espace maritime de la CEEAC : une impérieuse nécessité Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA	11-13
EDITORIAL Pr Jean-François OWAYE	14-19
1- Enjeux et défis de l'ouverture des frontières dans la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) : le cas du Gabon Thierry ELLA ONDO	20-45
2- Le démantèlement du téléphérique de la COMILOG (Moanda) : une stratégie de l'impasse pour le développement du gabonais Jean-Kevin Aimé TSIBA Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA	46-70
3- La problématique des aires de stationnement dans la commune de Libreville : de la pénurie à l'appropriation par les jeunes sans-emploi Epiphane MOUVONDO Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA Michel MBADINGA	71-91
4- Bakassi : un espace péninsulaire géostratégique au fond du golfe de Guinée Thierry Djifack	92-112
5- L'influence de la crise de la Covid 19 sur les activités industrielles au port d'Abidjan KOUAKOU N'Goran Norbert	113-132
6- La problématique des zones résidentielles dans les domaines portuaires : le cas du Port Autonome d'Abidjan	133-161

KANGA Konan Victorien N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard DIHOUEGBEU Deagai Parfaite	
7- Le mécanisme des partenariats public-privé : une stratégie complémentaire utile dans la lutte contre la pêche INN en Afrique Ysaac Chavely MBILE NGUEMA	162-184
8- Une approche de modélisation toponymique et spatio-temporelle du suivi des paramètres physico-chimiques en milieu fluvial et marin au Gabon Marius MASSALA MBINDZOUKOU	185-204
VARIA	205
9- Les « marches » de la recherche à l'IRSH : le DRGES célèbre ses inscrits sur les Listes d'Aptitude du CAMES des promotions 2015, 2016, 2019 et 2020 Paul NGUEMA ENGO Jérôme OKOUNDZI Corinne Prisca MINKOUE EYA	206-233

PRÉFACE

Sécuriser l'espace maritime de la CEEAC : une impérieuse nécessité

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), à travers sa 4^e parution démontre une fois de plus aussi bien sa capacité à exister dans le paysage scientifique gabonais en particulier et africain en général que son intérêt à construire des réflexions sur les questions stratégiques et de sécurisation de l'espace maritime du golfe de Guinée.

La sécurisation de l'espace maritime est aujourd'hui une préoccupation majeure pour les pays de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC). International Crisis Group dans son rapport annuel de 2020 renforce cette idée en affirmant que « la criminalité maritime constitue la deuxième menace en Afrique derrière l'islam radical qui ne cesse de croître au Sahel ». Ce qu'atteste le Bureau Maritime International (Rapport annuel 2019) pour qui, « le golfe de Guinée est de nos jours considéré comme l'une des zones maritimes les plus dangereuses de la planète, au regard de la fréquence et de l'ampleur des actes de piraterie et de criminalité ».

Plusieurs initiatives en coordination avec d'autres institutions telles que la CEDEAO, la Commission du Golfe de Guinée (CGG), le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique Centrale (UNOCA), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ont été prises par la CEEAC pour sécuriser les territoires maritimes des Etats-membres. Il en est ainsi de la création, le 20 octobre 2009, du Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) ». Dans la même veine, le Comité Technique Préparatoire du Sommet régional sur la mise en œuvre de la résolution 2039 du Conseil de Sécurité des Nations Unies, relative à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, avait organisé une réunion à Libreville (Gabon) en octobre 2012, en présence des experts de toutes les institutions internationales

concernées. Le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernements de la CEEAC, CEDEAO et CGG tenu à Yaoundé (Cameroun) du 24 et 25 juin 2013, est l'aboutissement des tractations menées depuis plusieurs années pour la sécurisation de l'espace maritime de la CEEAC, dans la mesure où il a mis en synergie les trois communautés régionales (CERs) et a décliné plusieurs stratégies dont l'une d'elle est la division du golfe de Guinée en zone de sécurisation pour mieux lutter contre l'insécurité maritime. Rappelons que la CEEAC est regroupée dans 3 zones (A, B et D).

Malgré ces différentes rencontres et stratégies mises en œuvre, la sécurité n'est pas totalement de mise. Le brigandage maritime, par exemple, continu sur le territoire maritime des pays de la CEEAC. Cela suscite, au sein de la rédaction de la *ReGESMa* quelques interrogations : pourquoi les pays de la CEEAC n'arrivent-ils pas à sécuriser leur espace maritime commun ? Existe-t-il une réelle mutualisation des moyens de lutte contre le brigandage maritime ? Existe-t-il une coordination entre les différents plans stratégiques nationaux de lutte contre l'insécurité maritime ? Existe-t-il un plan régional de sécurisation maritime de la Communauté ? La collaboration entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG pour la sécurité maritime est-elle franche et pragmatique ? De nombreuses réponses sont tentées par les universitaires et divers experts.

Le première Conférence maritime de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale qui sera organisée dans les prochains mois à Kinshasa (RDC) sous le thème « gouvernance et sécurisation de l'espace maritime de la CEEAC pour le développement d'une économie bleue durable en Afrique Centrale », apportera à n'en point douter les éléments de réponses supplémentaires à ces interrogations puisque les experts de la CEEAC seront appelés à réfléchir sur les meilleures stratégies et mécanismes à soumettre aux Chefs d'Etat pour une sécurisation efficace de leurs territoires maritimes.

Ces questions névralgiques constituent des axes de publications retenus par notre revue. Son numéro 4, comme ceux qui l'ont précédé, s'inscrit dans une perspective de prise de conscience globale pour une

meilleure gouvernance de l'espace maritime du golfe de Guinée, en cohérence avec l'action menée par l'Union Africaine (UA) qui a déjà adopté une « Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans ». A propos de l'intérêt porté sur ces problématiques dans l'univers universitaire de la sous-région, il y a du mérite à rendre hommage au directoire de la *ReGESMa*, notamment son Directeur de Publication, le Pr. Jean François OWAYE, son Directeur de la Rédaction, René Casimir ZOO EYINDANGA et ses éminents animateurs : Dr François Edgard FAURE et Dr. Jérôme OKOUNDZI dont l'engagement sacrificiel n'est plus à démontrer.

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA

Maître de Recherche au CENAREST/IRSH/LARESPO
Secrétaire Adjoint de la Commission Technique chargée de la mise en œuvre des règlements et décisions de la CEMAC sur la gouvernance universitaire communautaire

Editorial

L'espace maritime est, en matière de recherche scientifique, un *zeitgeist*, disons un *topoi* dans l'air du temps. Parce que, indubitablement, la géopolitique et la géostratégie maritimes ayant fondamentalement changé, il est réclamé des spécialistes, des réflexions nouvelles ou l'actualisation des anciennes et, pour la sécurisation des activités dans la zone du golfe de Guinée, une reconversion à la fois des doctrines à l'instar de celle autrefois annoncée par Barack Obama : (« la montée en puissance ») – « *the surge* » – que des appareils de sécurité des Etats. En effet, étudiant le golfe de Guinée, la Direction Générale des Relations Internationales et de la Stratégie (DGRIS) dans son article sur la « Sécurité des espaces maritimes dans le Golfe de Guinée » a établi que des dangers éminents étaient prévisibles ; on retient le cas de « l'effondrement probable des stocks halieutiques d'ici une dizaine d'années » qui, « si rien n'est fait, combiné au doublement de la population à l'horizon 2050 font craindre de futures crises alimentaires et une déstabilisation des sociétés des pays riverains pouvant avoir entre autres conséquences une accentuation des phénomènes migratoires ». Arc-boutée sur l'étude de ces questions, la *ReGESMa* propose à chacun de ses numéros, des articles d'une incontestable crédibilité scientifique. Ce quatrième numéro ne déroge pas à la règle, il offre une place privilégiée au jeu des acteurs, à l'exploitation de la ressource et à ses mécanismes de transport, à la sécurité de l'espace maritime, à la géoéconomie des frontières ouvertes par l'intégration sous-régionale, aux mutations induites sur les activités maritimes par la pandémie de la Covid-19.

C'est dans ce cadre que **Thierry Djifack** tente de renouveler la compréhension que l'on a de la conflictualité frontalière autour de Bakassi qu'il perçoit bien plus sous le prisme des enjeux socio-économiques et stratégiques, « en raison de la configuration

écologique qui l'érige au rang des plus importantes zones humide du golfe de Guinée ».

Sur la Covid-19, une étude porte le *sigillum* de **Kouakou N'Goran Norbert** qui examine l'influence de la crise de cette pandémie sur les activités industrielles au port d'Abidjan. L'auteur atteste de la grande résilience de ce port face aux effets négatifs de la pandémie grâce à des mesures stratégiques appropriées prises alors que dans d'autres pans de l'activité économique de la ville d'Abidjan, les effets ont été plus nocives à l'activité économique.

Epiphane Mouvondo, Guy Obain Bigoumou Moundounga et Michel Mbadinga, quant à eux, proposent les résultats d'une enquête sur la problématique des aires de stationnement dans la commune de Libreville à l'origine, expliquent-ils, d'une nouvelle activité économique à la « sauvette » : l'« aiguillonneur » des automobilistes en quête de places de parking dont l'étude cerne les déterminants, notamment l'absence de plans d'aménagement de la ville, le chômage des jeunes qui se nourrissent de l'économie informelle de la pénurie. Ces auteurs, qui nous placent au cœur des carences de la politique urbaine gabonaise, proposent d'intéressantes perspectives en matière de plans d'aménagement de la capitale du Gabon.

Les analyses de **Kanga Konan Victorien, N'Guessan Atsé Alexis Bernard** et **Dihouegbeu Deagai Parfaite** se sont portées sur la problématique des zones résidentielles dans les domaines portuaires africains, précisément du Port Autonome d'Abidjan. Leur enquête éclaire l'occupation anarchique, aux conséquences multiformes, des espaces destinés aux habitations de la zone portuaire d'Abidjan dans laquelle, attestent-ils, cohabitent les habitats formel et informel ; ce dernier occupe le plus souvent des zones réservées à l'extension future du port.

Ysaac Chavely Mbile Nguema étudie le mécanisme des partenariats public-privé (PPP) comme stratégie complémentaire à la coopération régionale et internationale dans la lutte contre la pêche INN en Afrique à partir des expériences menées en Afrique de l'Ouest et du Centre. Cet article est d'un respectable apport à l'amélioration

constante de l'efficacité des acteurs publics en matière de lutte contre la pêche INN.

Jean-Kevin Aimé Tsiba et **Guy Merlo Madougou Ndjeunda** se penchent sur le démantèlement du téléphérique qui assurait l'évacuation du manganèse de la COMILOG de Moanda (Gabon), point d'extraction du minerai à Mbinda (Congo) point de raccordement au chemin de fer COMILOG érigé sur les terres congolaises dès le début des activités de cette entreprise. Ce choix du démantèlement a conduit à une sorte d'impasse économique manifestée par l'anéantissement de certains emplois, la *fantomatisation* de la ville de Bakoumba, la sursaturation du trafic sur le chemin de fer le Transgabonais, alors que de meilleures options stratégiques, notamment de reconversion de cette activité étaient plausibles, cas de la transformation de cette friche minière en un téléphérique touristique affecté aux visiteurs du parc de la Lékédi institué à Bakoumba.

En s'appuyant sur l'exemple du Gabon, **Thierry Ella Ondo** mène une réflexion sur les enjeux, effets et défis de l'ouverture des frontières dans la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). Les dynamiques transfrontalières à l'œuvre dans la zone des trois frontières entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale ont reconfiguré le statut économique des zones frontalières de la sous-région sans que cela n'ait été accompagné, au Gabon, de politiques publiques nouvelles en termes d'aménagement et de développement du territoire pour relever les défis de ce dépassement des frontières et permettre le développement frontalier et/ou transfrontalier et partant l'intégration sous-régionale.

Dans le cadre de la rubrique « varia », **Paul Nguema Engo**, **Jérôme Okoundzi** et **Corinne Prisca Minkoue Eya** interrogent les « marches » de la recherche au Département de Recherches Géographiques sur l'Environnement et le Développement des Sociétés (CENAREST-Gabon), qui a célébré ses « inscrits » sur les Listes d'Aptitude du CAMES (promotions 2015, 2016, 2019 et 2020). Cette publication vaut son pesant d'or car elle éclaire la problématique de la

valorisation des chercheurs par le mécanisme des « traditions universitaires » dont la pratique est de moins en moins évidente et ne semble revivre qu'à travers quelques pis-aller comme le vernissage sous forme de collation « revisitée » des grades. Les auteurs en expliquent le bien-fondé et montrent qu'en dépit de tout sa pérennisation doit intégrer les dogmes de la gouvernance universitaire au Gabon.

En parcourant ces thématiques, nous y avons décelé un motif d'encouragement à la performance des études sur l'espace du golfe de Guinée. L'intérêt porté à cette œuvre par le CNDIO, le LARESPO et leurs chercheurs multinationaux membres de notre revue est un autre mobile de satisfaction. Ce qui est de bonne augure pour relever les défis que nous nous sommes donnés, notamment parvenir à brève échéance à la reconnaissance de la revue par le CAMES et, pour les prochaines années, à l'indexation. Le travail éditorial et le choix des thèmes de recherche tiennent compte de ces desseins et naturellement des exigences scientifiques qu'ils imposent. La *ReGESMa* a entrepris d'élargir le réseau de ses experts et de ses lecteurs en même temps que se diversifiaient les problématiques donc les spécialités qui élisent cette revue comme espace de publication des résultats de leurs recherches. Ces résultats étant le fruit d'enquêtes de haut niveau, offre à la communauté scientifique et aux décideurs des savoirs nouveaux, de techniques nouvelles de gouvernance des espaces maritimes et des innovations programmatiques en termes de perspectives dignes d'intérêt ; ce d'autant plus que la revue a, en toile de fond, le souci de réseautage, par le biais de partenariats scientifiques, sur le plan continental, des expertises acquises et certifiées. C'est la raison pour laquelle, nous avons jugé opportun – ce numéro l'atteste au besoin – de combiner recherche scientifique fondamentale à l'option Recherche & Développement, ainsi que nous y invitent les organisations d'intégration régionales et sous-régionales tel que la CEMAC qui, dans cette perspective, considère, par exemple, les sites industrialoportuaires comme des outils « incontournables pour l'intégration sous-régionale », la mise en œuvre du Plan directeur consensuel des

Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) et des projets intégrateurs en Afrique centrale. Ces faits connus de tous ne soulignent que mieux la centralité du golfe de Guinée, zone aussi vaste que la Méditerranée, dans la géopolitique contemporaine des mers, en ce qu'il devient, par ses potentialités économiques et géostratégiques, l'épicentre des rivalités internationales et le lieu de « tous les dangers » (espace *crisogène hybride*) dont la piraterie maritime, la pêche INN, les attaques à main armée en mer et les activités terroristes. Ces menaces font de lui, selon le centre français du Maritime Information Cooperation & Awareness, la « zone maritime la plus dangereuse au monde » (F. Fattori, R. Pravettoni E. Dedier, 2022), nécessitant *ipso facto* l'adaptation des cadres géostratégiques qui sont, par ailleurs, renforcés, entre autres, par la présence des arsenaux de guerre maritimes des grandes puissances. Des instruments techniques et normatifs, à implémenter, ont été proposés à cet effet. Tel est le cas du Processus de Yaoundé (Sommet de Yaoundé de juin 2013 et décisions subséquentes) avec comme trame de fond plus actuel, la Présence maritime coordonnée (PMC) mise en place par l'Union Européenne. L'accent mis par notre revue sur les stratégies maritimes d'hier à aujourd'hui est amplement justifié. Ainsi, aux thèses d'une confrontation terre/mer (Amiral Castex) s'est substituée une approche *homothétique* : la mer étant admise comme le prolongement naturel de la terre en termes d'inter-connectivité des activités ; d'où le relèvement des corrélations, des interdépendances des infrastructures économiques (du fait, par exemple, des zones économiques exclusives) et sécuritaires dans le cadre globalisant de l'économie bleue (avec les plateformes pétrolières et gazières, les énergies nouvelles, la pêche, les parcs, les réserves maritimes, les pavillons de complaisance, etc.) destinée à contourner l'épuisement de la ressource sur les terres fermes. Il s'agit d'autant d'objets que se proposent de saisir les chercheurs travaillant sur l'espace maritime spécifique du golfe de Guinée et dont la *ReGESMa* en est le réceptacle. Nous sommes donc optimiste sur l'accueil qui sera réservé à ce numéro dont la parution n'a pas été épargnée par les avaries de l'époque, mais que

la Direction de la publication s'évertue à minimiser grâce à des soutiens protéiformes. A tous, nos remerciements et nos chaleureux vœux pour l'année nouvelle.

Le Directeur de la revue

Professeur Jean-François OWAYE
Historien militaire, Spécialiste des Etudes de Défense

Enjeux et défis de l'ouverture des frontières dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) : le cas du Gabon

Thierry ELLA ONDO

Docteur en Géographie,
Ministère Gabonais de la Décentralisation, de la Cohésion et du
Développement des Territoires.
thiessondo@gmail.com

Résumé : La frontière nationale avait été introduite en Afrique durant la colonisation européenne. Cette frontière connaît une certaine mutation en acquérant une épaisseur économique et d'interface qui font d'elle un des facteurs de développement. Dans la CEMAC, l'entrée en vigueur du principe de libre circulation des personnes, des biens et des capitaux en 2017, a fortement encouragé la coopération et les politiques économiques et d'aménagements transfrontaliers. Cette étude a pour objectifs de sensibiliser davantage les autorités gabonaises à insérer les questions transfrontalières dans leurs politiques publiques et d'esquisser une politique transfrontalière pouvant permettre au Gabon de répondre aux préoccupations des zones frontalières, notamment la zone des trois frontières (frontières Nord du Gabon, Sud du Cameroun et Est de la Guinée Equatoriale).

Mots clés : Enjeux, Frontière, CEMAC, Gabon, Intégration, Coopération transfrontalière.

Abstract : The national border had been introduced in Africa during European colonization. This frontier undergoes a certain mutation by acquiring an economic and interface thickness that make it one of the factors of development. In the CEMAC, the entry into force of the principle of free movement of persons, goods and capital in 2017 has strongly encouraged cooperation and economic policies and cross-border developments. The objectives of this study are to raise the

awareness of the Gabonese authorities to include cross-border issues in their public policies and to outline a cross-border policy that can enable Gabon to respond to the concerns of border areas, particularly the tri-border area (northern borders of Gabon, southern Cameroon and eastern Equatorial Guinea).

Key words : Issues, Border, CEMAC, Gabon, Integration, Cross-border cooperation.

Introduction

La frontière des Etats est issue des Traités de Paix de Westphalie de 1648 qui ont marqué la fin de la Guerre de Trente Ans en Europe (1618-1648) et cette frontière étatique affirme le principe de souveraineté absolue des Etats-Nations (K. Postel-Vinay, 2011). En effet, l'« Etat-Nation » admet le partage des territoires et consacre la « frontière linéaire » ou « frontière-ligne ». Cette linéarisation des frontières due à l'émergence de la conscience nationale est étroitement liée au territoire de l'Etat dont elle marque la limite. Ainsi, le principe de souveraineté et son expression territoriale, qu'est la frontière nationale ou internationale, renvoient tant à l'égalité des Etats, qu'aux principes d'organisation des relations internationales qui furent internationalisés durant la colonisation européenne d'autres continents (K. Postel-Vinay, 2011). En effet, la frontière qui est une limite séparant au moins deux souverainetés reste une notion polysémique qui a suscité ou suscitent encore des débats scientifiques. Dans son analyse du fait frontalier, la littérature économique classique, qui fut influencée par le contexte économique et politique de l'entre-deux-guerres (Première et Deuxième Guerres mondiales) marqué par les contraintes des frontières sur les échanges et les risques d'invasion militaire (P. Jeanneret, 1984), insiste sur les effets de la frontière comme barrière, constituant un lourd handicap pour le développement des régions contiguës (M. Casteigts, 2003). Cependant, les études empiriques réfutent cette vision négative en indiquant que l'effet

contemporain de la frontière est moins négatif que ne le laissent supposer les préjugés hérités du passé (P. Jeanneret, 1984). Les régions frontalières ne sont donc pas systématiquement défavorisées en termes de croissance économique.

Par ailleurs, la conception militaire et géopolitique de la frontière développe le concept de « zone frontière » qui désigne, pour les stratèges, une ligne de défense et d'attaque et souligne l'idée d'affrontement, de conflit permanent ou latent et de la rupture au niveau des frontières étatiques (J.-P. Renard, 1997, p. 55). Cette vocation militaire de l'espace frontalier en faisait une zone de manœuvre, un glacis ou zone de protection. Dans ce contexte géostratégique, les zones frontalières sont soumises à de fortes contraintes qui pénalisent leur développement (J.-P. Renard, 1997, p. 55). Mais la frontière est devenue une zone dotée d'une certaine épaisseur avec l'implication des géographes dans l'aménagement du territoire (S. De Ruffray *et al.*, 2008). Cette évolution correspond aussi, dans les faits, à la pacification de nombreuses frontières, qui ne sont plus vues comme des lignes de front militaire mais comme des limites dans toute la neutralité du terme (S. De Ruffray *et al.*, 2008). Leur étude peut dès lors être envisagée dans un contexte autre que militaire en considérant d'autres dimensions de la frontière, notamment son rôle de filtre ou sa fonction de zone de contact, qui font des frontières des facteurs de développement ou des ressources stratégiques et vitales pour les populations locales et les pays.

Parallèlement, les termes qui désignent cet espace évoluent, traduisent les mutations de la réalité des frontières et essaient d'en rendre compte (J.-P. Renard, 1997). Ainsi, le terme de « zone frontalière » cherche à souligner le développement économique des territoires nationaux vivant de part et d'autre de la frontière. Alors que la « zone transfrontalière » insiste sur les mutations fortes qui affectent les frontières et leurs espaces environnants. Ces frontières ne sont plus des barrières, mais des lieux d'interfaces et d'échanges. Cette mutation de la réalité des frontières vise, en définitive, leur ouverture ou leur dépassement en amenant les Etats à les désacraliser par le

règlement pacifique des conflits et par l'intégration régionale et transfrontalière.

Cette analyse préalable démontre que la formation historique des frontières et des Etats africains actuels résulte de l'exportation du modèle européen de l'« Etat-Nation » durant la colonisation du continent noir. En effet, la frontière linéaire était inconnue en Afrique avant l'arrivée des Occidentaux puisque la frontière y désignait la limite du terroir d'une communauté et constituait un lieu de rencontres et d'échanges entre communautés voisines, ou frontière-zone (C. Wondji, 2005). Mais la colonisation en détruisant les Etats précoloniaux et les sociétés sans Etat avait promu les Etats africains actuels qui sont calqués sur le modèle étatique européen avec des frontières reconnues et renforcées par la charte de l'OUA de 1963 consacrant l'« intangibilité des frontières héritées de la colonisation », ainsi que par les textes de l'ONU.

Ces frontières séparent le Gabon à trois autres souverainetés de la CEMAC. Et l'entrée au Gabon des ressortissants d'autres Etats de la CEMAC constituée du Cameroun, de la Guinée Equatoriale, du Congo, du Tchad et de la Centrafrique, était soumise à l'obtention d'un visa avant l'ouverture des frontières dans cette sous-région qui avait été décrétée le 31 octobre 2017 à Ndjaména au Tchad par le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEMAC. Mais celle-ci suscite des débats au Gabon entre ceux qui sont contre et ceux qui l'approuvent parce qu'elle devra favoriser les relations transfrontalières.

Ainsi, cette ouverture des frontières peut-elle contribuer à la transformation des zones frontalières gabonaises en zones cibles des politiques économiques et sociales, d'aménagement frontalier et/ou transfrontalier et d'intégration transfrontalière et régionale ? Plus spécifiquement, quelle est la situation socioéconomique actuelle au sein et autour de ces zones frontalières gabonaises ? Quelles en sont les causes et les conséquences ? Comment remédier à cette situation ? Mieux, quelle politique publique doit-on promouvoir pour apporter

des réponses aux difficultés des zones frontalières et s'adapter à la nouvelle donne ?

Dans cette optique, cette étude a pour principal objectif de recherche d'examiner les enjeux et les défis de cette ouverture des frontières pour le Gabon, et pour objectifs de recherche spécifiques :

- de présenter la situation socioéconomique des zones frontalières gabonaises ;
- de sensibiliser les autorités gabonaises à l'insertion des questions transfrontalières dans les politiques publiques ;
- d'esquisser une politique transfrontalière en matière d'aménagement et de développement du territoire.

La méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude porte tant sur l'analyse documentaire que sur l'observation directe pour cerner la réalité des zones frontalières gabonaises, notamment la zone frontalière du Gabon avec celles du Cameroun et de la Guinée Equatoriale. Mais l'analyse documentaire est notre principal outil de recherche dans la mesure où elle nous a mieux renseigné sur les aspects sociaux, économiques, démographiques et de développement des zones frontalières gabonaises, ainsi que sur les mutations des frontières nationales. Par ailleurs, elle nous a permis de vérifier le traitement ou non de la question transfrontalière et son insertion dans les politiques publiques gabonaises (lois, règlements, stratégies de développement économique et social, documents d'aménagement et de planification).

Ainsi, après avoir présenté la situation très préoccupante des zones frontalières gabonaises et l'inadaptation des politiques publiques du Gabon aux mutations de la réalité des frontières, nous proposerons enfin une politique publique transfrontalière pouvant permettre à ce pays de relever les défis de cette ouverture des frontières dans la zone CEMAC.

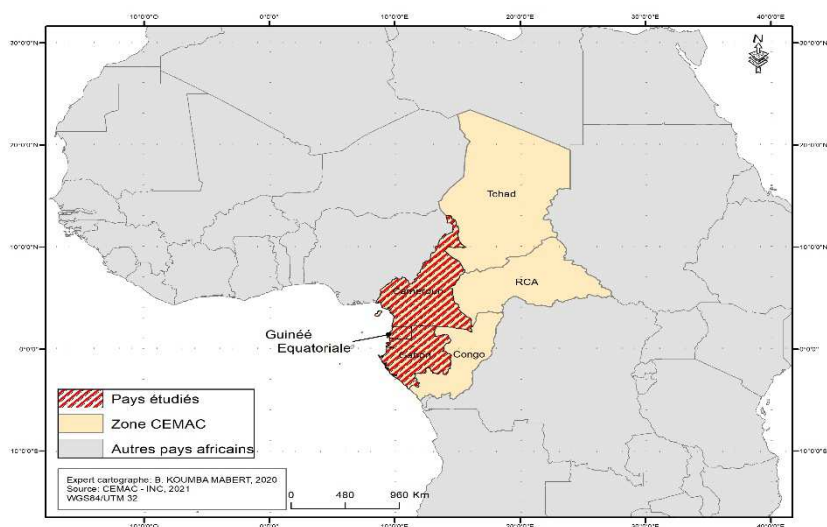
I. La situation très préoccupante des zones frontalières gabonaises : des constats

Les zones frontalières gabonaises connaissent une situation très préoccupante qui se traduit par leur désert humain, leur marginalisation et leur retard de développement.

1.1. Les zones frontalières gabonaises

Le Gabon a 267.667 km² de superficie et trois frontières terrestres d'environ 2551 km de long dont 298 km de frontières terrestres avec le Cameroun, 350 km avec la Guinée Equatoriale et 1903 km avec le Congo.

Carte n°1 : Le Gabon en Afrique et dans la CEMAC



Les frontières terrestres du Gabon, fixées lors de son indépendance le 17 août 1960, furent définies par plusieurs conventions signées (entre

juin 1900 et août 1945) entre les puissances coloniales de la région, la France, l'Espagne et l'Allemagne (P.-C. Mvele, 1983, p. 8 ; Institut Pédagogique National, 1993, p. 24).

Il s'agit de la convention signée à Paris le 27 juin 1900 entre la France et l'Espagne pour la délimitation de la frontière entre le Gabon et la Guinée Espagnole¹ et de la convention du 18 avril 1908 passée entre la France et l'Allemagne pour la frontière entre le Gabon et le Cameroun (P.-C. Mvele, 1983 ; Institut Pédagogique National, 1993). Mais la frontière entre le Gabon et le Congo fut définie successivement par les arrêtés du 28 mars 1937, du 20 novembre 1941 et du 06 août 1945 du Gouverneur Général de l'Afrique Equatoriale Française (AEF) puisque son tracé variait suivant les nécessités administratives et économiques de la colonisation (P.-C. Mvele, 1983).

1.2. Le désert humain de ces zones frontalières

En effet, les zones frontalières gabonaises avaient en 2003 une population estimée à 304 655 habitants sur plus de 1,5 million d'habitants qui était répartie dans sept provinces frontalières, dix-neuf départements frontaliers et dix-neuf villes frontalières². Les données du recensement général de la population et du logement (RGPL) de 2013 par départements montrent une infime progression démographique, mais confirment le désert humain de ces zones frontalières avec 478 129 habitants sur 1,8 million de la population gabonaise. Mais on y note globalement, selon le tableau n° 1, un léger accroissement de la population frontalière. Mais seuls les départements de la Noya au Nord-Ouest dans la province de l'Estuaire et du Haut-Komo au Sud-Ouest dans le Woleu-Ntem connaissent une régression démographique en comparant leurs données des recensements généraux de la population de 2003 et de 2013 (Tableau

¹ Actuelle Guinée Equatoriale.

² RGPH, 2003.

n° 1). Ces zones frontalières ont également une situation sociale et économique très préoccupante.

Tableau n°1 : Les départements gabonais frontaliers aux pays voisins (Cameroun, Congo, Guinée Equatoriale)

Provinces/Départements frontaliers	Nombre d'habitants en 2003	Nombre d'habitants en 2013
1. Estuaire	6.114	4.225
Noya	6.114	4.225
2. Nyanga	29.392	38.981
Basse Banio	7.038	7.192
Mongoutsi	22.354	31.789
3. Ngounié	25.993	29.952
Dola	6.556	6.979
Louétsi Wano	9.209	9.750
Boumi Louétsi	10.228	13.223
4. Ogooué Lolo	25.998	35.278
Lolo Bouenguidi	21.704	30.643
Lombo Bouenguidi	4.294	4.635
5. Haut Ogooué	71.014	162.289
Lékoko	2.889	4.920
Mpassa	50.244	129.694
Plateaux	5.451	9.054
Djoué	1.653	2.178
Sébé Brikolo	10.777	16.443
6. Ogooué Ivindo	38.135	46.889
Ivindo	25.655	31.073
Zadié	12.480	15.816
7. Woleu Ntem	108.009	160.513
Haut Ntem	10.624	10.838
Ntem	24.273	49.712
Woleu	49.886	74.403
Okano	12.702	16.630
Haut Komo	10.524	8.730
Total Population frontalière	304.655	478.129

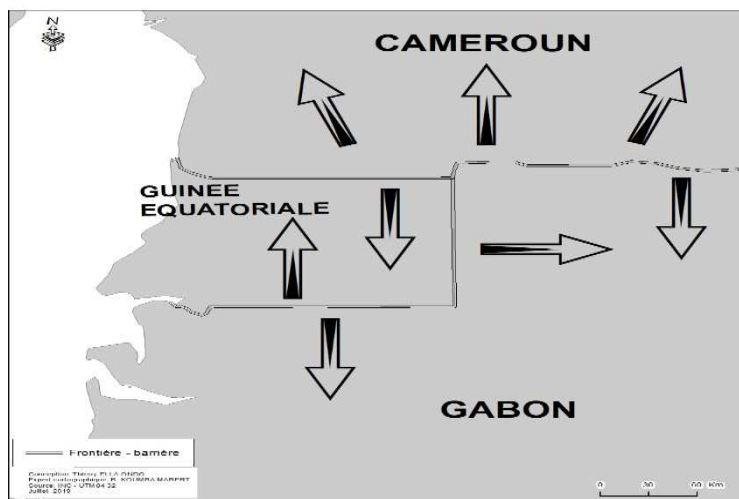
Source : RGPH de 2003, Décision n°291/CC du 26 novembre 2014 relative à l'homologation des résultats du RGPH de 2013, et Données RGPH de 2013.

1.3. La marginalisation et le retard de développement de ces zones frontalières

Les zones frontalières gabonaises sont, par ailleurs, marginalisées et en retard de développement parce que les pouvoirs publics considèrent encore les frontières comme des obstacles pour le développement économique et social (Carte n° 2). Cette vision négative liée aux théories économiques classiques et à l'analyse militaire et géopolitique de la frontière perdure dans la haute administration. Celle-ci a amené les autorités gabonaises à vivre dans « l'obsession des frontières » (M. Foucher, 2007) qu'il fallait protéger contre les menaces venues des pays limitrophes. En termes d'aménagement du territoire, cela a conduit à concentrer dans les provinces frontalières les camps militaires, les postes de Gendarmerie et un certain nombre de postes administratifs chargés de l'encadrement des populations. Mais certains d'entre eux sont devenus des départements, des districts et des communes urbaines. C'est le cas des anciens districts de Bitam, de Minvoul, d'Oyem, de Mitzic et de Medouneu qui ont été érigés en départements du Ntem, du Haut-Ntem, du Woleu, de l'Okano et du Haut-Komo, et du poste frontalier de Meyo-Kyè³ qui est le chef-lieu du district de Meyo-Kyè créé en 1993.

³ Meyo-Kyè était plus connu et présenté dans les documents officiels comme un poste de contrôle situé à la frontière du Gabon avec la Guinée Equatoriale et le Cameroun.

Carte n° 2 : La frontière-barrière avec les zones frontières du Gabon, du Cameroun et de la Guinée Equatoriale



Cette obsession des frontières n'a pas permis à nos politiques publiques d'équiper les zones frontalières gabonaises (en infrastructures et services de base) comparativement aux zones intérieures, mais aussi de prendre en compte les préoccupations transfrontalières. Elle a, ainsi, privé le Gabon d'une vision stratégique d'ensemble pour résoudre les problèmes d'emploi, d'aménagement du territoire, de transport, d'accès aux soins de santé et d'éducation qui se posent également au quotidien aux populations des zones frontalières. C'est pourquoi le Gabon n'a pas de stratégies de développement frontalier et de politique transfrontalière. Cette peur des frontières a donc conduit à leur oubli et a, par conséquent, engendré leur manque de dynamisme actuel ou de compétitivité en termes économique et en infrastructures de base (marchés frontaliers ; infrastructures de stockage, de conditionnement et de transformation de produits vivriers).

Toutefois, le Gabon développe des stratégies de conservation dans le cadre de l'espace Tri-national du Dja-Odzala-Minkébé (TRIDOM) qui est un complexe d'aires protégées situé de part et d'autre des frontières entre le Gabon, le Cameroun et le Congo. Ainsi, les zones frontalières gabonaises se singularisent tant par des activités de conservation aux frontières avec le Congo et le Cameroun que par des dynamiques socioéconomiques aux frontières avec le Cameroun et la Guinée Equatoriale. Mais la zone frontalière Nord du Gabon qui est la plus dynamique du pays ne bénéficie pas d'une intervention publique particulière.

II. Des politiques publiques gabonaises inadaptées aux mutations de la réalité des frontières

Les politiques publiques gabonaises⁴ sont inadaptées aux mutations de la réalité des frontières puisqu'elles n'intègrent pas les dynamiques socioéconomiques transfrontalières et ne les orientent pas.

2.1. Une frontière en mutation : la frontière Nord du Gabon

En effet, la frontière Nord du Gabon est un exemple de frontière en mutation qui devient progressivement un facteur de développement ou une ressource stratégique et vitale pour les populations locales et le pays. Elle forme avec les frontières du Sud-Cameroun et de l'Est de la Guinée Equatoriale la zone des trois frontières dans la CEMAC (Carte n° 4). Ces frontières communes terrestres ne sont plus des lieux d'affrontement et des barrières infranchissables (zones frontières), mais elles sont, depuis la fin de la décennie 1990, des aires ou des zones avec une certaine épaisseur pour permettre le développement économique entre les trois secteurs frontaliers nationaux. Cette mutation est le résultat du processus d'intégration régionale et de la

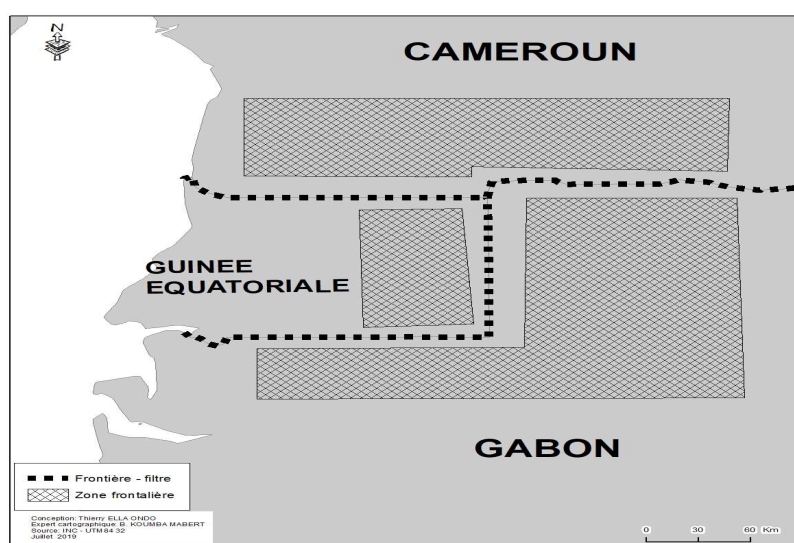
⁴ Il s'agit des lois et règlements, des stratégies de développement économique et social et des documents d'aménagement et de planification spatiale.

relative stabilisation et pacification des frontières entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale.

En effet, la transfrontalité ethnique Fang (C.-Y. Messe Mbega, 2015), c'est-à-dire, la présence des Fang au Sud-Cameroun, au Nord-Gabon et dans la partie continentale de la Guinée Equatoriale favorise l'apaisement des conflits frontaliers et le développement des relations sociales et commerciales. De plus, l'aménagement des ponts sur la Kyè à Mebo'o et à Meyo-Kyè et sur le Ntem à Eboro et à Ngoazick et des routes bitumées pour relier les trois pays physiquement et désenclaver le Sud-Cameroun, ainsi que les aménagements urbains (« modernisation de la ville d'Ebebiyin en Guinée Equatoriale, création de Kyè-Ossi au Cameroun »⁵) et les relations de bon voisinage entre les trois pays depuis la fin des années 1980 contribuent à apaiser leurs tensions politico-diplomatiques. Ils contribuent également à favoriser le développement des activités économiques et la vie de part et d'autre de leurs frontières communes terrestres. Ce qui a concouru à la genèse des trois zones frontalières qui forment la zone des trois frontières.

⁵ Kyè-Ossi est une localité camerounaise qui a été érigée en arrondissement (Sous-préfecture) et en collectivité territoriale (Commune urbaine) dans les années 2000. Kyè-Ossi se trouve à la frontière avec le Gabon et la Guinée Equatoriale, et singulièrement à trois kilomètres de la localité gabonaise de Meyo-Kyè et à un kilomètre de la ville équato-guinéenne d'Ebebiyin.

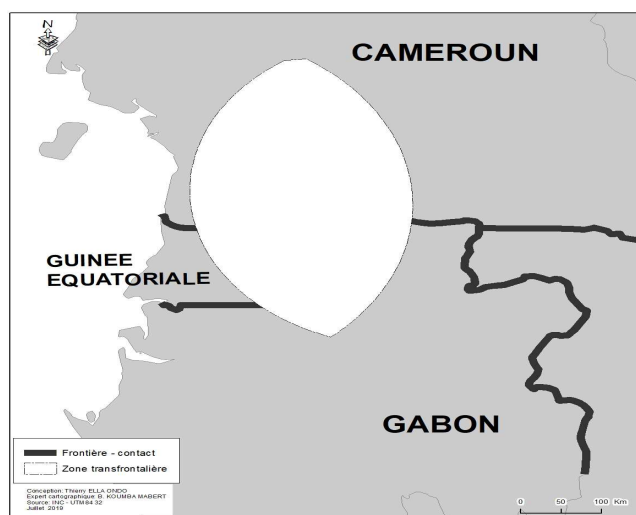
Carte n° 3 : La frontière-filtre avec les zones frontalières du Gabon, du Cameroun et de la Guinée Equatoriale



Mais ces zones frontalières (Carte n°3) sont encore des « frontières-filtres » puisqu'elles trient toujours les flux et mettent côte-à-côte les systèmes politico-institutionnels et économiques différents. Cette frontière-filtre évoque le concept de rente différentielle (M. Casteigts, 2003) qui permet par exemple de jouer de façon optimale sur les différences de prix ou de salaire en zones frontalières. Ces phénomènes de rente constituent pour les salariés et pour les consommateurs et les entreprises un « avantage comparatif » qui compense les inconvénients des « effets-barrières ». Mais la zone frontalière de chaque pays définit encore ses propres stratégies de développement. Il est indispensable que ces trois zones frontalières distinctes coopèrent davantage pour amplifier le processus de mutation en cours.

Avec les progrès de l'intégration régionale dans la CEMAC et la création de la zone des trois frontières, c'est la « frontière-ouverte » qui est recherchée (Carte n°4). Cette frontière-ouverte se caractérise par la prédominance de la fonction de contact ou d'interface entre les trois systèmes politico-institutionnels ou sous-systèmes socioéconomiques. Dans ce contexte, le développement des trois zones frontalières ne sera plus déterminé par le différentiel politico-institutionnel, et donc par les « rentes de positions positives ou négatives » dues à l'appartenance de tel ou tel pays, mais bien par la « rente de position », c'est-à-dire, les avantages comparés de l'ensemble des trois zones frontalières (M. Casteigts, 2003). C'est dans l'apparition d'une solidarité stratégique entre les côtés gabonais, camerounais et équato-guinéen de la zone des trois frontières que va s'effectuer le passage d'une logique de juxtaposition d'espaces frontaliers à celle d'émergence d'une zone et d'une communauté transfrontalières.

Carte n° 4 : La frontière-ouverte avec la zone transfrontalière dite zone des trois frontières



A la fin de ce processus, les zones frontalières camerounaise, gabonaise et équato-guinéenne de la zone des trois frontières devront s'effacer pour donner naissance à une seule et unique véritable zone transfrontalière. Celle-ci impliquera une certaine continuité spatiale et cela supposera que les trois côtés de la zone des trois frontières mutualisent leurs forces dans le cadre de projets et de services transfrontaliers. Cette zone des trois frontières devra ainsi garantir la paix civile, le bon voisinage entre les trois pays et les organisations dynamiques.

2.2. Des mutations engendrant des dynamiques et des déséquilibres transfrontaliers

Dans la zone des trois frontières, les mutations de la réalité des frontières entraînent plusieurs dynamiques (E. Ayiwoué *et al.*, 2006 ; J.-C. Ntuda Ebode, 2010 ; C.-Y. Messe Mbega, 2015), notamment l'évolution des échanges transfrontaliers avec des marchés frontaliers dans des villes de Bitam, d'Ebebiyin, d'Ambam, et de Kyè-Ossi et des villages-entrepôts (Abang Minko'o, marché mondial), la création de villes nouvelles (Kyè-Ossi), l'expansion démographique et la mobilité des facteurs de production (travailleurs frontaliers, capitaux). Mais ces dynamiques transfrontalières sont aussi porteuses de déséquilibres qui se manifestent tant par la compétitivité des côtés camerounais et équato-guinéen de la zone des trois frontières que par la dépendance du côté gabonais⁶ qui reste cantonné à la consommation des produits et services du Cameroun et de la Guinée Equatoriale.

⁶Une politique attentiste du côté du Gabon face aux politiques de valorisation des différentiels frontaliers au Cameroun (marchés frontaliers florissants, services et équipements de base à Kyè-Ossi, à Ambam et au village entrepôts d'Abang Minko'o) et en Guinée Equatoriale (services de santé, vente des produits espagnols à Ebebiyin).

En effet, le Cameroun déploie sa puissance économique dans la zone des trois frontières à travers ses marchés frontaliers qui approvisionnent la Guinée Equatoriale et le Gabon en produits agricoles et semi-industriels. Cette stratégie résulte de la transformation de sa politique des frontières en une politique de promotion transfrontalière des activités économiques (J.-C. Ntuda Ebode, 2010). Alors que la Guinée Equatoriale y étale sa puissance financière par l'aménagement et la création systématiques des villes frontalières modernes (modernisation de Mongomo et d'Ebebiyin, création de la ville de Bidjabidjan, etc.) dans le cadre des nouvelles orientations de sa politique des frontières (E.-B. Belinga, 2013). Ces villes modernes et les marchés frontaliers de ce pays situés le long de sa frontière avec le Cameroun contribuent au développement économique et social et à l'intégration transfrontalière et sous-régionale (E.-B. Belinga, 2013).

2.3. Des politiques publiques ignorant les dynamiques d'intégration existantes

Cependant, les politiques publiques gabonaises ignorent les dynamiques d'intégration des sociétés, des économies et des territoires à l'œuvre dans la zone des trois frontières. Cette carence explique et accentue également l'immobilisme du secteur frontalier gabonais et sa perte de compétitivité comparativement aux côtés équato-guinéen et camerounais et particulièrement la dévitalisation de la ville de Bitam au Gabon face à Ebebiyin en Guinée Equatoriale, à Kyè-Ossi et à Ambam au Cameroun, ainsi que celle des localités gabonaises de Meyo-Kyè et d'Eboro vis-à-vis du village-entrepôt d'Abang Minko'o (mondial) au Cameroun. Cette léthargie est révélatrice d'un Gabon à la peine dans la concurrence régionale et traduit ses difficultés à relever les défis de l'ouverture des frontières et de l'intégration transfrontalière et régionale.

Tableau n° 2 : Les marchés frontaliers camerounais d'Ambam-Centre, de Kyè-Ossi et d'Abang Minko'o ravitaillant le Nord-Gabon

Marchés de la Vallée du Ntem au Sud-Cameroun	Jour du marché	Principaux produits proposés
Ambam-Centre	Quotidien	Plantain, banane, manioc, macabo, noix de palme, légumes, fruits ; produits de quincaillerie ; produits manufacturés, etc.
Kyè-Ossi	Quotidien	Banane, plantain, macabo, manioc, huile de palme, produits maraîchers, fruits, produits de quincaillerie, produits manufacturés, etc.
Abang Minko'o (Marché mondial)	Samedi	Banane, plantain, bâtons de manioc, macabo ; produits manufacturés ; produits quincaillerie, etc.

Source : Combinaison de données 2012, 2013, 2014, etc.

En effet, le Nord-Gabon exporte ses marchandises au port d'Owendo et s'y approvisionne. Mais son activité commerciale serait constituée des produits espagnols (divers vins, et bières, tôles, etc.) issus de la Guinée Equatoriale mais principalement des produits du Cameroun. Pour l'Institut National de la Statistique du Cameroun (2014), le Gabon avait reçu 64% des exportations du Cameroun en 2013 dont 59% de bananes et plantains, 13% de bovins et 11% de pommes de terre et tomates (légumes et tubercules), alors que le Gabon lui avait fourni 20% des importations dont 30% de pommes de terre, 8% de carburant et 7% de produits de beauté. La douane gabonaise confirmait ces 64% des exportations des produits végétaux du

Cameroun sur la frontière Nord du Gabon en 2015 dont 30% de bananes et plantains, soit 600.000 tonnes de bananes-plantains.

Les échanges sont ainsi très asymétriques du Cameroun vers le Gabon (E. Ayiwoué *et al.*, 2010). Le Gabon a peu de produits à offrir en contrepartie et n'a pas de stratégies transfrontalières et d'adaptation à celles des pays voisins. Ainsi, son secteur frontalier connaît une perte de compétitivité quasi-générale par rapport aux secteurs équato-guinéen et camerounais qui sont plus attractifs en termes de produits et de services aux populations. Cette situation devra amener le Gabon à valoriser ses frontières, à rechercher un rééquilibrage de développement entre son secteur frontalier et les autres secteurs de la zone des trois frontières et à orienter les dynamiques transfrontalières pour éviter des déséquilibres criards.

III. Perspectives d'une politique transfrontalière au Gabon

Pour faire des frontières gabonaises des facteurs de développement économique et social et relever les défis de l'ouverture des frontières dans la CEMAC, le Gabon gagnera à se doter d'une véritable politique transfrontalière qui s'appliquera dans le respect des spécificités de chaque périphérie nationale.

3.1. Les grands axes de cette politique transfrontalière

Cette politique transfrontalière pourrait s'articuler autour des principaux axes ci-après :

- a. Insérer les politiques publiques dans les dynamiques d'intégration transfrontalière existantes

Dans les zones frontalières gabonaises, se développe une intégration socioéconomique qui articule de fait les populations locales, leurs activités et les territoires. Ces dynamiques devraient être intégrées dans des politiques nationales et communautaires de développement et d'intégration. Les autorités gabonaises et celles de la CEMAC devraient, par ailleurs, faciliter la participation des acteurs locaux aux

concertations nationales et sous-régionales sur l'intégration. Car les opérateurs économiques ont également un rôle important à jouer dans l'intégration des économies, des territoires et des sociétés dans la CEMAC et les zones frontalières gabonaises. Leur participation à ces concertations nationales et sous-régionales pourrait mieux faciliter l'intégration des dynamiques qui traversent la CEMAC et les frontières gabonaises dans les politiques publiques du pays.

b. Promouvoir et développer la coopération transfrontalière des collectivités locales

Depuis 2007, l'Union Africaine multiplie des actions en faveur du dépassement des frontières étatiques qui contribueront à l'intégration socioéconomique africaine. Elle dispose ainsi d'un Programme Frontière qui est son outil opérationnel qui instituera une coopération transfrontalière efficace en Afrique et l'Union Africaine a chargé la CEEAC de sa mise en œuvre en Afrique Centrale. La convention africaine de 2014 sur la coopération transfrontalière permettra aux collectivités locales et aux autres acteurs locaux de participer également à l'intégration transfrontalière, sous-régionale et continentale. Ces actions de l'Union Africaine concourent à la mutation des frontières étatiques et permettront aux frontières nationales de devenir des lieux d'interface et d'échanges et d'être valorisées dans le cadre de la coopération transfrontalière et intégrées dans les stratégies de développement. C'est dans cette perspective que le Gabon a ratifié en mai 2020 la convention africaine sur la coopération transfrontalière pour ancrer ses principes dans son dispositif réglementaire et législatif.

En effet, la coopération transfrontalière permet de mettre en relation les acteurs de part et d'autre de la frontière pour qu'ils initient et développent des projets pouvant assurer dans leurs zones frontalières certains services en matière de santé, d'éducation, de transport, de sécurité. Cette coopération transfrontalière permet aussi la stabilité et le développement des zones transfrontalières, la libre circulation et l'intégration des territoires. Elle concerne les collectivités locales nationales et étrangères qui se trouvent au voisinage d'une même

frontière terrestre et utilisent ses démarches pour développer les projets transfrontaliers.

- c. Mettre à la disposition des pouvoirs publics (Gouvernement et Collectivités locales) certains outils susceptibles de concourir au développement des zones frontalières gabonaises et au développement transfrontalier

La stratégie de développement transfrontalier doit adapter et faire évoluer les conditions-cadres fiscales, salariales et sociales pour accueillir et renforcer les activités économiques frontalières ou transfrontalières. Dans cette optique, cette stratégie consiste à créer les pôles de développement transfrontalier pour valoriser les atouts des zones frontalières nationales et celles des pays voisins. Cette promotion des zones frontalières permettra de surmonter les « effets-frontières », tiendra compte des spécificités de chaque frontière, s'appuiera sur une mise en réseau des acteurs et des outils économiques nationaux, régionaux et locaux et renforcera les moyens mis à leur disposition.

Cette stratégie des pôles de développement frontalier ou transfrontalier est conforme au programme de la CEMAC qui prévoit aussi la création des zones économiques spéciales à caractère national ou régional dans les zones transfrontalières qui exploiteront les ressources transfrontalières et mutualiseront les infrastructures transfrontalières (CEMAC, 2012).

- d. Améliorer les infrastructures et les services à la population locale par la mutualisation des équipements à l'échelle transfrontalière

Les flux transfrontaliers et le maillage des marchés intérieurs doivent amener à développer les infrastructures de transport et de télécommunication pour renforcer les circuits d'échanges. Une politique d'aménagement concerté qui met en réseau les marchés en infrastructures de stockage, de conditionnement et de transformation doit être ici promue.

La coopération transfrontalière permet ainsi aux acteurs d'élaborer les outils techniques intégrant le fait frontalier et les services des pays

voisins et de prendre en compte le volet transfrontalier dans les politiques publiques des Etats et des collectivités locales frontalières. En matière de télécommunication transfrontalière de proximité, l'effet-frontière provoque les problèmes d'interférence et de cherté de la tarification téléphonique. L'idée est ici de limiter par l'organisation de territoire de tarification au-delà des frontières, ou des zones frontalières de tarification.

- e. Rechercher la coordination transfrontalière de la planification du développement, de l'urbanisme et de la planification spatiale locale,

La promotion d'un aménagement concerté entre différents côtés de la frontière est importante. Cet aménagement concerté permet d'élaborer des documents politiques et stratégiques qui servent de référentiels communs et donnent une vision partagée de la zone transfrontalière et ses perspectives. Il facilite l'harmonisation des documents de planification, la programmation d'équipements et l'aménagement du territoire. Ce qui permet de valoriser les atouts des zones frontalières et de promouvoir les projets d'agglomération urbaine transfrontalière (intercommunalité transfrontalière), la planification stratégique transfrontalière et les cofinancements des projets transfrontaliers.

Par ailleurs, les politiques de décentralisation donnent aux collectivités locales des missions en matière de planification, d'aménagement et de gestion de l'espace. Elles ouvrent, par conséquent, de nouvelles perspectives pour mieux ajuster les politiques territoriales aux dynamiques spontanées. Mais il reste à insérer cette planification locale dans la gestion des collectivités locales pour qu'elles élaborent des plans locaux qui doivent être leurs politiques locales.

- f. Organiser la gouvernance transfrontalière aux échelles locale et nationale

La fragmentation institutionnelle est également une spécificité des zones transfrontalières. Il convient pour cela d'y organiser une gouvernance transfrontalière innovante, efficace et adaptée aux objectifs de développement transfrontalier et de l'intégration

régionale. Il s'agit ainsi de créer des institutions transfrontalières au sein desquelles les acteurs situés de part et d'autre de la frontière vont travailler ensemble pour arrimer leurs visions sur les questions transfrontalières et promouvoir la construction des intercommunalités transfrontalières aux fins de créer des agglomérations urbaines transfrontalières. Il s'agit aussi de mettre en place une administration spécifique qui portera cette politique transfrontalière distincte de la politique nationale actuelle des frontières qui ne promeut pas le développement frontalier et/ou transfrontalier et l'intégration transfrontalière et régionale.

Dans la zone frontalière du Nord-Gabon, par exemple, cette politique transfrontalière doit tenir compte de sa situation dans la zone des trois frontières entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale.

3.2. La déclinaison de cette politique transfrontalière dans le département du Ntem

Pour revitaliser le côté gabonais de cette zone des trois frontières et répondre efficacement aux stratégies des pays voisins, cette politique transfrontalière se traduira par les actions administratives et économiques ci-après.

- a. La création d'un pôle urbain et économique dans la localité frontalière de Meyo-Kyè

En effet, le district de Meyo-Kyè et son chef-lieu de même nom, situés au cœur de la zone des trois frontières qui est une zone de transit et une zone de rencontre entre les offres camerounaise et équato-guinéenne et la demande gabonaise, sont en déphasage avec les dynamiques transfrontalières existantes. La communalisation du chef-lieu dudit district pourrait les dynamiser en fixant à Meyo-Kyè divers flux qui y transitent quotidiennement. Cette commune pourrait s'autofinancer à partir des ressources qui y sont déjà prélevées par près d'une dizaine de services publics gabonais et frauduleusement par certains Gabonais et expatriés. C'est dans cette optique que les populations de ce district avaient soumis, le samedi 31 octobre 2015,

aux autorités de la République Gabonaise sous couvert de leur Sous-préfet, ce projet de création d'une commune à Meyo-kyè. Ce projet a des justifications juridico-législatives, politiques, sociales et spécifiques. Il répond aussi aux principes de la continuité du territoire national et s'inscrit pleinement dans la nécessité de rapprocher l'administration des administrés.

Par ailleurs, la valorisation de la centralité de Meyo-Kyè à la frontière entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale passe aussi par la création d'une zone économique spéciale s'appuyant sur un port sec. En effet, le port sec est une plate-forme de fret à partir de laquelle les transporteurs routiers organisent leurs activités. Il est équipé pour accueillir des véhicules et gérer les flux de marchandises qu'ils transportent. Ce port sec va spécialiser Meyo-Kyè dans les activités de transport, de logistique et de redistribution de marchandises tant pour le transit routier national qu'international.

b. La création d'un district et d'une zone économique dans la localité frontalière d'Eboro

Une autre zone économique devra également être créée à Eboro à la frontière entre le Gabon et le Cameroun, conformément aux termes de la convention relative au plan de sécurité alimentaire liant le Gabon au Cameroun (J.-C. Ntuda Ebode, 2010). Cette convention avait permis au Cameroun de construire en 1993 le marché mondial ou Abang Minko'o avec l'appui financier du Fonds européen de développement et celle-ci avait établi la libre circulation des personnes et des biens tous les samedis dans les deux zones frontalières respectives (J.-C. Ntuda Ebode, 2010). Il convient enfin de projeter également l'évolution administrative de cette zone de transit d'Eboro en vue de la création d'un district dans le canton Ntem 1 du département du Ntem au Gabon.

Conclusion

Les zones frontalières gabonaises connaissent une situation socioéconomique très préoccupante qui se traduit par leur désert

humain, leur marginalisation et leur retard de développement. En effet, ces zones frontalières sont négligées dans la mesure où elles ne bénéficient pas d'une intervention publique particulière pour les valoriser. Les politiques publiques gabonaises ne sont pas ainsi adaptées aux mutations des frontières. Elles ignorent par exemple les dynamiques transfrontalières à l'œuvre dans la zone des trois frontières entre le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale et ne peuvent pas empêcher qu'elles ne s'accompagnent des inégalités criardes de part et d'autre de la zone transfrontalière.

L'ouverture des frontières nationales dans la CEMAC est susceptible de renforcer les dynamiques transfrontalières entre le Gabon et ses voisins. Mais le Gabon doit se doter d'une politique transfrontalière en matière d'aménagement et de développement du territoire pour relever les défis de ce dépassement des frontières et permettre le développement frontalier et/ou transfrontalier et l'intégration transfrontalière et régionale.

Références bibliographiques

AYENOUE Edouard, *et al.*, 2006, *Quantification des flux transfrontaliers. Etude des flux transfrontaliers de produits agricoles et horticoles sur les frontières Sud du Cameroun*, Rapport Phase I, Yaoundé, CIRAD-SCAC.

BELINGA Eric Bertrand, 2013, *Coopération transfrontalière entre le Cameroun et la Guinée Equatoriale*, Mémoire de Master II, Institut des Relations Internationales du Cameroun – Université de Yaoundé II –SOA.

BENNAFLA Karine, 2002, *Le commerce transfrontalier en Afrique Centrale : acteurs, espaces, pratiques*, Paris, Karthala.

BIBATA Dillé., 2000, *Frontières et développement régional : impacts économique et social de la frontière Niger-Nigéria sur le développement de la région de Konni*, Thèse de doctorat de sciences économiques, Spécialité Economie des Transports, Lyon, Université Lumière Lyon 2.

CASTEIGTS Michel, 2003, « Enjeux et limites de la coopération transfrontalière. » *Territoires 2000, Analyses et Débats n°7*, DATAR.

CEMAC, 2012, *Programme économique régional. Plan opérationnel 2012-2015*, Malabo, Présidence de la Commission CEMAC.

ELLA ONDO Thierry, 2004, *Les estuaires du Cameroun et du Gabon : étude de géographie portuaire dans la logique du développement durable*, Thèse de doctorat, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes.

DE RUFFRAY Sophie *et al.*, 2008, *La comparaison des territoires transfrontaliers à l'échelle nationale. Vers une typologie sur les logiques d'intégration*, Centre d'Etudes Géographiques de l'Université de Metz.

FOUCHER Michel, 2007, *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin.

INSTITUT PEDAGOGIQUE NATIONAL, 1993, *Le Gabon. Géographie active*, Paris, EDICEF.

JEANNERET Philippe, 1984, *Les effets économiques régionaux des frontières internationales : l'exemple de la frontière franco-suisse de Genève à Bâle*, Université de Neuchatel (Belgique), Faculté de droit et des sciences économiques.

LOUNGOU Serges, 1998, *La problématique de l'intégration nationale dans les provinces frontalières du Gabon*, Thèse de doctorat en Géographie, Université d'Angers.

MESSE MBEGA Christian-Yann, 2015, « Les régions transfrontalières : un exemple d'intégration sociospatiale de la population en Afrique ? » *Revue internationale d'éthique sociétale et gouvernementale*, Vol. 17, N° 1.

MVELE Pierre Claver, 1983, *Le Gabon en Afrique. In Atlas Illustré. Géographie et Cartographie du Gabon*, Ministère de l'Education Nationale de la République Gabonaise, Paris, EDICEF.

POSTEL-VINAY Karoline, 2011, *La frontière ou l'invention des relations internationales*, CERISCOPE Frontières, en ligne, consulté le 26 décembre 2015, URL: <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part1/la-frontiere-ou-linvention-des-relations-internationales>

RENARD Jean Pierre, 1997, *Le géographe et les frontières*, coll. « Les rendez-vous d'Archimède », Paris, L'Harmattan.

REPUBLIQUE DU CAMEROUN, 2014, *Enquête sur les échanges transfrontaliers de marchandises au Cameroun : Bilan méthodologique et résultats*, Yaoundé, Institut National de la Statistique.

WONDJI Christophe, 2005, « Des frontières en Afrique du XII^{ème} au XX^{ème} siècles ». In *Histoire et perception des frontières en Afrique du XII^{ème} au XX^{ème} siècles dans le cadre d'une culture de la paix*, Paris, UNESCO.

**Le démantèlement du téléphérique de la COMILOG (Moanda) :
une stratégie de l’impasse pour le développement du Gabon**

Jean-Kevin Aimé TSIBA

Chargé de Recherche

CENAREST/IRSH/DREC/LARESPO

tsibaaime2000@yahoo.fr

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA

Maître de Recherche

CENAREST/IRSH/DREC/LARESPO

madoungoumerlo@gmail.com

Résumé : L’activité du manganèse à Moanda s’est appuyée, dès ses débuts, sur le téléphérique. La Compagnie Minière de l’Ogooué (COMILOG), a fait de ce chemin sur pylônes un moyen efficace et rapide pour enjamber les obstacles (forêt, relief), partant de Moanda jusqu’à Mbinda en République du Congo. Cependant, son arrêt d’exploitation avec pour effet immédiat le démantèlement des pylônes, suite à la construction du chemin de fer gabonais, le Transgabonais, suscite quelques interrogations quant à l’optimisation des activités de la COMILOG et de l’État. A la réflexion, il s’est révélé une stratégie de l’impasse pour le développement du Gabon. Dans la perspective de la diversification de l’économie gabonaise, du développement local, de l’intégration sous-régionale et de l’amélioration des conditions du transport des pondéreux de la

COMILOG et autres entreprises, la pérennisation de la structure aurait été une solution d'accompagnement très efficace.

Mots-clés : Gabon, Moanda, Manganèse, Téléphérique, Transgabonais, Comilog, Développement.

Abstract. The manganese activity in Moanda relied, from the start, on the cable car. The Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG), has made this path on pylons an effective and fast way to overcome obstacles (forest, relief), starting from Moanda to Mbinda in the Republic of Congo. However, its shutdown with the immediate effect of dismantling the pylons, following the construction of the Gabonese railway, the Transgabonais, raises some questions about the optimization of the activities of COMILOG and the State. On reflection, it turned out to be a strategy for the development of Gabon. In view of the diversification of the Gabonese economy, local development, sub-regional integration and the improvement of the conditions for transporting heavy goods from COMILOG and other companies, the sustainability of the structure would have been a solution. Very effective support.

Key words: Gabon, Moanda, Manganese, Cable car, Transgabonais, COMILOG, Development

Introduction

Le téléphérique de la Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG) était considéré comme un joyau architectural rimant force technologique, beauté du génie humain et espoir pour le développement du pays, surtout d'une région, le Haut-Ogooué, jusqu'ici enclavée. Sa vocation d'évacuer exclusivement le manganèse exploité à Moanda, vers le port minéralier de Pointe-Noire, en République du Congo, a constitué pour la COMILOG une rampe de

développement de ses activités extractives. Le téléphérique fut donc un chemin qui marqua avec efficacité et réussite la mise en route de l'un des plus grands projets industriels gabonais : l'exploitation du manganèse de Moanda. Il permit également de dynamiser la région à travers la solidification du pôle économique qu'était devenu Moanda-Franceville.

Cependant, malgré cette fière allure polarisante, force est de constater que l'État et la COMILOG n'ont pas hésité, d'un commun accord, à signer son acte d'arrêt définitif d'exploitation en 1992 en raison de la valorisation du Transgabonais, chemin de fer gabonais nouvellement construit. Son démantèlement s'en est suivi deux dizaines d'années plus tard. Au fond, cet acte, exprimant sa condamnation à disparaître, révèle en toute logique les limites d'une politique d'exploitation minière dite « prédatrice » (Deshaies, 2007), dont la fin des activités conduirait à la « fantômatisme » de Moanda, à l'instar de Mounana, ancienne ville uranifère du Gabon (Tsiba, 2017).

Ce travail de recherche se propose d'apporter quelques éléments d'explication sur la place du téléphérique dans le début de l'industrie lourde gabonaise, en l'occurrence celle du manganèse. En même temps, s'arrêter sur cette analyse à caractère diachronique viendrait à déconstruire les regrets manifestés par plus d'un observateur à propos du coup d'arrêt donné volontairement à la structure métallique. Bien que démantelée, il importait de la réinsérer dans une stratégie de développement. Ce qui marquerait sa transversalité et assurerait sa pérennisation. Cet autre regard démontre certaines limites dont a fait montre l'État gabonais en matière de politiques de gestion des infrastructures de développement.

1. Approche méthodologique

La recension des données, sous l'approche qualitative, s'est faite à coup de sorties de terrain. Le territoire du Haut-Ogooué, particulièrement les départements de la Lebombo-Leyou dont Moanda est le chef-lieu et celui de Lékoko (Bakoumba) furent naturellement

notre terrain d'investigation durant les mois de novembre et décembre 2021.

Au-delà de ces investigations, la recherche livresque ou numérique n'a pas été moins importante qu'on le craignait. Pour une question très peu ou presque pas traitée, l'on ne pouvait parier, dès le début des travaux de recherche, sur le foisonnement des données escomptées. La Bibliothèque nationale du Gabon a été le principal cadre où nous avons réussi à trouver, dans les archives de la COMILOG, les anciens magazines dédiés exclusivement au fonctionnement de l'entreprise. C'est le cas de « Comilog information » 1982, numéro 20 (spécial sur les 20 ans de l'entreprise). Ce numéro exclusif établi sur 6 mois (juillet-décembre) traite des questions relatives à l'histoire de l'entreprise, les différents gisements en exploitations et à exploiter, les voies d'évacuation du minerai, l'inauguration et le développement de l'entreprise. À la bibliothèque de l'Université Omar Bongo, nous avons consulté un livre intitulé : « La Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG), son influence locale, régionale et nationale », un document écrit par Guy Lasserre (1978). Quelques mémoires de maîtrise ont également été d'un apport remarquable.

Sur les plateformes numériques, les rapports d'activités de la COMILOG et du groupe Eramet, publiés chaque année, se sont avérés également fondamentaux sur la dynamique actuelle de l'entreprise et les ambitions affichées pour les années à venir. Nous y avons consultées les rapports 2011, 2013, 2018, etc.

Par ailleurs, l'un des documents assez fournis en données est « Comilog et Gabon, 50 ans d'engagement commun » écrit par Francis Groff (2012) et publié à l'occasion du cinquantenaire du lancement de l'exploitation du manganèse de Moanda (1962-2012). Enfin, la thèse de doctorat de Jean-Kevin Aimé Tsiba (2014) soutenue à l'université de Lorraine (France) dont le contenu traite exclusivement de l'environnement minier à Moanda et Mounana a apporté un éclairage particulier sur certains points d'ombre.

Aussi, faut-il présenter quelques difficultés rencontrées. Il y a par exemple l'impossibilité d'immersion au sein de la COMILOG, pour

en être au plus près des faits, nous privant ainsi de quelques documents essentiels tels que le rapport sur l'accord tripartite entre le Gabon, la COMILOG et le Congo, statuant sur l'évacuation du manganèse par le Congo.

2. Résultats

2-1. Téléphérique : définition

Les sorties de terrain entre les localités de Moanda et Bakoumba ont amené à explorer quelques « vestiges » de l'une des plus grandes friches minières du Gabon, le téléphérique de la COMILOG. Construit entre 1959 et 1962, ce tronçon devenu vague, est complètement envahi par des hautes herbes pour quelques rares pylônes encore en vue. Le démantèlement de celui-ci a accéléré le processus, au point de ne plus reconnaître, à certains endroits, son tracé exact. Les quelques pylônes visibles peuvent être considérés comme les derniers témoins de l'existence d'une gigantesque structure métallique (le plus long téléphérique du monde - 76 km) fendant la forêt équatoriale tel le cours du fleuve Ogooué.

De façon générale, le téléphérique est considéré comme un moyen de transport construit sur pylônes au sommet desquels sont accrochés des câbles portant et tractant des véhicules (cuves pour les matériaux et cabines pour les personnes). C'est donc une voie de transport à l'instar des rails ou de la route, à la seule différence qu'il enjambe les espaces au moyen des pylônes. Qu'il s'agisse des cuves, des pylônes ou des câbles (planche photos 1), ces éléments ont la particularité d'être montés ensemble. D'où leur fonctionnement en interdépendance continue et sans dissociation. À Moanda, son rôle consistait à transiter les pondéreux du manganèse vers le port minéralier de Pointe-Noire situé en République du Congo, construit à cet effet.

En Afrique, il n'est pas très fréquent de croiser ce genre d'infrastructure. Le Gabon s'en est distingué du fait de l'emplacement en hinterland de son principal gisement de manganèse,

particulièrement à plus de 600 km des côtes gabonaises. Sa construction répondait donc à la question de l'évacuation du minerai par le chemin le plus court partant des plateaux Bangombé jusqu'à l'Océan Atlantique.

Planche 1 : Pylône (1) et Cuves (2) du téléphérique moandais





Photos : Jean Kevin Aimé TSIBA, décembre 2021

2.2- Construction du téléphérique entre Moanda et Mbinda (Congo)

Après la création de la COMILOG en 1953, les négociations entre le patronat de l'entreprise et l'État gabonais sur l'évacuation du manganèse, nécessitaient un total accord à propos de la construction d'une infrastructure, non seulement fiable, mais peu onéreuse, à même de relier en toute sécurité le port le plus proche. Un dilemme se posa, tout de suite, entre une solution interne et une évacuation par un pays tiers. La première solution épousa parfaitement les ambitions économiques affichées par le pays, celles de développer les infrastructures de base au service du développement. Sauf que les experts s'accordèrent très rapidement sur l'éloignement de Mayumba et Libreville, deux localités à même d'abriter en toute efficacité un

port en eau profonde. La connexion à l'un de ces deux points nécessite un lourd investissement, relatif à la construction d'une structure de transport et d'un port minéralier à la hauteur des enjeux. Une solution difficilement envisageable étant donné la situation économique du Gabon. Les experts font tout de suite appel à la seconde proposition. Celle-ci privilégie l'évacuation des pondéreux par le Moyen-Congo, actuelle République du Congo, bénéficiant déjà d'un chemin de fer colonial (Chemin de Fer Congo Océan - Cfco) et d'un port construit sur les côtes de la ville de Pointe-Noire. L'axe Congo retient l'approbation de tous, car le relief est plus clément et la distance plus courte entre Moanda et l'éventuel point de raccordement au Cfco. Guy Lasserre (1978) explique qu'en dehors de l'éloignement, la solution d'extraversion est retenue aussi en raison de l'existence d'obstacles majeurs entre Moanda et le littoral gabonais (lequel n'offrait d'ailleurs pas de port minéralier équipé) pour qu'on pût envisager d'évacuer le manganèse par le Gabon. La proximité de la frontière du Congo, l'existence du Cfco et du port en eau profonde de Pointe-Noire ont fait opter pour la solution congolaise. Le Congo, dont le Chemin de fer construit sous l'autorité coloniale, donnait des garanties d'un transit rapide et moins coûteux. Partant de Moanda, le téléphérique devrait se raccorder au chemin de fer. COMILOG a érigé sur les terres congolaises, entre les localités de Mbinda et Mont-Bello un point de raccordement sur le Cfco. Il est construit avec succès, entre mai 1959 et juillet 1962 sur 285 km.

S'agissant du téléphérique (figure 1), la tâche fut plus difficile que prévue. Des milliers d'heures de travail ont épuisé des vaillants ouvriers venus de la France, du Gabon et du Moyen-Congo. Il s'édifiera exactement sur 76 km, dans une tranchée de 60 m de large, au terme d'un défi technique colossal et d'une percée spectaculaire à travers l'une des forêts les plus opaques de la planète, la forêt du Bassin du Congo. « Un défi inhumain doublé du fait qu'après quelques dizaines de km, le téléphérique devait franchir le massif du chaillu qui culmine sur 633 m à Mbinda » (Groff, 2012). L'activité éprouvait d'énormes difficultés aux ouvriers. À la suite du

déboisement, plus de 14 000 m³ de terre furent déversés avant de clouer les pylônes. Des massifs d'encrage (planche photos 2) y ont été coulés pour soutenir les structures. C'était une sorte de « prix à payer pour pouvoir évacuer le minerai. » 858 pylônes d'une hauteur variant entre 4 et 71 m dont l'espacement donnait de 25 à 205 m furent cloués (J. Lasbories, 1982). Ils portaient plus de 3000 bennes (cuves) grâce à un système monocâble tournant à une vitesse de 4,5 m par seconde. Entièrement électrifié, il comptait 11 stations dont 5 motrices. « Son centre d'exploitation implanté à Bakoumba, à quelques km de Moanda, était considéré comme le point névralgique où se concentraient l'essentiel du personnel et les activités liées à la gestion du tronçon. La charge en transit atteignait 150 tonnes de minerai par heure, réparties sur 166 bennes de 900 kg chacune. Lorsque le système fonctionnait à plein régime, la COMILOG évacuait plus de 1 314 000 tonnes par an » (Tsiba, 2014).

Planche photos 2 : Massifs d'encrage dessouchés (quartier Ligne téléphérique)



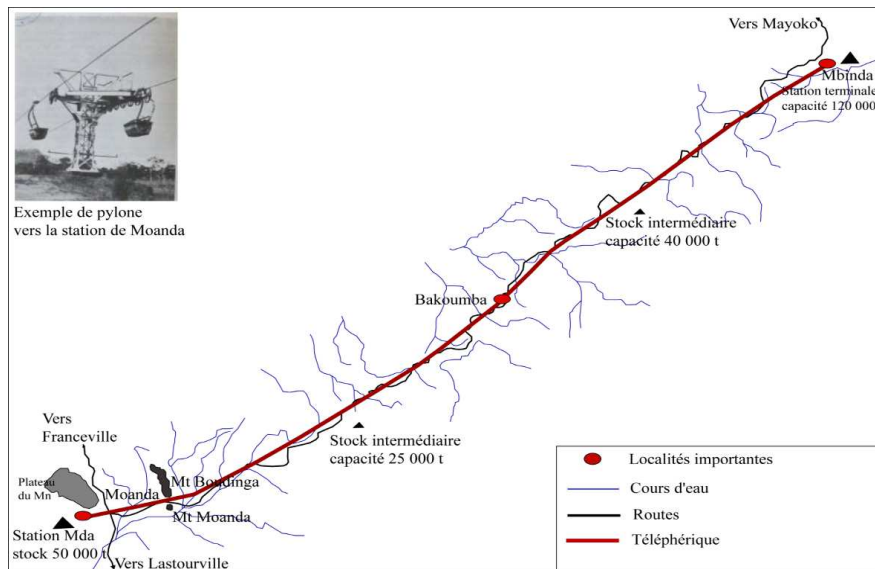
Photos : Jean Kevin Aimé TSIBA, décembre 2021

À la fin des travaux de construction, son inauguration impliqua l'organisation de quatre (4) cérémonies officielles. Le 1er octobre

1962, dans les locaux de la Chambre de Commerce de Libreville, une première cérémonie est organisée en présence d'un parterre d'invités, dont principalement Léon Mba (Président de la République), René Vigier (PDG de la COMILOG) et ANGUILE, Ministre des Mines. Le lendemain, « le Président Léon Mba en personne procéda à l'inauguration des installations de Moanda en présence des membres de son Gouvernement, du Ministre français de la Coopération Georges Gorse et de son Directeur de Cabinet, Albert Bernard Bongo. L'occasion, pour le Président, de rappeler les sacrifices consentis par les Hommes ayant participé à l'aventure, de même que les 25 milliards de francs CFA investis dans ce projet » (Groff, 2012). En dernier ressort, c'est-à-dire le 3 octobre, une double inauguration est faite toujours par Léon Mba. À Makabana, il inaugure le chemin de fer COMILOG et à Pointe-Noire, le port minéralier est mis en service. Le Congo est représenté lors de ces cérémonies par son Vice-Président, Stéphane Tchitchelle.

Quelques jours avant ce marathon cérémoniel sans précédent dans l'histoire du Gabon, Serge Lerat (1978) explique que : « En septembre 1962, le Cargo Rhénania avait chargé à Pointe-Noire 15 000 tonnes de minerai de manganèse, destinées à la sidérurgie de la Rhur en Allemagne. Elles avaient été extraites quelques semaines auparavant dans la région de Franceville, dans le sud-est du Gabon. »

Figure 1 : Tracé du téléphérique entre Moanda et Mbinda



Source : Jean Kevin Aimé TSIBA (2014)

Pendant 30 ans, précisément de 1962 à 1992, l'enjambée téléphérique de la forêt équatoriale a soutenu le transport ininterrompu du manganèse du Gabon vers l'occident, via le Congo. Ce processus a permis à l'entreprise de continuer à croître et à consolider son encrage entre les deux pays. Jusqu'au jour où le transit par le Congo fut détourné vers le port minéralier d'Owendo (Libreville), à partir du Transgabonais (le chemin de fer gabonais construit entre 1978 et 1986). Ce repli sur soi est consécutif à l'inauguration du troisième et dernier tronçon du Transgabonais entre Lastourville-Franceville, le 30 décembre 1986. L'une des raisons évoquées est la rentabilisation du chemin en rail qui a coûté plus de 1,5 milliards d'euros au contribuable gabonais (<https://www.lexpress.fr/actualites/15/09/2019>) : « Les Gabonais sont conscients que l'avenir du Transgabonais ne se fera pas sans le transport des matières premières du Haut-Ogooué, sinon sa rentabilité et son fonctionnement pèseront lourds sur le

budget de l'État » (Tsiba J.K.A., 2014). Georges Rawiri, alors Premier Vice-Premier Ministre, chargé de la Suppléance, de la Primature, Ministre du Transport, souligne lors de l'inauguration du Transgabonais à Franceville que : « Le Transgabonais va favoriser la mise en valeur d'importantes ressources forestières, agricoles et minières inventoriées le long du tronçon, en même temps qu'il est appelé à désenclaver les régions encore sans grandes infrastructures de communication » (le quotidien L'Union, 02/01/2017). Et que : « le Transgabonais ne se justifie que si un tonnage maximum de manganèse lui est confié le plus tôt possible ». Les objectifs furent atteints à partir du 5 septembre 1991, lorsqu'une collision provoqua des centaines de morts (plus de 300) sur le Cfco. En effet, l'accident survenu à la gare de Mvougoutsi, entre le train marchandise remorqué par une locomotive de la COMILOG et le train Express transportant les voyageurs, constitua un coup de grâce enclenchant le départ définitif de la Compagnie Minière de l'Ogooué des terres congolaises (Tsiba J.K.A., 2014). Selon certaines autorités, cet événement malheureux révéla au grand jour les difficultés traversées par le Cfco, dont la gestion devenait de moins en moins efficace. C'était donc le moment idéal pour se désengager et faire travailler le Transgabonais à plein régime. Marcel Abeke, Administrateur Général de la COMILOG, entre 1989 et 2011, parle alors d'une décision venue à point nommée : « Les autorités gabonaises ont alors pris la décision de suspendre l'exportation du manganèse par la voie congolaise. Fort heureusement, le Transgabonais qui relie Franceville à Libreville était en service et le port minéralier d'Owendo fonctionnait depuis la fin de l'année 1988 » (Le quotidien L'Union, 02/01/2017). Le Gabon peut donc, enfin, surveiller correctement les activités de la filière de la COMILOG sur son territoire, partant de l'extraction à l'exportation du minerai.

2.3- Le démantèlement du téléphérique

À la question de savoir pourquoi la COMILOG et l'État Gabonais ont-ils opté pour le démantèlement d'une infrastructure aussi gigantesque et importante, aucune réponse convaincante n'est exploitable à ce jour. En 2013, lors d'un entretien avec l'un des responsables du Service Environnement du groupe Eramet, basé à Paris sur la tour Montparnasse, il nous est apparu curieux de constater l'absence d'une perspective économique adaptable à la structure, en dehors de sa mission originelle, celle d'évacuer le minerai. Pour Pierre Rousseau, « l'idée de conserver le téléphérique et de l'exploiter à d'autres fins n'a jamais fait l'objet d'un débat sérieux au sein des instances dirigeantes de l'entreprise ou du Gouvernement gabonais. C'est donc en toute logique qu'il a été admis de le démanteler, sécurisant ainsi les populations riveraines et permettant à la nature de reprendre ses droits conforme aux politiques de l'environnement de la COMILOG. » En même temps, sa présence aurait coûté inutilement chère à l'entreprise, quant à l'entretien des pylônes. L'acte est posé à partir de 2010 lorsque pylône après pylône l'édifice fut progressivement arraché de ses massifs d'encrages en béton.

Aujourd'hui, quelques pylônes témoins existent encore. Ils sont envahis par des hautes herbes tropicales. Le démantèlement s'est fait par des opérateurs privés suite à un accord avec la COMILOG. C'est dire que, pour ceux qui découvrent Moanda pour la première fois, il leur sera difficile de se faire une idée exacte de ce qu'a été ce monument, le premier pylône résiduel se trouvant loin en périphérie de la ville, précisément dans les environs du quartier Moanda 3 (derrière les installations de SOCOBA, une entreprise évoluant dans le BTP). On peut dire que la COMILOG a accepté de détruire très facilement ce qu'elle a acquis difficilement, au prix des efforts inlassables et parfois des sacrifices humains. À Moanda, des constructions anarchiques ont conquis l'espace autrefois occupé par des pylônes. Un comportement qui participe activement à l'effacement, sans le vouloir peut-être, des dernières traces de

l'infrastructure. Au quartier « Ligne téléphérique », par exemple, les seuls vestiges encore visibles sont deux massifs d'encrages complètement dessouchés et abandonnés délibérément entre les habitations (voir planche photos 2).

Le démantèlement de chaque pylône a suscité moins d'efforts et a pris peu de temps, à comparer aux nombreuses difficultés éprouvées lors de leurs mises sur pieds. Ils se démontaient boulon après boulon, avant le découpage de certaines pièces au chalumeau. Les matériaux récupérés se sont vendus, soit aux entreprises spécialisées dans l'exportation des métaux de récupération, soit aux chaudronneries locales installées dans la Zone économique Spéciale de N'kok située à environ 27 km au Sud de Libreville.

Au-delà de Moanda, la localité de Bakoumba, autrefois l'épicentre du téléphérique, avec ses 3 500 habitants, a complètement perdu son charme de l'époque. La ville prend l'allure d'un « jardin de misère » dans lequel la population éprouve les difficultés à joindre les « deux bouts ». La présence de la Société d'Exploitation du Parc de la Lékédi (SODEPAL), 42 employés, est loin de combler les attentes des populations. Créée par la COMILOG, entre 1990 et 1994, dans le but d'employer les anciens salariés du téléphérique et donc d'éviter la fantômisiation de Bakoumba, elle exploite ce parc d'une superficie de 14 000 ha de forêt et savane. C'est une réserve naturelle dédiée à la conservation des espèces animalières locales et importées. On y trouve également une activité piscicole modernisée des « tilapias », un genre de poisson d'eaux douces prisé par la population gabonaise.

3. Discussion : reconversion et pérennisation du téléphérique

Qu'il s'agisse d'une reconversion ou d'une patrimonialisation, le ré-usage de la friche téléphérique apporterait une seconde vie à la structure, en même temps qu'il changerait son image et celle de son environnement immédiat. Ceci ne serait pas une première mondiale que de voir une telle structure se muer. Plusieurs infrastructures à travers le monde, tels que les chemins de fer, ont subi des recyclages

rénovateurs ou reconstructifs. C'est le cas de la Promenade plantée située dans le 12^{ème} arrondissement de Paris, partant de la Place de la Bastille à la Varenne-Saint-Maur (4,5 km). C'est un ancien chemin de fer transformé en coulée verte, c'est-à-dire en jardin et parcours piéton d'une beauté architecturale remarquable.

La transformation du téléphérique de Moanda « (...) suppose une recomposition continue de l'ouvrage à l'échelle de plusieurs générations » (Burgel G., 2001), en même temps qu'il aurait le mérite d'être un levier économique important dans la région. Rappelons que l'enjambée téléphérique entre Moanda et Mbinda fut considérée comme un acte spectaculaire. Il offrit une vue intenable et y a apporté une touche artistique dans la composition du paysage, au-delà de l'aspect économique et de transport ayant fait sa raison d'être ou d'une certaine mesure désenclavé la région. Ce fut, peut-on dire, un des éléments catalyseurs dans la consolidation des relations entre les deux pays frères (Gabon-Congo). D'ailleurs, sur le plan local, n'eût été sa construction, l'exploitation du manganèse de Moanda aurait connu des débuts tardifs et sans doute compliqués. Il a donc su concilier difficultés, rapidité d'exécution, distance de parcours et production d'une ressource occupant la première place dans l'industrie lourde extractive gabonaise, voire de l'Afrique Centrale.

Cependant son arrêt de fonctionnement et par-dessus tout son démantèlement restent à expliquer, au regard, par exemple, de la politique de « diversification de l'économie » affichée par l'État ou de son coût de construction. Selon Serge Lerat (1966), la COMILOG dépensa un peu plus de 2 milliards de Franc CFA (486 millions de francs) pour la mise en exploitation du gisement moandais. « Dans ce total, (...) l'aménagement du système de transport a absorbé 70% des investissements réalisés, soit 335 millions de francs : le téléphérique est revenu à 86 millions de francs » (Lerat S., 1966).

La conservation du téléphérique pouvait apporter du soutien à l'économie gabonaise dans le domaine de l'écotourisme par exemple. En effet, étant donné la présence du parc de la Lékédi à Bakoumba, l'utilisation du téléphérique comme moyen de transport au service des

touristes, en constituerait certainement un attrait supplémentaire. Traversée la forêt et la savane à travers les pylônes d'une certaine hauteur et dans des cabines aménagées et équipées à cet effet, telles dans les stations de ski occidentales, donnerait au parc une allure « villégiaturaire » teintée de sensations fortes et de curiosité face à la beauté qu'offre le paysage survolé. C'est, dira-t-on, ce genre d'émotions atypiques que recherchent certains touristes. Dans ce registre, l'augmentation du pouvoir d'achat des populations locales, surtout celles de Bakoumba, serait un acte de satisfaction et d'une grandeur appréciable.

Le transport par câble suspendu ne serait pas l'exclusivité du Gabon. Beaucoup de pays l'ont déjà adopté dans des centres urbains, soit pour désengorger certaines zones, soit pour relier des lieux peu accessibles par voies conventionnelles. Aux USA, la ville de Portland abrite une ligne appelée Portland Aerial Tram, reliant l'Oregon Health and Science University (Ohsu) construit sur Marquam Hill et qui n'était pas desservie par toute sorte de transport en commun. Ce genre de liaison existe également en Algérie, en Colombie, au Brésil, etc. Certains urbanistes pensent qu'il pourrait révolutionner le transport urbain dans les années à venir. En raison de l'absence de pollution et de sa facilité à relier deux bouts sans impliquer le sempiternel problème d'embouteillage.

Aussi, le téléphérique prenait déjà l'allure d'un monument historique à classer dans le patrimoine artistique national. Au nom de tous ceux qui ont perdu leur vie pendant sa construction, l'obligation de le conserver à titre mémoriel s'imposait aux dirigeants. Cette vision contribuerait à réhabiliter leur mémoire et apporterait une petite touche d'humanisme supplémentaire à la COMILOG dont les principes de la Responsabilité sociale des entreprises (RSE) sont souvent au cœur du débat public et des stratégies de développement durable. Quelques rares témoignages trouvés dans les archives prouvent à suffisance qu'il s'est passé des choses horribles, lors de la construction du téléphérique, que l'on ne peut facilement effacer et oublier. Il s'est construit au prix des sacrifices humains fortement éprouvants : « Malgré les précautions,

les accidents n'étaient pas rares. Avec une grue, si elle pouvait parvenir jusque-là, ou le plus souvent avec des moyens de fortune, nous relevons des pylônes, nous remettons des câbles dans leur logement, nous ramassons des bennes tombées au sol. Des hommes ont été blessés et quelques autres ont malheureusement perdu la vie ». Yves Gress, ancien Chef d'Exploitation de l'ensemble du téléphérique jusqu'en 1991, fait de l'un des accidents qui a failli coûter sa vie un événement de pire brutalité : « Chaque minute comptait. Un jour, alors que j'étais au sommet d'un pylône en attendant de pouvoir saisir le crochet de la grue, le pylône a commencé à pencher, car les hommes au sol avaient retiré trop rapidement les boulons d'ancrage. Pour ne pas être coupé en deux par le câble qui allait inmanquablement se déboîter, j'ai sauté. On m'a ramassé à la petite cuillère avec le nez cassé et les astragales enfoncés. Je n'ai pas pu poser le pied par terre durant deux mois » (Groff F., 2012).

Ce côté monument intégrerait Moanda et Bakoumba dans le label « ville d'art et historique » (Derruau M., 1967), sur le plan national. Aussi, la conservation du téléphérique et surtout sa mise en exploitation hors manganèse, c'est-à-dire dans le cadre du développement local défini à travers le transport touristique interurbain, serait un réel engagement culturel allant dans le sens de la valorisation de l'infrastructure, du paysage et de l'architecture moderne. C'est dire que si la reconversion aurait été effective, on traiterai Moanda et Bakoumba, non seulement de villes minières, mais aussi touristiques conduites par la friche téléphérique reconvertie en ouvrage d'art et de transport semi-aérien pour les visiteurs du parc de la Lékédi. Bakoumba conservait, à cet effet, sa notoriété de point névralgique du téléphérique. Par ailleurs, son possible extension jusqu'à Mbinda (Congo) augmenterait le potentiel touristique. Le Congo bénéficiant de la ville pétrolière de Pointe-Noire située à près de 400 km de Bakoumba, a tout pour offrir au parc de la Lékédi des visiteurs nombreux et de qualité.

S'agissant de sa fonction exclusive, transiter le manganèse, l'État gabonais et la COMILOG devraient penser à sa réexploitation pour

soutenir les ambitions sans cesse croissantes de l'entreprise. Tenons, en juin 2017, Eramet (groupe minier et métallurgique français, actionnaire majoritaire de la COMILOG à hauteur de 63,7%) annonce une projection d'investissements supérieurs à 420 milliards de F CFA pour porter la production de manganèse de 4,5 millions à 7 millions de tonnes entre 2018 et 2023. Ce niveau de production record est atteignable, lorsqu'on regarde la valeur des gisements économiquement exploitables de Moanda. Cependant, se demande-t-on par quel chemin toute cette production va être évacuée, sachant que la COMILOG n'est pas la seule entreprise à exploiter le Transgabonais. Les pondéreux de Nouvelle Gabon Mining (NoGa Mining) installée à Okondja-Franceville (1,4 million de tonnes en 2018, avec pour objectif 2 millions de tonnes dans un futur proche); la Commercial Industrial and Mining Company of Huang Zhou (Cicmhz) basée à Ndjolé (390 000 tonnes en 2017); le bois et autres marchandises, y transitent également.

Le chemin de fer gabonais semble accuser le coup. En effet, Construit pour supporter une certaine charge à l'essieu par an, environ 40 ans après sa mise en service, l'ouvrage présenterait d'énormes signes de fatigue. Avec ses 648 km, plus de 300 courbes se succèdent, exposant les rails à l'usure rapide au passage des trains. D'autres éléments sont aussi fortement sollicités. Il s'agit des traverses et des ballasts. D'où, il est constaté la recrudescence des déraillements chaque année. En 2021, par exemple, plus de 6 déraillements émaillèrent la structure. De nombreux dégâts matériels furent déplorés (photo 1). Selon Groff F. (2012), « autour des années 2000, les premiers signes de fatigue ont très logiquement commencé à apparaître. À partir de 2005, les opérations d'entretien ont pris une ampleur jusque-là inconnue, avec de grosses réparations et de remplacements d'envergure. » Ces arguments sont soutenus par des communiqués officiels de la Société d'Exploitation du Transgabonais (SETRAG) qui constate, elle-même, effectivement la fragilisation progressive de la structure. On peut citer : « Plus de 33 ans après la mise en service du train et un entretien tout aussi relatif, l'infrastructure ne permet plus d'assurer le transport sûr

d'un tonnage de plus en plus élevé. Sur le premier tronçon construit en terrain très friable, les déraillements sont nombreux et exacerbants. Chaque année 60 000 traverses sont remplacées et plus de 30 km de voie. Sans compter le réaménagement de centaines de km de ballasts, le nettoyage de plus de 9 millions de m² de végétation envahissante et le curage de 270 km de fossés. Le tout pour un budget annuel de 15 milliards de Francs CFA. » Même au-delà des frontières gabonaises la fragilisation de l'ouvrage est enclin aux commentaires. À titre d'exemple, dans un article apparu sur le site de Mediapart, le 4 janvier 2019, intitulé « Transgabonais/Setrag : la gestion désastreuse de Patrick Claes et ses amis », il est décrit : « À SETRAG, les incidents se suivent et se ressemblent, déraillement par-ci, accident par-là, abandon des passagers en pleine forêt, aujourd'hui, un train qui prend feu à la gare d'Owendo, etc. Les gabonais sont effarés. »

Photo 1 : Déraillement d'un train marchandise entre la gare d'Abanga et Oyan



Photo : SETRAG, juillet 2021

Il est utile de rappeler que la fragilité du Transgabonais était déjà signalée avant sa construction. Parmi les arguments avancés et qui ont soutenus l'évacuation du manganèse par le Congo étaient notamment « le coût et l'entretien » du chemin de fer jusqu'à Owendo : « Une évacuation vers le nord ne pouvait se faire, dans l'état des infrastructures existantes, que par un chemin de fer contournant le massif du Chaillu, suivant la vallée de l'Ogooué jusqu'à Ndjolé et rejoignant ensuite Libreville ou plus exactement Owendo à l'entrée de

l'estuaire du Gabon. Une telle voie ferrée aurait une longueur d'environ 780 km. Son coût et ses dépenses de fonctionnement dépasseraient considérablement la limite admissible pour que l'exploitation du gisement de Moanda soit rentable » (Lasbories, 1980).

À travers ces arguments il est facile de comprendre l'hémorragie financière que subie l'entreprise chaque année. Pour tenter de limiter cette saignée, nous suggérons le retour d'une partie du manganèse par le Congo. Une solution capable d'alléger le trafic sur le Transgabonais soit en réhabilitant le téléphérique, soit en construisant une nouvelle ligne de chemin de fer entre Moanda et Mbinda. C'est également une manière de réactiver les ambitions de développement des villes minières comme Bakoumba, Mbinda et Makabana. Cette nouvelle connexion (Borel T. et alié, 2021) entre les deux pays répondra à certaines attentes des populations quant aux velléités de l'intégration sous-régionale, par exemple. Rappelons qu'avant sa cessation des activités en terres congolaises, les accords tripartites signés entre les deux pays et la COMILOG « obligeaient les deux pays à maintenir le trafic du manganèse à environs 2 millions de tonnes sur le réseau en territoire congolais » (Tsiba, 2014), quelque'en fut la conjoncture.

Enfin parler du téléphérique revient également à mettre un accent particulier sur la problématique environnementale devenue très préoccupante à travers le monde. Ce chemin d'enjambement participerait à la réduction du CO₂ dégagé par la COMILOG. En effet, de l'exploitation à l'évacuation du minerai, l'essentiel des machines mises à contribution utilisent l'énergie fossile. On retiendra le passage suivant tiré de la thèse de Jean Kevin Aimé Tsiba (2014) : « L'entreprise COMILOG fait partie des sources d'émissions du CO₂, car la production du manganèse s'appuie sur le travail des engins tels que des Bulldozers, des Dumpers. Ceux-ci ont la réputation d'être de grands consommateurs du diesel sachant qu'un seul poids lourd en activité consomme autant d'énergie que 150 voitures en circulation. À côté de ces engins il y a le train minéralier évacuant le manganèse vers Owendo sur une distance de plus de 600 km. Son moteur diesel

produit 10 fois plus de particules que celui d'un véhicule. Au final, tous ces mastodontes brûlent quotidiennement des centaines de litres de carburant qui dégagent des tonnes de CO₂. » Face à ceux-ci s'oppose complètement le téléphérique dont la particularité est d'utiliser uniquement l'énergie électrique tirée du barrage hydroélectrique de Poubara construit sur le fleuve Ogooué aux environs de Franceville. Une énergie non polluante, en phase avec les actions efficaces à mener sur les changements climatiques dont l'engagement du pays est remarquable (Tsiba J.K.A., 2021).

Conclusion

Il est important de souligner la place centrale qu'a occupé le téléphérique au sein de la COMILOG, notamment dans son système d'évacuation du manganèse dès le début des activités. Un chemin sur pylônes long de 76 km construit entre Moanda, point d'extraction du minerai et Mbinda point de raccordement au chemin de fer COMILOG érigé sur les terres congolaises. Cependant, on déplore son démantèlement quelque peu précoce au moment où le Gabon s'investit progressivement dans la diversification économique. En même temps, il est à déplorer la fragilisation du Transgabonais, qui devrait être soutenu par une deuxième voie, ou par un chemin d'allègement. Le Gabon gagnerait en transformant cette friche minière en un téléphérique touristique affecté aux visiteurs du parc de la Lékédi institué à Bakoumba. Le cas échéant, dans le but d'alléger le Transgabonais accusant désormais des signes de fatigue, une partie du manganèse pourrait retrouver la voie congolaise, partant du téléphérique jusqu'au port minéralier de Pointe-Noire. Cela dit, l'adoption de la stratégie de démantèlement met au jour la politique de recul dont les conséquences sont l'anéantissement de certains emplois, la fantomatisme de la ville de Bakoumba, la sursaturation du trafic sur le Transgabonais.

Références bibliographique

- Aedes, Comilog à Moanda (Gabon), Programme Sysmin 8ème Fed : Étude de protection de l'environnement, de la santé des travailleurs et de la population, Rapport de synthèse, 2010, 312 p.
- Akmen A., 1962, *La compagnie minière de l'Ogooué*, Nice, Imprimerie Meyerber, 92 pages
- Borrel Th., et al., 2021, *L'empire qui ne veut pas mourir - Une histoire de la Françafrique*, Seuil, Paris, 973 p.
- Boucher O., 2012, *Aérosols atmosphériques, propriétés et impacts climatiques*, Paris, Springer, 248 p.
- Bouladon J., Weber F. et al., 1965, Sur la situation géologique et le type métallogénique du gisement de manganèse de Moanda, près de Franceville (République Gabonaise). In: *Bulletin du Service de la carte géologique d'Alsace et de Lorraine*, tome 18, n° 4, Sédimentologie et géochimie de la surface. pp. 253-275
- Burgel G., 2001, *Mémoire de la ville et recomposition urbaine*, in Loyer F., *Ville d'hier, ville d'aujourd'hui*, Paris, Fayard – Éditions du Patrimoine, p. 95-104.
- Comilog Informations*, 2013, « 50 ans de production de manganèse », n° 25, 1^{er} trimestre.
- Comilog, Rapport annuel, 2011, 57 p.
- Comilog, Rapport annuel, 2013, 57 p.
- Comilog, Rapport annuel, 2018, 57 p.
- Derruau M., 1967, *Nouveau précis de géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 576 p.
- Deshaies M., 2007, *Les territoires miniers : exploitation et reconquête*, Paris, Ellipses, 224 p.
- Didzambou R., 2010, « Entreprises françaises au Gabon et développement économique et social 1960-2010 ». In: *Outre-mers*, tome 97, n° 368-369, 2e semestre. « Cinquante ans d'indépendances africaines », pp. 195-216.

- Groff F., 2012, *Comilog et le Gabon, 50 ans d'engagement industriel*, Presses de l'imprimerie PARAGRAPH sprl, Fleurus, 111 p.
- L'Express du 15/09/2019 : Le "train Bongo", la fragile ligne de vie du Gabon (<https://www.lexpress.fr/actualites>)
- L'Union*, le quotidien de l'information gabonaise, vendredi 2 janvier 1987, p. 7.
- Lasbories J. 1982, *Comilog Information*. Ancien journal de l'entreprise. Numéro 20 (numéro spécial entre juillet et décembre), Imprimerie Multipress-Gabon, p. 40.
- Lasserre G., 1960, « La recherche et l'extraction minières dans les pays d'Outre-Mer de la Communauté ». In: *Cahiers d'outre-mer*. N° 50 - 13e année, Avril-juin, pp. 254-258;
- Lasserre G., 1978, La compagnie minière de l'Ogooué (Comilog), son influence locale, régionale et nationale In : Foyers industriels nouveaux en Amérique latine, Afrique noire et Asie [en ligne]. Paris : Éditions de l'Iheal)
- Lerat S., 1966, Le manganèse du Gabon. In: *Cahiers d'outre-mer*. N°76-19e année, octobre-décembre, pp. 354-363.
- Lotito Gaston. Le développement économique du Gabon. In: *Cahiers d'outre-mer*. N° 92 - 23e année, Octobre-décembre 1970. pp. 425-439
- Madoungou Ndjeunda G. M., Faure F. E., Tsiba J. K. A., « L'exploitation du manganèse au Gabon : de l'extraction au port minéralier à l'exportation, une dynamique au cœur du développement économique et social », *In Revue des Lettres et Sciences Humaines du Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés de L'Université de Lomé*, Lomé, n° 8, pp.2-19.
- Mediapart*, le 4 janvier 2019, intitulé « Transgabonais/Setrag : la gestion désastreuse de Patrick Claes et ses amis ».
- Tsiba J. K. A., 2014, *L'exploitation minière dans la région du Haut-Ogooué (Gabon) : contribution à l'étude des impacts environnementaux*. Thèse de doctorat de Géographie, Université de Lorraine, Nancy, 445 p.
- Tsiba J. K. A., 2017, « La malédiction des ressources minérales: Mounana, d'un village potentiellement riche à une ville fantôme ».

Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography [En ligne], Vol. (4) 2. En ligne le 31 décembre 2017, pp. 65-79. URL: <http://laurentienne.ca/rcgt>

Tsiba J. K. A., 2021, *Le scepticisme climatique : Donald TRUMP et l'accord de Paris*, Les 3 colonnes, Paris, 210 p.

La problématique des aires de stationnement dans la commune de Libreville : de la pénurie à l'appropriation par les jeunes sans-emploi

Epiphane MOUVONDO

Géographe, Enseignant-Chercheur, Assistant,
Université Omar Bongo de Libreville,
Centre d'Études et de Recherches en Géosciences Politiques et
Prospective
(CERGE),
filmsouvondo5000@yahoo.fr

Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA

Géographe, Chercheur, Chargé de Recherche,
Institut de Recherche en Sciences Humaines
Centre National de Recherche en Sciences et Technologies, Libreville
(Gabon)
moundoungaguy@yahoo.fr

Michel MBADINGA

Géographe, Enseignant-Chercheur, Maître-Assistant,
Université Omar Bongo de Libreville,
Laboratoire de Géomatique, de Recherche Appliquée et de Conseil
(LAGRAC),
mac.mbadinga@yahoo.fr

Résumé : La commune de Libreville offre de moins en moins d'aires de stationnement aux automobilistes qui sollicitent les services situés dans les zones centrales et péricentrales de la ville. Cette étude cherche à mettre en exergue les pratiques spatiales des jeunes sans emploi qui exercent l'activité de débrouillardise d'«aiguillonneur» des automobilistes en quête de places de parking. Elle induit l'hypothèse selon laquelle, les limites de mise en œuvre des plans d'aménagements urbains seraient à l'origine du manque de places de

parking dont se servent aujourd'hui les jeunes sans-emploi pour organiser un stationnement payant. Optant pour un échantillonnage de convenance, l'enquête de terrain a permis de mener des entretiens semi-directifs auprès de 20 agents municipaux de la Direction des transports de la mairie centrale et un questionnaire administré à 330 jeunes sans-emploi. Les résultats confirment un ensemble de pratiques chez ces individus visant l'appropriation des aires de stationnement dans ces parties de la ville.

Mots-clés : Commune de Libreville, Plan d'aménagement, Pénurie, Jeunes sans emploi, Appropriation, Aires de stationnement.

Abstract: The commune of Libreville offers fewer and fewer parking spaces to motorists who seek services in the central and pericentral areas of the city. This study seeks to highlight the spatial practices of young unemployed people who carry out the resourceful activity of 'spurring' motorists in search of parking spaces. It suggests that the limitations of urban development plans are at the origin of the lack of parking spaces that young unemployed people use today to organise paid parking. Opting for a convenience sample, the field survey involved semi-structured interviews with 20 municipal agents from the Transport Department of the Central City Hall and a questionnaire administered to 330 young unemployed people. The results confirm a set of practices among these individuals aimed at appropriating parking areas in these parts of the city.

Keywords: Libreville, Development plan, Unemployed youth, Appropriation, Parking areas.

Introduction

Les aires de stationnement constituent aujourd'hui une préoccupation essentielle du fonctionnement des villes contemporaines. En partie

résolue dans les pays occidentaux à travers la construction de parkings à l'entrée et à l'intérieur des villes, l'insuffisance des aires de stationnement se pose avec acuité dans les villes africaines. En Afrique centrale, la problématique du déficit des aires de stationnement a fait l'objet d'une réflexion sur la ville de Brazzaville en République du Congo. A ce titre, Etanislav Ngodi (2015) relève que l'insuffisance des aires de stationnement dans cette ville et les carences de la gestion de cette municipalité entraînent un accaparement informel de cet espace urbain par des acteurs divers. Ce phénomène s'observe également à Libreville, capitale politico-administrative, centre industriel et des affaires du Gabon, regroupant plus du tiers de sa population (RGPL⁷, 2013). Pourtant, des aménagements lors de la période coloniale et postcoloniale ont transformé la ville (Lasserre, 1958 ; Nzouguet Mendome, 1977 ; Bouyou, 1986 ; Pourtier, 1989 ; Piermay, 1993 ; Nguéma, 2007), particulièrement son centre. Parallèlement, la cité a connu une croissance démographique et une extension spatiale sans précédent (Nguéma, 2007) qui a rendu insuffisantes les infrastructures urbaines réalisées ces dernières années. Autrement dit, les aires de stationnement ne sont pas allées de pair avec le rythme d'évolution du parc automobile de la ville. Par conséquent, les jeunes sans-emploi se servent aujourd'hui de cette pénurie pour organiser le stationnement. De ce fait, les automobilistes qui sollicitent régulièrement les services situés au centre-ville restent dépendants de ces jeunes qui ont fait de ces quelques aires de stationnement, des zones de non-droit.

Si des travaux se sont depuis lors penchés sur cette question, ils les ont abordés uniquement sous le prisme de l'aménagement (Zoo Eyindanga, 2011). C'est la raison pour laquelle, la présente étude se propose de l'examiner sous l'angle de l'appropriation par des jeunes sans-emploi dans trois arrondissements de la capitale où les activités

⁷ Recensement Général de la Population et des Logements

administratives, économiques et commerciales abondent, mais n'offrent pas suffisamment de places de parking.

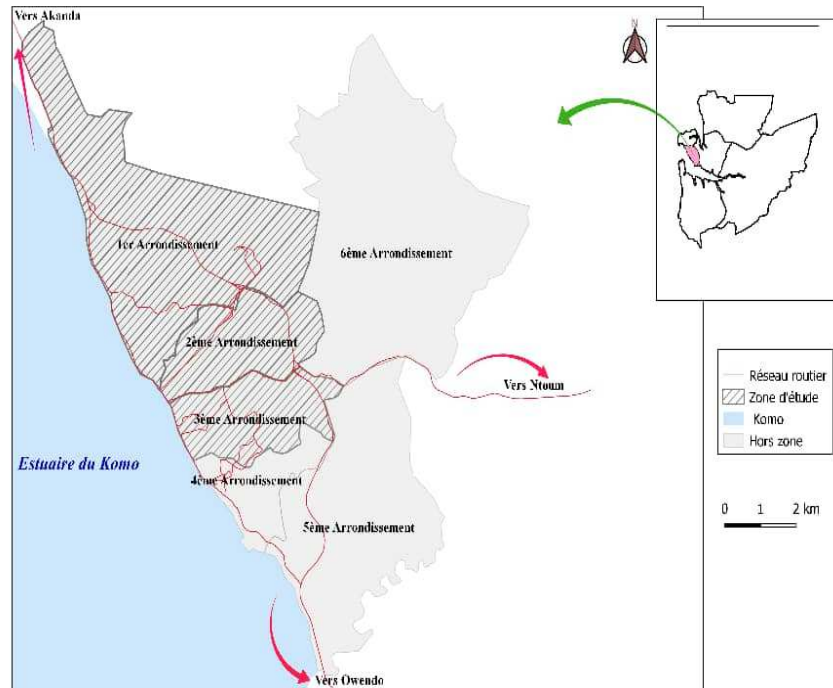
Notre réflexion s'articule autour d'une question centrale à savoir : qu'est-ce qui explique la pénurie des aires de stationnement à Libreville ? Elle induit l'hypothèse selon laquelle : les limites de mise en œuvre des plans d'aménagement seraient à l'origine de l'insuffisance des aires de stationnement dont se servent les jeunes pour faire du stationnement une activité lucrative. L'objectif recherché par cette étude est de montrer l'importance des aires de stationnement dans le fonctionnement de la ville de Libreville et d'en proposer des perspectives des plans d'aménagement.

1. Matériel et méthodes

1.1. Cadre spatial de l'étude

Le cadre spatial de notre étude est la commune de Libreville. Trois arrondissements appartenant à cette unité administrative (le premier, le deuxième et le troisième) sont concernés par les pratiques de stationnement qui nous intéressent. Ils ont une particularité, leur rattachement à la zone centrale et à la zone péricentrale de Libreville (cf. Figure 1).

Figure n°1 : Localisation de la commune de Libreville

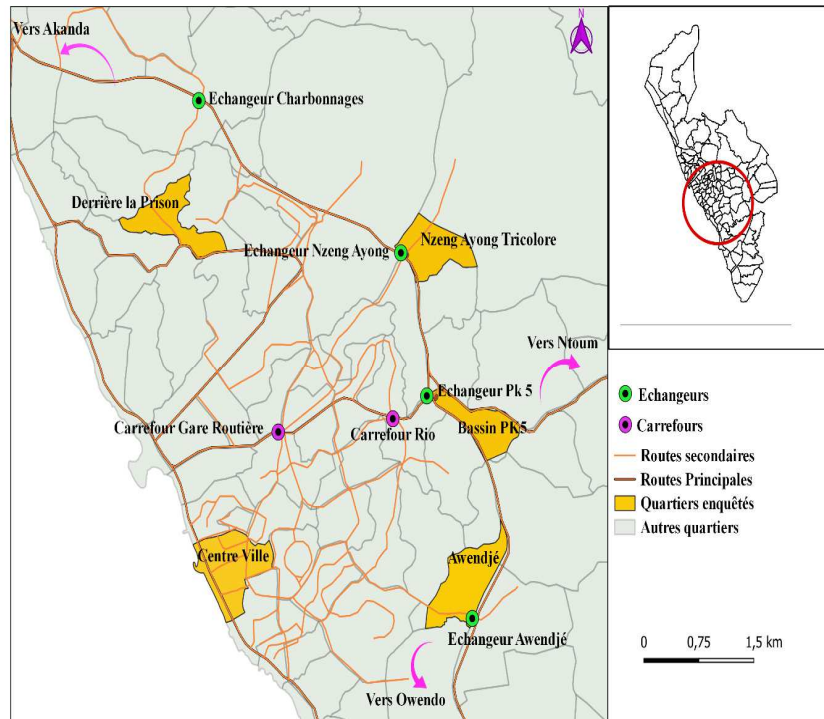


Source : Ndong Mba, J.C, 2004, p.61,
Conception et réalisation : Mouvondo, E., UOB, CERGEP, mai 2022.

Jadis, structuré par les communautés villageoises Mpongwè, cet espace s'est vigoureusement urbanisé au fil du temps grâce aux plans d'aménagement commandités par les pouvoirs publics (Pourtier, 1989). Sur la base des choix opérés en ce temps, ces plans ont été souvent partiellement appliqués. A l'époque coloniale, un certain nombre d'éléments urbains marquaient uniquement ce territoire notamment : un fortin, un vicariat apostolique, un hôtel du gouvernement, complétés par les bureaux de poste, de douane et une garnison (Lasserre, 1958 ; Nzoughet Mendome, 1977). À partir des années 1970, la ville coloniale s'est modernisée à travers la construction de grands édifices abritant le Palais présidentiel et ses

dépendances, les ministères, les banques (BICIG, UGB, BGFI, ...), les sièges des grandes entreprises (SEEG, Air Gabon, Elf Gabon), les grands commerces (CK2, Mbolo,...) les lieux de culte (Mosquée centrale et Hassan II, Eglise Saint Pierre et Sainte Marie), les centres hospitaliers (CHUL et Jeanne Ebori), les pharmacies, etc. (Bouyou, 1988). Autrement dit, le cadre spatial de notre étude touche le noyau central qui longe le boulevard de l'indépendance (au bord de mer) en intégrant les quartiers tels Mont Bouët, Nkembo, Ancien Sobraga, derrière la prison. Ce cadre se prolonge dans la zone péricentrale et comprend les charbonnages, le long de la voie express, le PK 5, Awendjé et remonte jusqu'au centre-ville (cf. Figure 2).

Figure n°2 : Localisation des quartiers enquêtés dans la commune de Libreville



Source : Ndong Mba, J.C, 2004, p.61,
Conception et réalisation : Mouvondo, E., UOB, CERGEP, mai 2022

1.2. Approche méthodologique

Pour recueillir les informations nécessaires à notre étude, nous avons retenu une méthodologie basée sur trois techniques de collecte de données: l'observation directe, l'entretien semi-directif et le questionnaire.

La première a consisté à circonscrire notre zone d'étude en la parcourant pendant deux mois (avril et mai 2022) muni d'un carnet de notes. Huit lieux ont été choisis parce qu'ils laissent observer des pratiques de stationnement variées auprès des jeunes sans-emploi (figure 2). Deux critères ont guidé leur choix. Les lieux situés dans le centre-ville qui se rapprochent pour la plupart des ministères, des banques et du Centre Hospitalier Universitaire de Libreville (CHUL). Quant aux lieux se situant dans la zone péricentrale, ils ne s'éloignent guère des activités commerciales (marchés municipaux, centres commerciaux et gare routière).

Quant à la deuxième approche, nous avons mené des entretiens semi-directifs auprès de 20 agents de la Direction des Transports de la Mairie centrale pour comprendre l'organisation, le fonctionnement et la gestion du stationnement urbain à Libreville. Par la suite, nous avons retranscrit les propos des interviewés sur du papier avant de procéder aux regroupements des thèmes développés.

La troisième a consisté à administrer un questionnaire auprès des jeunes sans-emploi pour comprendre comment se fait le stationnement dans les espaces qu'ils contrôlent. Sur la base d'un échantillon de convenance, 330 jeunes exerçant comme « aiguillonnes » dans les lieux retenus ont répondu à ce questionnaire. Les informations recueillies ont constitué le corpus nécessaire à cette étude.

2. Résultats

Les résultats présentés dans les tableaux qui suivent confirment les hypothèses formulées dans cette étude. Pour cela, elles obéissent aux choix méthodologiques qui ont été énoncés précédemment.

2.1. Les aires de stationnement à Libreville : une alternative d'insertion sociale des jeunes sans-emploi

Trois éléments essentiels rendent compte de cette insertion : le sexe, l'âge et le niveau scolaire.

S'agissant du sexe, les aires de stationnement sont ces dernières années une alternative d'emploi pour les jeunes en majorité de sexe masculin. Comme l'indiquent les résultats d'enquêtes, elle est pratiquée à 93, soit 03% par des hommes contre seulement 6, soit 97% de femmes (cf. tableau n°1).

Tableau n°1 : Répartition par sexe des jeunes sans-emploi

Sexe	Nombre de personnes	%
Homme	305	93,03
Femme	25	06,97
Total	330	100

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

S'agissant de l'âge, le tableau n°2 montre que, sur un effectif total de 330 jeunes sans-emploi répartis en 5 tranches d'âge, la tranche d'âge de 18-25 ans est la plus représentée (43, 94%) dans l'échantillon en comparaison à celle de plus de 40 ans qui est la moins représentée (0,60%). Les 25-30 ans représentent 41, soit 82% ; les 30-35 ans 10% et les 35-40 ans 3,64% (cf. tableau n°2).

Tableau n°2 : Répartition par tranche d'âge

Tranche d'âge	Nombre de personnes	%
18-25 ans	145	43,94
25-30 ans	138	41,82
30-35 ans	33	10
35-40 ans	12	3,64
+ 40 ans	2	0,60
Total	330	100

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

Enfin, concernant le niveau d'étude, l'enquête a donné les résultats contenus dans le tableau n°3. Sur les 5 niveaux d'étude retenus et sur 330 personnes interrogées, le tableau indique que 152 (46,06%) individus sont sans niveau d'étude, 125 (37,88%) individus ont un niveau primaire, 35 (10,61%) personnes ont un niveau secondaire, 16 (4,85%) personnes ont le Bac contre seulement 2 (0,60%) personnes ont un Master. Ces données confirment que ces personnes sont en majorité en quête d'un premier emploi sans diplôme, ce qui rend difficile sociale leur insertion. On peut donc en déduire que le stationnement des véhicules est une activité principale pour la majorité des enquêtés, alors qu'elle est une activité secondaire pour une infime partie (les 2 personnes diplômées ayant le Master). Elle est pratiquée pour compléter leurs revenus.

Tableau n°3 : Répartition par niveau d'étude

Niveau d'étude	Nombre de personnes	%
Master	2	0,60
Baccalauréat	16	4,85
Secondaire	35	10,61
Primaire	125	37,88
Sans	152	46,06
Total	330	100

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

2.2. « L'aiguillage » des automobilistes par les jeunes sans emploi, une activité lucrative

Révéle comme une niche fiscale pour les jeunes qui contrôlent les parkings dans le centre-ville et les zones péri-centrales, « l'aiguillage » rapporte des ressources importantes à leurs pratiquants aussi longtemps que l'activité se pérennise (cf. tableau n°4).

Tableau n°4 : Répartition par période d'occupation des aires de stationnement

Période d'occupation des aires de stationnement	Nombre de personnes	%
Semaine	14	4,24
mois	39	11,82
année	277	83,94
Total	330	100

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

Il ressort du tableau n°4 que les aires de stationnement sont maîtrisées depuis plusieurs années puisque 83, soit 94% des jeunes sans-emploi interrogés y exercent depuis un an et plus. Pour 11, soit 82% d'entre eux, elle est de quelques mois alors que pour moins de 5% seulement, l'activité n'est que d'une semaine. Lorsqu'on s'intéresse à l'occupation des aires de stationnement quotidiennement, on se rend compte que l'activité tourne à plein régime (90%) du lundi au jeudi. Elle décline uniquement le dimanche (15, 75%) (cf. tableau n°5).

Tableau n°5 : Répartition par jour travaillé dans la semaine

Jours	Nombre de personnes	%
Lundi	320	97
mardi	315	95,45
mercredi	305	92,42
jeudi	300	90,90
vendredi	267	80,90
samedi	210	63,63
dimanche	52	15,75

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

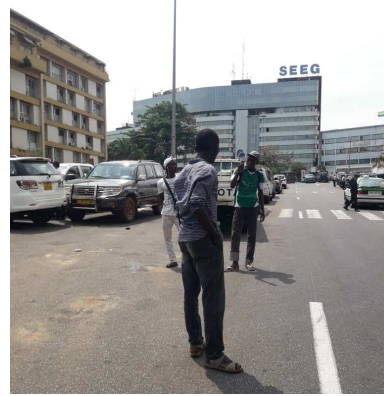
Les revenus de l'activité dépendent du nombre de véhicules aiguillonnés par les jeunes sans emploi. Le tableau de la répartition des revenus (tableau n°6) présente les montants cumulés perçus par les jeunes après stationnement. Deux hypothèses permettent de comprendre les montants perçus par les jeunes sans-emploi. Selon une hypothèse basse, un « stationneur » peut engranger par jour et par semaine respectivement 2 500 FCFA et 15 000 FCFA. Ce qui lui permettra d'atteindre 70 000 FCFA le mois. Selon une hypothèse

haute, ces ressources vont osciller par jour et par semaine entre 15 000 FCFA et 105 000 FCFA. Ces gains s'élèvent jusqu'à 420 000 FCFA le mois. Au regard de ces montants, on peut conclure que nous sommes en présence d'une activité lucrative dont les ressources sont au-dessus du Revenu Minimum Mensuel (RMM=150 000 FCFA) au Gabon (Jeune Afrique, janvier 2010). Ce qui explique l'attrait qu'exercent les aires de stationnement pour ces jeunes sans-emploi. La pratique du stationnement par les jeunes sans-emploi prend des formes d'appropriation puisque les parkings sont étroitement contrôlés une grande partie de la semaine. Cette situation a tendance à pénaliser certains automobilistes notamment ceux qui ne peuvent accéder librement sans verser un « pécule » (cf. photos 1 et 2).

Photo 1 : Une vue des véhicules débordant sur la chaussée faute de places de stationnement suffisantes au centre-ville



Photo 2 : Des jeunes sans-emploi en pleine activité d'aiguillage des automobilistes au centre-ville



Clichés : Guy Obain Bigoumou Moundounga, mai 2022.

Par manque de places suffisantes de parking dans la commune de Libreville et particulièrement dans le centre-ville aux heures de pointe

(08h-17h30), les automobilistes sont contraints de stationner “n’importe où” au point d’obstruer la chaussée déjà étroite (photo 1). Face à ces carences d’aménagement des aires de stationnement, les jeunes sans-emploi en profitent pour en faire une activité lucrative (photo 2).

Tableau n° 6 : Répartition des revenus de l’activité par jour, par semaine et par mois selon le nombre de véhicules aiguillonnés (en FCFA)

Unité (en FCFA)	Nombre de véhicules	Cumul/jour	Cumul/semaine	Cumul/mois
500	5	2 500	17 500	70 000
	10	5 000	35 000	140 000
	15	7 500	52 500	210 000
	20	10 000	70 000	280 000
	25	12 500	87 500	350 000
	30	15 000	105 000	420 000

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

2.3. Les aires de stationnement dans le centre et la zone péricentrale de la ville : des espaces de conflits permanents

Le contrôle des aires de stationnement est l’objet de tensions entre les jeunes sans-emploi. (cf. tableau n°7).

Tableau n° 7 : Les acteurs en conflits sur les lieux de stationnement

Les acteurs en conflits	Oui	%	Non	%
Mairie	142	43, 03	188	56, 97
Police	152	46, 01	178	53, 99
autres jeunes	197	59, 70	133	40, 30

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022.

Trois types de conflits ont lieu sur les aires de stationnement. Il s'agit des conflits avec les autorités municipales, la police et les autres jeunes.

Le premier conflit oppose les jeunes à la Mairie. C'est un conflit d'autorité puisqu'il met en lumière la primauté des acteurs sur les lieux. En effet, les autorités municipales que nous avons rencontrées à l'hôtel de ville pensent que :

Les jeunes n'ont pas le droit de réguler le stationnement sur des espaces qui relèvent de l'autorité communale, ils n'ont rien à faire à ces endroits même si ces espaces semblent pour ces occupants délaissés, abandonnés, ils sont une propriété de la commune.

D'autres nous ont laissé entendre que :

L'occupation de l'espace communal à des fins de transport obéit à une réglementation à laquelle sont soumis tous les acteurs sans exclusivité. Les jeunes qui régulent le stationnement ne souscrivent à aucune taxe pour l'usage des lieux qu'ils occupent, ils ne respectent pas les textes en vigueur sur l'utilisation de l'espace communal et l'autorité qui incarne la municipalité de Libreville.

Le second type de conflit oppose les jeunes à la police. Ce sont des conflits liés à la circulation routière. En effet, très réglementée dans les rues du centre-ville, la circulation routière relève du domaine des Forces de Police notamment le stationnement irrégulier sanctionné par le sabot de Denver dont le retrait est onéreux (Bouyou, 1988 : 397).

Dans une ville où les places de parking manquent crucialement, l'intervention de ces jeunes sans-emploi se heurte à celle des agents de police qui leur demandent de « *libérer les lieux* » (expression utilisée par les agents de police sur le terrain).

Le troisième type de conflits est interne aux jeunes sans-emploi sur l'occupation des lieux. Il s'agit des conflits d'usage. Occupées temporairement, les aires de stationnement sont devenues au fil du temps des espaces contrôlés par des groupes de jeunes sans-emploi (figures n°4 et n°5), qui marquent leur espace par des panneaux de stationnement. Ces pratiques deviennent pérennes et ont tendance à empêcher les autres usagers d'occuper ces lieux.

Tableau n°8 : Le règlement des conflits

Type de solutions aux conflits	Nombre de personnes	%
La négociation	96	29,09
La force	234	70,91
Total	330	100

Source : Données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

Le règlement des conflits (tableau n°6) montre que la majorité de ces jeunes (70,90%) en vient aux mains comme solution pour défendre leur "territoire". Très peu règlent les différends qui les opposent de manière pacifique (29,09%). C'est ici que les aires de stationnement prennent des formes de contrôle exclusif par des groupes organisés et parfois très violents.

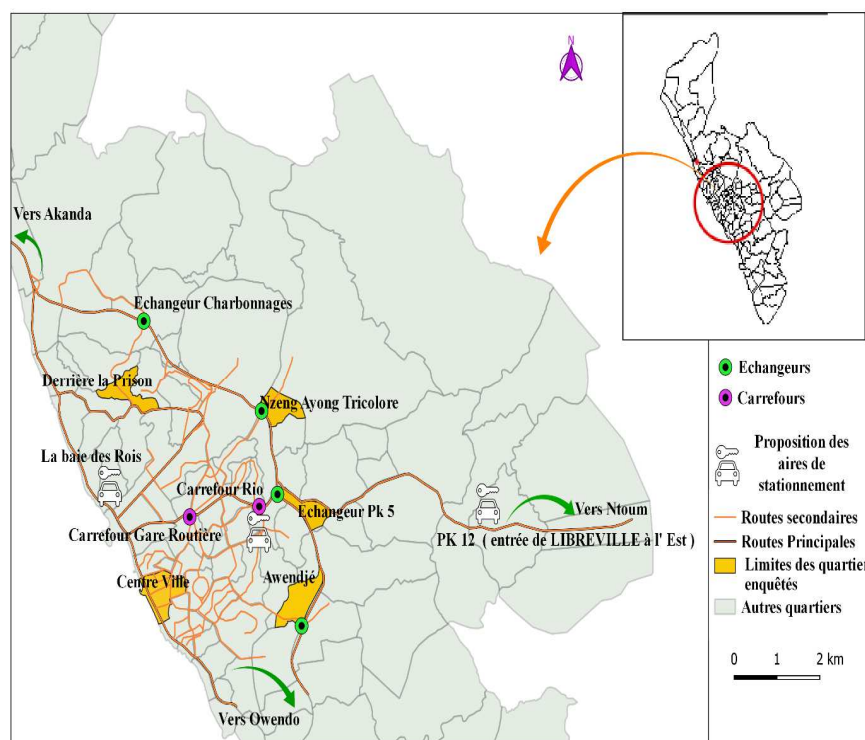
3. Discussion

Déjà étudiées à Libreville, les aires de stationnement n'ont jamais été abordées sous l'angle de l'appropriation comme en témoignent les carences de références y relatives dans la bibliographie consultée à cet effet. L'intérêt de cette étude réside dans le fait qu'elle ouvre un champ nouveau qui pourrait susciter d'autres travaux.

Toutefois, loin de constituer une étude isolée, l'exemple de Libreville pourrait se nourrir de ce qui se fait dans les autres villes du monde. Dans les villes européennes par exemple en France, les aires de stationnement sont gérées par les municipalités et les entreprises privées (Bompard, 1998). Conscients que les parkings municipaux ne peuvent pas contenir tous les véhicules en raison de leur capacité régulée par un horodateur, les pouvoirs publics ont ouvert le stationnement des véhicules aux privés via des concessions comme Vinci. Depuis lors, les aires de stationnement ont fait l'objet d'une production sans cesse renouvelée. On les trouve à proximité des gares de train, près des aéroports, à côté des grands centres commerciaux situés loin des villes. Considérées comme des ouvrages qui participent au fonctionnement de la ville, les aires de stationnement prennent des formes variées passant des parkings souterrains, au sol, aux parkings suspendus plus sécurisés et dont le stationnement illimité dans le temps et dans l'espace, est tarifé.

Pour le cas de Libreville, un parking souterrain pourrait être aménagé à l'entrée de la ville comme au PK12 et un autre dans le centre-ville au niveau de la Baie des Rois, site précédemment prévu pour la construction d'une Marina. En plus de ces deux aménagements, un autre parking pourrait être construit au niveau du Carrefour Rio dans le 3^e arrondissement (cf. Figure 3). L'aménagement de ces aires de stationnement permettrait de pallier le déficit criard des places de parking dans la ville et dans le même temps de limiter le phénomène de l'encombrement des voies de circulation.

Figure n°3 : Proposition d'aménagement des aires de stationnement dans la commune de Libreville : la baie des Rois, Carrefour Rio et PK12



**Source : Ndong Mba, J.C, 2004, p.61,
Conception et réalisation : Mouvondo, E., UOB, CERGEP, juin 2022**

Ces aménagements permettraient de résoudre la problématique du stationnement bilatéral récurrent à Libreville et qui empêche la libre circulation des automobilistes au centre-ville au regard de l'étroitesse des voies (Gneguitsila Koupi, 2008).

Conclusion

Cette étude a porté sur la problématique des aires de stationnement dans la commune de Libreville en cherchant à mettre en lien la pénurie des parkings et leur appropriation par les jeunes sans-emploi. Structurée autour d'une question centrale, celle de savoir ce qui explique aujourd'hui la pénurie des aires de stationnement à Libreville, elle a induit l'hypothèse selon laquelle les limites de mise en œuvre des plans d'aménagement seraient à l'origine de l'insuffisance des aires de stationnement dont se servent maintenant les jeunes sans-emploi pour faire du stationnement une activité lucrative. L'objectif recherché par cette étude a été de montrer l'importance des aires de stationnement dans le fonctionnement d'une ville à l'instar de Libreville. Pour constituer le corpus nécessaire à cette étude, une enquête basée sur des entretiens avec 20 agents municipaux et un questionnaire administré auprès de 330 jeunes sans-emploi a été menée. Les résultats ont montré que les aires de stationnement sont contrôlées par des jeunes sans-emploi (tableau n°1) qui les soumettent quotidiennement au stationnement (tableau n°3), et ce depuis plusieurs années (tableau n°4). Ces jeunes sans-emploi sont prêts à les défendre contre l'arrivée d'autres jeunes (tableau n°5). Ces résultats confirment une appropriation des aires de stationnement par ces jeunes sans-emploi.

Références bibliographiques

- Bompard A., 1998, « Gestion communale du stationnement et centres urbains », *Politiques et management public*, vol. 16, n° 2, pp. 1-27.
- Bouyou J.M.V., 1988, « Les enjeux urbains au Gabon, analyse sociologique de l'espace urbain à Libreville », *LUTO*, Université Omar Bongo, Libreville, pp. 375-413.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica, Coll. « Villes », 166 p.

- Engo Assoumou H.C., 2007, « Voirie et structure urbaine à Libreville », in : Les villes du Gabon. *Revue scientifique internationale Villes en parallèles*, n°41-42, in Guy BURGEL et Jean Claude NDONG MBA (S. Dir.), Paris, pp. 152-178.
- Engo Assoumou H.C., 2014, « La problématique de la voirie dans l'aménagement de Libreville », in : *Les enjeux et défis du Gabon au XXIe siècle. Réflexions critiques et perspectives des géographes. Éditions Connaissances et savoirs*, in Serge LOUNGOU (S. Dir.), Paris, pp. 131-156.
- Gneguitsila Koupi M., 2008, *La carence des aires de stationnement et son impact sur la circulation urbaine dans la commune de Libreville*, Mémoire de maîtrise en géographie, Université Omar Bongo, 97 p.
- Jeune Afrique, janvier 2010, *Le Gabon fixe un « revenu minimum mensuel » à 150.000 FCFA* (<https://www.jeuneafrique.com/156759/archives-thematique/le-gabon-fixe-un-revenu-minimum-mensuel-150-000-fcfa/>)
- Lasserre G., 1958, *Libreville, la ville et sa région (Gabon, AEF), étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 346 p.
- Madebe D., 1990, *La ville et les problèmes de transports et de circulation urbaine*, Thèse de doctorat en géographie, Aix-Marseille, Université Aix-Marseille II, 428 p.
- Ndong Mba J. C., 2004, « Libreville, Owendo », *Atlas du Gabon*, Paris, Les éditions du Jaguar, pp. 60-61.
- Ngodi E., 2015, *Gestion des espaces publics: cas des arrêts de bus à Brazzaville*, Chişinău, Éditions Universitaires Européennes, 124 p.
- Nguema R. M., 2007, « Rénovation urbaine et dynamique démo-spatiale de la ville de Libreville », *Revue Gabonaise de Géographie*, n°2, pp.78-94
- Nzoughet Mendome E., 1977, *L'évolution socio-économique de Libreville depuis 1960 : pour une problématique des classes sociales dans la ville africaine*, Thèse de doctorat de 3^e cycle en sociologie, Université Paris V, René Descartes, 349 p.
- Piermay J. L., 1993, *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*, Paris, Éditions L'Harmattan, 579 p.

Pourtier R., 1979, « Ville et espace en Afrique noire : l'exemple du Gabon », *L'Espace géographique*, n°2, pp. 119-130
Zoo Eyindanga R.C., 2011, « La problématique des aires de stationnement à Libreville », *Iboogha*, pp. 23-44.

Bakassi : un espace péninsulaire géostratégique au fond du golfe de Guinée

Thierry Djifack

Université de Dschang, Cameroun

djifackthierry@gmail.com

Résumé : Située dans la région camerounaise du sud-ouest, département du *Ndian*, à l'angle supérieur de la baie de Biafra, la péninsule de Bakassi couvre environ 1000 km² et se situe en position frontalière, notamment entre le fleuve *Rio del Rey* à l'est et la rivière *Akwayafe* à l'ouest. Pendant plus de deux décennies, cette péninsule a été la source des tensions interétatiques entre le Cameroun et le Nigeria. Ce conflit, certes né officiellement de la contestation de la frontière maritime entre le Cameroun et le Nigeria, repose à l'évidence sur la dimension économique et la position géostratégique de la presqu'île. Nous entendons étudier cet espace transfrontalier du point de vue géo-historique et géopolitique, notamment dans sa dimension géostratégique, en tenant compte des éléments de sa géographie physique, sa composition humaine, sa dimension économique et stratégique ainsi que des éléments du conflit et de l'insécurité.

Mots-clés : Bakassi, Espace, Péninsulaire, Géostratégique, golfe de Guinée

Abstrat: Located in the Cameroonian region of south-west, department of *Ndian*, at the top corner of the bay of Biafra, the Bakassi peninsula covers about 1000 km² and is located in a border position, especially between the *Rio del Rey* river in the east and the *Akwayafe* river in the west. For more than two decades, this peninsula has been the source of inter-state tensions between Cameroon and Nigeria. This conflict, although officially born from the challenge of the maritime border between Cameroon and Nigeria, is obviously

based on the economic dimension and geostrategic position of the peninsula. We intend to study this transboundary space from a geo-historical and geopolitical point of view; in particular in its geostrategic dimension, taking into account the elements of its physical geography, its human composition, its economic and strategic dimension as well as elements of conflict and insecurity.

Key words: Bakassi, Space, Peninsular, Geostrategic, gulf of Guinea.

Introduction

En août 2008 à Calabar, capitale de l'État de Cross River au Nigeria, s'est organisée la cérémonie de la rétrocession par le Nigeria au Cameroun, de la totalité de la péninsule de Bakassi. Cette célébration mettait réellement fin au « régime spécial transitoire » mis en place dans la presqu'île, à la suite de la signature entre les deux pays voisins de l'accord de *Greentree* relatif à la mise en œuvre pacifique de l'arrêt de la Cour Internationale de Justice du 10 octobre 2002 au sujet de la souveraineté camerounaise sur cette bande de terre située à la lisière du Nigeria. Cet évènement, trait d'union entre le présent et le passé, a certainement ouvert les perspectives d'une relation de bon voisinage entre les deux pays du golfe de Guinée unis par l'histoire et la géographie, sans pour autant effacer totalement les séquelles du conflit le plus violent enregistré à ce jour entre deux États de la façade atlantique africaine (Ogoulat, 1998, p. 402). Ce n'est certes pas nouveau de rappeler qu'en 1994, le Cameroun avait presque entièrement perdu son autorité sur cette péninsule située aux confins du Delta du Niger. La cristallisation des tensions autour de cette position frontalière, et qui semble d'ailleurs avoir justifié son choix stratégique comme siège du commandement des Forces armées nigérianes entre 1994 et 2008 a cependant suscité quelques interrogations, au moment où, le conflit renvoyait plus largement au contentieux relatif à la frontière terrestre, lacustre et maritime, notamment de l'embouchure d'*Ebedji* au lac à l'embouchure

d'*Akwayafé* (Eba'a, 2008, p. 25). Notre réflexion est donc partie du postulat que Bakassi représente un véritable enjeu socio-économique et stratégique, en raison de la configuration écologique qui l'érige au rang des plus importantes zones humide du golfe de Guinée.

La question de Bakassi a été étudiée sous divers angles : juridique, géoéconomique, historique et sociologique. L'approche juridique (G. R. Eba'a, 2008 ; A. D. Olinga, 2009 ; Salah, 2005) met en substance l'accent sur l'évolution du contentieux depuis la saisine de la CIJ jusqu'à la conclusion de l'accord de *Greentree*. Les analyses géoéconomique, politique et sociologique prêtent davantage attention aux ressources naturelles de la presqu'île, sur les profils des acteurs du conflit (civils et militaires), leur comportement, ainsi que les enjeux et les multiples initiatives de résolution de la crise (Z. Ngniman, 1996 ; Koning, 2005 ; A. Djimeli, 2011 ; L. Koungou). L'approche historique (H. Onana Mfege, 2011 ; R. Enobessong, 2010 ; H. Mgbale Mgbatou, 2004), s'est attachée à la reconstitution des faits afin de comprendre la sociogenèse de ce conflit fixé dans le passé colonial du Cameroun et du Nigeria.

Nous entendons étudier cet espace transfrontalier non pas d'un point de vue juridique et socio-historique, mais géo-historique et géopolitique ; notamment dans sa dimension géostratégique, en tenant compte des éléments de sa géographie physique, de sa composition humaine, de sa dimension économique et stratégique ainsi que des éléments du conflit et de l'insécurité.

1. Une péninsule au centre du golfe de Guinée

En géographie, une péninsule renvoie à une étendue de terre entourée par la mer et rattachée à la côte par un isthme. Dans l'usage, les expressions péninsule et presqu'île se rapportent concomitamment à Bakassi, sans qu'aucune distinction ne soit établie, contrairement à l'avis des spécialistes pour qui, la dimension de la bande de terre reliant la superficie entourée par la mer à la terre est plus fine dans le cas de la presqu'île.

1-1- Aperçu physique

Située dans la région camerounaise du sud-ouest, département du *Ndian*, à l'angle supérieur de la baie de Biafra, la péninsule de Bakassi couvre environ 1000 km² et se situe en position frontalière, notamment entre le fleuve *Rio del Rey* à l'est et la rivière *Akwayafe* à l'ouest. De forme trapézoïdale, la presqu'île de Bakassi s'étend sur la bordure occidentale du Mont Cameroun et sur environ 30 kilomètres de profondeur, soit près de 1800 km². Elle mesure 12 kilomètres de petite base et 35 kilomètres de hauteur entre le petit village de *Mbenmong* au Nord et celui de *Kombo à Munja* sur la bordure côtière méridionale. (Z.Ngniman, 1996 :41). La difficulté d'accès dans cette zone vient de la nature marécageuse du sol ; cela justifie d'ailleurs le déficit démographique observé dans la région. En effet, la zone est essentiellement couverte par une végétation de mangrove (forêt de palétuviers) présentant des amas enchevêtrés de racines en arceaux, découvertes à marée basse. Ces arbres appelés localement les « Matanda » souffrent de l'abattage illicite. La presqu'île de Bakassi est également une zone de transition tout d'abord parce qu'elle marque le point d'achèvement d'environ 1500 km de frontière séparant le Cameroun du Nigeria du Lac Tchad jusqu'à l'océan atlantique. Ensuite parce qu'elle est l'un des points de convergence des deux réalités politique, économiques et socioculturelle de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest.

Au plan administratif, la zone de Bakassi limitée à l'Ouest par la rivière *Akwayafe* et à l'Est par le fleuve *Rio del Rey*, précisément à l'angle supérieur de la baie de Biafra, couvre actuellement les quatre circonscriptions administratives à savoir : *Idabato* avec pour chef-lieu *Edema Mbassi*, *Kombo Abedimo* dont le chef-lieu est *Akwa*, *Isangele* avec comme chef-lieu *Isangele* et *Kombo Itindi* avec pour le chef-lieu *Ngosso* (A.T. Djimeli, 2011, p. 55).

Au plan climatique, la péninsule de Bakassi est située dans la zone du climat de mousson guinéenne fortement influencée par la présence des

grands massifs volcaniques du Mont Cameroun et des Monts Rumpi. La météorologie de la zone côtière est caractérisée par de fortes précipitations saisonnières qui atteignent une hauteur pluviométrique de 900mm (A. T. Djimeli, 2011, p. 55). On y relève trois saisons de pluies : la première, de juin à août est caractérisée par des précipitations très abondantes. La deuxième et la troisième qui vont respectivement de septembre à novembre et de mars à mai se caractérisent par des précipitations peu abondantes.

Photo 1 : Zones marécageuses de Bakassi



Clichés : Base des opérations du BIR Delta à Jabané

2. Une composante démographique majoritairement nigériane

En ce qui concerne la démographie de la région, les statistiques sont variées et contradictoires. Pour le ministère en charge de l'Économie, de la planification et de l'Aménagement du Territoire, la population de Bakassi, suivant les statistiques datant de l'année 2010 est

d'environ à 12.062 d'habitants répartis dans les quatre arrondissements comme suit : 3482 habitants à Idabato, 3476 à Isangele, 2146 à Kombo Abedimo et 2958 à Kombo Itindi (A.T. Djimeli, 2011 :57). Déjà, les résultats du recensement d'avril 1987 estimaient la population de Bakassi à 9000 personnes. En 2002 par contre, le représentant du Nigeria à la Haye précisait lors des plaidoiries que *The Bakassi case* concernait le sort de 200 000 Nigériens, alors que l'avocat du Nigeria Ian Brownlie affirmait lors du procès à la Haye que Bakassi était peuplé par 156 000 habitants (A.T. Djimeli, 2011 :58). Le ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation quant à lui travaille depuis 2006, sur une base de 130 000 habitants pour le département du Ndian, dont 60 000 pour Bakassi et Bamusso.

La zone de Bakassi n'avait pas été prise en compte dans les recensements de 2005, puisqu'elle était occupée militairement par le Nigeria. Une opération spéciale de recensement s'étant soldée par l'échec y avait été entreprise à partir d'août 2006. La principale cause de cet échec se trouve dans le peu d'intérêt accordé par population à cette opération. En tout état de cause, cette zone faiblement administrée par le Cameroun avant et pendant le conflit, est majoritairement peuplée des Nigériens qui, subissant dans leur pays une énorme pression démographique, recherchaient un espace vital viable.

Les Camerounais appartiennent au groupe ethnique Isangele du groupe Efik de la branche *Cross river* et de la sous-famille Benoué Congo (D.Mokam, 2003, p. 98). L'appartenance linguistique au groupe *Efik* implique une familiarité avec les *Efik* d'origine nigériane et qui se sont également installés à Bakassi.

Selon Etongo Efangé, Maire de la commune d'*Idabato*, il existe plusieurs communautés humaines à Bakassi. Idabato en compte à titre illustratif vingt-sept : *Eket, Ibibio, Ibo, Shel Creek, Edem Abassi, Pastor Creek, Ekeya, Kombo Amunja I, Kombo Amunja II, Kombo Amunja III, Sansa I, Sansa II, Sansa III, Ndo Location, Jabane I, Jabane II, Amamong, Ine Obufi, Ine Ataya, Nawn Nse, Atabong,*

Orong, Ilaji Nug Ikono et la communauté camerounaise.⁸ Il est important de préciser qu'en dehors de la communauté camerounaise faible numériquement, les autres communautés sont toutes originaires du Nigeria.

Suivant des témoignages recueillis dans cette zone géographique, l'implantation des populations, aurait commencé à partir de 1923, sous l'effet des pressions exercées par la colonisation, caractérisée par les travaux forcés, le portage et autres pratiques coloniales contraignantes. Une minorité de la population camerounaise se serait déplacée du centre-sud du territoire camerounais vers l'ouest. D'autre part, c'est l'ensemble des activités entreprises au centre du Nigeria par l'administration coloniale anglaise qui poussa les populations à fuir vers les zones qui intéressaient peu cette administration. Dans cette mouvance, les populations pour la plupart originaires de Calabar, occupèrent la zone de Bakassi.⁹

À *Issobo*¹⁰ par exemple, l'implantation des populations remonterait en 1945 puis s'accéléra vers la fin des années soixante, suite à la guerre de sécession du Biafra.¹¹ Cette dernière a provoqué un flux massif des populations vers les régions environnantes et notamment vers Bakassi. En substance, il faut noter que ce sont les populations venues de l'Ouest du Cameroun et de l'Est du Nigeria qui ont occupé la péninsule de Bakassi où plus de 95% de la population se réclament du Nigeria (G.Verkiijika Fanso, 1998 :372). Le partage de la langue populaire "pidjin english" a certainement servi par ailleurs la cause du brassage des populations, au mépris de leurs origines, si bien que, les *Ibo, Ibibio, Efik* et *Ekoi Efik* allogènes au départ, se sont

⁸ Etongo Efange, entretien réalisé à *Idabato* (Bakassi) le 07 décembre 2014.

⁹ Sheriff Effange Edem, entretien réalisé à *Jabané II* (Bakassi) le 05 décembre 2014.

¹⁰ Il s'agit d'une pêcherie située dans le couloir fluviale conduisant au Rio Del Rey. C'est l'une des zones les moins peuplées de la péninsule, qui abrite cependant une importante base du BIR Delta.

¹¹ Enoh Sunday Assirih, entretien réalisé à *Issobo* (Bakassi) le 10 décembre 2014.

progressivement intégrés dans les communautés autochtones et ont fini par revendiquer leur appartenance ancestrale à la région.

Par ailleurs, la faible influence de l'administration territoriale camerounaise dans cette zone a eu comme conséquence immédiate¹² l'émergence d'une zone de non-droit échappant au contrôle souverain de l'État. Et comme dans tous les processus de colonisation par « comptoirs », les colons viennent en premier suivis par les soldats. À Bakassi, l'immigration économique s'est donc peu à peu transformée en occupation militaire, puis en annexion pure et simple de la République Fédérale du Nigeria.¹³

III. La péninsule de Bakassi: une région richement dotée

L'économie de la péninsule de Bakassi se résume à trois secteurs d'activités. Le secteur des hydrocarbures y demeure embryonnaire, alors celui de l'exploitation illégale du bois et la pêche a déjà pendant longtemps prouvé son caractère lucratif.

1. Les hydrocarbures offshore

À Bakassi, bien qu'aucun gisement pétrolier commercialement envisageable n'ait été encore mis en exploitation, il est estimé que la région triangulaire terrestre de la péninsule contient des gisements de pétrole dans une gamme d'un à plusieurs millions de barils. Ceci pourrait, dans les années à venir, compenser la production pétrolière décroissante du Cameroun, de 173 000 barils par jour en 1986 à 90 000 barils par jour en 2004 (R. De Koning, J.Mbaga, 2007 :5). Pour Narcisse Mouelle Kombi, « Les potentialités du sous-sol de la péninsule, sont certainement autant de raisons qui poussèrent le Nigeria à l'envahir en fin 1993 début 1994 » (N. Mouelle Kombi, 1996 :107).

¹² Du côté de la *Manyu* et du *Ndian*, il existait des villages camerounais accessibles uniquement par le Nigeria car aucune route directe ne les reliait au reste du pays.

¹³ Les Nigériens habitant Bakassi ne sont pas des autochtones mais des immigrants récents qui ont conservé des liens très forts avec leur pays d'origine.

La zone de Bakassi regorgerait à l'instar du Golfe de Guinée, un pétrole d'excellente qualité car il ne contient que très peu de soufre, ce qui facilite son raffinage.

En 2003, la Société Nationale d'Hydrocarbures (SNH)¹⁴ a dressé un rapport indiquant que la production pétrolière du Cameroun a été réalisée à partir de 49 champs offshore. Le bassin du *Rio del Rey* exploité depuis 1977 fournit à elle seul près de 90% de la production nationale (A.Djimeli, 2011 :65). Dans cet espace qui va au-delà de Bakassi, opèrent cinq groupes pétroliers.¹⁵ En 2004, la SNH dresse à nouveau un rapport indiquant entre autres, qu'une campagne de forage de cinq puits dont 4 d'appréciation et 1 de développement réalisé dans les concessions de *Kolé maritime*, *Boa Bakassi* et *Ekundu Marine*, a permis la mise en évidence des réserves additionnelles estimées à 30,54 millions de barils (A.Djimeli, 2011 :65). Dans la zone Est, l'étude des réservoirs des puits *Oongue* et la réévaluation des prospects existant ont abouti à des estimations d'huile en place variant entre 10 et 43 millions de barils pour *Oongue* et entre 76 et 244 millions de barils pour l'ensemble des prospects (A.Djimeli, 2011 :65).

La SNH précise par ailleurs l'intense activité d'*Addax Petroleum Cameroon Limited*¹⁶ qui a entrepris depuis février 2008, le forage de deux puits d'exploration offshore dans le permis de Ngosso situé à six

¹⁴ La SNH est la compagnie pétrolière nationale du Cameroun. Elle a pour mission de promouvoir la mise en valeur des hydrocarbures liquides et du gaz naturel, notamment à travers des projets d'exportation. À ce titre, elle gère les intérêts du Cameroun dans les activités de développement et d'exploitation des ressources pétrolières et gazières nationales

¹⁵ Les groupes pétroliers en question sont les suivantes : *Rio Del Rey* (SNH/Pecten/Total E&P, Opérateur), *Lokélé* (SNH/Total E&P/Pecten, opérateur), *Moudi* (SNH/Exxon Mobil/Perenco, Opérateur) ; *Etindé* (SNH/Euroil, Opérateur/*Trophy*) ; et *Ngosso* (SNH/Addax, Opérateur/Tullow Oil).

¹⁶ *Addax Petroleum Cameroon Limited* est une filiale du groupe pétrolier suisse *Addax Petroleum Corporation* dont le siège est à Genève. Cette société est particulièrement active dans la recherche et la production pétrolière dans plusieurs pays dont le Nigeria, le Gabon et le Kurdistan.

kilomètres de la côte sud de la péninsule de Bakassi. En avril 2008, l'État du Cameroun signe avec la société Addax, un nouveau contrat de type partage de production pour la recherche pétrolière dans la zone dénommée Iroko, un ancien bloc Mokoko Ouest qui couvre une superficie de 15,75 km² en mer le long de la frontière Cameroun-Nigeria, dans le bassin du *Rio Del Rey*. Ce contrat est intervenu à la faveur de l'accord relatif à la mise en application des accords de *Greentree* de juin 2006, fixant en effet au 14 août 2008 la fin de la rétrocession de ce territoire au Cameroun.

2. Les ressources halieutiques

La presqu'île de Bakassi possède une dimension halieutique importante. La pêche représente d'ailleurs la principale activité des populations de cet espace. Les pêcheries disséminées à travers les différents arrondissements de Bakassi et précisément au bord des fleuves *Rio Del Dey* et *Akwayafé* sont une illustration de la prédominance de cette filière. Elle se fait de manière artisanale notamment à l'aide des pirogues et des filets disposés sur les vastes étendues d'eau ou aux abords des mangroves. Il reste cependant difficile d'obtenir de l'administration camerounaise en place ou des pêcheurs, leurs vrais chiffres d'affaires, étant donné que le secteur reste non règlementé ; et surtout parce que l'activité est tournée essentiellement vers l'extérieur.¹⁷ Notons que c'est après les captures que des commerçants et des revendeurs entrent en jeu : ils rachètent les cargaisons, les font fumer en partie avant de les revendre principalement à Ikang, un marché frontalier situé du côté de la rive nigériane du fleuve *Akwayafé*.

Selon des chiffres communiqués par la délégation départementale du Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (Minepat) du N'dian, la quantité de poisson pêchée en 2009

¹⁷ *Ikang* est un marché frontalier situé du côté du Nigéria. Il reste à ce jour le principal marché des populations qui y vont et reviennent à Bakassi sans être inquiété ni par la douane, ni par la police camerounaise.

dans la péninsule s'élève à un peu plus de 1,2 tonnes. Détails de la production commercialisée : 833 995 kg de poisson frais et 318 702 kg de poisson fumé. D'après la même source, le poisson frais est exporté à environ 80%. Le reste de la production est écoulé à *Idenau*, Limbe et Douala pour l'essentiel. Le poisson fumé quant à lui est exporté presque en totalité.

Au vu des enquêtes de terrains menées précisément à *Idabato*, le sac de crevettes (moitié moins épais qu'un sac de riz de 50kg, et beaucoup moins lourd), coûterait trente mille. Mais il s'agit de trente mille nairas, c'est-à-dire l'équivalent d'environ cent mille francs CFA.¹⁸ C'est la raison pour laquelle les pêcheurs préfèrent se rendre au Nigeria où ils peuvent écouler leurs produits plus cher et mieux.

Par ailleurs, le Nigeria est l'un des principaux pays halieutique du Golfe de Guinée. Son carburant, l'un des moins chers, constitue le moteur de ce secteur d'activité qui cherche à pallier la chute du secteur agricole du pays depuis le début de l'ère pétrolière (O.J. Igue, 1989 :237). Lorsque le Cameroun a décidé de combattre les circuits de la contrebande dans la zone de Bakassi, ce sont avant tout les circuits d'approvisionnement en carburant des pêcheurs nigériens qui constituent plus de 90% de la population, qui ont été visés (Kengne Fodouop, 1988 :10).

3. La valeur stratégique de la presqu'île de Bakassi

La zone de Bakassi apparaît comme un *vantage point* pour une meilleure surveillance du Golfe de Guinée car, elle est idéalement située à proximité des champs pétrolifères du Cameroun et du Nigeria et permet en conséquence à qui la possède, d'avoir un regard sur les champs pétrolifères alentours. De plus, Bakassi constitue l'axe maritime le plus indiqué pour l'accès au port de Calabar, principale zone pivot de l'économie du sud-est du Nigeria. Le contrôle de Bakassi par le Nigeria serait donc vital pour la sécurité du sud-est de

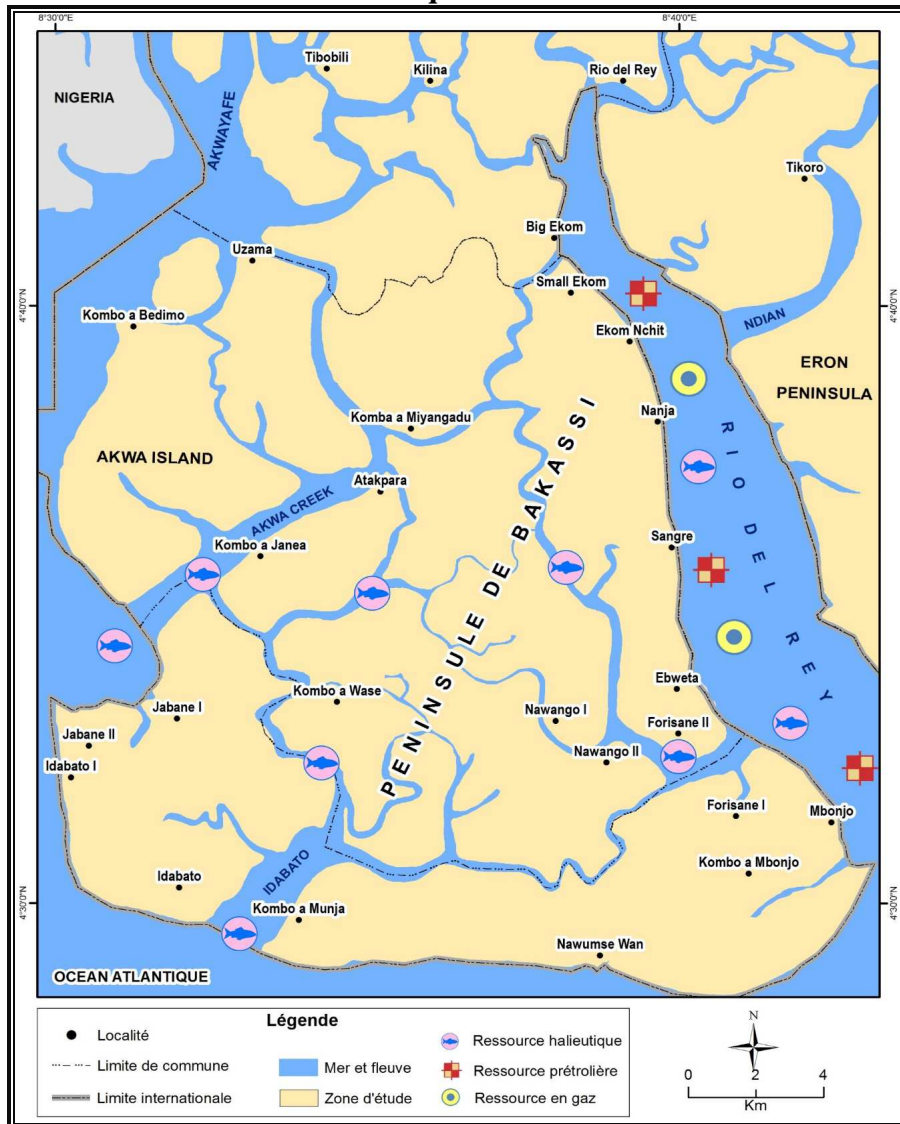
¹⁸ Chief Paul Tchienkou, entretien réalisé à *Idabato*, le 8 décembre 2014.

ses côtes. En s'assurant la mainmise sur Bakassi, le Nigeria éviterait la sempiternelle complaisance du Cameroun pour le passage de certains bateaux dans cette région. À propos de cette région, Albert Didier Ogoulat pense que :

Au-delà de cet aspect pétrolier proprement dit, des problèmes hautement stratégiques se posent pour le Nigeria. Compte tenu de la situation du *Oil Corridor*, côté nigérian, la région de Bakassi est le passage obligé des relations maritimes intérieures du Nigeria. En d'autres termes, le passage de l'est à l'ouest du pays par la mer, oblige à faire une boucle par les eaux territoriales camerounaises. Juridiquement, cela nécessite le recours à la sollicitude réitérée des autorités camerounaises. C'est là on l'imagine un facteur d'affaiblissement psychologique et politique du pouvoir d'Abuja. Les raisons de cette discontinuité territoriale sont liées à la nature tourmentée de la région de Bakassi. Il s'agit d'un secteur ennoyé, fait de criques et de marécages. Les cours d'eau y changent de direction au gré des éléments. De là, la difficulté d'établir un tracé frontalier viable, stable. La complexité de la situation n'est pas pour déplaire aux autorités d'Abuja (A. D. Ogoulat, 1998, p. 604).

L'accès à Calabar et principalement à son port situé entre la zone pétrolifère du Delta du Niger et la frontière entre le Cameroun et le Nigeria constitue un enjeu important.

Carte 1 : Presqu'île de Bakassi



Source : Réalisation par Thierry Djifack d'après la carte administrative du Cameroun.

3- Un espace sources de contentieux et d'insécurité maritime

La presqu'île de Bakassi constitue non pas le point d'ancrage du conflit frontalier terrestre et maritime ayant opposé le Cameroun au Nigeria, mais également elle connaît depuis quelques années de menaces multiformes, au point de devenir l'épicentre de l'insécurité dans l'espace maritime du Cameroun.

Un espace de différend frontalier maritime

Pendant plus de deux décennies, la péninsule de Bakassi a été la scène d'un conflit interétatique entre le Cameroun et le Nigeria. Encore appelé « Affaire Bakassi », ce conflit, bien que définitivement réglé, demeure à ce jour le plus violent entre deux États du golfe de Guinée. Il a eu des répercussions sociopolitiques et économiques tant au niveau de certaines couches de la population transfrontalière entre le Cameroun et le Nigeria, qu'au niveau du tracé frontalier terrestre, lacustre et marine des deux pays. Ce conflit d'appropriation des ressources naturelles a entraîné l'élaboration de deux discours contradictoires pour justifier les droits sur la presqu'île : alors que le Nigeria joue la carte de l'occupation effective de la presqu'île en raison d'une forte présence humaine d'origine nigériane, le Cameroun a fait valoir des arguments d'ordre juridique reposant essentiellement sur les accords coloniaux et postcoloniaux¹⁹.

¹⁹ En brandissant l'article 12 de la convention de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale devant la Cour Internationale de Justice, le Nigeria a cherché à tirer parti de la forte implantation des populations d'origine nigériane dans la péninsule de Bakassi, afin de bénéficier d'une circonstance spéciale conduisant à redéfinir les options de la souveraineté sur Bakassi. Les arguments juridiques portent essentiellement sur le rejet des accords frontaliers de Maroua de 1975. Le Nigeria estima en effet que ces accords n'avaient jamais été ratifiés et n'avaient par conséquent aucune force obligatoire. Le Cameroun par contre s'est solidement appuyé sur le droit international, aidé dans cela notamment par l'accord anglo-allemand de 1913 portant, délimitation de la frontière Cameroun-Nigeria de Yola à la mer et déterminant les conditions de navigation sur le *Cross River*, puis sur

Bien avant en 1993, année où les tensions avaient atteint leur point culminant, l'armée fédérale nigériane avait multiplié des incursions dans la péninsule au cours de la décennie 1990, opérant à l'occasion des changements toponymiques. Cela a consisté à rebaptiser les localités en changeant leurs dénominations par des qualificatifs administratifs nigériens (T. Weiss, 1996:115). À titre d'exemple, *Idabato* était devenu *Atabong*, *Jabane* désormais appelé *Abana* et *Akwa* était devenu *Ibom*.²⁰ En avril 1990, le sous-préfet camerounais en tournée dans sa circonscription administrative de *Kombo-Abedimo*, est enlevé, torturé autant que toute sa suite puis libéré quelques jours plus tard. D'avril 1990 à avril 1991, les soldats nigériens organisèrent des manœuvres d'intimidation le long de la frontière et finirent par assiéger *Jabane* où ils remplacèrent le drapeau camerounais par celui du Nigeria. Le 24 avril 1991, les autorités militaires nigérianes hissent à *Akwa* le pavillon nigérian suivi de la mise en place d'une plaque d'identification avec pour enseigne « *Mbo local Government Akwa Ibom* » (Z. Ngniman, 1996 :57).

Le 21 décembre 1993, en pleine turbulence politique et économique, le Nigeria envoya un détachement de quelques 500 soldats dans la zone de *Bakassi*, sous prétexte de vouloir assurer la protection de ses ressortissants, en l'occurrence la protection des pêcheurs *Ibibio*, *Ekoi* et *Efik*, victimes des opérations militaro-policières organisées par les autorités camerounaises.

En occupant les localités de *Jabane*, *Idabato* et *Akwa*, le Nigeria avait cloué au pilori la charte de l'Organisation de l'Unité Africaine, accréditant par conséquent la remise en cause du sacro-saint principe de l'intangibilité des frontières héritées de la colonisation. Pourtant au cours des dernières années, plusieurs initiatives de règlement pacifique du différend avaient été visibles dans le cadre de

l'accord frontalier postcolonial de Maroua de 1975 délimitant la frontière maritime des deux pays.

²⁰ *Akwa* est le poste de contrôle le plus avancé au nord de la péninsule. C'est également la zone la plus proche du Nigeria. Il était considéré comme étant la zone la plus sensible pendant les hostilités.

l'Organisation de l'Unité Africaine, à travers les commissions mixtes, et surtout à travers les rencontres au plus haut sommet entre le Cameroun et le Nigeria. Ces dernières incluent à titre d'exemple, la visite officielle du Président de la République du Cameroun Paul Biya du 10 août 1991 au Nigeria, en vue de revitaliser les négociations, suite à la menace du Nigeria d'occuper les zones lacustres du Cameroun pour protéger les pêcheurs nigériens du Lac Tchad (H.Abdouraman, 2008 :57), la rencontre des commissions nationales des frontières du Cameroun et du Nigeria du 27 août de la même année, puis la rencontre du 19 décembre 1991 et d'août 1993 dans le cadre de la commission mixte des frontières Cameroun-Nigeria.

Suite à l'échec de la médiation togolaise du Président Gnassingbé Eyadéma, de la tentative infructueuse de l'OUA de ramener la paix entre les deux parties par la voix diplomatique ; suivie par l'échec des démarches bilatérales initiées par les autorités camerounaises, le Cameroun a décidé de saisir les Nations unies pour arbitrage en déposant le 29 mars 1994²¹, au Greffe de la Cour Internationale de Justice,²² une requête introductive d'instance contre la République Fédérale du Nigeria. Cette requête a souligné en substance une agression du Nigeria qui de facto, viole le principe fondamental du respect des frontières héritées de la colonisation. La procédure judiciaire débutée en 1994 a connu son épilogue 10 octobre 2002 par la publication de l'arrêt de la CIJ reconnaissant la souveraineté du Cameroun sur la presqu'île de Bakassi en vertu de l'accord germano-britannique de 1913 que la Cour avait jugé valide et applicable dans son intégralité.

²¹ La requête fut déposée précisément par le ministre camerounais de la justice, garde des sceaux du moment, l'avocat Douala Moutome. Premier agent du Cameroun auprès de ladite cour, ce grand commis de l'État camerounais fut ministre de la justice du 26 avril 1991 au 07 décembre 1997.

²² Créée en 1946 à la suite de la dissolution de la Cour Permanente de Justice Internationale (CPJI) sous l'égide de la SDN, la CIJ est le principal organe judiciaire de l'ONU. Elle a été instituée par la charte des Nations Unies signée le 21 juin 1945 à San Francisco.

La volonté clairement affichée du Cameroun et du Nigeria de respecter le verdict de la CIJ à travers la signature en 2006 de l'accord de *Greentree* prévoyant le retrait des forces nigérianes de la presqu'île et le transfert d'autorité au Cameroun, s'est malheureusement heurté à l'hostilité de certaines bandes armées en provenance du Nigeria.

3.1. Un espace théâtre de l'insécurité maritime

La recrudescence au Cameroun de l'insécurité maritime à Bakassi après sa rétrocession au Cameroun est étroitement liée à l'accord du 12 juin 2006. Cet accord a fortement irrité une frange de la population nigériane qui va dès lors multiplier les actes de violence à l'endroit des institutions camerounaises. Avant les attaques spectaculaires de 2009, il existait déjà au cours des années 1980, une certaine agitation le long des côtes camerounaises, essentiellement concentrée dans la zone d'exploitation pétrolière au large de Bakassi (J.V.Ntuda Ebode, 2010 :79). La multiplication des attaques consécutive à la reconnaissance par la Cour Internationale de Justice de la souveraineté camerounaise sur Bakassi et l'opération de rétrocession inhérente à cette décision, a été le fait des militants armés regroupés sous la bannière des *Bakassi Freedom Fighters* (BFF), des *Bakassi Self Determination Front* (FAB) ou de la *Niger Delta Defence and Security Council* (NDDSC), qui s'attaquent aux navires de transport des biens et des personnes, aux autorités administratives et aux forces de défense camerounaises. Le 09 juin 2008, une embarcation camerounaise avait été victime d'une attaque des pirates à Mbenmong, une localité de l'arrondissement de Kombo Abedimo. Les victimes de cette attaque étaient constituées du sous-préfet de Kombo Abedimo, d'un officier supérieur et de 07 autres éléments du BIR.²³ La véritable première action d'envergure menée dans cette région est l'attaque du Supply Boat (SS SAGITTA) en manœuvre de

²³ Unoh Asuqwo Emmanuel, entretien réalisé le 8 décembre 2014 à *Kombo Abedimo*.

sécurisation d'un tanker en chargement, menés par des rebelles venus du Nigéria. Les rebelles vont faire 10 otages dont 7 Français, 2 Camerounais et un Tunisien. Cette attaque va sonner comme «le début d'une série d'actes qui vont être perpétrés autant sur des navires marchands que sur des supplies travaillant pour des compagnies pétrolières et sur des chalutiers»(J.V. Ntuda Ebode, 2010 : 81). Selon International (Crisis Group, 2012 :18), le Cameroun aurait subi entre 2007 et 2011 environ 150 attaques par des hommes disposant d'armes de guerre et de lance-roquettes. Pour l'année 2009, le Cameroun a subi plus de 39 attaques dont 14 pour le seul mois de septembre (J.V. Ntuda Ebode, 2010 : 16). En novembre 2007, 21 soldats camerounais avaient été assassinés par un groupe dénommé *Liberators of the Southern Cameroon People*. Le 24 juillet 2008, un détachement du 22^e bataillon des fusiliers marins avait été attaqué par les *Bakassi Freedom Fighters*, avec comme bilan 10 assaillants tués et 8 autres blessés (A. Djimeli, 2011 :121).

Au cours de la même période, deux marins de nationalité camerounaise et ghanéenne ont été capturés à bord d'un chalutier par des pirates qui réclamaient 1.5 million USD (heureusement libérés par les forces de sécurité camerounaises). Une attaque d'un poste de gendarmerie de Bamuso (petite localité de Bakassi) par des assaillants venus de la mer (sans faire de victime) a vu du matériel militaire emporté. S'y ajoute l'enlèvement suivi de leur libération 7 jours plus tard de 6 chinois de la société Dalian Beuhai, par un groupe dénommé « Africa Commando ».

La réaction des autorités camerounaise face à la recrudescence de ces attaques dans la presqu'île de Bakassi a été un réflexe défensif. Par le décret N2009/080 du 20 février 2009 créant le Bataillon d'Intervention Rapide du Delta, embryon des Garde-côtes et partenaires marins du Bataillon d'Intervention Rapide (BIR), le Cameroun a voulu réaffirmer son engagement à faire de la sécurisation de Bakassi l'une des priorités de la politique publique. Traditionnellement réservée à la Marine Nationale, le BIR-DELTA avec un personnel bien formé et disposant de matériels conformes et adaptés, mène à bien sa mission

dans la zone de Bakassi où il a considérablement réduit la force de nuisance asymétrique des groupes armés depuis 2009.

Conclusion

La presqu'île de Bakassi est, en définitive, l'illustration d'une frange transfrontalière bénéficiant d'une rente de situation (K. Bennafla, 1999 :25) ; en raison de ses potentiel énergétique, de ses richesses halieutiques et de sa position hautement stratégique dans la baie du Biafra. Cet espace est également l'expression du refus de la territorialité imposée par la colonisation ; un refus explicitement exprimé en 2002 lorsque les tribus Bayassa du Delta du Niger détenant les pêcheries à Bakassi, les élus de la Cross River, ainsi que certains chefs traditionnels de Bakassi ont saisi la Haute Cour de Justice de Lagos pour une suspension de la décision de la CIJ (L.Koungou, 2010 :17). Bakassi projette par ailleurs l'image de la faible marge de manœuvre du Cameroun à l'égard des espaces frontaliers. L'ancienneté du peuplement d'origine nigériane de la péninsule traduit à cet effet, la difficulté qu'a ce pays à accomplir ses missions régaliennes dans un espace assimilable aux aires économiques autonomes qui se sont greffées sur deux États nations (J.O. Igué, 1995 : 58), se détachant par leur fonctionnement de l'espace national au point de constituer des « enclaves ». À la suite de l'accord de *Greentree*, l'État du Cameroun a engagé plusieurs initiatives de gestion intégrée de la zone frontalière de Bakassi. Ayant pris effet à travers le décret du Premier Ministre Camerounais du 21 août 2007, portant création du Comité de Coordination et de Suivi de la mise en œuvre des Projets Prioritaires à réaliser dans la zone de Bakassi, cette mesure s'est articulée autour du déploiement de l'administration, des initiatives de désenclavement de la presqu'île et le déploiement du dispositif de sécurité.

Références bibliographiques

- Abdouraman H., (2008), « Le conflit frontalier Cameroun-Nigeria dans le lac-Tchad : les enjeux de l'île de Darak disputée et partagée », *Culture & Conflits*, n°72, pp. 57-76.
- Bennafla K., (1999), « La fin des territoires nationaux ? État et commerce frontalier en Afrique », *Politique africaine*, n° 73 - mars, pp. 24-49.
- De Koning R., Mbagu J., (2007), « Conflits pour les ressources naturelles de la péninsule de Bakassi : du global au local », *Ecologie & Politique*, n° 34, pp. 93-103.
- Djimeli A.T., (2011), *Bakassi sur les chemins escarpés d'une reconstruction*, Yaoundé, Afrikiya, 117 p.
- Igue O.J., (1989), *Le Nigeria et ses périphéries frontalières*, Paris Karthala, 1989, 237 p.
- International Crisis Group, (2011), « Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité : l'Afrique Centrale », *Rapport Afrique*, n°181, novembre, pp. 1-40.
- Kengne Fodouop, (1988), « La contrebande entre le Cameroun et le Nigeria », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°161, janvier-mars, pp. 5-25.
- Koungou L., (2010), « Comment construire la paix dans un espace postconflituel ? Le cas de Bakassi », *Afrique contemporaine*, n° 234, pp. 11-24.
- Mokam D., « Bakassi : deux lectures du passé au service d'un conflit frontalier », *Les Cahiers d'Histoire et Archéologie*, n°4, juin 2002-juin 2003, pp. 96-109.
- Mouelle Kombi N., (1996), *La politique étrangère du Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 229 p.
- Ngniman Z., *Nigeria Cameroun la guerre permanente?* Yaoundé, Clé 1996, 151 p.
- Ntuda Ebode J.V., (sd), (2010), «La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée», in J. V. Ntuda Ebode (dir), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis*

sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, pp. 43-92.

Ogoulat A.D., (1998), « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques, *Norois*, n° 180, pp. 58-607.

Verkijika Falso G., 1998, « Interrelationships and Movement in the Border Zone and after the imposition of the Cameroon-Nigeria Boundary », in C. Dubois, Marc Michel et P.Soumille (sous la dir), *Frontières plurielles frontières conflictuelles en Afrique subsaharienne*, p. 372.

L'influence de la crise de la Covid-19 sur les activités industrielles au port d'Abidjan

Norbert KOUAKOU N'GORAN

Géographe des mers et des littoraux

Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Institut de Géographie Tropicale (IGT)

kn39gorannorbert@yahoo.fr

Résumé : Le port d'Abidjan, maillon essentiel de la chaîne des transports du pays, épicerie des industries ivoiriennes n'a pas été à l'abri des perturbations de la Covid-19. Les secteurs de production ont tourné au ralenti à cause de nombreux cas d'absence au travail, des difficultés d'approvisionnement en matières premières, etc. Toutefois, le PAA (2021, p. 1) se félicite de la bonne capacité de résilience de ce complexe portuaire ouvert sur le monde. Cet article vise à montrer l'influence de la Covid-19 sur l'organisation du travail dans le milieu industriel de ce port ainsi que ses effets induits.

La méthodologie utilisée s'est fondée sur la recherche documentaire et les enquêtes de terrain, notamment les entretiens. Elle a permis de cerner les menaces que faisait peser la Covid-19 sur l'environnement portuaire, d'examiner les réaménagements stratégiques du travail dans les secteurs d'activités industrielles et d'analyser les effets induits sur l'économie industrielle du port.

Mots-clés: Port d'Abidjan, Influence, Activité industrielle, Covid -19, Crise.

Abstract: The port of Abidjan, an essential link in the country's transport chain, epicenter of Ivorian industries, has not been immune to the disruptions of Covid-19. The production sectors have slowed down due to numerous cases of absence from work, difficulties in the supply of raw materials, etc. However, the PAA (2021, p. 1) is pleased with the good resilience of this port complex open to the world. This

article aims to show the influence of Covid-19 on the organization of work in the industrial environment of this port as well as its induced effects.

The methodology used was based on documentary research and field surveys, including interviews. It made it possible to identify the threats posed by Covid-19 to the port environment, to examine the strategic reorganization of work in the industrial activity sectors and to analyze the effects induced on the industrial economy of the port.

Keywords: Port of Abidjan, Influence, Industrial activity, Covid -19, Crisis.

Introduction

Depuis la fin de l'année 2019, le monde entier est frappé par la pandémie de la Covid-19. Les effets de cette crise humanitaire sont perceptibles sur les économies nationales. La croissance économique ivoirienne estimée à 7,2% pour l'année 2020 (Comité de Gestion FSPME, 2020, p. 3) a fortement ralenti pour s'établir à +2%)²⁴.

Mais dès 2021, on constate un fort rebond faisant passer la croissance à 6,5% selon les experts ivoiriens, contre 6% pour le Fonds monétaire international (FMI) (Portail officiel du Gouvernement de Côte d'Ivoire, 2021, p. 1). Le transport maritime qui est le vecteur indispensable de la mondialisation des échanges, par lequel transitent plus de 80 % des flux de matières premières et de marchandises par l'entremise des ports, a été profondément affecté par cette pandémie. De même, les activités de production industrielle et de médicaments se sont fragilisées par manque d'intrants ou à cause des mesures de confinement décidées par la plupart des pays. Dans certains pays, les effets sont effrayants, les entreprises ont enregistré des pertes énormes, d'autres sont tombées en faillites. Au Cameroun, les travaux

²⁴ Ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance, 2021, p. 1.

du Groupement inter-patronal (2020) indiquent un impact négatif pour les entreprises industrielles plus faible que les entreprises de services. Au Togo, tout comme au Burkina Faso, les enquêtes menées par leurs différentes Chambres de commerce et d'industrie (2020) révèlent de nombreuses difficultés auxquelles sont confrontées les entreprises des secteurs industriels, mines, BTP et services (M. Goujon et E. Mien, 2020, p. 4).

En Côte d'Ivoire, les « industries pieds dans l'eau » installées dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) d'Abidjan regroupent 60% des installations du pays et sont essentiellement composées d'agro-industries, d'industries chimiques et d'hydrocarbures. Elles emploient environ 41 000 personnes et enregistrent des chiffres d'affaire allant de 300 000 000 FCFA à 98 841 538 550 F CFA pour des unités agroindustrielles (N. N. Kouakou, 2018, p. 128). Au niveau du PIB, la part du secteur manufacturier a amorcé la croissance en passant de 14,6% en 1994, à 17,5% en 1998 et a atteint 23,1 % en 2005 (N. N. Kouakou, 2014, p. 288). Subitement, les industries sont frappées par des effets de la pandémie marqués par le ralentissement remarquable de leurs activités. Au cours de cette période dévastatrice, force est de constater que la position du port d'Abidjan dans la chaîne de transport mondiale fait de lui un espace exposé à la vulnérabilité alors que le PAA (2021, p. 1) se félicite de sa bonne capacité de résilience. Sur la question des entreprises, l'État a pris des mesures pour répondre aux doléances formulées par les acteurs industriels. Par contre, le public est encore mal renseigné sur les réorganisations internes à chaque secteur d'activité industrielle exerçant sur le domaine portuaire d'Abidjan alors qu'ailleurs, le diagnostic semble quelque peu établi. C'est le cas de certains pays émergents à l'image du Brésil qui ont éprouvé des difficultés de résilience entre mars et juin 2020 dans tous les secteurs d'activités face à la pandémie (M. Goujon et E. Mien, 2020, p. 1), malgré des mesures de digitalisation. Cette situation conduit à la question suivante : quelle est l'influence de la Covid-19 sur l'organisation du travail dans le milieu industriel du port d'Abidjan et ses effets induits ?

Dès lors, l'approche développée consiste à faire une analyse sur la thématique de l'organisation du travail industriel en temps de crise. Elle utilise des données récentes et s'insère dans la dynamique de l'actualité mondiale.

Il s'agit concrètement dans cette étude de mettre en lumière l'influence de la Covid-19 dans l'espace portuaire d'Abidjan abrité par les unités industrielles en s'appuyant sur les stratégies prises par les acteurs en fonction de la répartition spatiale des activités industrielles et d'en déduire les conséquences.

1. Approche méthodologie

La méthodologie se résume à la technique de collecte des données et au traitement fait de ces données.

1.1. La technique de collecte des données

Dans le cadre des données obtenues, la recherche documentaire a été bien utile en tant que technique de collecte, malgré une littérature peu fournie dans une période de crise subitement intervenue. Cette investigation a permis de solliciter le Centre d'Information Géographique et du Numérique (CIGN) rattaché au BNETD pour avoir un fond de carte en vue de localiser les unités industrielles implantées dans la zone d'étude. Par la suite, des documents ont été acquis sur internet parmi lesquels un planisphère qui a servi de fond à l'identification des pays fournisseurs des intrants importés par l'industrie portuaire. À ce propos, le recours à la direction des douanes a permis de recueillir des informations statistiques sur des pays fournisseurs d'intrants.

En revanche, les enquêtes de terrain à proprement parler ont impliqué l'observation directe et les entretiens. À ce niveau, il nous revient de signaler que recueillir des informations aussi sensibles, soient-elles, n'est pas une tâche aisée pour les interlocuteurs en raison de la concurrence farouche qui règne entre les entreprises. Par conséquent,

la réticence des industriels frappés par l'émotion a contraint au déploiement d'une démarche essentiellement qualitative.

Compte tenu du temps de l'enquête de terrain relativement court (octobre à novembre 2020), notre cible a porté sur les sous-secteurs les plus importants en matière de regroupement spatial au sein du domaine portuaire. De fait, sur un total de 41 établissements industriels, un échantillonnage à choix raisonné couvrant 15 usines a été effectué. Il tient compte d'un taux de non-réponse d'environ 5%. Ainsi, dans la gamme des industries alimentaires et agroalimentaires, ont été privilégiées les usines de même nature ayant la particularité d'être regroupées dans la même zone. Il s'agit par exemple des minoteries (2), des huileries-savonneries (3). Il y va de même pour les conserveries rassemblées au port de pêche (2), les cimenteries (3) dans la zone 2B hors-douane, les établissements pétroliers et chimiques (3) de Vridi-SIR-Canal. Les autres établissements (2) caractérisés par leur isolement ou dispersion dans l'espace, non regroupés par affinité, ont été représentés car ils constituent, avant tout, des composantes issues des secteurs d'activité industrielle. Hormis les chefs d'entreprises industrielles, les entretiens ont été effectués auprès de 2 responsables de l'administration portuaire.

Toutefois, la théorie de Weber (1909) sur la localisation industrielle s'est avérée indispensable, non pas pour rappeler ses grandes lignes mais pour voir dans quelles conditions les usines ont pu fonctionner conformément aux trois composantes qui sont les matières premières, la main d'œuvre ou le marché.

1.2. Le traitement des données

En raison de la démarche essentiellement qualitative de l'étude, le traitement des données issues de nos enquêtes est organisé en textes grâce au logiciel *Word*. Cependant, *Adobe illustrator CS6* a permis de confectionner deux cartes. La première présente la répartition par secteur d'activité industrielle au port d'Abidjan. La seconde identifie les pays fournisseurs et la nature des intrants importés par l'industrie

portuaire) sur la base des données statistiques fournies par la direction des douanes (2020).

2. Résultats

Les résultats s'articulent autour de deux principales parties. La première fait état des menaces de la Covid-19 sur la zone portuaire d'Abidjan avec les réaménagements stratégiques opérés dans les secteurs d'activité industrielle. La seconde analyse les effets induits des stratégies sur l'économie industrielle.

2.1. L'état des menaces de la Covid-19 sur l'environnement portuaire et les réaménagements stratégiques opérés dans les secteurs d'activité industrielle

En dépit des ralentissements occasionnés par la pandémie sur le transport maritime mondial, l'état de perturbations des trafics au port d'Abidjan est loin de la catastrophe. Par contre, les acteurs du secteur industriel du port ont opéré des choix stratégiques de travail face aux menaces.

2. 1. 1. Les perturbations des trafics portuaires d'Abidjan peu effrayantes pendant la crise de la Covid-19

La crise de la Covid-19 a eu des répercussions sur l'environnement maritime et portuaire. Mais face à la menace, la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) a plaidé pour le maintien des flux de navires, l'ouverture des ports et la fluidité du commerce international afin de ne pas perturber les chaînes d'approvisionnement. Par conséquent, le port d'Abidjan est resté quasiment ouvert aux escales des navires et à la circulation des équipages avec moins d'obstacle possible. Pendant que les trafics privilégiaient les fournitures médicales, les denrées alimentaires, etc., la plupart des usines se débattaient pour la recherche de tout ce qui

leur permettait de se maintenir. C'est le cas de l'approvisionnement des « industries pieds dans l'eau » au port d'Abidjan. Ces usines ont connu des ralentissements dans leur approvisionnement, faute de l'irrégularité des navires acheminant les intrants de l'extérieur vers le port. En revanche, la Covid-19 a certes impacté négativement les activités industrialo-portuaires mais n'a pas bloqué définitivement le mouvement des navires vers le port d'Abidjan. C'est le cas aux Grands Moulins d'Abidjan (GMA) qui continuait d'accueillir les navires mais dans un rythme irrégulier (photo 1).

Photo 1: Un navire céréalier accosté à quai au niveau des GMA pendant la Covid-19



Cliché : Kouakou N'Goran Norbert, 2020.

Cependant, les mesures prises dans certains pays obligeaient les navires à respecter une quarantaine de 14 jours avant d'être autorisés à accoster. D'autres ports, comme celui de Yantian en Chine, étaient tout simplement fermés durant près de deux semaines. Quant au transport de passagers, il a été pratiquement arrêté dans de nombreux endroits, par exemple sur les liaisons passagères entre Oslo et Copenhague qui ne transportent plus que du fret. Il en est de même

pour Brittany Ferries entre la France et l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne, etc.

En ce qui concerne le port d'Abidjan, il s'est plié, depuis mars 2020, à des mesures restrictives anti-covid19 ayant entraîné une baisse de la fréquence des navires et un ralentissement des opérations de transbordement. Comme conséquence, il a enregistré une baisse de 7% sur le trafic global au premier semestre 2020 comparativement au bilan de la même période en 2019 selon son Directeur. Enfin, le trafic total des exportations et importations enregistrées tout au long des 12 mois de 2020 a pu atteindre 25 350 923 t de marchandises, contre 25 738 345 t en 2019 sur la même période (OIC, 2019, p. 33 ; PAA, 2021, p. 1), soit un repli léger de -1,5 %.

En somme, le port d'Abidjan conformément à la plupart des ports de l'Afrique n'a pas marqué d'arrêt définitif de ses trafics malgré les menaces de la pandémie. Néanmoins, les industriels opérant sur le territoire portuaire ont réorganisé leurs manières de travailler.

2.1.2. Les réaménagements stratégiques opérés dans les secteurs d'activité industrielle

Les menaces de la pandémie dans le milieu industrialo-portuaire a conduit les opérateurs industriels à prendre des mesures stratégiques dans le fonctionnement de leurs activités. Toutefois, avant d'analyser les stratégies opérées, il est indispensable de présenter l'armature de l'industrie portuaire par secteur d'activité.

2.1.2. 1. La répartition spatiale des secteurs d'activité industrielle du port

Au port d'Abidjan, la zone de Vridi est marquée par la présence à la fois de plusieurs secteurs d'activité industrielle. Cette diversité à Vridi est due à son statut de zone spécialement aménagée pour les industries, lieu d'accueil des industries lourdes liées au trafic lagunaire et portuaire. La zone elle-même est divisée en secteurs A et

B. Le secteur A désigne l'aire de localisation d'établissements dangereux ou insalubres comme des raffineries de pétrole et des dépôts d'hydrocarbures. C'est le cas de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) créée depuis 1962 disposant de la plus grosse installation en Afrique de l'Ouest francophone et raffinant plus de 3,8 millions de tonnes de produits pétroliers (photo 2).

Photo 2 : Vue partielle des cuves de raffinerie de la SIR en zone portuaire de Vridi



Cliché : Kouakou N'Goran Norbert, 2020

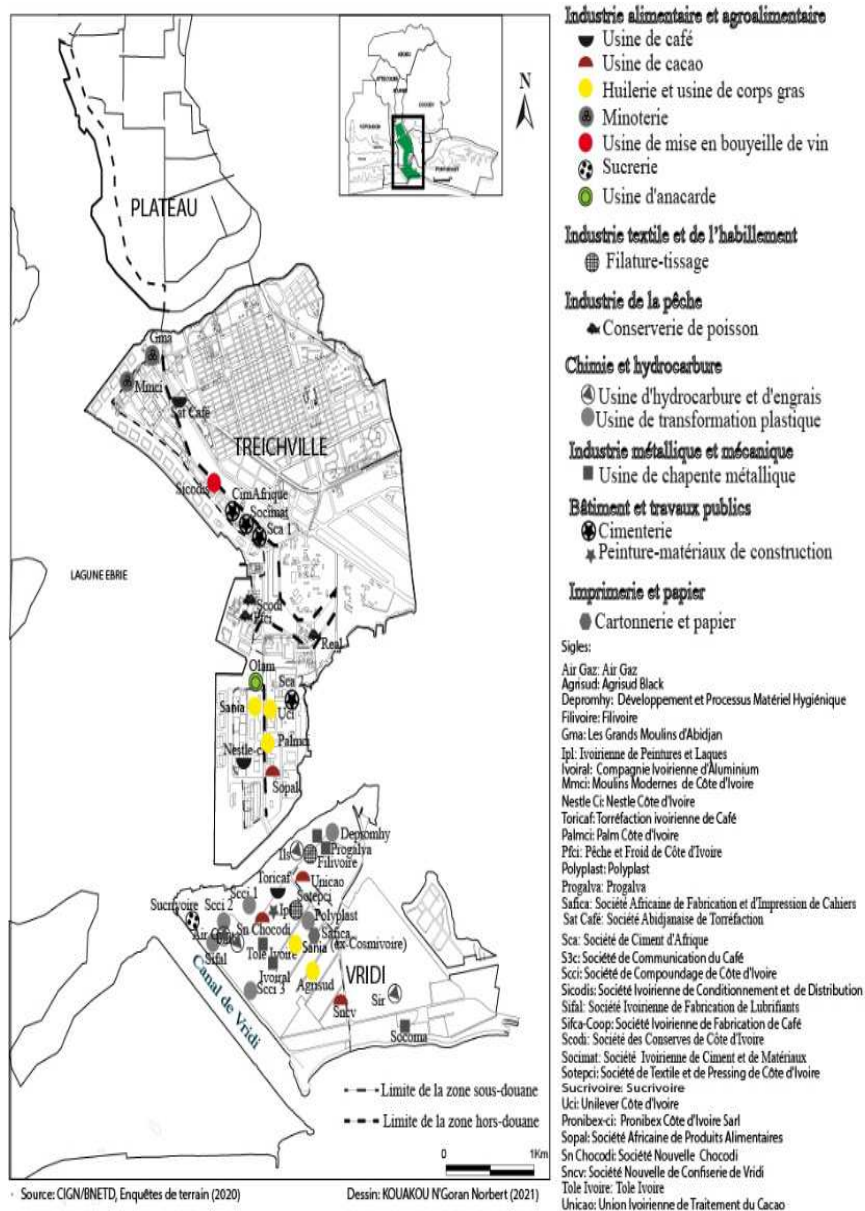
Le secteur A est donc planifié pour recevoir les entreprises à éloigner impérativement des zones d'habitat. Le secteur B regroupe des entreprises soumises à des dispositifs spéciaux de protection.

En revanche, l'espace portuaire de Treichville se caractérise par quelques ensembles homogènes localisables par endroit. De fait, les minoteries se localisent dans la partie Nord au quai céréalier, les cimenteries dans la partie hors-douane, précisément dans la zone n°2. Les conserveries de poisson sont implantées évidemment au port de

pêche et la plupart des huileries-savonneries sont regroupées en arrière du quai Sud (figure 1).

Par contre, des usines isolées à l'image de Sicodis pour le conditionnement du vin, de Sat-Café intervenant dans la torréfaction du café, etc. sont réparties dans l'espace portuaire.

Figure 1 : La répartition par secteur d'activité industrielle dans le domaine portuaire d'Abidjan



Pendant la Covid-19, des dispositions d'endigement ont été prises par les acteurs industriels comme solutions aux menaces.

2.1.2.2. Les différentes stratégies de fonctionnement opérées

En raison de la réduction du trafic maritime, les opérateurs exerçant dans l'espace d'activité industrialo-portuaire d'Abidjan se sont engagés dans des mesures de résilience face à l'éruption de la Covid-19. Celles-ci sont loin des précautions universellement connues, imposées par les différents gouvernements des pays du monde à savoir le lavage régulier des mains, l'utilisation de gel hydroalcoolique, le port du cache-nez, le respect de la distanciation d'au moins un mètre entre les personnes sans oublier le confinement. En effet, depuis les entreprises de manutention aux différents secteurs de production manufacturière, les changements de méthodes de travail sont observables. Dans le cas des industries, 93 % des opérateurs, ont systématiquement adopté des changements stratégiques tels que le système de rotation encore appelé la double vacation, le télétravail, la fermeture temporaire, la mise en chômage technique. En général, ces mesures varient d'une branche industrielle à l'autre ou du moins selon les différents compartiments homogènes.

Dans le domaine des minoteries, la double vacation a été adoptée et pouvait s'étaler sur la semaine entière. Mais cette mesure est essentiellement appliquée au personnel de l'administration des établissements industriels concernés. Il y a eu également le télétravail (travail à distance) et même la fermeture de certaines activités dans les usines. Cependant, le secteur de boisson alcoolisée telle que la mise en bouteille du vin a subi une fermeture temporaire, suivie de la mise au chômage technique. Dans le domaine des huileries-savonneries, le télétravail déployé concerne le personnel administratif. Ainsi, des applications comme *Outlook* ont été installées sur des ordinateurs portables. Elles permettent de produire des documents à destination de l'entreprise depuis la maison ou le lieu de confinement dans le but de sécuriser les activités. Au niveau des cimenteries, tout comme les

industries pétrolières et hydrocarbures ou encore chimiques, c'est le télétravail qui constitue la principale stratégie adoptée.

Au-delà de ces mesures, il y a eu dans certains secteurs des intimidations, des menaces de licenciements sur les ouvriers qui se plaignent de la rigidité des mesures concernant la réduction des salaires, l'allongement du temps de rotation avec des effets sur les avoirs.

Toutefois, il convient de mentionner que la double vacation et le télétravail (à un degré moindre) ont été généralisés dans l'espace de production industrielle du port.

2.2. Les effets des stratégies de résilience sur le fonctionnement des activités industrielles

L'économie industrielle du port a enregistré des conséquences dans ses différentes variables telles que la production, le chiffre d'affaire, l'emploi malgré les mesures de résilience appliquées. Les retombées concernent aussi bien les effets négatifs à l'image des pertes enregistrées par les entreprises, que certains aspects positifs perçus comme des innovations. Ensuite, certaines entreprises ont été plus vulnérables que d'autres selon leur dépendance de l'extérieur.

2.2.1. Les retombées néfastes

En dépit des dispositions adoptées dans les secteurs de l'appareil de production du port d'Abidjan, les conséquences néfastes se sont révélées sur le plan social et économique. De fait, les stratégies telles que la vacation, la fermeture temporaire suivie de mise au chômage technique ne sont pas de nature à faire gagner les usines en matière de productivité. Étant donné que pour une entreprise donnée, la production exige la présence obligatoire d'ouvriers pour faire tourner les machines, l'absence physique ou la réduction des effectifs entraîne inéluctablement la baisse drastique de la production et du chiffre d'affaire. En outre, les entreprises ont subi des charges

supplémentaires à travers des ordinateurs et des portables remis aux travailleurs dans le cadre du travail à distance. Les ouvriers ont vu leurs salaires à la baisse, certaines primes de transport supprimées, sans oublier les menaces de licenciements. D'autres dans la même logique ont été contraints au vaccin obligatoire. Qu'ils soient ouvriers ou administrateurs, les plus âgés, surtout les diabétiques contaminés par la Covid-19 sont privés de travail et de participation à la double vacation, ce qui a occasionné des manques à gagner.

2.2.2. Quelques points de positivité

Les impacts de la Covid-19 n'ont pas été que négatifs dans le secteur industrialo-portuaire. On peut relever quelques effets intéressants aussi bien pour les entreprises, le personnel administratif que pour les ouvriers. En effet, parmi les mesures prises, le télétravail a contribué à la révolution de la digitalisation pour faire fonctionner les activités, les employés étant à distance de leur lieu de travail. Par conséquent, les travailleurs concernés ont bénéficié des matériels de travail et des formations systématiques à la charge de l'entreprise. On note également le renforcement de l'hygiène ou de la sécurité sanitaire au sein des usines perçu comme un changement de taille dans les habitudes des travailleurs. En général, les administrateurs ont conservé pour la plupart leurs salaires et primes malgré le télétravail, ce qui leur a procuré un certain nombre de repos car privés des déplacements.

Toutefois, les conséquences sur le fonctionnement des activités industrielles ont été atténuantes, vue l'intensité des menaces qui planaient dans le monde, surtout occidental. Et comme indiquent Goujon M et Mien E (2020, p. 1), le secteur manufacturier semble afficher une relative résilience.

Les raisons fondamentales résident dans l'application des doléances sollicitées auprès de l'État et des partenaires au développement, au regard de l'importance des impacts de la Covid-19 sur l'activité des

entreprises du secteur. Selon l'Institut National de la Statistique (INS, 2020, p. 42), ces principales attentes se résument comme suit :

Rendre opérationnelles les mesures de soutien aux entreprises dans un délai court ; annuler la fiscalité et la parafiscalité des entreprises sur toute la période de la crise du Covid-19 ; approvisionner sans délai la Régie d'avance du remboursement des crédits de TVA ; mettre en place une politique d'économie d'impôt pour le soutien des banques ; mettre en place un dispositif de distribution gratuite des masques et gels aux entreprises sur toute la période de la crise du Covid-19 ; faire un confinement total de la ville d'Abidjan pour une réponse rapide à la crise sanitaire ; réduire les tarifs d'importation des biens et services pendant la période post crise Covid-19.

De fait, les pouvoirs publics ont déployé des efforts pour soutenir les industriels de sorte à minimiser les conséquences socio-économiques de la Covid-19. Le Gouvernement a donc procédé à la mise en place d'un plan de soutien à court et à moyen terme à l'instar de nombreux pays impactés par la pandémie. D'un montant de 1 700 milliards FCFA (soit environ 5% du PIB), ce plan vise à atténuer l'impact de la crise sur les branches d'activités les plus affectées dont les Petites et Moyennes Entreprises qui ont bénéficié de 274 millions FCFA (Comité de Gestion FSPME, 2020, p. 6). À ces soutiens s'ajoutent les assistances venant de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui ont été déterminantes.

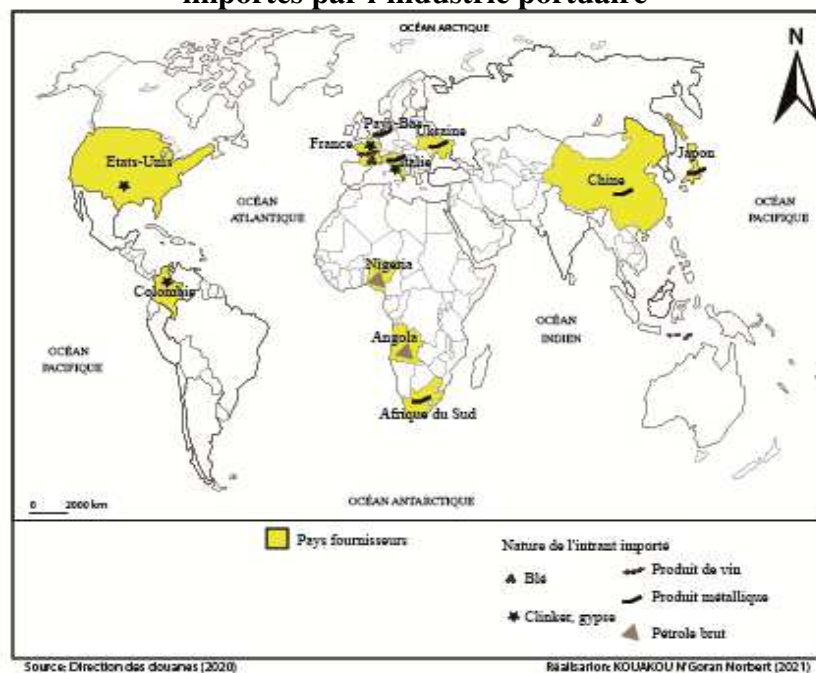
Cependant, en raison des flux d'importation et d'exportation qui caractérisent les entreprises, leur résistance est en fonction de la dépendance extérieure.

2.2.3. La vulnérabilité des industries selon leur dépendance de l'extérieur

Le port d'Abidjan en tant que plateforme de transformation industrielle et vecteur des échanges sur le marché international est difficilement accessible en cette période marquée par la pandémie de

la Covid-19. En dépit des mesures adoptées, certaines industries ont été plus vulnérables que d'autres. Les pertes dépendent de la nature de l'entreprise selon qu'elle importe plus d'intrants pour sa production. Dans ces catégories, on distingue les cimenteries dont l'importation du clinker, du gypse provient de la France, de la Colombie, des USA et de l'Italie. On retrouve également l'usine de mise en bouteille du vin, les minoteries importatrices de blé depuis la France ou encore les usines métalliques faisant venir le fer, la fonte, l'acier du Japon, de la Chine, de l'Ukraine de l'Italie, de la Hollande, de l'Afrique du Sud (figure 2).

Figure 2- Quelques pays fournisseurs et la nature des intrants importés par l'industrie portuaire



En principe, les cimenteries et quelques usines importatrices de matières métalliques sont bien dépendantes de l'extérieur de par leurs

intrants, mais elles ont relativement résisté en raison d'importants stocks d'intrants tels que le clinker et le gypse disponibles dans leurs locaux (Photo 3).

Photo 3 : Intrants stockés dans les locaux de la Société des Ciments d'Abidjan (SCA) pendant la Covid-19



Cliché : Kouakou N'Goran Norbert, 2020

En plus, sont nombreux les grands chantiers de l'État tels que la construction de stades pour le compte de l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN 2023), de ponts, de routes etc. n'ayant pas connu d'arrêts significatifs de travail, ce qui a contribué à amortir la vulnérabilité dans le secteur du ciment.

À l'international, les mesures de compensation prises par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ont également contribué à amortir les chocs. Par contre, les agro-industries utilisant les matières premières locales ont mieux résisté.

De façon générale, en s'appuyant sur la théorie de Weber, les industries qui importent plus de matières premières ont été plus exposées à la perte. De ce fait, elles éprouvent non seulement des difficultés à produire car les intrants leur parviennent rarement, mais également à exporter dans un environnement international bouleversé

par la pandémie. La main d'œuvre représentée par les ouvriers est fortement perturbée. En revanche, les plus résistantes sont celles utilisant les matières premières locales. Dans ce cas, c'est le marché une composante de la théorie wébérienne qui devient vulnérable aux chocs extérieurs ou exogènes. Ce qui a l'avantage de se détourner de la dynamique compétitive et de se protéger contre la concurrence.

3. Discussion

Les activités industrielles au port d'Abidjan avant-crise de la Covid-19 ont fonctionné de manière normale jusqu'à la réduction des flux de transports imposée par la propagation de la pandémie. Les premiers résultats ont permis de situer l'état des menaces qui ont plané sur le port et les réaménagements dans le travail industriel par des stratégies de résilience. À ce niveau, le transport maritime a été touché dans ses composantes, les menaces ont causé plus de dégâts dans le monde occidental et dans certains pays émergents qu'au port d'Abidjan abritant des industries. Cependant, 93 % des établissements ont pratiqué la double vacation, le télétravail, la fermeture temporaire, la mise en chômage technique, etc. Ce sont les résultats rangés à la même enseigne que de ceux de l'Institut National de la Statistique (2020) qui qualifie, à son niveau, ses stratégies de systèmes de travail flexible. Il fait savoir dans le cadre des impacts directs sur les activités des faitières et organisations professionnelles que plus de 8 entreprises sur 10 (81,2%) ont mis en place la vidéo-conférence, les réunions téléphoniques, le télétravail, etc. En outre, l'administration portuaire a, elle-même, opté pour un système de rotation ou double vacation avec des agents qui sont présents pendant que d'autres sont absents pour éviter le risque de propagation.

Concernant le second résultat relatif aux conséquences, il y a eu des pertes signalées à l'échelle des industries portuaires mais les primes de transport du personnel administratif ont été conservées en, général, contrairement à la majorité des entreprises installées au niveau national où elles sont retirées pendant la période de la Covid-19.

Du point de vue de la résistance des entreprises utilisant les matières premières locales, nos analyses vont dans la même veine que les travaux de Goujon M et Mien E (2020) qui indiquent que l'Afrique subsaharienne aurait bénéficié d'un impact positif (+ 5 %) pour la production du secteur manufacturier jusqu'en avril 2020 en raison d'un remplacement de produits importés par des produits locaux selon l'estimation de la Banque mondiale. Par ailleurs, la Banque mondiale (2020) relève qu'en Côte d'Ivoire, près de 35 % des entreprises exportatrices et 54 % des entreprises détenues majoritairement par des investisseurs étrangers ont fermé. Qui plus est, les travaux de K. J. Kuma (2020) mettent à nu les limites des entreprises dépendantes du commerce international à travers l'appareil industriel touché par la Covid-19 en République Démocratique du Congo avec pour corollaire la protection contre la concurrence. En effet, l'auteur montre l'intérêt du retour au protectionnisme (préférences nationales) au détriment de la globalisation qui n'est pas de nature à garantir la compétitivité. À ces analyses apparemment simples, l'on peut se demander si ce n'est pas la question du repli identitaire qui est explicitement soulevée par ce choc à l'international.

Conclusion

Face à la pandémie de la Covid-19, le transport maritime a été impacté dans ses différentes composantes. Malgré le ralentissement de flux des navires, le port d'Abidjan a moins subi le choc du commerce transfrontalier d'outre-mer. Afin de préserver l'outil de production et l'emploi, les acteurs du milieu industriel du port ont déployé des mesures stratégiques qui sont notamment la double vacation, le télétravail, la fermeture temporaire suivie du chômage technique. Parmi elles, la double vacation et le télétravail (à un degré moindre) ont été généralisés. Ces mesures ont permis d'éviter le chaos mais la baisse de la production et, par ricochet, la baisse des profits, des salaires ont été une réalité. Cependant, quelques retombées jugées positives se font remarquer sur les employés à travers l'innovation

technologique avec l'utilisation massive de la digitalisation dans le milieu du travail. Enfin, les industries dépendantes de l'extérieur ont été relativement plus secouées au détriment des entreprises utilisant la matière première locale. Toutefois, il ressort de l'analyse des trois principaux éléments de la théorie wébérienne (main d'œuvre, marché, matière première) qu'ils ont tous subi les effets de la pandémie.

Références bibliographiques

Banque Mondiale, 2020, L'État de l'économie ivoirienne : comment la Côte d'Ivoire pourrait rebondir après la pandémie de COVID-19 et relancer la croissance
<https://www.banquemondiale.org/fr/country/cotedivoire/publication/the-state-of-the-ivorian-economy-how-cotedivoire-could-rebound-after-the-covid-19-pandemic-and-boost-growth>, consulté le 27 décembre 2021.

Comité de gestion du Fonds de Soutien aux Petites et Moyennes Entreprises de Côte d'Ivoire (FSPME-COVID19), 2020, Abidjan, Rapport d'activités, 37 p.

Goujon M. et Mien E., 2020, Impacts à court terme de la crise Covid-19 sur l'industrie manufacturière en Afrique, CERDI, Jeune Afrique, in *PRO-Revue n°34-FR-P39- Graphique 2a- enquête auprès d'experts africains*, 6p. <https://blog.secteur-prive-developpement.fr/2020/09/29/impacts-a-court-terme-de-la-crise-covid-19-sur-lindustrie-manufacturiere-en-afrique/>, consulté le 20 avril 2021

Institut National de la Statistique (INS), 2020, Évaluation de l'impact du Covid-19 sur l'activité des entreprises du secteur formel en Côte d'Ivoire, rapport final, file:///C:/Users/user/AppData/Local/Temp/Rapport%20covid_formel_derni%C3%A8re%20version_vf-1.pdf, consulté le 14 avril 2021, 53 p.

Kouakou N. N., 2018, « L'agro-industrie dans le domaine portuaire de Treichville-Vridi (Abidjan) : occupation spatiale et impact socio-

économique », in ANYASA, *Revue des Lettres et Sciences Humaines*, Laboratoire de recherches sur la dynamique des milieux et les sociétés (LARDYMES), Université de Lomé, n°9, pp.116-131

Kuma J. K., 2020, *L'économie mondiale face à la pandémie de la Covid-19 : état des lieux, analyses et perspectives*, Université de Kinshasa Centre de Recherches Economiques et Quantitatives (CREQ), 50 p.

Ministère de L'Economie, des Finances et de la Relance, 2021, Côte d'Ivoire, Situation économique et financière, Direction Générale du Trésor, 2 p., <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/CI/situation-economique-et-financiere>, consulté le 28 décembre 2021

Office Ivoirien des Chargeurs (OIC), 2019, Bulletin Statistique du chargeur, in *Revue Statistique de l'OIC*, Abidjan, 57 p.

Portail Officiel du Gouvernement de Côte d'Ivoire, 2021, Covid-19 : Le FMI salue la bonne résilience de l'économie ivoirienne, https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?recordID=12332&d=4, consulté le 28 décembre 2021

Port Autonome d'Abidjan, (PAA), 2020 : Le port d'Abidjan garde le cap avec 25 millions de tonnes de marchandises, 1 p. <https://portabidjan.ci/fr/dossier/2020-le-port-dabidjan-garde-le-cap-avec-25-millions-de-tonnes-de-marchandises>, consulté le 28 décembre 2021

La problématique des zones résidentielles dans les domaines portuaires : le cas du Port Autonome d'Abidjan

KANGA Konan Victorien

Maître-Assistant

IGT/Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard

Maître de Conférences

IGT/Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan

DIHOUEGBEU Deagai Parfaite

Maître-Assistant

IGT/Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan.

Résumé : Le Port d'Abidjan est un outil économique stratégique au cœur du développement de la Côte d'Ivoire. Il favorise non seulement les échanges extérieurs, mais contribue également à la création d'emplois directs et indirects. Abidjan, ville portuaire de plus de cinq millions d'habitants, capitale économique de la Côte d'Ivoire, à l'instar de toutes les villes portuaires du monde, attire de nombreuses populations autochtones et étrangères. Les populations séduites par les opportunités d'emploi et d'activités économiques diverses au port, y ont investi de multiples espaces, dont ceux non encore occupés par les installations portuaires, pour construire des habitations et loger à proximité. Ces habitations font fi la plupart du temps des normes élémentaires de construction exigées en la matière. De ce fait, de nombreuses habitations en zone portuaire se retrouvent dans un environnement dégradé, exposé à la promiscuité, à l'insalubrité et à l'insécurité.

La présente recherche met en évidence les facteurs explicatifs de l'installation des populations en zone portuaire à Abidjan. La méthodologie mobilisée s'articule autour de la recherche

documentaire, des observations de terrain, de l'administration de questionnaires, de la réalisation d'interviews et de focus group.

Il en ressort qu'il existe plusieurs zones d'habitation autour des installations portuaires depuis de nombreuses années. Ces zones d'habitation sont pour la plupart précaires et non réglementaires. Pour autant, l'Etat, les autorités portuaires et municipales laissent faire. Cette situation génère des externalités négatives sur les activités portuaires et entraîne très souvent des conflits entre résidents et autorités portuaires, lorsque le besoin d'aménagement s'impose.

Mots clés : Abidjan, Habitat, Port, Population, Zone résidentielle.

Abstract: The Port of Abidjan is a strategic economic tool at the heart of the development of Côte d'Ivoire. It not only promotes foreign trade, but also contributes to the creation of direct and indirect jobs. Abidjan, a port city of more than five million inhabitants, the economic capital of Côte d'Ivoire, like all port cities in the world, attracts many native and foreign populations. The populations seduced by the employment opportunities and various economic activities in the port, have invested multiple spaces, including those not yet occupied by the port facilities, to build homes and housing nearby. These dwellings mostly disregard the basic construction standards required in this area. As a result, many dwellings in the port area are in a degraded environment, exposed to promiscuity, insalubrity and insecurity.

This research highlights the type of habitat and the factors that explain the settlement of populations in the port area of Abidjan. The methodology used is based on documentary research, field observations, questionnaires, interviews and focus groups.

It was found that there have been several housing areas around the port facilities for many years. These housing areas are for the most part precarious and non-regulatory. However, the Ivorian government, the port and municipal authorities allow this to happen. This situation generates negative externalities on port activities and very often leads

to conflicts between residents and port authorities, when the need for development arises.

Keywords : Abidjan, habitat, Port, Population, Résidentiel area.

Introduction

Les ports jouent le rôle d'interface entre les pays qui les abritent et la mer. La quasi-totalité (90 %) des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire s'effectue par les ports d'Abidjan et de San-Pedro, ouverts de manière officielle au trafic respectivement en février 1951 et en décembre 1972. Les activités portuaires se densifient au fil du temps avec l'arrivée de nouveaux acteurs dans le milieu. Le regain d'activités économiques a attiré des nombreuses populations venues de l'intérieur de la Côte d'Ivoire et de l'Afrique de l'ouest. Celles-ci se sont installées en zone portuaire pour en être plus proche et le cas échéant dans la périphérie immédiate.

À Abidjan, première ville portuaire de la Côte d'Ivoire, le constat est réel. On observe en effet une présence massive de zones résidentielles sur le domaine portuaire. Ces habitations et leurs occupants ont des caractéristiques diverses. Les habitations observées sont pour la plupart précaires, quoiqu'on y trouve des maisons de haut standing. Les populations qui y logent, en plus de travailler au port, pratiquent des activités parallèles à celles du port depuis des décennies.

Le trafic du port d'Abidjan croît au rythme des échanges avec le marché mondial. Il a traité en 2019, 25 738 345 tonnes de marchandises, dont 16 991 505 tonnes à l'exportation et 8 746 840 tonnes à l'importation (<http://www.portabidjan.ci/fr/le-port-dabidjan/statistiques-portuaires>,). Les trafics croissent régulièrement, entraînant un développement continu des infrastructures avec pour corollaire des besoins cruciaux et pressant en surface de manutention et de stockage. D'où l'impérieuse nécessité pour les autorités portuaires d'accroître dans les meilleurs délais les capacités de

stockage et d'accueil du port, afin de maintenir sa compétitivité au niveau international. Mais, ce projet d'augmentation des capacités du port d'Abidjan se heurte à l'extension urbaine dont le port est un contributeur majeur. La ville cerne le port et l'enferme dans des limites toujours plus marquées physiquement (Benjamin Steck, 2017, p. 23), créant ainsi une cohabitation entre zones résidentielles et activités portuaires à Abidjan.

La question principale qui se dégage de la présente réflexion est ainsi libellée : comment expliquer la présence de zones résidentielles au port d'Abidjan en dépit de son statut d'espace « strictement » réservé aux activités maritimes, logistiques et aux échanges commerciaux ? À côté de cette question principale, nous formulons les questions secondaires suivantes : quels sont les facteurs explicatifs et la typologie de l'habitat en zone portuaire à Abidjan ? Quelles sont les caractéristiques sociodémographiques des résidents et les effets de ces zones résidentielles sur les activités du port d'Abidjan ?

1. Matériel et méthode

Diverses méthodes et étapes ont été observées, à savoir, la recherche bibliographique, la recherche documentaire sur internet, le travail sur des données cartographiques et statistiques, les interviews menées à partir de questionnaires, l'observation sur le terrain. Elles nous ont fourni de nombreuses et importantes données qui ont permis d'apprécier et de quantifier le phénomène étudié.

1.1. La recherche documentaire

Cette recherche a été effectuée dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), Centre de Recherche et d'Action pour la Paix (CERAP), de l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) et du centre de documentation du Port Autonome d'Abidjan (PAA). Des données statistiques recueillies sur la répartition des populations à partir de mairie de Port-Bouët, Treichville, Plateau. Des

cartes à différentes échelles recueillies au BNETD (Bureau National d'Études Techniques et de Développement) donnant un aperçu global de notre espace d'étude. Les sources consultées sur le réseau internet ont permis d'obtenir des informations très intéressantes et diverses sur les aménagements portuaires et les conflits fonciers qui opposent les responsables portuaires aux autorités traditionnelles.

1.2. L'enquête de terrain : Le choix des sites d'enquête et des populations à enquêter

La méthode mobilisée pour cette recherche est celle du choix raisonné. Ces quartiers ont été choisis selon deux critères, à savoir la localisation des habitations en zone portuaire, et l'existence de certains quartiers sur le domaine réservé à l'extension du port d'Abidjan (tableau 1).

Tableau 1 : Répartition des sites d'enquête par commune

Site enquêté	Localisation	Raison du choix
Cité des cadres	Treichville	Zone portuaire
Cité policière	Treichville	Zone portuaire
Cité du port	Treichville	Zone portuaire
Cité savane	Treichville	Zone portuaire
Vridi Zimbabwe	Port-Bouët	Réserve portuaire
Vridi Canal	Port-Bouët	Zone portuaire
Vridi Ako	Port-Bouët	Réserve portuaire

Source : Nos enquêtes, 2019.

Pour cette étude, l'enquête a porté sur 25 ménages par quartier, soit un total de 100 ménages pour l'ensemble des cités situées en zone portuaire à Treichville et 100 pour les quatre quartiers enquêtés dans la commune de Port-Bouët. Au total 200 ménages ont été visités. L'enquête par questionnaire, les entretiens, interviews de groupe et

les observations directes ont été réalisés. L'enquête par questionnaire effectuée auprès des chefs de ménages a permis de recueillir des données sur les caractéristiques sociodémographiques des résidents. Les entretiens ont favorisé la collecte de données auprès de la Direction de l'Habitat et de la Co-propriété du Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme, et de certains responsables des mairies de Treichville et de Port-Bouët. Il s'agit du Sous-Directeur du Domaine, de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Patrimoine (Mairie de Treichville), du Directeur en charge des données statistiques (Mairie de Port-Bouët) et du responsable domanial du Port d'Abidjan.

Les interviews de groupe ont été réalisées avec les populations riveraines (présidents de quartiers, présidents des jeunes) sur la question des types d'habitation et des activités pratiquées par les populations riveraines. L'observation sur le terrain nous a amenés à sillonner les différentes zones d'habitat pour identifier les sites habités par les populations. Nous nous sommes munis d'un GPS pour la géolocalisation et d'un appareil photographique pour les prises de vue. Les données collectées ont été traitées et traduites en carte avec Adobe Illustrator CS11, en tableaux avec Microsoft Excel et mis au format texte avec Microsoft Word. Les résultats obtenus de cette démarche sont exposés ci-dessous.

2. Résultats

2.1. Le port d'Abidjan, un secteur attractif pour les populations en quête de résidence

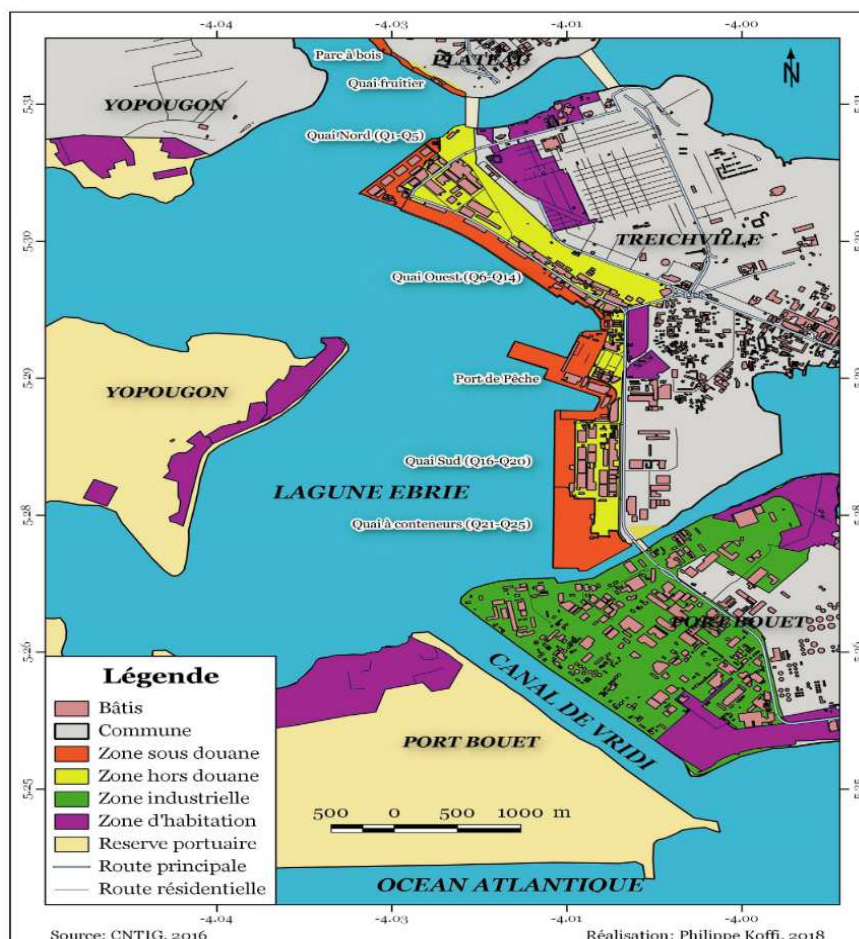
Le port d'Abidjan, ouvert officiellement au trafic en février 1951, a évolué spatialement et dans sa structuration. On y distingue les zones sous-douane et hors douane, la zone industrielle, les réserves foncières dédiées à l'extension future du port, les différentes infrastructures et superstructures, les voies de circulation routière et les zones d'habitation. C'est un espace relativement vaste appelé domaine

portuaire qui abrite les installations portuaires. Il s'étend sur les périmètres de quatre communes que sont le Plateau, Treichville, Port-Bouët et Yopougon. Certains espaces du domaine sont exploités tandis que d'autres sont mis en veilleuse pour accueillir les futures installations du port.

De passage en zone portuaire, l'intensité et l'omniprésence des activités invitent à s'interroger sur la présence d'habitations à caractère résidentiel dans un espace où évoluent des activités économiques hautement stratégique pour la Côte d'Ivoire.

Suivant la figure 1 ci-après, on constate que les zones d'habitation sont présentes sur le domaine du port, notamment dans les communes de Treichville, de Port-Bouët et de Yopougon (réserve portuaire). La commune du Plateau ne connaît pas ce phénomène qui en dit long sur les intentions des populations installées en zone portuaire. La présence remarquée de l'habitat à caractère résidentiel dans les trois communes précitées, relève de facteurs historico-géographiques, économiques et stratégiques, selon les populations en présence.

Fig. 1 : Le port d'Abidjan et ses différentes zones opérationnelles



2.1.2. Les facteurs historico-géographiques et démographiques

Les travaux de construction du port d'Abidjan ont démarré en 1938. À cette époque, les travaux nécessitaient une main-d'œuvre abondante. Celle-ci venait essentiellement des pays du Sahel comme la Haute Volta et le Soudan. Les ouvriers des différents chantiers logeaient

dans les environs du port, dans des taudis et des habitations spontanées. Les regroupements se faisaient selon les affinités familiales, tribales ou régionales. Après les travaux et l'ouverture du port au commerce international en février 1951, les ouvriers qui ont servi sur les chantiers ne sont pas tous rentrés chez eux. Certains par exemple se sont reconvertis dans de nouveaux métiers pour s'installer définitivement en Côte d'Ivoire, d'autres ont continué à travailler, mais de façon saisonnière entre la Côte d'Ivoire et leur pays d'origine. La proximité des territoires rendus accessible par les transports terrestres (routes et rail) et la réduction des distances sont une raison clé de ce dynamisme observé.

Le port d'Abidjan dispose de réserves foncières pour sa future extension. Celles-ci se localisent sur le cordon littoral ouest, sur l'île Boulay et à Locodjro dans la commune de Yopougon (figure 1). La nature ayant horreur du vide, ces terres inoccupées jusque-là par les autorités portuaires, sont squattées progressivement par les populations confrontées au problème de logement. Ces populations sont non seulement à la recherche d'espace pour se loger, mais aussi pour exercer des activités économiques rentables. Le problème de logement est une question cruciale qui se pose avec acuité dans la ville d'Abidjan, devenue aujourd'hui une mégapole qui compte plus de cinq millions d'habitants. Le déficit cumulé actuel de logements dans cette ville est de 200 000 unités, et les besoins sont de plus de 25 000 chaque année (nos enquêtes, 2020).

2.1.3 Le désir d'y exercer une activité économique rentable pour les uns et d'être plus proche de son lieu de travail pour les autres

Le port d'Abidjan possède des réserves foncières pour sa future extension. Celles-ci se localisent sur le cordon littoral ouest, sur l'île Boulay et à Locodjro dans la commune de Yopougon. Jusque-là inoccupées par les projets portuaires qui ne sont pas encore réalisés, les populations s'y sont installées progressivement pour faire face à la saturation de l'espace urbain et au problème de logement à Abidjan.

Outre le logement, ces populations sont aussi en quête d'espace pour l'exercice d'activités économiques rentables. Se loger à Abidjan est une préoccupation majeure, vu que la population s'est accrue de manière considérable, surtout avec les crises politico-militaires de 2002 et 2011, qui ont occasionné des mouvements massifs de population vers Abidjan et les quartiers sud de la ville.

Abidjan est une mégapole qui regroupe plus de cinq millions d'habitants venus d'horizons divers. Le port étant un bassin d'emplois et d'opportunités, l'idéal pour les travailleurs intervenant dans ce milieu c'est de résider dans les environs. À défaut de trouver un terrain à acheter et à y construire soi-même dans les normes, les populations se débrouillent comme elles peuvent pour se loger. L'objectif est de se retrouver le plus proche possible de son lieu de travail.

2.1.4 L'espoir de bénéficier des nombreux avantages qu'offre le port

Le port est considéré comme étant une communauté économique et sociale. Le terme popularisé s'applique ici à un territoire caractérisé par la concentration d'entreprises interdépendantes attachées à un espace particulier où de nombreux « métiers » prennent en charge les différents segments du passage portuaire des marchandises. C'est également un ensemble économique où coexistent entreprises familiales et groupes mondialisés et une communauté d'acteurs travaillant dans ces entreprises et qui nouent des liens de connivence où les relations informelles ont autant d'importance que les liens contractuels. Enfin, ce sont des professions emblématiques fortement structurées : marins, dockers, armateurs, négociants, transitaires, qui impriment leur marque dans l'histoire et le paysage de la ville portuaire (L'évêque, 2014, p. 263). Le port étant le réceptacle des activités économiques du monde, il attire des milliers de personnes à la recherche d'un emploi en vue d'améliorer leurs conditions de vie au plan social et surtout au plan économique. À leur arrivée, les migrants

préfèrent s'installer au cœur de la zone portuaire, afin de bénéficier des offres d'emplois ou des petits contrats journaliers.

Par ailleurs, le port d'Abidjan joue un rôle important en matière de création d'emplois et de richesse matérielle. En effet, le complexe portuaire d'Abidjan avec la zone industrielle qu'il abrite, est pourvoyeur de près de 35 000 emplois directs dont 45 000 dockers, ainsi que de nombreux autres emplois liés aux diverses activités informelles qui se développent autour des activités classiques. Les différentes activités offertes généralement par les ports sont répertoriées dans le tableau n°2 ci-dessous.

Tableau 2 : Les principaux métiers exercés en milieu portuaire

N°	Activités
1	Armement, consignataires et agents maritimes
2	Pilotage, remorquage et lamanage
3	Manutention, dockers, chargement et déchargement
4	Autorités portuaires
5	Transit, négoce et douane
6	Entreposage et distribution
7	Réparation, dépôt et négoce de conteneurs
8	Assurance, expertise, inspection et contrôles
9	Réparation navale, conduite d'engins portuaires
10	Transport routier et transport ferroviaire
11	Électricité, plomberie et autres

Source : Nos enquêtes, 2019, 2021.

Ce tableau dresse les différentes activités majeures que nous pouvons retrouver au sein des ports. Cela pour dire qu'il existe une multitude de services dans un domaine portuaire.

2.1.5 Être proche du port pour réduire le coût du transport et le trajet à parcourir

Le coût du transport est un facteur très important dans le quotidien de la population abidjanaise. Ainsi, dans l'optique de réduire les dépenses ou même de supprimer les frais liés au déplacement, les travailleurs du milieu portuaire optent pour les logements situés dans les communes et quartiers jouxtant le port. D'autres préfèrent s'installer à l'intérieur de la zone réservée aux activités du port (le cas du quartier Zimbabwe qui se situe en plein domaine réservé à la logistique). Cette situation oblige ces personnes à cohabiter avec les entrepôts et les gros camions venant charger les marchandises en provenance ou en partance pour les pays de l'hinterland. Essentiellement originaires de ces pays, les conducteurs des gros camions venus décharger ou charger sont généralement pris dans de longues files d'attente devant les usines et les entrepôts qui fournissent les marchandises. Cette situation les contraints à dormir sur place, d'où une explosion du nombre de personnes vivant dans le domaine portuaire.

De plus, la majorité des personnes vivant au port sont des ouvriers et des travailleurs contractuels dont le revenu mensuel, instable, est à peine supérieur au SMIG du pays, c'est-à-dire 60 000 F CFA. Dans certains cas, les ouvriers utilisent la marche comme moyen de déplacement pour arriver sur les chantiers. C'est pour contourner ces difficultés et dans l'objectif de répondre aux besoins quotidiens et épargner un maximum d'argent que ces travailleurs s'installent à proximité de leur lieu de travail.

En somme, divers éléments expliquent la présence de zones d'habitat au port d'Abidjan dont les plus significatifs sont : les facteurs historico-géographiques et démographiques, l'existence de vastes espaces encore inutilisés par les autorités portuaires, le désir d'être plus proche de son lieu de travail, l'espoir de bénéficier des nombreux avantages qu'offre le port et enfin la réduction du coût de transport et de la distance.

2.2 Typologie et distribution spatiale de l'habitat en zone portuaire d'Abidjan

L'observation directe des bâtiments, des types de logements et des principaux matériaux utilisés pour leur construction, permet de distinguer plusieurs types de construction. Ces différents types de construction peuvent être classés en deux grands groupes d'habitation, en l'occurrence l'habitat précaire et l'habitat moderne.

2.2.1. L'habitat précaire

L'habitat précaire ou sommaire se caractérise par l'aspect rudimentaire des habitations et une population essentiellement étrangère, peu scolarisée, et occupant des emplois précaires. Le domaine portuaire à Abidjan est envahi par des quartiers précaires logés dans différents secteurs de la commune de Port-Bouët. On en dénombrait quatre : Kouassi Lenoir ou HINO à Treichville, Vridi Zimbabwe, Vridi canal et Vridi Ako dans la commune de Port-Bouët-. Dans la commune de Treichville le seul bidonville existant dénommé Kouassi Lenoir ou HINO construit sur une propriété domaniale du Port Autonome d'Abidjan a été détruit en 1991 par les autorités portuaires, dans le cadre de l'extension du port. Les trois derniers quartiers ont par conséquent retenu notre attention lors de nos enquêtes.

Sur ces sites occupés de façon anarchique, sont érigées des habitations précaires bâties aux moyens de divers matériaux de récupération à savoir le bois, les vieilles tôles, les bâches noires, les bambous et les feuilles de cocotiers. De dimensions réduites, ces habitations d'une pièce et de deux (2) pièces déconcertent par leur exiguïté, leur densité par endroits et leur caractère peu reluisant en général.

2.2.2 Le quartier Vridi Zimbabwe

Le site de Vridi-Zimbabwe, autrefois appelé la pointe des fumeurs du fait de l'intense activité de fumage de poisson qui s'y déroulait, est peuplé depuis le début des années 1950. Le peuplement de cet espace est la résultante d'une immigration issue de la région ouest africaine en général et du golfe de Guinée en particulier. Il est situé dans la commune de Port-Bouët dans le sud de la ville d'Abidjan, sur les berges de la lagune Ebrié dans la baie de Vridi (Loba, Koulaï, N'guessan, 2018, p. 247).

Vridi Zimbabwe est un espace non loti à proximité des zones d'entrepôts de stockage des produits de ciment (clinker) en zone portuaire, localisé dans la partie Est du port à Port-Bouët. On y trouve une forte concentration d'habitations précaires ou spontanées, et quelques rares habitations de type résidentiel. Ces habitations précaires sont généralement de type deux pièces, chaque pièce étant de dimension réduite.

L'habitat précaire ou spontané est prédominé de constructions en banco, en bâches noires et en vieilles tôles. Sur la photographie n°1, des baraques en bois recouvertes de bâches noires illustrent bien ce type d'habitat à Vridi Zimbabwe. Certaines habitations manquent de latrines et même quand il en existe, elles sont représentées par de petites cabanes avec des tuyaux d'évacuation orientés directement dans la lagune Ebrié.

La photographie n°1 montre des habitations précaires au quartier Vridi Zimbabwe. On distingue nettement les planches utilisées pour la construction ainsi que les bâches noires qui servent à recouvrir les planches. Les toitures en tôles usagées accueillent des accessoires divers pour maintenir le tout contre les vents forts qui décoiffent parfois les habitations. La fondation de ces maisons est faite en briques montées sur du béton coulé avec du fer comme le montre la photo 1.

Photo 1 : Habitations précaires au quartier Vridi Zimbabwe



Cliché : Kanga Victorien, 2020.

2.2.3 Le quartier Vridi Canal

Le quartier Vridi Canal comme le nom l'indique, est situé non loin du canal de Vridi, cordon ombilical long de 2700 m qui relie le port d'Abidjan à l'Océan Atlantique. Vridi Canal est un ensemble de constructions basses en briques et en bois, étiré sur plus d'un kilomètre entre le canal et les entrepôts IRAN, à la hauteur du terminus de la ligne de bus n°19 de la Société des Transport Abidjanais (SOTRA), non loin de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR).

Le site abrite de nombreuses baraques implantées un peu partout. L'habitat y est très densifié du fait du rapprochement des baraques. Dans les années 1940, ce site n'était qu'un petit campement composé de cases en bambou, de feuilles de palmiers et de cocotiers, dans un

environnement de cocoteraies et de forêts. Un lotissement s'est fait lorsque le Chef de Quartier a donné son accord pour la distribution de terrains à l'intérieur d'une zone appartenant au domaine portuaire. Avec 20 000 Franc CFA, il était possible de bâtir une « bonne » maison en bois.

Les habitations observées à Vridi Canal sont de dimensions réduites et dans le style « cours commune ». Ces cours comprennent des chambres à deux pièces et des maisons d'une seule pièce appelées dans le langage populaire « entrer-coucher ». Ces constructions faites de planches, de morceaux de caisse et autres matériaux de récupération, font apparaître des couleurs et des inscriptions variées sur leurs façades. Des hangars en tôle et en bois font office de cuisines. Les lieux d'aisance (toilettes) existent dans les cours, mais ils sont traditionnels et collectifs.

Dans ce paysage dominé par les baraques en bois, il existe des maisons en briques avec des toits en tôles usagées et des terrasses en ciment (photo 2). La hauteur de ces maisons est la même que celle des habitations en bois. Ce sont des maisons basses mal aérées. Les coûts de location varient de 6000 à 10 000 Franc CFA/mois pour les maisons en bois. Pour les maisons en briques, les tarifs se situent entre 15 000 et 25 000 Franc CFA/mois²⁵.

²⁵ Nos enquêtes, 2019, 2021.

Photo 2 : Une vue des habitations précaires au quartier Vridi Canal



Cliché : N'guessan Alexis, 2021.

2.2.4 Le secteur Vridi Ako

Vridi Ako est une presqu'île dont la configuration rappelle celle de certains villages de la sous-région ouest-africaine en bordure de plan d'eau. Dans ce village, les types d'habitations observés sont en majorité des maisons en bois et en « clobos ». À côté de celles-ci, on compte quelques maisons en briques. Les quatre côtés des maisons dites en bois sont réalisés à partir de planches qui servent également de chevrons pour les toits en tôles usagées issues de la récupération. Les habitations en clobos sont élaborées à partir de feuilles de cocotier tissées pour obtenir des pailles resserrées entre elles en forme de rouleau. Un rouleau de clobos est vendu entre 1 000 et 1500 Franc CFA. Le prix étant accessible, environ 50 % des maisons de Vridi Ako sont en clobos. Les murs ainsi que le toit sont faits à partir de ce matériau assez original. Les clobos qui servent de toiture sont couverts de bâches noires pour éviter l'infiltration de l'eau de pluie et des

rayons solaires. Ces constructions occupent de grandes superficies, car les concessions prévoient à la fois un espace pour le logement et un autre pour les activités économiques des femmes.

Quant aux maisons en briques, il n'en existe que très peu soit 15 à 20 % des constructions de Vridi Ako. De plus, ces maisons en briques ne sont apparues dans le village que depuis les années 2000 selon le témoignage d'un ancien habitant du site. Les maisons sont toutes en mode « villa basse » et sont constituées pour la plupart de deux ou trois pièces. Le prix de la location à Vridi Ako oscille entre 10 000 et 15 000 Franc CFA/mois. La photographie 3 montre un exemple de construction en clobos. Nous voyons la clôture de la concession faite en clobos.

Photo 3 : Habitations avec clôture en clobos à Vridi Ako



Cliché : N'guessan Alexis, 2021.

2.3. L'habitat moderne

En zone portuaire, l'habitat moderne se retrouve dans les cités construites par l'Etat et par l'autorité portuaire. Comme modèles de construction, on compte des Duplessis/duplex, des villas et des immeubles. Ces logements sont généralement constitués de trois ou quatre pièces. Dans l'ensemble, ils répondent à certaines commodités au plan sanitaire et environnemental. Ces maisons sont dotées de latrines, de toilettes, de canaux d'évacuation, de bacs à ordures, etc.

2.3.1. Au niveau de la commune de Treichville

Dans la zone portuaire de Treichville, l'habitat moderne de type économique se compose de duplex, de villas et d'immeubles (R+4) comportant des appartements. Ces maisons généralement constituées de trois et de quatre pièces respectent les normes requises en la matière. Ces logements raccordés au réseau d'adduction d'eau et d'électricité, sont dotés de toilettes, de canaux d'évacuation des déchets liquides, etc. On en trouve respectivement à la cité policière, à la cité du port et à la cité savane.

La cité policière est un ensemble de trois cités situées dans la partie nord du domaine portuaire, dans la commune de Treichville. La cité policière regroupe trois entités que sont la cité Douane Port, la cité policière et la cité EECI. Les constructions au sein de cette cité sont majoritairement des duplex accolés constituant des bâtiments disposés en bandes et portant des lettres alphabétiques allant de A à Z.

À côté des duplex, sont construits des immeubles en bandes et des maisons basses. L'ensemble des duplex du bâtiment "A" constitue la cité Douane Port qui totalise trente-quatre logements. La cité EECI, représentée par le dernier bâtiment compte vingt-quatre duplex. Les bâtiments restant constituent la cité policière avec cent cinquante-six logements. La photographie 4 ci-dessous présente un aperçu de ces immeubles (R+4) disposés en bande à la cité policière.

Photo 4 : Immeubles de la cité policière à Treichville



Cliché : Kanga Victorien, 2021.

La cité du port de Treichville se localise à proximité du port de pêche. Elle fait partie intégrante du port d'Abidjan, car née de la volonté des autorités portuaires. En effet, elle est une entité du domaine portuaire d'Abidjan d'autant plus qu'elle est dirigée par l'administration du port. Les types de logement économique observés sont les immeubles, les duplex, les villas et quelques maisons basses simples. Cette cité est scindée en trois zones selon la fonction occupée au sein du port. Ainsi, on distingue la cité réservée au personnel (cité du personnel), celle dédiée aux cadres (cité Cadre) et enfin celle des gendarmes (cité de la gendarmerie du port). La photographie 5 présente une vue d'ensemble des habitations de la cité Cadre. Nous pouvons y observer des immeubles (R+4), la présence d'un espace vert et des voies bitumées permettant une circulation aisée.

Photo 5 : La cité des cadres en zone portuaire à Abidjan



Cliché : Kanga Victorien, 2021.

La cité Savane, située au nord du domaine portuaire à Treichville non loin de la cité policière, est plutôt une cité privée. Constituée de deux immeubles de quatre étages avec des appartements de deux à quatre pièces, elle est dotée d'une imposante clôture surplombée de fils de fer barbelés pour une meilleure sécurisation. Toutes ces cités présentent un environnement salubre (fig. 2).

Fig. 2 : Localisation de l'habitat moderne dans la commune de Treichville



2.3.2. Dans la commune de Port-Bouët

Les zones résidentielles sur le domaine portuaire dans la commune de Port-Bouët regroupent les quartiers précaires Vridi Zimbabwe, Vridi Canal et Vridi Ako.

Dans ces quartiers illégaux, l'habitat produit comporte des constructions modernes. Ces logements en dur (briques issues du mélange sable-ciment) sont même prédominants à Vridi Zimbabwe et Vridi Canal. Ces habitations sont construites certes avec des matériaux modernes, mais elles sont en majorité sous-dimensionnées. Différents types d'habitations sont enregistrés.

À Vridi Zimbabwe, les types de logements construits sont principalement les maisons basses simples d'une pièce (entre-coucher), de deux pièces. On y compte quelques immeubles R+1 et R+2 renfermant des appartements de 3 pièces et quelques villas. Ces maisons basses sont en général exigües et peu aérées. Les coûts de location varient entre 15 000 et 25 000 Franc CFA/mois.

Concernant ces maisons basses, les latrines, les douches et les cuisines sont généralement externes, isolées dans la cour et dans un état délabré. L'absence de canalisations dans la zone n'est pas sans conséquences sur la configuration de l'espace habité. L'environnement est dégradé et insalubre, comme le démontre la photographie suivante 6.

Photo 6 : Habitations et insalubrité à Vridi Zimbabwe



Cliché : N'guessan Alexis, 2021.

Dans le quartier Vridi Canal, on observe la présence dominante de maisons basses simples d'une et de deux pièces et de quelques villas. Ces villas de trois et de quatre pièces sont équipées de douches et de cuisines internes individuelles. Les coûts de location de ces maisons oscillent entre 30 000 et 75 000 FCFA/mois.

3. Discussion

Les résultats obtenus mettent en lumière la présence de multiples zones résidentielles dans le domaine portuaire d'Abidjan pour diverses raisons. Cet afflux de populations a débuté lors des travaux de construction du port, par l'installation des ouvriers venus de la sous-région. Ces installations ont évolué au fil du temps. Avec l'explosion

démographique à Abidjan, le site du port, éclaté autour de la lagune Ebrié avec de vastes réserves foncières, a été progressivement occupé par les populations, en raison des problèmes de logement, de transport, de la volonté d'être plus proche de son lieu de travail et de bénéficier des nombreuses opportunités emplois offertes par le port.

Les zones résidentielles enregistrent la présence d'habitats précaires et modernes. Reparties sur différents foyers dispersés sur le domaine portuaire, ces installations recensent trois quartiers précaires (Vridi-canal, Vridi-Zimbabwe, Vridi-Ako) où coexistent l'habitat formel et l'habitat informel, et cinq cités construites par l'Etat, constituées de logements modernes de type économique dédiés au logement du personnel portuaire.

Ces résultats sont corroborés par des études précédentes. En effet, la présence d'habitations en milieu portuaire est un fait propre à plusieurs pays à travers le monde, et ce en raison de plusieurs facteurs (Dihouegbeu et al, 2020, p.19).

Les nombreux emplois offerts par les ports sont également un attrait important. Le port d'Abidjan abrite 60% de l'activité industrielle nationale et effectue 90% du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire (Bonnifait Jacques, 2006, p.72). C'est un important pôle de création d'emplois, pourvoyeur de près de 35 000 emplois directs dont 4 500 dockers, et de nombreux autres emplois liés aux diverses activités informelles développées autour des activités classiques (Bonnifait Jacques, 2006, p.72).

Favorisées par divers facteurs, les zones résidentielles construites présentent différentes caractéristiques et font la conquête de l'espace portuaire, à travers l'occupation des réserves prévues pour son extension.

Face à ce problème d'une importance capitale, des solutions doivent être trouvées pour permettre au port d'Abidjan de rentrer en possession des espaces occupés de façon anarchique par les populations. Un cadre de discussion formelle avec tous les acteurs de la gouvernance des frontières ville-port, pour établir les vraies limites du port et des communes avoisinantes. Ainsi, autorités portuaires,

communales, ministère de tutelle et autorités préfectorales doivent se retrouver autour de cette question pour un dialogue et une prise de décision tendant à freiner ce processus de colonisation des réserves portuaires.

Si tel est que ce sont les maires qui donnent les autorisations d'installation aux populations pour récolter leurs votes lors des élections, le ministère de l'urbanisation doit veiller à la préservation des réserves du port en annulant ces autorisations. Pour les espaces déjà occupés par les populations, un programme de sensibilisation et d'information doit se faire sur la probabilité de déguerpissement futur. Les quartiers comme Vridi Zimbabwe et Vridi Canal se situent en pleine zone portuaire. Ils posent des difficultés d'expansion des installations portuaires, relativement à la demande de terrain des sociétés désireuses de s'installer en zone portuaire pour exercer. La nécessité de libérer ces espaces au profit des activités portuaires s'impose. Les sociétés maritimes ont besoin de construire des entrepôts et des magasins pour le stockage des marchandises et des produits divers.

Le Port Autonome d'Abidjan face à cette situation de demande pressante d'espace à trouver un palliatif, celui de gagner des espaces sur la lagune Ebrié du côté de Biétry (Kanga, 2018). Par la technique de dragage des fonds lagunaires, les bordures lagunaires sont renflouées en sable pour servir d'espaces de récupération au Port d'Abidjan et les mettre à disposition des entreprises. Ce sont environ plus 600 000 m² de terres qui ont été gagnées sur la lagune. En attendant de trouver des accords avec les différents gouvernants territoriaux pour récupérer les espaces occupés par les populations, cette solution paraît la plus idoine, comme en témoignent les autorités portuaires.

Au regard de ce qui précède, les zones résidentielles sur le domaine portuaire, favorisées par différents facteurs, sont composées de secteurs d'habitat forme produits par l'Etat et de quartiers précaires où coexistent l'habitat informel et formel. Ces habitats informels ou précaires occupent le plus souvent des zones réservées à l'extension

future du port, ce qui pose des problèmes. Il est plus que nécessaire de pallier cette situation pour permettre au port de retrouver tout son espace.

Conclusion

Cette étude vise à mettre en évidence les déterminants de l'installation des populations en zone portuaire à Abidjan. Il en ressort plusieurs zones résidentielles logées sur le domaine portuaire du fait de divers facteurs. Débutée pendant les travaux de construction du port d'Abidjan avec l'établissement d'ouvriers sur le site, l'installation des populations est consécutive à l'explosion démographique. Celle-ci induit le problème de logement, les offres d'emplois et la volonté de se loger à proximité du lieu de travail, ajoutée au problème de transport à Abidjan.

L'habitat réalisé se compose de cités modernes et de quartiers précaires dispersés dans le domaine portuaire. Construites par l'Etat, les cités, principalement destinées au personnel du port, regroupent des logements modernes de type économique. Ces logements sont composés des villas, maisons basses simples et d'appartements dans les immeubles. Dans les quartiers précaires, coexistent logements modernes et habitations précaires. Ces logements modernes, mais sous-dimensionnés sont composés de maisons basses simples tandis que les habitats précaires se résument à des baraques faites de matériaux de récupération.

De la réflexion menée, on est tenté de se poser la question suivante : comment des zones résidentielles peuvent-elles exister dans un environnement portuaire destiné à priori aux activités économiques ? Cette interrogation est d'autant plus fondée que les problèmes d'espace se posent avec acuité au port d'Abidjan, pour les besoins des opérateurs économiques. Ce qui constitue une brèche ouverte pour approfondir la présente recherche.

Références bibliographiques

- Steck B., 2017. *Introduction*, in « *Le port dans la ville* », sous la direction de Loba Akou Don Franck Valery et N'guessan Atsé Alexis Bernard, EMS Editions, p. 23.
- Blanc B., Chabornneau F., Parenteau R., (Ed), 1991. *Habitat Economique : Modernisation et promotion sociale à Abidjan*, Montréal, 175 p.
- Bonnifait J., 2006. Port Autonome d'Abidjan : des performances en dépit de la crise, in *Jeune Afrique Economie*, n°370, pp 43-100.
- Dihouegbeu Deagai P., 2012. *Le logement économique à Abidjan*, thèse de doctorat unique de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 311p.
- Dihouegbeu Deagai P., 2020. « Logement et occupation de l'espace à San-Pedro (Côte d'Ivoire) », in *LONGBOWU*, n° 9, volume 1, Kara, p. 377-389.
- Dihouegbeu Deagai P., Kamagaté Sanaliou, Wadja J. B., 2020. Immigration et crise de logement dans la commune de Port-Bouët, in *Revue Territoire Environnement et Société*, n°1, volume 1, Abomey-Calavi, p. 20-30.
- Gogbé Téré, Dihouegbeu Deagai P., Mamoutou T., Soumahoro Soualio, 2016. « Logiques d'acteurs dans la production de l'habitat à Cocody », in *LONGBOWU*, n°1, Kara, p. 471-486.
- Loba Akou Don F. V., Koulaï-Djédjé É., N'guessan Atsé A. B., 2018. Conditions de vie et organisation de la communauté des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe en zone portuaire à Abidjan (Côte d'Ivoire), in « *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires* », EMS Editions, Caen, p. 245-261.
- L'évêque L., 2014. *Du cluster portuaire au système portuaire régional : des territoires structurés par la gestion des flux de marchandises*. CIST2014 - Fronts et frontières des sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Mars 2014, Paris, France. p.262-270. hal-01353469.

Madore F., Pihan J., Mars 2004. « *Habitat et stratégies résidentielles* » in *Espaces géographiques et sociétés : « Appropriation, Habitat et Stratégies résidentielles »*, Nantes, 157 p.
Port Autonome d'Abidjan, Port de San-Pedro, 1976. *Le port d'Abidjan hier, aujourd'hui, demain et les perspectives du port de San Pedro*, Abidjan, 223 p.

Le mécanisme des partenariats public-privé : une stratégie complémentaire utile dans la lutte contre la pêche INN en Afrique

Ysaac Chavely MBILE NGUEMA

Ph. D. en Science Politique/Relations Internationales,
IRIC-Université de Yaoundé II
mbilenguema@gmail.com

Résumé : Les options de création par les Etats des cadres juridiques et institutionnels suffisamment dissuasifs et répressifs et de coopération interétatique pour lutter contre la pêche INN sont complétées par le mécanisme de partenariat public-privé. L'analyse qualitative des archives de certaines administrations nationales (Sénégal, Gabon), des secrétariats de la CSRP sur une période de 25 ans (1993-2018) et l'examen des sources secondaires permettent de constater l'utilité du mécanisme des partenariats public-privé en la matière. Il contribue au renforcement des systèmes nationaux et à la mise en œuvre des politiques régionales de lutte contre la pêche INN. C'est donc une stratégie complémentaire qui, greffée aux deux premières options, participe à accroître l'efficacité des acteurs publics en matière de lutte contre la pêche INN.

Mots clés : Mécanisme, Partenariat Public-Privé, Lutte contre la pêche INN, Afrique.

Abstract: The options of creating sufficiently dissuasive and repressive legal and institutional frameworks by states and of inter-state cooperation to combat IUU fishing are complemented by the public-private partnership mechanism. The qualitative analysis of the archives of certain national administrations (Senegal, Gabon) and the secretariats of the SRFC over a period of 25 years (1993-2018) and the examination of secondary sources show the usefulness of the public-private partnership mechanism in this area. It contributes to the

strengthening of national systems and the implementation of regional policies to combat IUU fishing. It is therefore a complementary strategy which, when added to the first two options, helps to increase the effectiveness of public actors in the fight against IUU fishing.

Key words: Mechanism, Public-Private, Partnership, Fight Against IUU, Fishing, Africa.

Introduction

La pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée, phénomène qui peut s'appréhender simplement comme « le vol de poissons » ou la capture de ceux-ci dans des conditions illicites, au regard de ces conséquences négatives multiformes à court, moyen et long terme pour les Etats victimes, les pêcheurs légaux, les communautés locales et l'environnement marin est perçue par la communauté internationale comme l'une des menaces de l'économie bleue²⁶. Ainsi, elle occupe une place de plus en plus importante dans l'agenda des organisations internationales mondiales²⁷ ou régionales de gestion de pêche ou d'intégration économique²⁸. Au niveau africain, l'ambition de développement de l'économie bleue et de construction de l'intégration maritime continentale²⁹ exprimée dans la Stratégie Africaine Intégrée

²⁶ Barbara HUTNIZAK et Claire DELPEUCH, *La lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. État des lieux et actions prioritaires pour l'avenir*, OCDE, Janvier 2019, p.10.

²⁷ Au sein de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), les changements induits par cette nouvelle thématique au sein de la FAO sont significatifs tant du point de vue juridique qu'institutionnel. L'organisation INTERPOL s'est appropriée le combat en lançant le projet SCALE en 2013.

²⁸ C'est le cas de la SADC, l'ASEAN, l'UA et l'UE.

²⁹ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, « L'efficacité de la politique maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue » in Patrick CHAUMETTE (dir), *Wealth and miseries of oceans : Conservation, Resources and Borders/Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources, Frontières*, Bilbao, Gomylex, 2018, p.101.

pour les Mers et les Océans (AIM) 2050 et la Charte de Lomé sur la sécurité maritime et le développement adoptée en 2016, place la lutte contre la pêche INN au centre des préoccupations maritimes.

L'une des solutions pour éliminer ce phénomène consiste pour certains auteurs au durcissement des législations nationales des Etats³⁰ qui passe par leur adaptation aux normes internationales qui définissent les responsabilités des Etats en leurs qualités d'Etat côtier, d'Etat du pavillon, d'Etat du port et d'Etat du commerce. Selon ces derniers, l'État devrait créer un cadre juridique et institutionnel suffisamment dissuasif et répressif face à une menace nuisible pour la gestion durable des ressources halieutiques du pays. L'autre solution préconisée par d'autres auteurs est la coopération régionale³¹. Cette thèse trouve aussi un écho favorable auprès des fonctionnaires des organisations régionales de pêche comme la Commission Sous Régionale des Pêches (CSRP)³² en Afrique de l'Ouest et la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP)³³ en

³⁰ Jaemin LEE, « Subsidies for Illegal activities? Reframing IUU fishing from the law enforcement perspective », *Journal of International Economic Law*, 2019, p.1-22 ; Fatou DIOUF, *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal*, Sénégal, L'Harmattan, 2015, p.195, 255, 284-285 ; Hadyu IKRAMI, « Indonesia's Reform of its fisheries law and policy & cooperation with ASEAN in combating IUU fishing », *Asia-Pacific Journal of ocean law and policy*, 2017, p.318-330.

³¹ Cyrille ATONFACK NGUEMO, « La mutualisation des moyens de lutte contre les actes de piraterie dans la sous-région de la CEEAC » in Joseph Vincent NTUDA EBODE, *Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale*, p.145.

³² La CSRP se trouve en Afrique de l'Ouest et couvre l'espace maritime de sept pays : le Cap-Vert, la Gambie, la Guinée, la Guinée Bissau, la Mauritanie, le Sénégal et la Sierra Leone.

³³ Elle est créée le 21 Juin 1984 à Libreville. Depuis 2007, elle a le statut d'institution spécialisée de la CEEAC suite à la décision n°9/CEEAC/CCEG/XIII/007 lors de la treizième session ordinaire tenue à Brazzaville au Congo. Les Etats membres sont le Cameroun, le Congo, le Gabon, la RDC, Sao-Tomé et Principe, l'Angola. La Guinée-Equatoriale est un Etat observateur.

Afrique Centrale. Ces solutions sont essentiellement étatiques et interétatiques. Pourtant, l'hybridité dans la gouvernance sécuritaire maritime montre que la lutte contre les menaces maritimes est un domaine d'interactions entre les acteurs publics et privés³⁴. Dans cette perspective, le mécanisme de partenariat public-privé est une autre solution ou option pour combattre efficacement la pêche INN.

L'enquête empirique effectuée du 24 mai au 17 août 2018 au siège de la Commission Sous-Régionale des Pêches à Dakar au Sénégal et du 15 avril au 11 juin 2019 au siège de la Commission Régionale des Pêches du golfe de Guinée (COREP) à Libreville au Gabon au cours de laquelle il a été utilisé les techniques du tracking et des entretiens semi-directifs³⁵ avec les acteurs privés, les délégués des pays et les fonctionnaires de ces organisations a conduit à la découverte de l'apport des partenariats public-privé dans la lutte contre la pêche INN en Afrique de l'Ouest et du Centre. D'où la question centrale de cette étude : en quoi le mécanisme des partenariats public-privé constitue-t-il un complément efficace dans la lutte contre la pêche INN ? L'hypothèse de ce travail est que le mécanisme des partenariats public-privé est une stratégie complémentaire efficace au regard de son utilité pour les Etats et pour les organisations internationales qui l'ont mis en œuvre ou expérimenté. Le socle théorique

³⁴ Patrick CULLEN, "Privatized maritime security governance in war-torn Sierra Leone" in Claude BERUBE and Patrick CULLEN (dir), *Maritime private security. Market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, New-York, Routledge, 2012, p.104; Patrick CULLEN, « Africa Fisheries under PSCs »

³⁵ Au total :

- 20 entretiens effectués à Dakar au Sénégal incluant les délégués des pays membres de la CSRP, les acteurs privés (Militant Greenpeace Afrique de l'Ouest, Ancien Directeur de WWF Afrique de l'Ouest) et les autorités sénégalaises.
- 15 entretiens en Afrique Centrale incluant les délégués des pays de la zone « D » , les fonctionnaires de la COREP, les autorités gabonaises, le « Programme observateur à bord » (Responsable du programme+ Directrice de l'ONG ASEFA+ Un Observateur).

transnationaliste³⁶ permet de constater l'utilité de la logique du développement des partenariats public-privé dans la lutte contre la pêche INN (2), qui tire son origine de l'investissement des acteurs privés dans le domaine (1).

1. L'investissement des acteurs privés dans la lutte contre la pêche INN

Le secteur sensible de la sécurité étatique au lendemain de la guerre froide n'a pas échappé à l'idéologie privatiste promouvant l'intervention privée dans les domaines de la sphère publique. Il est évident aujourd'hui que la sécurité maritime est un champ de cohabitation entre l'Etat et les acteurs privés. L'aspect particulier de la lutte contre la pêche INN dans ce champ est caractérisé par cette cohabitation, qui résulte de l'intérêt des Organisations Non gouvernementales (ONG) pour la préservation de l'environnement marin (1.1) et de la conversion et de la sollicitation des Entreprises Militaires et de Sécurité Privée dans le domaine maritime (1.2).

1.1. L'intérêt des ONG pour la préservation de l'environnement marin

L'importance accordée à l'environnement marin dans le débat international sur la protection de l'environnement né dans les années 1970-1980 est inscrite dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Selon l'article 192 de cette Convention, « Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». Pour l'accomplissement de cette obligation, les acteurs privés à but non lucratif se sont constitués pour mener des activités étendues³⁷ ou

³⁶ Joseph NYE et Robert KEOHANE, « Power and Interdependence revisited », *International Organization*, Vol. 41, n° 4, 1987, p. 725-753.

³⁷ C'est le cas d'une ONG qui mène des missions diverses en mer : la lutte contre la pollution marine, la protection des espèces menacées, la préservation de l'écosystème marin, la lutte contre la pêche INN.

spécialisées en mer³⁸. La lutte contre la pêche INN est ainsi devenue soit l'un des centres d'intérêt³⁹, soit l'unique centre d'intérêt⁴⁰.

La pêche INN est considérée comme une activité nocive à la gestion durable des ressources halieutiques codifiée dans le code de conduite pour une pêche responsable et renouvelée dans le cadre des Objectifs de Développement Durable (ODD). En effet, elle a des conséquences négatives pour les stocks halieutiques et les écosystèmes marins.

La pêche INN réduit les stocks halieutiques en raison de la surpêche qu'elle engendre, les navires de pêche INN n'opérant pas de sélection⁴¹ et ne respectant ni les zones de pêche interdite, ni les temps de repos biologique pour la reproduction, ni les tailles des poissons, ni les mesures de restriction. Ces navires causent « inévitablement la diminution et l'amointrissement des ressources marines »⁴². C'est un drame pour la durabilité des pêcheries et l'accès aux protéines des générations futures.

La pêche INN entraîne aussi la destruction des écosystèmes marins. Les pêcheurs INN ne respectent pas les exigences réglementaires et légales et se livrent à leurs propres lois. Ils utilisent des méthodes de pêche très souvent interdites et destructrices, des équipements inappropriés dans des zones sensibles tels que les récifs coralliens, les frayères, les eaux piscicoles. Si l'on prend le cas de la technique du chalut-bœuf à laquelle font recours certains pêcheurs INN, elle est

³⁸ C'est le cas d'une ONG spécialisée dans un domaine particulier de la mer.

³⁹ C'est le cas des ONG internationales comme WWF, Greenpeace, Seasherperd.

⁴⁰ C'est le cas de Stop Illegal Fishing.

⁴¹ Selon Pauline GUIBBAUD, la raison réside dans le caractère non sélectif des méthodes de pêche utilisées par les pêcheurs pirates telles que le chalut-bœuf, la pêche à la dynamite, la pêche au cyanure. Ces méthodes ne ciblent pas les poissons destinés exclusivement aux marchés. Beaucoup de poissons juvéniles sont pêchés et rejetés à la mer, pour la plupart morts. De même, il y a les espèces protégées tels que les dauphins, les tortues marines, les oiseaux de mer qui sont victimes de ces méthodes.

⁴² Pauline GUIBBAUD, « Pêche illicite : quel avenir pour l'Afrique de l'Ouest ? », note d'analyse du GRIP, 4 Août 2014, consulté sur www.grip.org le 27 Octobre 2014, p. 9.

particulièrement destructrice de l'environnement marin. Elle participe au pillage des ressources marines et à la dégradation de l'écosystème marin par le fait qu'elle racle les fonds marins. Dès lors, « la pêche INN et les activités qui s'y rapportent compromettent le succès des actions visant à promouvoir la pêche durable et à améliorer la capacité d'adaptation des écosystèmes »⁴³. La pêche INN est un problème qui mérite une attention particulière des autorités des Etats de l'Afrique Centrale en raison des risques spécifiques pour la région.

L'investissement des ONG sur le terrain de la lutte contre la pêche INN est liée à la volonté de ces dernières de limiter l'impact négatif de cette menace sur l'environnement marin, même si les effets socio-économiques de ce fléau⁴⁴ sont aussi une autre raison de l'intérêt de ces acteurs. Sur la base de ces motivations, elles cherchent à influencer les acteurs publics (Etats et organisations internationales).

En ce qui concerne les Etats, les ONG cherchent à produire un changement dans la politique des Etats en leurs qualités d'Etat du pavillon ou d'Etat côtier à travers la collecte et le partage des informations. La documentation des cas de pêche INN et le partage de ces informations aux acteurs et au public est une forme de pression que les ONG tentent d'exercer sur les Etats pavillons. Les différents rapports de Greenpeace sur la pêche INN chinoise avaient pour finalité d'influencer la politique chinoise en matière de lutte contre la pêche INN par les navires battant pavillon chinois dans les ZEE des Etats tiers⁴⁵. C'est aussi une forme de pression exercée sur les Etats

⁴³ Fatou DIOUF, *op.cit.*, p 57.

⁴⁴ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *Le rôle des perceptions dans l'adaptation des organisations internationales au changement mondial : le cas de la commission sous régionale des pêches (CSRP) et de la commission régionale des pêches du golfe de guinée (COREP) en matière de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)*, Thèse de Doctorat Ph.D en Science Politique/ Relations Internationales, IRIC, Université de Yaoundé II, soutenue publiquement le 08 Décembre 2020, p. 220-224.

⁴⁵ La pression de Greenpeace qui transmettait les cas de pêche INN au gouvernement chinois a eu une influence sur le changement de politique de la chine sur les activités INN de sa pêche lointaine. En réaction à cette pression de

côtiers pour un renouvellement des règles et des pratiques de lutte contre la pêche INN.

Pour ce qui est des organisations internationales, les ONG cherchent à exercer une influence dans l'élaboration, la mise en œuvre des politiques régionales dans la lutte contre la pêche INN. C'est ce qui justifie les actions menées au sein des organisations régionales de pêche comme la CSRP⁴⁶.

Du reste, l'investissement des acteurs privés dans la lutte contre la pêche INN résulte de l'intérêt des ONG pour la préservation de l'environnement marin, menacé par la pêche INN. Il est aussi le fruit de la conversion des Entreprises Militaires et de Sécurité Privée (EMSP) au domaine maritime et de leur sollicitation par les acteurs étatiques.

1.2. La conversion des EMSP au domaine maritime et le recours aux EMSP par les Etats

La conversion des EMSP au domaine maritime résulte de l'apparition d'un « vide sécuritaire »⁴⁷ maritime inhérent à la croissance des nouvelles menaces en mer et des limites des forces navales malgré le processus d'adaptation de celles-ci, à répondre avec efficacité à ces menaces.

Greenpeace, les autorités chinoises ont durci la répression à l'égard de la pêche lointaine chinoise. C'est la raison pour laquelle à partir de 2016, un changement dans la gestion des cas de pêche INN est observé en Chine. Ainsi, il y'a la réduction des subventions pour les navires qui se livrent à la pêche INN et le développement du programme national d'observateurs à bord des navires battant pavillon chinois. Il y' a également la constitution de la liste noire en 2017. Entre 2016 et 2018, les autorités chinoises ont traité durement les navires qui se sont livrés à la pêche INN dans les eaux des États de la CSRP.

⁴⁶ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op.cit*, p. 205-210.

⁴⁷ Medhi KOUAR, « La sûreté est-elle privatisable ? », *Outre-mer*, N°25-26, 2010, p.49

En effet, l'augmentation de la piraterie dans les intervalles différents selon les espaces (Asie du Sud-Est⁴⁸, Golfe d'Aden⁴⁹, golfe de Guinée⁵⁰) a suscité le besoin de sécurité des navires et des hommes en mer. C'est dans ce contexte que les EMSP pour la plupart se convertissent au domaine maritime ou se spécialisent dans ce domaine. C'est pourquoi Medhi Kouar pense : « *dès que les actes de piraterie se sont multipliés plusieurs EMSP ont formulé le souhait d'obtenir des contrats dans le domaine de la sécurité maritime* »⁵¹. Il y a donc eu du fait de la piraterie maritime, l'occupation de l'espace maritime par les EMSP, dont les services paraissent comme imposés aux États, armateurs et particuliers suite au vide sécuritaire créé par les menaces pirates en mer⁵². En Asie du Sud-Est, les EMSP ont multiplié les contrats avec les armateurs sous le regard bienveillant des États⁵³. Dans le Golfe d'Aden, en dépit de la présence d'une flotte internationale importante, les armateurs signent des contrats avec les EMSP et même certaines opérations comme celle de l'UE et de l'OTAN emploient les gardes privés. Dans le Golfe de Guinée, les pétroliers comme Total recourent aux EMSP pour la protection des plateformes pétrolières.

La croissance de la piraterie maritime a révélé les insuffisances ou limites des forces navales pour la protection des navires et des

⁴⁸ L'Asie du Sud-Est a été l'épicentre de la piraterie mondiale entre 1990 et 2007 avec une forte croissance des actes de piraterie.

⁴⁹ Le Golfe d'Aden était entre 2007 et 2011 l'épicentre de la piraterie mondiale. Il y a une baisse des activités pirates depuis mai 2012. Voir Léon KOUNGOU, « Piraterie et insurrections dans le Golfe de Guinée », *Politique étrangère*, 2018, p.120.

⁵⁰ Le Golfe de Guinée est devenu le nouvel épicentre de la piraterie mondiale depuis 2012. Voir Olivier MELENNEC, « Golfe de Guinée : nouvel épicentre de la piraterie mondiale », *Diplomatie*, Octobre 2016, p.35-39.

⁵¹ Medhi KOUAR, op.cit, p.56.

⁵² Medhi KOUAR, op.cit, p.56

⁵³ Violette LARRIEU, « Quand la sécurité maritime vire de bord. Sa mise en marché par l'État : désengagement ou nouvel interventionnisme ? », *Gouvernance et Action publique*, 2017, Vol 6, p.42.

hommes en mer. Dans le contexte de cette piraterie qui a atteint son pic en 2010 avec plus de 445 attaques recensés par le Bureau Maritime International (BMI), les marines ont été submergées par les demandeurs des armateurs de leurs pays. L'offre de sécurisation étatique des tankers, des navires commerciaux et des navires de pêche européens dans l'océan indien pour la plupart, était devenue inférieure à la demande⁵⁴. Ce déséquilibre a créé le besoin d'une solution alternative. D'où le recours aux EMSP qui, marquent l'évolution de la position des acteurs internationaux en la matière. Ainsi, l'Espagne a autorisé en 2009 les thonidés battant son pavillon dans l'océan indien à embarquer à bord les gardes privés armés⁵⁵. La France, malgré la mise en place du mécanisme des Equipes de Protection Embaquées (EPE) dont une section spéciale a été envoyée en juillet 2009 dans les eaux somaliennes pour la protection des navires de pêche français opérant dans la zone, a effectué un revirement en autorisant le recours aux gardes privés⁵⁶.

Le recours aux EMSP par les Etats africains en situation de crise ou de conflit s'aligne sur le constat effectué par Eric Frécon selon lequel : « *Aujourd'hui des sociétés de sécurité privées proposent des véritables missions de service public en mer, par exemple lutter contre les pêches illégales* »⁵⁷. Ce recours a permis l'investissement de ces derniers dans la lutte contre la pêche INN. Les guerres civiles dans certains pays notamment la Sierra-Léone (1991), la Somalie (1991), le Libéria (2008) ont entraîné une croissance de l'insécurité maritime en général et de la pêche INN en particulier au regard de l'insuffisance

⁵⁴ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op.cit*, p. 125-135.

⁵⁵ *Ibid*, p.137.

⁵⁶ DRAPIER Sandrine, « La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires » in Patrick Chaumette, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Bilbao, Gomylex, 2016, p.247-263 ; PEINAUD Franck, « Les activités privées de protection des navires battant pavillon français », *Revue Défense Nationale*, 2015, n°779, 2015, p.22-26.

⁵⁷ Eric FRECON, Eric FRECON, « Piraterie en Asie du Sud-Est : États défiés, États menacés mais États renforcés », *Sécurité Globale*, 2009, n°7, p.46.

ou de la quasi-inexistence de la surveillance maritime⁵⁸. En Sierra-Léone, la concentration des efforts gouvernementaux pour la résolution de la guerre civile qui déclenche le 23 mars 1991, rend difficile le contrôle des pêches. Cette faiblesse étatique a entraîné l'explosion de la pêche illégale dans le pays comme l'attestent Cullen⁵⁹ et les fonctionnaires de la Commission Sous Régionale des Pêches. D'où la signature du partenariat avec la Southern Cross Security (SCS) pour la lutte contre la pêche INN⁶⁰. En Somalie, la chute de Barré en 1991 a eu des conséquences sécuritaires dans l'espace maritime dans lequel les gouvernements locaux étaient incapables d'assurer la surveillance⁶¹. La volonté de ces derniers de mettre l'ordre en mer les a amenés à accepter l'offre de sécurité des EMSP et de signer des contrats avec elles. Au total, il y'a eu entre 1999 et 2008, 11 contrats entre les pays africains et les sociétés de sécurité privée dans la lutte contre la pêche INN. L'observation de la répartition des contrats permet de constater que la Somalie a l'expérience de 09 contrats tandis que les deux autres sont en Afrique de l'Ouest⁶². Cependant, les contrats en Sierra-Léone et au Libéria sont exclusivement des contrats de lutte contre la pêche illégale, tandis qu'en Somalie il s'agit des contrats pour les services de garde côte comprenant la lutte contre la pêche illégale⁶³.

En somme, l'investissement des acteurs privés à but non lucratif et à but lucratif dans la lutte contre la pêche INN a conduit à des interactions avec les acteurs publics donnant lieu à des partenariats

⁵⁸ Patrick CULLEN, « Privatized maritime security governance in war-torn Sierra Leone » in Claude BERUBE and Patrick CULLEN (dir), *Maritime private security. Market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*, New-York, Routledge, 2012, p.104

⁵⁹ Ibid

⁶⁰ Ce partenariat s'est étendu de novembre 1999 à Janvier 2002.

⁶¹ Sarah GLASER, Roberts PAIGE and Hurlburt KAIJA, « Foreign Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing in Somali Waters Perpetuates Conflict », *Frontiers in marine science*, vol 6, Decembre 2019, p.10. www.frontiersin.org

⁶² Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op.cit*, p. 147.

⁶³ Ibid.

public-privé. Aujourd'hui, ils constituent une possibilité pour ces derniers dans les mécanismes de lutte contre le phénomène de la pêche INN.

2. Les PPP : une stratégie utile pour les acteurs publics dans la lutte contre la pêche INN

Les PPP sont un mécanisme utile pour les Etats (2.1) et pour les organisations internationales dans la lutte contre la pêche INN (2.2).

2.1 L'utilité des PPP pour les Etats dans la lutte contre la pêche INN

Les PPP sont un mécanisme utile pour les Etats dans la lutte contre la pêche INN car ils sont un outil d'aide à la décision, un outil de renforcement des capacités des agents de l'Etat et de renforcement de la dissuasion.

Tout d'abord, les PPP constituent un outil d'aide à la décision pour les Etats. En Afrique de l'ouest, le caractère « catastrophique »⁶⁴ de la pêche INN dans les années 1990-2013 a été mis en lumière par des études et des enquêtes des organisations non gouvernementales. Ces études ont permis aux gouvernements, au public de découvrir l'ampleur de la pêche INN et ses conséquences multiformes dans cet espace⁶⁵. Même s'il demeure difficile de quantifier la pêche INN⁶⁶,

⁶⁴ Entretien avec un expert de la pêche INN, ancien directeur de WWF Afrique de l'Ouest, Dakar le 12 août 2018.

⁶⁵ L'ampleur de la pêche INN dans la sous-région a été révélé par les études de Greenpeace, de Environmental Justice Foundation, du MRAG, et de certains travaux qui s'appuyaient somme toute sur les rapports des ONG ou les entretiens menés auprès des autorités des pays membres de la CSRP.

⁶⁶ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime : le cas du Golfe de Guinée*, Abuja, Friedrich Ebert Stiftung, 2013 ; David Agnew , John Pearce, Ganapathiraju Pramod , Tom Peatman , Reg Watson et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing, PLoS ONE, February 2009, Vol 4, p.1

ces estimations ont permis de constater le niveau de criticité du phénomène dans la sous-région. Au Sénégal, l'étude menée dans le cadre du projet USAID/Comfish⁶⁷ a permis de voir l'importance de la pêche INN étrangère et nationale dans les eaux sénégalaises. En Sierra-Léone, L'ONG Environmental Justice Foundation a mis en œuvre un projet de surveillance communautaire en Sierra Leone avec l'appui du gouvernement du 1er Janvier 2010 au 31 Juillet 2012. Le modèle de surveillance communautaire consistait à travailler avec les communautés de pêcheurs de la région de la rivière Sherbro en Sierra Leone et les autorités sierra-léonaises pour documenter la pêche INN étrangère suite à l'appel de ces communautés victimes des effets néfastes de ce mal. Par ce travail, l'ONG a mis en exergue la pêche INN étrangère dans les eaux sierra-léonaises. Les résultats de ces actions communes entre les acteurs privés et les Etats pour les expériences suscitées ont eu une influence sur le durcissement de la législation sénégalaise adoptée en 2015, ou l'adoption de mesures répressives sévères en Sierra-Léone.

En Afrique Centrale, Le projet de surveillance conjoint WWF-WCS-DGPA de la pêche illégale et de la gestion durable des ressources halieutiques qui a été élaboré et mis en œuvre entre 2005 et 2008⁶⁸ a permis à l'Etat du Gabon de découvrir les modes opératoires des pêcheurs INN notamment la pêche en zone interdite⁶⁹. Bien plus, le projet a aussi permis d'avoir une meilleure idée sur les acteurs de la pêche INN dans la zone de Mayumba en particulier et dans tout le Gabon en général. C'est ainsi que la découverte de l'implication des

⁶⁷ Viviane KOUTOB, Dyhia BELHABIB, Christopher MATHEWS, Vaque NDIAYE, Najih LAZAR, Estimation préliminaire des captures de la pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée au Sénégal, Projet USAID/COMFISH, Dakar, mai 2013, 71 p.

⁶⁸ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op. cit.*, p.187.

⁶⁹ Daenis OTSA'A NGUEMA, Sécurité et sûreté maritimes dans le Golfe e Guinée. Diagnostic et évaluation des politiques pour un apport conceptuel et pratique de la sécurisation maritime régionale, Thèse de doctorat en géopolitique et géostratégie des mers et des océans, l'Université Nantes Angers Le Mans, Soutenue le 30 janvier 2015, p. 86.

navires nationaux gabonais et des navires battant pavillon des États membres de la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP) dans les activités INN a été faite. Le projet a favorisé une meilleure lecture de la situation de la pêche INN au Gabon, permettant ainsi à l'administration de prendre des mesures précises ciblant la pêche en zone interdite et la pêche INN perpétrée par les navires battant pavillon des États de la région⁷⁰. Le programme Congo Marin, initiative conjointe mise en place en 2017 entre WCS et Renatura en République du Congo, a permis, à travers les opérations conjointes effectuées⁷¹ de mesurer l'ampleur de la pêche INN dans le pays qui était essentiellement dominée par la pêche INN chinoise⁷². Les résultats des études et projets conjoints ont permis aux Etats concernés de prendre des décisions courageuses pour endiguer le phénomène. Il en ressort donc que les PPP participent à la construction des systèmes nationaux de lutte contre la pêche INN.

Ensuite, les PPP participent au renforcement des capacités des agents de l'Etat impliqués dans le système national de lutte contre la pêche INN, qu'il s'agisse des agents civils (inspecteurs de pêche) ou des agents militaires. Premièrement, les acteurs privés disposent souvent d'une expertise technique qui est recherchée par les acteurs publics. La mobilisation de cette expertise participe à la capacitation des agents de l'Etat. La mobilisation de l'expertise de WWF lors de l'atelier organisé par le WWF et le PRCM, sous l'égide de la Commission Sous Régionale des Pêches (CSR), portant sur l'avis consultatif rendu par le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) suite à l'affaire n°21⁷³ est un exemple. Tous les intervenants qui ont apporté un éclairage par-rapport à l'avis des juges de Hambourg ont été uniquement les experts et consultants de WWF. Il s'agit de Daniel Owen, Duncan Currie et Alistair Abraham. Daniel

⁷⁰ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op. cit.*, p. 188.

⁷¹ En effet, seulement entre Janvier et Mars 2018, dans le cadre du programme, il y'a eu 17 jours de patrouilles pour 55 bateaux contrôlés dont 50 illégaux

⁷² Programme Congo Marin, janvier-Mars 2018, p. 1.

⁷³ L'atelier a été organisé à Dakar à l'Hôtel Novotel du 9 - 11 juin 2015

Owen a exposé sur les obligations de l'État du pavillon selon l'avis consultatif. Duncan Currie. Duncan Currie, Expert à WWF, a souligné que le TIDM a clairement défini les obligations prévues par la Convention UNCLOS pour l'État du pavillon et l'État côtier. Alistair Abraham a exposés sur les initiatives politiques visant à éviter les litiges peuvent être regroupées en trois catégories : les initiatives unilatérales (un seul pays); les initiatives sous-régionales (telles que la saisine du TIDM par la CSRP); et les initiatives mondiales⁷⁴.

Deuxièmement, les acteurs privés et les Etats conduisent souvent des opérations conjointes de surveillance de pêche dans les ZEE des Etats dont l'une des conséquences est le renforcement des capacités des agents de l'Etat. C'est le cas des opérations conjointes entre l'Etat du Gabon et seasherperd dans le cadre du projet Albacore⁷⁵. En effet, Le partenariat entre le Gabon et l'ONG Seasherperd a aussi eu pour résultat le renforcement des capacités des agents de contrôle des pêches impliqués dans l'opération. Par exemple, l'Opération Albacore de 2018 a

permis consolider les acquis de 2016 et 2017 en renforçant le savoir-faire de 40 agents de l'Administration des Pêches et de la Marine Nationale y compris la Garde-Côte Sao-toméenne en matière de procédures d'abordage, de contrôle, d'inspection à des fins de recherche d'indices à bord et d'arraisonnement des bateaux en mer.

En Somalie, les contrats entre certains gouvernements et les EMSP ont participé à la formation des gardes côtes. C'est le cas du contrat entre la région du Puntland et l'EMSP britannique Hart entre 2000 et 2001 qui avait pour objectif la protection des ressources marines du Puntland contre la pêche INN, le soutien et la formation aux gardes

⁷⁴ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op. cit*, p. 209.

⁷⁵ Cette opération a été lancée le 18 avril 2016 et vise la surveillance des activités de pêche au thon en plus de celle des pêcheries industrielles côtières. Dans ce partenariat, le Gabon est représenté par les ministères chargés de la pêche et de l'Aquaculture, de la Défense Nationale. Entre 2016 et 2018, il y'a eu 4 opérations conjointes avec Seasherperd : Albacore I, II, III et IV.

côtes⁷⁶. C'est aussi le cas du contrat entre Somaliland et Nordic Crisis Management, EMSP norvégienne au cours duquel les gardes côtes avaient été formés à la lutte contre la pêche INN⁷⁷.

Enfin, les PPP renforcent la dissuasion à travers la présence en mer quoique temporaire. La faible présence en mer est un facteur propice au développement de la pêche INN. Ceci est lié au fait que les lieux privilégiés des bandits marins (pêcheurs INN ou pirates) sont « ceux où ils sont quasiment assurés de ne pas être inquiétés par des missions de patrouille »⁷⁸. Les missions de patrouille sont de nature à construire cet effet dissuasif. Le partenariat entre le Gabon et SeaSherperd a été le début du contrôle des pêches thonières au Gabon depuis plus 30 ans car « bien que les ressources thonières représentent un volet important du secteur, l'administration de la pêche n'avait jamais pu suivre, ni contrôlé cette pêcherie qui existe officiellement depuis plus de 30 ans, date des premiers accords thoniers »⁷⁹. La diminution des arraisonnements entre 2016 et 2018 illustre le renforcement de la dissuasion par ce partenariat. Entre 2016 et 2018, il y'a eu au total 12 arraisonnements ainsi répartis :

- 2016 : 6 arraisonnements
- 2017 : 02 arraisonnements
- 2018 : 4 arraisonnements dont 3 dans la ZEE gabonaise⁵¹⁷ et 1 dans la ZEE de Sao-Tomé et Principe⁸⁰.

En Somalie, les contrats signés entre les gouvernements locaux et les EMSP ont produit des résultats appréciables en matière de dissuasion et même au-delà. C'est le cas de Hart International et de Nordic

⁷⁶ Théodore T. RICHARD, « Reconsidering the letter of marque: utilizing private security providers against piracy », *Public Contract Law Journal*, Spring 2010, Vol. 39, No. 3. Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=1591039> , p.444

⁷⁷ Ibid, p.449

⁷⁸ Barthélémy BLEDE, « pêche illicite, non déclarée et non réglementée en Afrique de l'Ouest : un crime transnational à combattre », www.afriquemaritime.net, Octobre 2014, consulté et téléchargé le 23 Novembre 2014.

⁷⁹ ANPA, *Rapport opération Albacore*, campagne 2018 , p. 1.

⁸⁰ Les 3 arraisonnements dans la ZEE gabonaise était des navires battant pavillon équato-guinéen (02) et congolais

Crisis Management en Somaliland. Elles ont été appréciées en ce sens que Hart a fait générer des bénéfices importants dans la lutte contre la pêche illégale à tel point que le partage de ceux-ci au sein de l'administration du Puntland aurait créé des disputes et divisions entre les membres de l'administration⁸¹. Le Nordic Crisis Management a aussi eu des résultats importants dans l'accomplissement de ses missions de lutte contre la pêche illégale. Al Hababi en avril 2007 a mené une surveillance intense des eaux du Puntland qui a eu pour résultats l'arraisonnement de 30 navires de pêche battant pavillon yéménite et égyptien pour pêche illégale⁸².

Au regard de ce qui précède, les PPP sont un mécanisme utile pour les Etats dans la lutte contre la pêche INN. Ils participent au renforcement du système national de lutte contre la pêche que ce soit à terre ou en mer. Le recours à ce mécanisme est aussi utile pour l'action des organisations internationales dans la lutte contre le phénomène.

2.2. L'utilité des PPP pour les organisations internationales dans la lutte contre la pêche INN

Les organisations internationales jouent un rôle non négligeable dans la lutte contre la pêche INN. Ce rôle tridimensionnel est juridique, technique et opérationnel⁸³. Dans l'exercice de ce rôle, certaines d'entre elles font recours aux acteurs privés notamment les ONG. Le cas particulier de la Commission Sous Régionale des Pêches (CSRP) montre l'importance du recours au PPP.

En effet, dans le cadre de sa politique régionale de lutte contre la pêche INN, la CSRP a eu entre 2010 et 2015, des interactions avec les ONG suivantes : WWF, UICN, SIF, Greenpeace. Les relations avec

⁸¹ Théodore T. RICHARD, *op. cit.*, p. 444.

⁸² *Ibid.*

⁸³ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, « 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) », *Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de sécurité maritime*, n° 1, Novembre 2018, p. 133.

WWF se sont tissés dans le cadre du projet REGARGO qui est une initiative dont les parties prenantes sont la CSRP, WWF, UICN, PRCM et lors de l'atelier organisé par le WWF et le PRCM, sous l'égide de la Commission Sous Régionale des Pêches (CSRP), portant sur l'avis consultatif rendu par le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) suite à l'affaire n° 21. Les relations de coopération avec Greenpeace se sont construites dans le cadre de l'opération Espérance durant laquelle Greenpeace a travaillé avec le Secrétariat de la CSRP. Les relations entre le Secrétariat de la CSRP et les acteurs privés sont fructueuses et profitables pour l'action de la CSRP dans la lutte contre la pêche INN⁸⁴.

L'ONG WWF a participé aux changements juridiques dans le secrétariat de la CSRP. Dans le cadre de la révision de la convention CMA, elle a été parmi les acteurs qui ont initié le projet de révision de la CV CMA à l'origine. Elle a ainsi influencé le changement de cadre juridique de la CSRP. Elle a donc travaillé à la promotion de la politique mondiale de la pêche INN au niveau régional. Par ailleurs, les ONG apportent aussi leur contribution sur la question de la sensibilisation des États en coopération avec le Secrétariat de la CSRP pour la mise en œuvre dans la sous-région de l'avis du TIDM du 02 Avril 2015 et l'appropriation de nouveaux textes juridiques par les États membres. La mobilisation de l'expertise de WWF lors de l'atelier de Dakar de 2010 est un élément qui attise de cette influence des ONG dans l'espace CSRP en matière de lutte contre la pêche INN⁸⁵.

En ce qui concerne la dimension opérationnelle, les ONG comme WWF et Greenpeace jouent un rôle important auprès du Secrétariat de la CSRP. WWF a apporté un soutien financier considérable au Secrétariat de la CSRP pour le déroulement des opérations conjointes⁸⁶. Lorsque WWF était un partenaire du programme

⁸⁴ Ysaac Chavely MBILE NGUEMA, *op. cit.*, p. 206.

⁸⁵ *Id.*, p. 209

⁸⁶ Entretien fonctionnaire du Secrétariat Permanent de la CSRP, Dakar, 28 Juin 2018.

GOWAMER, deux opérations sous régionales ont été accomplies. Il s'agit de l'opération tempête en Mer qui s'est déroulé du 1er au 5 Décembre 2013 et l'opération de surveillance baptisée « Opération Ousman DRAMMEH » qui a regroupé la Gambie, la Guinée Bissau et le Sénégal, a été réalisée en 2014⁸⁷. Les résultats de ces opérations ont été intéressants pour la lutte contre la pêche INN⁸⁸. La coopération entre Greenpeace et le secrétariat de la CSRP est tout de même fructueuse au même titre que celle avec WWF. Le cas de l'organisation de l'opération de surveillance des eaux de l'opération Esperanza en est une illustration parfaite.

Conclusion

Le mécanisme de partenariat public-privé dans le domaine de la lutte contre la pêche INN est une alternative complémentaire qui se propose aux Etats et aux organisations internationales pour maximiser les gains face à ce fléau. Les expériences des partenariats en Afrique de l'Ouest et du Centre montrent l'utilité de ce mécanisme dans le combat contre la pêche INN tant au niveau national que régional. La

⁸⁷ CSRP, Evaluation externe du plan d'action stratégique 2011-2015, Dakar, 2018, p. 15.

⁸⁸ Il faut dire que le projet GOWAMER a continué après la fin du partenariat avec WWF en 2015. D'autres nouveaux partenaires ont continué avec le projet. Ainsi, avec les nouveaux partenaires d'autres opérations de surveillance conjointe de pêche ont été menées. Il s'agit notamment de : l'opération baptisée «PEDRO CARDOSO NANCO» qui a regroupé le Sénégal, la Gambie, la Guinée-Bissau et la Guinée a été organisé du 28 Août au 02 Septembre 2016 ; et de trois opérations conjointes sous régionales de surveillance des pêches qui 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.

multiplication de ce mécanisme dans les pays d’Afrique en général et d’Afrique Centrale en apporterait peut-être une plus-value dans le processus d’adaptation des Etats à l’évolution normative mondiale en matière de lutte contre la pêche INN.

Références bibliographiques

Agnew D., Pearce J., Ganapathiraju P., et al, 2009, « Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing », in *PLoS ONE*, February, Vol 4, p.p.689-695.

Atonfack Nguemo C., « La mutualisation des moyens de lutte contre la piraterie dans la sous-région CEEAC » in *NTUDA EBODE Joseph Vincent, Terrorisme et piraterie : De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale*, Yaoundé, Presses Universitaires d’Afrique, pp.123-148.

Atonfack Nguemo C., 2011, « La gestion concertée des ressources halieutiques dans la CEEAC « Zone D » : état des lieux et perspectives » in *NTUDA, EBODE Joseph Vincent (dir), La gestion coopérative des ressources transfrontalières en Afrique Centrale : quelques leçons pour l’intégration régionale*, Yaoundé, Friedrich Ebert Stiftung, pp. 61-98.

Brice Des Vallons G. H., 2009, « Néocorsaires contre néopirates : privatiser la sécurité maritime dans le golfe d’Aden ? », in *Sécurité Globale*, 2009, N°7, pp. 243-272.

Bureau Sous-régional FAO-Afrique Centrale, État de situation régionale en suivi, contrôle et surveillance des pêches au sein de la COREP, 2011, Volume 1, Libreville, COREP, in *FAO, La situation mondiale des pêches et de l’aquaculture*. Rome : FAO, Juin 2012.

Cantanzano J., 2012, Gouvernance régional des pêches au sein de la zone COREP, in *rapport synthèse COREP/PAF-NEPAD*, Libreville, COREP.

Cantanzano J., 2011, *Contribution des pêches maritimes aux économies nationales et valeur potentielle des ressources halieutiques dans les pays membres de la COREP*, Libreville, COREP, in *COREP*,

Renforcement des compétences et capacités en matière de SCS dans la zone COREP : développement régional et modalités de mise en place des registres des navires de pêche par les États membres, document de travail CA-2.1-B8, Libreville, COREP, Novembre 2010.

Conesa P., 2003, « Groupes armés non étatiques : violences privées, sécurités privées », in *Revue Internationale et Stratégique*, p.157-164.

Conesa P., 2003, « Groupes armés non étatiques : violences privées, sécurités privées », in *Revue Internationale et Stratégique*, p.157-164.

Corep, 2012, *Aide-mémoire de la première réunion de concertation entre la CEBEVIRHA et la COREP (N'djamena, Tchad, 17-18 mai 2012)*, Libreville, COREP.

Corep, 2012, *présentation de la COREP*, Libreville, COREP.

Corep, 2012, *projet régional de pêche, Activités prioritaires liées à l'exécution du Plan d'Action Stratégique de la COREP*, Libreville.

CSRP, 2014, *demande d'avis consultatif au Tribunal International du Droit de la Mer-TIDM, exposé écrit version 2*, Dakar.

CSRP, 2018, *Evaluation externe des activités de la CSRP 2016-2017*, Dakar.

CSRP, 2018, *Evaluation externe du plan d'action stratégique 2011-2015*, Dakar.

Diouf F., 2015, *Les aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) au Sénégal*, Sénégal, L'Harmattan.

Drapier S., 2016, « La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires » in *Patrick Chaumette, Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Bilbao, Gomylex, p.p.247-263.

Eklof Amirell S., 2009, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie », in *Politique africaine*, n°116, pp. 97-119.

Frecon E., 2009, « Piraterie en Asie du Sud-Est : États défiés, États menacés mais États renforcés », in *Sécurité Globale*, 2009, n°7, pp. 41-47.

Greenpeace, 2015, *Arnaque sur les côtes africaines. La face cachée de la pêche chinoise et des sociétés mixtes au Sénégal, en Guinée Bissau et en Guinée*, Dakar.

Greenpeace, 2017, *Le coût de la destruction des océans. Rapport de l'expédition de Greenpeace dans les eaux ouest-africaines*, Greenpeace, Dakar.

Guggisberg S., 2019, « The roles of nongovernmental actors in improving compliance with fisheries regulations », in *Review of European, Comparative & International Environmental*, n°28, pp. 314-327.

Interpol, 2014, *Etude sur la pêche illégale au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest*, Sous-direction de la sécurité environnementale, septembre.

Kouar M., 2018, « La sûreté est-elle privatisable ? », *Outre-mer*, 2010, N°25-26, p.49-74. KOUNGOU Léon, « Piraterie et insurrections dans le Golfe de Guinée », in *Politique étrangère*, p.p.113-120.

Mahinga J. G., *La pêche maritime et le droit international*, Paris, L'Harmattan.

Mbile Nguema Y. C., 2018, « L'efficacité de la politique maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue » in *Patrick CHAUMETTE (dir), in Patrick CHAUMETTE (dir) Wealth and miseries of the oceans : conservation, Resources and Borders/Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources, Frontières*, Bilbao, Gomylex, pp. 97-116.

Mbile Nguema Y. C., 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) », in *Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de sécurité maritime*, n°1, Novembre 2018, pp. 129-145.

Morin M., « La lutte contre la pêche INN et la responsabilité des États » in *Patrick CHAUMETTE (dir), maritime areas: control and prevention of illegal traffics at sea espaces marins/surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Bilbao, Gomylex, pp. 83-97.

Peinaud F., 2015, « Les activités privées de protection des navires battant pavillon français », in *Revue Défense Nationale*, 2015, n° 779, pp.22-26.

OCDE. *Pourquoi la pêche pirate perdure : les ressorts économiques de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée*, 2005 Paris : OCDE publishing.

Petiteville F., 2016, « Les organisations internationales dépolitisent-elles les relations internationales ? », *Gouvernance et Action Publique*, n° 3, pp. 113- 129.

Richard T., 2010, « Reconsidering the letter of marque: utilizing private security providers against piracy », in *Public Contract Law Journal*, Spring, Vol. 39, No. 3, Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=1591039>. Samba Diouf P., 2016, *Le plan d'action sous-régional de mise en œuvre de l'avis du Tribunal International du Droit de la Mer*, CSRP, Dakar.

Samba Diouf P., 2016, *Le plan d'action sous-régional de mise en œuvre de l'avis du Tribunal International du Droit de la Mer*, CSRP, Dakar.

Schaltz V., 2018, « Marine Fisheries Law Enforcement Partnerships in Waters under National Jurisdiction: The Legal Framework for Inter-State Cooperation and Public-Private Partnerships with Non-governmental Organizations and Private Security Companies », in *Ocean Yearbook*, June, pp. 329-375.

Sabuni Kasereka E., 2017, *Instruments régionaux clés de gouvernance des pêches de la COREP. Lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDR)*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes.

UA-BIRA, 2016, *Plan d'action sur les impacts socioéconomiques et environnementaux de la pêche Illégale, Non Déclarée et Non Réglementée (IUU) en Afrique. Document de plaidoyer*, Rapports UA-BIRA.

**Une approche de modélisation toponymique et spatio-temporelle
du suivi des paramètres physico-chimiques en milieu fluvial et
marin au Gabon**

Marius MASSALA MBINDZOUKOU
Enseignant-chercheur
Université Omar Bongo
Laboratoire LAGRAC (Libreville – Gabon)
mariusmassala@gmail.com

Résumé : Le présent article a pour objectif de proposer une méthodologie théorique et logicielle visant à mettre en place un répertoire des toponymes dédiés à la surveillance des paramètres physico-chimiques des eaux au Gabon. En effet, plusieurs organismes au Gabon utilisent des réseaux des capteurs mobiles et fixes sur l'ensemble des cours d'eaux du territoire. Ces capteurs sont situés sur des bouées qui dérivent. Dans cet article, nous proposons une approche à travers laquelle nous montrons que les trajectoires des bouées peuvent être associées à des processus spatiaux dynamiques. La construction d'un système d'information géographique associé à un répertoire des toponymes est une piste potentielle dans la bonne gouvernance de ces données.

Mots-clés: Physico-Chimiques, Répertoire des Toponymes, Spatio-Temporelle, Gabon.

Abstract: This article aims to propose a theoretical and software methodology aimed at setting up a directory of toponyms dedicated to the monitoring of physico-chemical parameters of water in Gabon. Indeed, several organizations in Gabon use networks of mobile and

fixed sensors on all the waterways of the territory. These sensors are located on drifting buoys. In this paper, we propose an approach through which we show that buoy trajectories can be associated with dynamic spatial processes. The construction of a geographic information system associated with a directory of toponyms is a potential avenue in the good governance of these data.

Keywords: Physicochemical, Gazetteers, Spatial, Temporal, Gabon.

Introduction

Devant l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication, l'information spatialisée est devenue omniprésente dans les applications informatiques. Aujourd'hui, diverses applications et solutions sont développées couvrant des domaines aussi larges que variés. Le domaine environnemental n'est pas en marge de ce processus.

Au moment où les problèmes environnementaux se posent avec acuité sur l'ensemble de la planète, il apparaît opportun que chaque pan de la société apporte sa contribution à la préservation du patrimoine commun qu'est la planète terre. Dans le domaine des Systèmes d'Information Géographique (SIG) appliqués aux problèmes environnementaux, le développement d'outils de représentation de données spatio-temporelles a permis d'offrir aux utilisateurs des moyens de surveillance particulièrement performants (Mangeas et al, 2005). Le Gabon, n'est pas en marge de cette dynamique mondiale. Plusieurs mesures à portée nationale ont été prises par le gouvernement. A titre d'exemple, nous avons le Conseil National Climat, l'Agence Gabonaise d'Observations spatiales, ainsi que l'Agence Nationale des Parcs Nationaux, etc.

Le présent travail s'inscrit dans le suivi, le stockage et l'analyse des paramètres physico-chimiques en milieux marin et fluviale. En effet, plusieurs organismes comme le Centre National des Données et de

l'Information Océanographique (CNDIO), le Laboratoire de géomatique, de Conseil et de Recherche Appliquée (LAGRAC), collectent une masse importante des données physico-chimiques. Grâce aux capteurs fixes ou mobiles, plusieurs mesures sont effectuées sur différents sites à des périodes différentes. Lorsque ces bouées sont larguées en mer ou sur un cours d'eau, ces bouées peuvent dériver. Dans de telles conditions, elles peuvent se situer à des instant successifs T_1, T_2, \dots, T_n sur différents objets géographiques dont les frontières peuvent être définies de manière floue. Le problème se pose également pour les capteurs fixes lorsqu'ils sont situés aux embouchures des fleuves/rivières ou encore à la frontière de deux ou trois territoires. La collecte de ces données fait ressortir plusieurs problèmes:

Manque de standardisation des données d'une campagne de collecte à l'autre ;

Manque d'informations d'identification (pas d'identifiant, ni de libellé du capteur encore moins la référence de la station, ...) qui permettent la caractérisation des données;

Structure en tableau au format Excel non adaptée pour stocker une information spatiale ;

Ambiguïté lorsque des sites de collecte portent sur des lieux ayant des noms identiques. Par exemple, il est difficile de distinguer les prélèvements effectués sur le fleuve « Ngounié » lorsqu'il traverse la province de la Ngounié et les points d'eaux se trouvant dans cette même province ;

Absence d'une analyse statistique particulière des données et d'un suivi dynamique de l'évolution de ces données

Face aux problèmes ci-dessus, les solutions de type catalogue, observatoires ou les outils SIG classiques développés sous les plates-formes ArcGIS, Mapinfo, etc., sont inefficaces. En effet, les bases de données issues de telles solutions répondent en général à des interrogations concernant des objets géographiques dont les limites sont clairement définies. C'est pourquoi, nous pensons que les

répertoires des toponymes semblent être une piste potentielle pour de telles problématiques. C'est dans ce cadre que se situe notre travail. L'objectif de notre proposition consiste à suggérer un cadre théorique qui doit déboucher sur la mise en place d'une solution spatio-temporelle basée sur les toponymes. Le répertoire que nous comptons développer doit prendre en compte la dimension floue des objets du territoire, le caractère dynamique des réseaux de capteurs, ainsi que les variantes nominales dans l'appellation des objets géographiques. Cet article s'articule de la manière suivante. Dans la première partie, nous présentons le contexte dans lequel les données sont collectées, ainsi que leur nature. L'analyse de ces données nous a conduits à déterminer les verrous scientifiques qui se posent dans les formats de stockages actuels. Dans la troisième partie, nous déclinons les raisons pour lesquelles nous pensons que la voie des SIG orientés, l'entrepôt des données couplé à un répertoire des toponymes semble salubre pour répondre aux besoins des organismes. Dans la quatrième partie, nous proposons une méthodologie applicable à l'exploitation. Enfin, nous terminons en présentant les missions du répertoire à travers quelques cas d'utilisation ainsi que des exemples de requêtes suivi d'une conclusion.

1. Méthodologie

1.1. Stations de mesures et paramètres collectés

En général, le réseau d'observations et de suivi des eaux mis en place par les organismes est constitué de plusieurs stations de capteurs repartis sur le littoral et à l'intérieur du territoire gabonais. Les campagnes de surveillance et de collecte des données s'effectuent généralement à des périodes irrégulières. L'objectif étant de vérifier le caractère consommable des eaux, mais aussi comprendre la dynamique du bouchon vaseux. De même aussi, ces campagnes permettent de mettre en évidence les processus contrôlant l'oxygénation des eaux et alimenter la base de données.

Dans le processus de collecte, deux catégories de capteurs sont utilisées: les capteurs mobiles et les capteurs fixes. Sur chaque station de mesure, se trouve plusieurs capteurs. Parmi les paramètres mesurés par ces capteurs, on a : la température, la salinité, la teneur en matières en suspension, la concentration en oxygène dissous, le PH, la turbidité, la salinité, le potentiel hydrique, le potentiel redox, etc. En général, la fréquence de moyenne des mesures est de dix minutes à partir d'échantillons prélevés à un mètre sous la surface. Ces stations peuvent être mobiles ou fixes selon les organismes. En général, les données collectées par les capteurs sont enregistrées dans des fichiers Excel.

Or, de ce processus de stockage en format Excel, nous ne pouvons pas établir des analyses multicritère pertinents encore moins l'historicité des données. C'est ce que soulignent plusieurs travaux scientifiques touchant à l'historicité et à la dynamique des données comme c'est le cas dans le suivi volcanique, la pollution marine, le suivi des polluants dans l'air, la gestion des ordures ménagères dans les centres urbains, etc. Concernant l'historicité, Bogdan et al. (2005) proposent une technique de modélisation des événements (avalanche, inondation, etc...) où un événement est doté d'une représentation spatiale. Pour caractériser les évolutions des phénomènes, la dimension temporelle a été gérée sous deux angles : l'existence des objets (Création/destruction) et l'aspect d'évolution des objets pendant leur durée de vie et leur changement d'état. De leur côté, (Morgan et al, 2005) ont travaillé sur la compréhension des mécanismes de circulation des eaux souterraines. Ils proposent une modélisation des risques de pollution engendrés par les activités anthropiques sur les Iles Loyauté de la Nouvelles Calédonie. A partir des observations de terrain, des traçages fluorimétriques et de la piézométrie, sont arrivés à la construction d'un modèle dans lequel il est désormais possible de reconstruire les trajectoires suivies par les eaux ainsi que leur vitesse d'écoulement.

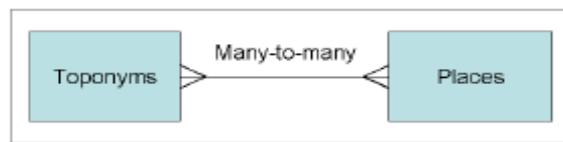
D'une manière générale, la prise en compte de la dimension spatio-temporelle a fait l'objet de plusieurs travaux ayant conduit à de nombreuses applications. C'est le cas des travaux de Beibou (2015), Salas (2013), Guillaume *et al.* (2007), Gutiérrez *et al.* (2005, 2007), (Camara *et al.*, 2010) ou encore ceux de Barde (2005). Quelle que soit la nature des travaux réalisés, leurs applications n'ont pas intégré la problématique liée au caractère flou des éléments constitutifs du territoire (régions fleuves, zone de mangroves,...). De même, ces auteurs n'ont pas pris en compte le caractère dynamique d'une station des capteurs et la problématique des toponymes dans le système de requêtes spatiales. En effet, lorsqu'il s'agit d'une station des capteurs mobiles à l'exemple des bouées dans un cours d'eau, celles-ci peuvent appartenir à plusieurs lieux géographiques à cause de leur dérivation. De ce qui précède, il résulte que les solutions proposées apparaissent inopérantes.

1.2. Piste des répertoires de toponymes et objectifs

Longtemps les applications en géoscience étaient basées sur l'usage des catalogues, des atlas et des observatoires. Aujourd'hui une nouvelle génération est en train de prendre la relève : celle des gazetiers ou répertoires de toponymes. En effet, les toponymes sont aujourd'hui utilisés comme pilier central dans la phase de modélisation de cette nouvelle génération d'outils. A titre de rappel, un répertoire de toponymes est un dictionnaire d'éléments remarquables du territoire qui associe à la fois les noms de lieux et leur description (Bedel *et al.*, 2011). Cette description peut inclure des relations avec d'autres entités (objets ou phénomènes, par exemple une île qui se trouve à l'intérieur des eaux) ou peut se présenter sous forme de position (latitude et longitude), ou sous forme géométrique (ligne ou polygone) ou encore sous forme de descripteurs attributaires assimilables à des mots clefs (Massala, 2014). La construction des index géographiques peut embrasser plusieurs éléments constitutifs du territoire (continent, pays, ville, montagne, rivière, site archéologique,

...); et leurs descriptions sont très variées (position géographique, profondeur, superficie, population, photographie du lieu,...) (Jaillard, 2008 ; Janowicz, 2009 ; Bedel *et al.*, 2011).

Figure 1 : Relation complexe entre un lieu géographique et ses noms



Source : Laurini R, 2015

Plusieurs travaux scientifiques réalisés ces derniers temps présentent désormais les répertoires des toponymes comme des bases de données complexes. La complexité de leurs utilisations conduit progressivement à développer des ontologies de toponymes (Hećimović *et al.*, 2013 ; Laurini, 2015). Cette approche qui consiste à développer des solutions de type répertoire est récente et est de plus en plus expérimentée dans les nouvelles applications de géosciences (Massala, 2014). Aujourd'hui, plusieurs projets portant sur les répertoires des toponymes existent à travers le monde et de nombreux travaux scientifiques ont été réalisés. C'est le cas par exemple du Brésil (Santos, 2011), la Croatie (Hecimovic, 2011), la Tunisie (Nasr *et al.*, 2011), la France (Bedel *et al.*, 2011), la Pologne (Syszkowska, 2011), et la Chine (Ji, 2011). L'utilisation des répertoires de toponymes ouvre une nouvelle ère dans le développement des solutions destinées à aider les décideurs dans la gestion de l'information ainsi que celle des connaissances environnementales/géographiques du domaine de la géoscience (Massala, 2013).

De tous les travaux cités ci-dessus, aucun d'entre eux n'a traité des problématiques liées aux réseaux des capteurs fixes et mobiles couplant à la fois les dimensions floues dans les limites des objets géographiques et les toponymiques. C'est dans cette logique que s'inscrit le présent travail.

La solution proposée a pour objectif d'aider les chercheurs dans leur travail d'analyse, de suivi et voire de prédiction. C'est pourquoi, il nous a semblé opportun d'apporter à cet organisme de recherche, une solution novatrice à travers laquelle les acteurs pourront observer, simuler certaines analyses, cartographier, etc., les paramètres physico-chimiques mesurés sur de différents sites. Comme le rappellent (Gutiérrez *et al.*, 2007), la surveillance environnementale implique plusieurs stations d'observation. Ces dernières sont chargées de surveiller différents phénomènes auxquels correspondent un ou plusieurs paramètres. Ces stations de prélèvement étant situées à différents lieux (régions, villes, villages, quartiers, etc...), la dimension spatiale et toponymique est donc un élément essentiel. L'ensemble des données collectées par le Centre National des Données et de l'Information Océanographiques du Gabon (CNDIO-Gabon) obéissent également à cette logique. Dans la suite de cet article, nous déclinons les grandes lignes de notre proposition. Nous présentons les grands principes méthodologiques (modèles, cas d'utilisation, etc.). Puis, nous proposons l'architecture de la solution suivie de quelques exemples de requêtes.

1.3. Diagramme de classes et missions du répertoire

Comme le soulignent (Camara *et al.*, 2010), proposer un modèle qui représente le territoire obéit à plusieurs vues, à savoir : le territoire naturel, l'aménagement et les découpages administratifs. Cette démarche qui prend en compte tous les aspects sus mentionnés est dite cognitive (Sède et Moine, 2001). La modélisation d'un système territorial est donc fonction des objectifs que l'on s'est assignés dès le départ. C'est pourquoi, dans le contexte qui est le nôtre, nous avons

identifié à chaque niveau les éléments indispensables qui doivent être pris en compte. Notre proposition repose sur un modèle qui sert de support dans la mise en œuvre du répertoire des toponymes dédié à ce type de problématique. Ici, le territoire est composé d'un ensemble d'entités interagissant entre elles : ce sont les objets géographiques. L'intégration des données prend en compte la modélisation des aspects spatiaux et temporels de ces objets géographiques. Il en est de même pour toutes les données physico-chimiques prélevées à chaque station de collecte. Le formalisme UML a été utilisé pour modéliser notre territoire et l'ensemble des éléments qui gravitent autour des objets géographiques. Les résultats suivants présentent le schéma conceptuel du modèle suivi d'un cas d'utilisation.

2. Résultats

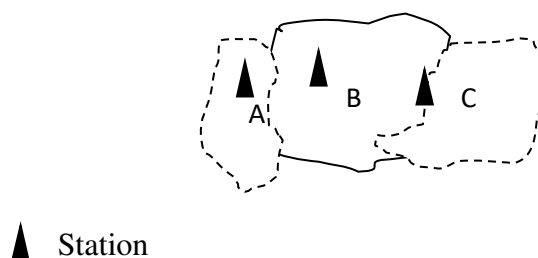
2.1 Modèle conceptuel

Comme le notent (Barde *et al.*, 2004), l'utilisation d'un formalisme objet permettra de gérer les interactions entre concepts par le biais des relations qu'il propose entre les classes. Dans le modèle ci-dessous, nous avons défini les classes génériques prenant en compte les dimensions spatio-temporelles. Le modèle tourne autour des classes Toponymes, objets géographiques, Linear station et Static station.

Le diagramme de classes que nous proposons modélise les parcours possibles des stations de collecte à travers le territoire gabonais. Ce dernier (le territoire) étant un système complexe, nous l'avons morcelé à travers une classe générique appelée « objets géographique ». Le territoire est donc une tessellation des objets géographiques. La classe objet géographique est étroitement liée à celle des toponymes à travers laquelle les noms portés par un objet géographique seront identifiés. Les points ci-dessous, décrivent les spécificités des principales classes de notre modèle.

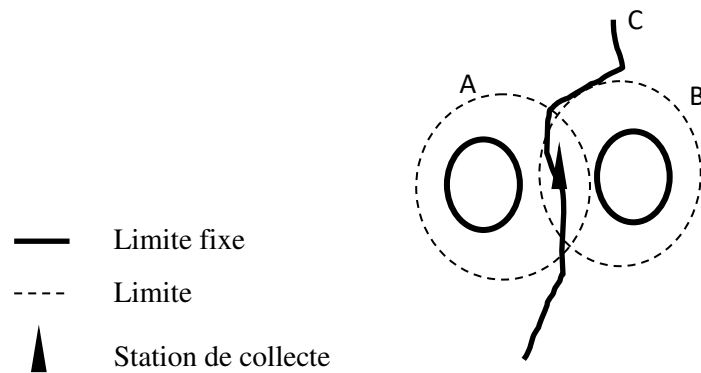
La classe « Objet géographique » est générique. Elle présente un caractère de généralité sur l'ensemble des espaces territoriaux sur lesquels seront implantées les stations de collecte des paramètres physico-chimiques. Les objets géographiques sont identifiés sous trois formes, à savoir : les polygones (où l'on retrouvera l'ensemble des démembrements comme les provinces, les départements, les villes et villages, ainsi que les lacs), les lignes (tout ce qui est cours d'eaux à l'exception des lacs) et enfin les points (dans lesquels nous aurons les stations fixes et certains sites dont la géométrie est extrêmement petite au point que nous les assimilerons à des objets ponctuels). Les objets surfaciques sont caractérisés par leurs limites fixes et floues. La dimension floue a été prise en compte du fait des configurations actuelles des grandes agglomérations mondiales. Ces grandes villes sont généralement constituées des petites communes qui les jouxtent. Ainsi, dans la conscience collective, ces villes de petites tailles sont généralement considérées comme faisant partie des grandes métropoles. C'est par exemple le cas de Villeurbanne et Lyon ou encore Paris et Nanterre en France. Les villes africaines ne sont pas en marge de ce schéma. Au Gabon, nous avons les villes de Libreville (capitale du pays), Owendo et Akanda (petites communes environnantes). La définition d'une limite floue permet de régler les problèmes qui peuvent se poser lors de la recherche de l'information. Une illustration de cette problématique est représentée à travers le schéma ci-dessous.

Figure n° 3 : Illustration d'une situation où la frontière floue d'un objet (B) est l'union des objets (A, B et C)



Lors des campagnes de collectes, on a constaté qu'une station qui se situe par exemple dans la commune d'Owendo à la rivière « Nomba » peut être comptée comme faisant partie de Libreville puisque la commune d'Owendo fait partie du Grand Libreville. Il en est de même pour les mesures effectuées au nord de Libreville, dans la commune d'Akanda. Au regard de ce qui précède, on peut définir la limite floue de Libreville comme l'union de toutes les communes qui la jouxtent. La classe « toponyme » décrit l'ensemble des noms que portent les objets géographiques. Lors de l'implémentation, elle est instanciée par une table qui permettra de recueillir l'ensemble des noms des lieux avec leurs synonymes. Les objets linéaires et surfaciques ont été identifiés par leurs noms. Les sites et les stations qui peuplent les objets géographiques sont quant à eux identifiés par les différents noms de l'objet géographique sur lequel ils se trouvent. Un site à Owendo, peut porter non seulement le toponyme Owendo, mais aussi celui de Libreville, car la limite floue de Libreville englobe Owendo. De ce qui précède, il en résulte qu'un site ou une station peut appartenir à plusieurs lieux en même temps. Une telle approche permet de résoudre les problèmes posés par les stations dérivantes qui peuvent appartenir à des instants donnés à plusieurs cours d'eaux et même à plusieurs objets géographiques de types surfaciques. La figure ci-dessus illustre une telle problématique.

Figure n° 4 : Exemple d'une station fixe située sur un cours d'eau (C) traversant deux objets géographiques (A et B) aux frontières floues



Les classes `Linearstation` et `staticstation` représentent les stations des capteurs mobiles et fixes. Elles sont composées d'un ensemble des capteurs dédiés. Ces stations effectuent des enregistrements des paramètres physico-chimiques à une date donnée et selon un quantum de temps préalablement défini sur des sites. Un site est un lieu géographique ponctuel, situé sur une entité hydrographique (cours d'eau, lacs, canaux). Pour bien situer les sites, la position géographique à travers les coordonnées GPS est importante. Dans le modèle, seul les capteurs fixes effectuent des enregistrements sur des sites. C'est la raison pour laquelle nous avons établi un lien direct en les classes `site` et `static station`. Pour les capteurs mobiles par contre, la position géographique est dynamique en fonction du temps. De cet état de fait, il découle qu'une station mobile discrétise un processus continue dynamique. Par voie de conséquence, les capteurs de ces stations mobiles mesurent donc une dimension de ce processus. Si nous appelons X ce processus, X_{ij} représente donc un enregistrement par l'un des capteurs d'une station à un instant donné. On notera i le numéro du capteur et j l'instant d'enregistrement. Ainsi, on pourra représenter le processus X sous la forme d'une matrice. Avec en

ligne les différents enregistrements à des instants successifs et en colonnes les différents types de capteurs de la station.

$$X = \begin{pmatrix} X_{11} & X_{12} & X_{13} & \dots & \dots & X_{1n} \\ \cdot & \cdot & \cdot & & & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & & & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & & & \cdot \\ X_{m1} & X_{m2} & X_{m3} & \dots & \dots & X_{mn} \end{pmatrix}$$

Quant au quantum de temps, on le note T. Entre 2 enregistrements, on dira que $T_{n+1} = T_n + T$.

La classe « paramètre » est une classe générique dont hérite les classes « physique » et « chimique ». Ces deux dernières classes permettent de recueillir l'ensemble des données physiques et chimiques collectées sur les sites pour chacune des stations. Par soucis de simplicité, nous n'avons pas voulu faire apparaître dans le modèle, l'ensemble des propriétés de ces deux classes, car elles sont très nombreuses. Dans la classe paramètre, nous avons également introduit la dimension temporelle en y insérant la propriété « date ». En effet, les collectes se font selon des séquences bien déterminées à une période donnée. Après cette brève présentation du diagramme des classes, nous illustrons à travers un cas d'utilisation les différentes fonctionnalités que l'on pourra rencontrer dans la future solution.

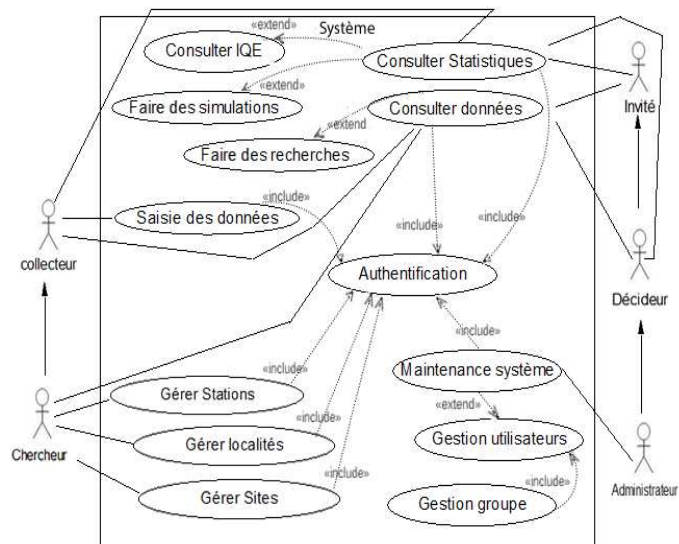
3. Discussion

3.1. Missions du répertoire et exemples de requêtes

Le répertoire de toponymes que nous proposons tournera autour d'un ensemble de concepts et des fonctionnalités. Nous les décrivons au travers de cas d'utilisation ci-dessous. Dans ce use case, nous avons

identifié les différents membres de la communauté susceptibles d'être les futurs utilisateurs de la solution. Il s'agit de l'administrateur, des chercheurs, des agents ingénieurs collecteurs des données et enfin des utilisateurs quelconques. Selon le statut de l'utilisateur et les droits d'accès qui lui sont associés, les fonctionnalités proposées diffèrent.

Figure n° 5 : Cas d'utilisation présentant l'interaction entre les différents niveaux d'utilisateurs et quelques-unes des fonctionnalités du système



Le cas d'utilisation ci-dessus dresse les différentes situations possibles que pourront rencontrer les utilisateurs, à savoir : l'administrateur, les chercheurs, le collecteur et les utilisateurs. En ce qui concerne le rôle de l'administrateur, il gèrera les utilisateurs, maintiendra tous les paramètres systèmes qui permettront le bon fonctionnement de la solution. De son côté, le chercheur gère les fonctionnalités relatives aux stations, aux sites, et quelques paramètres relatifs aux différentes analyses et indicateurs qui sont effectuées sur les données. Au nombre de ces indicateurs, nous aurons par exemple l'Indice de Qualité de

l'Eau (IQE). Cet indice permettra de déterminer à travers des codes couleurs la qualité de l'eau sur les sites de collectes. Il en est de même des calculs statistiques effectués sur les données. Ces dernières permettront in fine de déterminer si l'eau est favorable à la baignade, à la consommation, à la protection de la vie aquatique ou simplement à la protection du plan d'eau contre l'anthropisation. Un chercheur peut s'authentifier en tant que collecteur et saisir par ailleurs les données collectées sur le terrain. Le dernier rôle est celui des utilisateurs quelconques. Ces derniers peuvent consulter sur le site internet l'ensemble des informations relatives à la qualité des eaux sur région bien précise.

Actuellement, une solution est en cours de développement. Il s'agit d'une solution web dans laquelle l'on retrouvera le dictionnaire des toponymes et les différentes fonctionnalités que nous avons présentées ci-dessus. La base de données est implémentée sous le Système de Gestion de Bases de Données (SGBD) PostgreSQL/GIS. La recherche d'information dans la solution devra prendre en compte une certaine complexité. Par exemple le système doit être capable de répondre à l'interrogation suivante :

Je cherche les stations de collecte (quoi) qui se trouvent à Libreville (lieux) basée sur la rivière «Guégué » (cours d'eau) qui ont produit les données à la date t1 (date) et qui présentent un indice de qualité de l'eau propice à la baignade.

Conclusion et perspectives

Dans cet article, nous avons présenté une démarche théorique devant conduire à la mise en œuvre d'un répertoire de toponymes. Le présent travail est en cours de finalisation, notamment à travers le développement de l'outil Web accessible au grand public en tant qu'e-service (Gant, 2008) et le déploiement de la solution. Comme le soulignent (Desconnet et al, 2007), au-delà de cet exemple particulier, la réflexion que nous avons menée dans cette contribution constitue

une réelle méthodologie. Elle peut être à nos yeux réutilisables dans d'autres contextes. C'est pourquoi, dans la mise en œuvre, on peut toujours dégager plusieurs points qui restent à approfondir.

Références bibliographiques

Barde J., 2005, *Mutualisation des données et des connaissances pour la gestion intégrées des zones côtières, Application au projet SYSCOLAG*. Thèse de doctorat en informatique, Université Montpellier II, 287p.

Bedel O., 2011, « Le gazetier comme outil d'accès à l'information ». *In Acte de la 25ème Conférence Cartographique Internationale*, Paris, 03-08 Juillet 2011, pp. 335.

Beibou, E., Guitton, J., Libourel, T., 2014, « Atlas géomatique collaboratif pour l'environnement et la gestion durable des ressources halieutiques, en Afrique de l'ouest, cas de la Mauritanie ». *In Actes du colloque INFORSID 2014*, Lyon.

Camara A., Passouant M., Cheylan J. P., 2010, « Conception d'un observatoire pour le développement territorial ». *In Revue internationale de géomatique, volume 20, Numéro 3*, pp. 331-361.

Desconnets J. C., Libourel T., CLERC S., 2007, « Cataloguer pour diffuser les ressources environnementales ». *In Actes de la conférence INFORSID, Perros-Guirec*, pp. 344-361.

Gant Jon P., 2008, « Electronic Government for Developing Countries ». *International Telecommunication Union*. https://www.itu.int/ITU-D/cyb/app/docs/e-gov_for_dev_countries-report.pdf

Gutierrez C., Servigne S., 2007, « Metadonnées Spatiotemporelles Temps-Reel », *in Revue des sciences et technologies de l'information Ingénierie des Systèmes d'Information, volume 12, numéro 2*, pp. 97-119.

Hecimovi Z., 2001, « Standardization of the geographical names in Croatia ». *In Acte de la 25ème Conférence Cartographique Internationale*, Paris, pp. 334-334.

- Jaillard P., 2008, « Entre guerres et conflits : la planète sous tension ». Festival international de géographie », Saint Dié-des-Vosges, in *SIG la lettre, Numéro 10*.
- Janowicz K., Schwarz M., Wilkes M., 2009, «Implementation and Evaluation of a Semantics-based User Interface for Web Gazetteers, Visual Interfaces to the Social and the Semantic Web (VISSW) ». In *Workshop in conjunction with the International Conference on Intelligent User Interfaces, Sanibel Island, Florida, Volume 443*,
- Ji W., 2011, «Chinese national geographical names data base management system». In *Acte de la 25ème Conférence Cartographique Internationale*, Paris, p.336-337
- Laurini R., 2015, « Geographic Ontologies, Gazetteers and Multilinguism » in *Journal Future Internet, 2015, volume 7*, p. 1-23
- Massala M., Paegelow M., 2014, «L'apport des répertoires de toponymes dans la diffusion de l'information géographique : L'exemple des pays d'Afrique centrale ». In : *FAIZ S. AND TURKI S.Y. (eds.), Information Géographique en Afrique, Etat des Lieux et Nouvelles Approches*. Centre de Publication Universitaire, La Manouba, Tunisie ; p. 127-156.
- Massala M., 2013, *Recherche intelligente d'informations géographiques à partir des toponymes, des métadonnées et d'une ontologie : Application aux forêts du Bassin du Congo*. Thèse de Doctorat en Géographie Aménagement, Université de Toulouse II Le Mirail, 213 p.
- Moine A., 2006, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie ». In *Revue Espace géographique, vol 2, Tome 35*, pp. 115-132
- Nasr M., Dhieb M., Masmoudy Y., Chouari W., 2011, « Vers une base de données de noms géographiques en Tunisie : cas de la feuille topographique de Sfax numéro 107 ». In *Acte de la 25ème Conférence Cartographique Internationale*, Paris, pp. 377-385.
- Santos C. J. B. D., 2011, «A new approach to the collecting of geographic names in Brazil ». In *Acte de la 25ème Conférence Cartographique Internationale*, Paris, p. 313.

Sede M. H., Moine A., 2001, « Systémique et bases de données territoriale, des concepts et des outils pour une gestion raisonnée des territoires, SIG et aménagement ». *In Revue internationale de géomatique, volume 11, N° 3-4*, p. 333-358

Servigne S., Libourel T., 2005, « Systèmes d'Information Spatio-Temporels ». *In Revue STI*, p. 136.

Syszkowska, 2011, « National register of geographical names as part of modern, consistent and reference spatial data infrastructure of Poland ». *In Acte de la 25ème Conférence Cartographique Internationale*, Paris, p. 337-343.

VARIA

**Les « marches » de la recherche à l'IRSH : le Département de
Recherches Géographiques sur l'Environnement et le
Développement des Sociétés (DRGEDS) célèbre ses inscrits sur les
Listes d'Aptitude du CAMES. Les promotions de 2015, 2016, 2019
et 2020**

Paul NGUEMA ENGO
Géographe, Chargé de recherche
CENAREST/IRSH/GREDES
nguema_p@yahoo.fr

Jérôme OKOUNDZI
Géographe, Chargé de recherche
CENAREST/IRSH/GREDES
okoundzi241@gmail.com

Corinne Prisca MINKOUE EYA
Technicienne de recherche
CENAREST/IRSH/GREDES

Résumé. Hébergé par l'Institut de Recherche en Sciences Humaines et Sociales (IRSH), le Département de Recherches Géographiques sur l'Environnement et le Développement des Sociétés (DRGEDS) est, pour d'aucuns, peu visible, peu dynamique dans la pratique et la conduite des activités scientifiques en général et singulièrement celles de recherche institutionnelle. Pour autant, en matière de critère de fonctionnement normal et donc d'évaluation des structures de recherche publique et leurs personnels, opté par les instances dirigeantes à travers l'affiliation du Gabon au CAMES, le Département ne vit pas totalement en marge de cette réalité. Bien au contraire, sa vitalité s'observe entre autres à travers les inscriptions assez régulières sur la liste d'aptitude (LAFCR) des candidats proposés. Ainsi, amorcée au cours de l'année académique 2015-2016 à l'initiative des personnels de cette structure de recherche, une

tradition baptisée : « **vernissage CAMES** » est progressivement mise en œuvre. A l'opposé des différents sens associés à ce concept, l'idée ici, est de rendre compte des fondements de cette manifestation, de son accueil non seulement dans et en dehors des sites l'ayant abritée, mais aussi et surtout auprès des principaux bénéficiaires, sans oublier leurs institutions de rattachement ; s'agissant de l'édition remontant précisément à juin 2021.

Mots-clés. Vernissage, Recherche institutionnelle, Liste d'Aptitude, CAMES.

Abstract : Hosted by the Institute for Research in Human and Social Sciences (IRSH), the Department of Geographic Research on the Environment and Development of Societies (DRGEDS) is, for some, not very visible, not very dynamic in the practice and conduct of scientific activities in general and particularly those of institutional research. However, in terms of the criteria of normal functioning and therefore the evaluation of public research structures and their staff, opted by the governing bodies through Gabon's affiliation to CAMES, the Department does not live totally on the margins of this reality. On the contrary, its vitality can be observed, among other things, through the fairly regular registrations on the list of aptitude (LAFCR) of the proposed candidates. Thus, initiated during the academic year 2015-2016 at the initiative of the staff of this research structure, a tradition baptized: "CAMES vernissage" is gradually implemented. In contrast to the different meanings associated with this concept, the idea here is to account for the foundations of this event, its reception not only in and outside the sites that hosted it, but also and above all with the main beneficiaries, without forgetting their institutions of attachment; Regarding the edition going back precisely to June 2021.

Key words : Vernissage, Institutional Research, Aptitude List, CAMES.

Introduction

A en juger par l'étendue de synonymes, la définition du concept « vernissage » n'est pas une opération aisée. Il s'agit même d'une initiative assez risquée, en raison, entre autres, de la nature polysémique du terme⁸⁹. Cette affirmation est d'autant plus fondée dans la mesure où elle est partiellement partagée par celle du dictionnaire Hachette, au sens où, selon ce dernier, le vernissage désigne l'action de vernir ou de vernisser. Sur la base de la même source, le vernissage renvoie au résultat de cette action⁹⁰. Ainsi, le précédent point de vue n'est pas dénué de sens.

Au-delà des vœux "chers", édictés par les pouvoirs centraux en matière de conduite des activités de recherche – notamment celles sensées participer au développement des peuples et des économies nationales par l'entremise des travaux de recherche appliquée, dite encore de développement –, tout au long de leur carrière – à la recherche comme dans l'enseignement supérieur – une des visées de la plupart des universitaires demeure, incontestablement: la recherche de leur reconnaissance par les pairs. Il s'agit donc du statut d'un universitaire qui passe inéluctablement par le biais des inscriptions sur les listes d'aptitude du CAMES⁹¹, lesquelles lui confèrent les grades y afférents. Peu évoquées, pour autant étroitement liées à ces statuts, les incidences financières induites ne doivent pas être occultées. Dès lors, cette cérémonie qui, dans le cas du Département organisateur et bénéficiaire allie le ludique et la science trouve tout son sens, sachant qu'elle consiste, à congratuler les lauréats et susciter, par la même

⁸⁹Synonymes de vernissage classés par nombre de lettres, in: <https://www.synonymeur.com/synonyme/vernissage>, consulté, le mercredi 10/11/2021.

⁹⁰Lire: dictionnaire Hachette, 1992, p. 1539.

⁹¹Le Conseil malgache et africain de l'enseignement supérieur (CAMES) est une institution africaine créée en 1968. Son siège se localise à Ouagadougou au Burkinafaso. Il compte en son sein 19 pays africains. Pour en savoir davantage, il convient de lire: <https://www.google.fr/search?hl=fr-GA&gbv=2&q=Conseil+africain+et+malgache+p...> consulté, le mardi 26/10/2021.

occasion, davantage de motivation auprès des chercheurs non-inscrits ou plutôt peu enclins à adhérer à ce processus d'évaluation des candidat(e)s inscrit(e)s par les paires via l'institution susmentionnée.

A la lumière de ce qui précède, la présente réflexion vise, entre autres, la mesure de l'impact du vernissage-organisé sur deux sites distincts, le vendredi 4 juin 2021, d'abord au sein du Département organisateur et donc vis-à-vis des principaux lauréats ; ensuite celle de ses effets induits auprès des chercheurs de l'IRSH, évalués à l'aune des grilles du CAMES⁹².

Ainsi, alors que la première partie repose sur quelques fondements de la manifestation, la seconde en revanche, prend en compte non seulement les principaux acteurs, les allocutions de circonstance prononcées, mais aussi et surtout les sites d'accueil et les différentes prestations offertes. Le bilan proprement dit du vernissage constitue la troisième et dernière articulation achevant cette modeste contribution.

I. Quelques étapes préalables de la manifestation

Organisé par le Département, le premier vernissage officiel du genre remonte au vendredi 16 octobre 2015⁹³. A la lumière des définitions

⁹² Composés des experts des pays membres, les Comités Techniques Spécialisés (CTS) constituent les instances d'évaluation. Chaque année, le dépôt des candidatures a lieu le 15 février et les Comités Consultatifs Interafricains (CCI) supervisés par les différents membres du Comité Consultatif Général (CCG) se tiennent chaque mois de juillet. Pour les chercheurs, les différents grades sont: Liste d'aptitude aux fonctions de Chargé de Recherche (LAFCR); Liste d'aptitude aux fonctions de Maître de Recherche (LAMCR); Liste d'aptitude aux fonctions de Directeur de Recherche (LAFDR) <https://www.lecomes.org/programmes/c-c-i/> consulté, le mardi 26/10/2021.

⁹³ La paternité de l'initiative incombe à quatre chercheurs du Département qui, au salon de thé annexe du célèbre Pellisson- localisé au quartier Okala sur la route du Cap-Estérias-, ont souhaité traduire dans les faits, ce rêve les tenant particulièrement à cœur. Par ordre croissant, d'inscription sur la liste d'aptitude aux fonctions de Chargé de Recherche, il s'agit de Magloir Désiré MOUNGANGA (2007), de Brice IBOUANGA (2008), de Paul NGUEMA ENGO (2009), sans oublier un des lauréats de cette année: Charles TCHOBA (2015). Sur proposition de la direction du

énoncées plus haut, cette manifestation n'est rien d'autre que la célébration des lauréats du CAMES promotions 2019, 2020. Situé au quartier Nzeng-Ayong, non loin du mythique rond-point éponyme et de la station Pétro-Gabon, le restaurant Tsoumou⁹⁴ a abrité ces assises. C'est le lieu de rappeler ici, l'appropriation certes progressive de l'initiative partagée par trois aînés du Département qui compte aujourd'hui, à son actif, sept ans d'expérimentation.

Toutefois, la matérialisation de cette édition comme les précédentes d'ailleurs n'a pas été une opération facile. Au centre de l'organisation, la définition du budget, sa couverture ainsi que son exécution s'avèrent être les principaux déterminants de sa poursuite. Prévisionnel au regard du nombre de participants, sa structure et ses différentes affectations apparaissent dans les tableaux jalonnant la modeste réflexion. En somme, il procède uniquement des contributions de certains chercheurs et techniciens du Département de Recherches géographiques sur l'Environnement et le Développement des Sociétés. Toute proportion gardée, le budget estimatif comme les différentes contributions des personnels du Département apparaissent dans les colonnes du tableau n°1 ci-dessous. Toutefois, les prouesses comme les réserves associées aux contributions financières sont plus ou moins étayés au niveau des sections consacrées respectivement aux

Département, la levée des cotisations tout comme la sensibilisation des personnels à ce sujet ont été le fait du collègue chercheur Albert PAPY. Ainsi, elles ont été collectées le jour de la fréquentation du restaurant retenu pour la circonstance à raison d'un taux forfaitaire de 10000F CFA pour les chercheurs et 5000F CFA appliqués au corps des techniciens.

⁹⁴ En langues Téké et Obamba, Tsoumou (entente, association, union) dérive de l'existence d'une assemblée générale, d'une union, d'une association de personnes appartenant à une localité ; celles-ci ont en commun le fait de partager les mêmes valeurs de solidarités et de viser les mêmes intérêts. Dans le cas d'espèce, ledit restaurant consacre une réalisation collégiale mise en œuvre par les membres issus d'un même groupe ethnolinguistique : les ressortissants de la ville de Ngouoni. Le Restaurant de Nzeng Ayong est l'une de leurs multiples activités économiques (Restaurants, Bar Dancing, Hôtel...).

aspects de la réussite et ceux dévoilant certains dysfonctionnements quant au déroulement à proprement parler de la manifestation.

Avant de clarifier dans les pages qui suivent, au niveau des réserves, le caractère assez laborieux de la collecte des fonds, nécessaires à l'organisation de la cérémonie, il nous semble opportun de faire un bref aperçu sur la mobilisation de la ressource humaine en lien avec la manifestation.

Tableau n° 1 : Visualisation des contributions relatives au vernissage de la réception au CAMES des lauréats du Département au grade de Chargé de Recherche : Dr Jérôme OKOUNDZI (2019), Dr Pacôme TSAMOYE (2020)

N°	Noms et prénoms	Statut	Montant	Observations
1	NGUEMA ENGO Paul	chercheur	15000	RAS
2	OKOUNDZI Jérôme	chercheur	15000	RAS
3	IBOUANGA Brice	chercheur	15000	RAS
4	PAPY Albert	chercheur	15000	RAS
5	BEKALE B'EYEGHE Fidèle	chercheur	10000	-5000
6	MOUBELE Alain	chercheur	10000	-5000
7	ENGO ASSOUMOU H.Cyrille	chercheur	10000	-5000
8	NKILI NGUEMA Alban	chercheur	10000	-5000
9	EVOUNG NGUIE Emery	chercheur	10000	-5000
10	TCHOBA Charles	chercheur	10000	-5000
11	BINGONO MEBA'A E. Nances	chercheur	10000	-5000
12	TSAMOYE Pacôme	chercheur	10000	-5000
13	BIGOUMOU Guy Obain	chercheur	10000	-5000
14	MBOUMBA Anicet	chercheur	10000	-5000
15	MINKOUE EYA Corinne P.	Technicienne	5000	RAS
16	N'NANGA Arlette	Technicienne	5000	RAS
17	NZOGHE ELLOUE Pierre	Technicien	5000	RAS
	FAURE François Edgard	Dpt. Eau & Climat	-	Inv. Surp.
	Montant encaissé		160000	
	Somme non encaissée			50000
	Budget prévisionnel		210000	

Source : Données diverses collectées par les auteurs

Légende.

RAS : Participants à jour du montant des cotisations demandées selon les corps auxquels appartiennent les différents personnels du Département.

-5000 : Somme non versée en caisse par les différentes catégories des personnels.

Dpt. E. & C. : Département Eau et Climat, ancien Département des Sciences Marines

Inv. Surp. : Invité surprise dont non astreint au versement des cotisations, Chef du Département Eau et Climat.

Au-delà de ces participations statutaires liées davantage à l'appartenance à l'un des corps composant les personnels du Département, il n'est pas sans intérêt de souligner ici, le soutien financier extraordinaire de 12200 FCFA (7,08%) -chaleureusement apprécié- venant d'un des aînés du corps des chercheurs qui, comme le visualise le tableau n° 2 a eu le mérite de compenser la présence assez soudaine de l'invité surprise sur l'ensemble des sites retenus.

Tableau n° 2 : Structure de l'ensemble des contributions financières inhérentes à la cérémonie de vernissage CAMES au DRGEDS, promotions 2019-2020

Désignations	Actifs en chiffre	Passif montant	
		En chiffre	en%
Capital		160000	92,92
Vins achetés à Nkembo	25400		
Dépenses Restaurant de Louis	93000		
Dépenses Restaurant Cocotiers	43800		
Vins offerts (Directions IRSH)	10000		
Soutien financier extraordinaire		12200	7,08
Totaux		172200	100

Source : Données collectées par les auteurs.

II. L'organisation de la cérémonie

A la suite de l'évocation des préalables, pour une appréhension relativement parfaite des conditions dans lesquelles s'est déroulée la manifestation, il nous paraît opportun de mettre en évidence : les aspects de la ressource humaine mobilisée, les discours de circonstance prononcés ; sans oublier les cadres d'accueil de ladite cérémonie ainsi que leur contenu.

2.1. Les principaux acteurs de l'organisation

Dans la perspective d'une implication davantage active des personnels du Département, l'assemblée a opté pour une répartition relativement équitable des tâches favorables au bon déroulement de la manifestation. Ainsi, composé d'un ancien lauréat CAMES, – spécialiste des questions d'aménagement du territoire et des problèmes fonciers – et d'un aspirant à ce statut dont les travaux académiques et autres publications induites tournent autour des enjeux des transports et des télécommunications dans le développement et l'intégration régionale –, deux chercheurs ont eu pour rôle principal d'identifier et choisir-après examen minutieux –, un des potentiels sites d'accueil de la manifestation, cela en conformité avec les normes édictées par les pouvoirs publics face à la pandémie du Covid-19.

Quasi identique, ce procédé a touché aussi la trésorerie. En effet, sous la supervision d'un chercheur – lui aussi gradé CAMES et spécialiste des questions centrées entre autres sur la géographie de la santé et de la population –, amorcée bien avant l'avènement du confinement total⁹⁵, la levée des fonds s'est poursuivie grâce à la détermination,

⁹⁵ Décidée par les autorités gouvernementales et en particulier, le Premier Ministre: Julien Nkoghe Bekale, cette mesure a pris effet, le dimanche, 12 avril 2020 à minuit, pour une durée de 15 jours renouvelables si les circonstances les y obligent. Pour en savoir davantage, lire aussi: <https://www.voafrique.com/a/gabon-confinement>. Consulté, le lundi 16/05/2022. Parallèlement à celle-ci, d'autres mesures de lutte contre cette pandémie ont été définies par les autorités

mais encore et surtout la disponibilité d'une technicienne – Agent technique de recherche dont les sciences de gestion en général et la comptabilité en particulier constituent les piliers de son diplôme de référence (Bac G2) –. En effet, elle n'a ménagé aucun effort pour aller à la rencontre des cotisants, supportant à ses dépens, les frais de déplacement sans oublier, ceux inhérents aux contacts téléphoniques; de plus en plus rendus nécessaires à l'ère de la pandémie s'agissant de l'opération de recouvrement des fonds⁹⁶.

Quelque peu improvisé, dédiées à la communication ainsi qu'à la photographie, deux les plates – formes ont été respectivement le fait d'une technicienne supérieure de recherche-nantie entre autres d'un BTS en communication et d'un Agent technique de recherche, ayant lui aussi à son actif un bac G2. Outre ces parcours scolaire et universitaire qui les singularisent relativement, ces deux personnes ont cependant en commun le fait d'avoir été intégrées au Département la même année (2015). Pour une appréhension relativement parfaite du contenu de la manifestation, il convient de mettre en exergue, une des étapes majeures de la cérémonie : la dimension protocolaire qui l'a caractérisée.

2.2. Allocutions de circonstance ou quelques aspects de la cérémonie protocolaire

Suivant l'ordre de passage édicté par le responsable du Département, le partage des mets a été précédé de quelques interventions de circonstance. En la matière, la première des quatre était le fait de ce dernier. Elle a été suivie de celle de son collègue de la même promotion – s'agissant précisément de la période de recrutement au

gouvernementales. Elles ont été mises en œuvre entre autres par le Comité de pilotage (COPIL).

⁹⁶Mandatée pour la circonstance, établie au cinquième arrondissement de la commune de Libreville ‘quartier Ozangué, la jeune dame n'a ménagé aucun effort pour se rendre disponible, au point de soulager certain des cotisants leur épargnant la contrainte de payer les frais d'envoi des sommes dues par Airtel Money.

sein de l'institut IRSH (3/01/2000) –. Alors que la troisième était celle d'un collègue géographe du Département Eau et climat-ancien Département des Sciences Marines, – affectueusement qualifié "d'invité surprise". Ainsi, ponctuant la fin de cette étape, la quatrième a échoué à l'aîné des heureux récipiendaires, son cadet ayant décliné l'offre davantage pour des raisons d'éthique et de probité morale, voire intellectuelle que d'incapacité oratoire ou simplement d'ordre émotionnel.

En sa qualité de responsable du Département, doublée de son appartenance à la première "cuvée" de géographes recrutés à l'IRSH aux horizons 2000, le premier orateur n'a pas dissimulé sa satisfaction suite à l'inscription sur liste d'aptitude CAMES de ses collègues au grade de Chargé de Recherche. Faute d'entrer dans les moindres détails, son enthousiasme était d'autant plus marqué dans la mesure où, à en croire ce dernier, pour d'aucuns, placé sous son magistère depuis 2003, le segment de recherche n'avait cessé d'être taxé de passif, peu représentatif, invisible face au six autres composant l'établissement IRSH. "Maillon faible" de l'Institut devenu, selon une certaine presse, pour autant, d'après l'orateur, hormis la prouesse du Département à enregistrer et ce, à chaque session, le nombre d'admis équivalant à celui de candidats inscrits, l'entité de recherche a aussi le mérite, voire la particularité d'être jusqu'à ce jour, le seul Département dudit institut à avoir réussi l'exploit de présenter et obtenir quatre admissions au grade de Chargé de Recherche; à l'issue des résultats du CCI dont les assises ont eu lieu à Libreville (Gabon) en 2015, s'agissant du CTS lettres et Sciences humaines⁹⁷.

⁹⁷Indépendamment des côtes obtenues, il s'agit de BINGONO MEBA'A Emmanuel NANCES dans la spécialité géographie de l'environnement et du développement Durable, de MABIKA Jérôme dans la spécialité géographie de l'Aménagement forestier; de MOUBELE Alain dans le domaine de la géographie de la Santé et de TCHOBA Charles en ce qui concerne la géographie de l'Aménagement et du Développement durable.

Pour sa part, sans autosatisfaction excessive, les anciennes comme les inscriptions célébrées correspondant aux années 2019, 2020 participent pour autant au rayonnement non seulement du Département, mais aussi de l'IRSH sans oublier le CENAREST, cela comparativement avec les autres établissements se réclamant de l'enseignement supérieur au Gabon.

Loin d'être un épiphénomène ou plutôt sujet d'un optimisme exagéré, rappelant les péripéties de la mise en œuvre du Département, un des aînés des récipiendaires le « **Doyen** » Brice **IBOANGA**⁹⁸ a fait siens les propos de son prédécesseur non sans regretter le silence injustifié, voire assourdissant des futurs lauréats quant à leur engagement et par voie de conséquence, la confection proprement dite des dossiers d'inscription dans la discrétion la plus totale, attitude qui, selon lui, tranche nette avec les principes basiques devant dorénavant régir le fonctionnement et la dynamique optimales des laboratoires, perçus tels des espaces de travail au sein desquels doivent être impulsés entre autres l'entraide et le partage d'expériences. Peu avant l'aîné des lauréats, prenant la parole à son tour, quoique relevant du Département d'Eau et Climat, le responsable statutaire de cette entité a salué l'heureuse initiative. Pour sa part, François Edgard **FAURE** et pour des raisons de proximité disciplinaire, sur fond de la transversalité de certaines thématiques et axes de recherche, n'a pas manqué de souligner l'urgente nécessité du décloisonnement des activités et de travaux de recherche. De son point de vue, cette option s'avère un impératif. Car a-t-il poursuivi, cela participe à davantage de visibilité en matière d'audience et de la pertinence de la géographie en

⁹⁸Après avoir participé à la création du Département de Géographie de l'IRSH en 2003, à la faveur de la désignation d'un géographe au poste de Directeur de l'IRSH en 2006, le centre de données océanographiques (CNDIO) voit le jour. Assez rapidement, il est mué en Département des Sciences Marines (DESMAR). Avant de regagner par affectation régulière le Département de départ par le biais de la mise en œuvre d'un laboratoire, -Dynamique des milieux littoraux (Dyl)- en 2012, jusqu'en 2011, Brice IBOANGA et Magloir Désiré MOUNGANGA ont été des années durant, les principaux animateurs de ce laboratoire de recherche centré sur les milieux littoraux.

vue d'une appropriation relativement meilleure de ses bienfaits par la communauté ou une partie de celle-ci. Il a rappelé son utilité sociale face aux enjeux et impératifs du développement économique, social, politique et culturel du Gabon, sachant qu'au plan heuristique, donc de l'analyse de la donnée scientifique, les milieux littoraux et maritimes placés au cœur des champs de recherche de ses laboratoires ne sont malheureusement pas étanches, encore moins l'apanage des seuls experts du Département dont il a la charge, mais plutôt ouverts aux experts des sciences humaines et sociales; domaines d'excellence des chercheurs du GREDES, comme d'aucuns à tort ou à raison aiment à le dire, sinon assèment et développent de tels préjugés.

Après hésitations, peu avant la bénédiction du repas par un collègue de confession musulmane⁹⁹, sans être particulièrement volubile, l'aîné des lauréats Jérôme **OKOUNDZI** qui se trouve aussi être inscrit un an avant son cadet (2019), Pacôme **TSAMOYE** (2020) a dit sa gratitude et la fierté qui les anime pour autant de considération de la part de leurs collègues. Son émerveillement reposait entre autres sur le degré de mobilisation, la répartition assez réussie des tâches à la suite de la définition des commissions dont ils étaient, lui et son binôme exclus. En toute modestie, en lien avec le socle duquel dérive la manifestation : **le travail au sein du laboratoire**, il s'est appesanti sur les lourdeurs entravant le fonctionnement optimal des laboratoires en général et le sien en particulier (le GREDES). Compte tenu du temps imparti, son propos aurait été incomplet s'il n'avait pas intégré les fondements des Cahiers du GREDES qui, comme a-t-il souligné, visaient entre autres, l'initiation des collègues nouvellement recrutés à l'écriture aussi bien des articles de vulgarisation -avant papiers- qu'à ceux de fond, cela dans un cadre approprié qui consacre **le travail en groupe, donc en synergie**. Il n'a pas manqué de taquiner au passage, ceux des collègues ne parvenant pas à implémenter dans les délais, les

⁹⁹ Appelé Youssouf en son nom musulman, l'Attaché de Recherche BIGOUMOU MOUNDOUNGA Guy Aubin a offert ses services à la demande du "Doyen" du Département. Habituellement, il se charge du volet communication de la structure de recherche, cela depuis son intégration en son sein en 2013.

travaux répartis sur la base du programme de travail annuel (PTA) équivalant plein temps¹⁰⁰.

Au-delà de la répartition assez équilibrée des tâches, des discours protocolaires, il est opportun de présenter les différents sites d'accueil ainsi que les prestations offertes en leur sein.

3.3. Les centres ou sites d'accueil du vernissage : de la localisation spatiale aux prestations offertes

Par le plus grand des hasards, sinon à la surprise générale des organisateurs, retenu la veille pour un site, à la suite des recherches faites par les deux chercheurs mandatés pour la cause, le vernissage s'est opéré finalement et successivement sur deux espaces distincts le vendredi, 4 juin 2021. Le premier correspond au restaurant : *Food is BEA* aménagé au quartier Louis-du 1^{er} arrondissement de la commune de Libreville -. A l'opposé du précédent, propriété d'un collègue, le second, du moins en ordre d'occupation ou de passage, se localise en revanche quant à lui au deuxième arrondissement de la même commune de Libreville ; précisément à l'intérieur des limites du quartier populaire dit des Cocotiers.

¹⁰⁰ Au plan institutionnel, les efforts doivent être déployés dans la mise en œuvre des composantes du plan stratégique qui, en substance, met un accent particulier sur les activités ci-après: actualisation des projets ou axes de recherche, finalisation du projet de recherche sur l'observatoire des marchés urbains gabonais, la reconfiguration du projet relatif à « l'Organisation du territoire et de l'infrastructure dans le deuxième arrondissement de la commune d'Owendo, perspectives géomatiques pour une ville durable», la sortie du n° 2 des Cahiers du GREDES, la mise en œuvre du bulletin du laboratoire GREDES'' le GEOGRAPHE'', etc. (Paul Nguéma Engo, Jérôme Okoundzi, Alban Nkili Nguéma, in: Activités du Département de Recherches Géographiques sur l'Environnement et le Développement des Sociétés (DRGEDS) synthèse 2021 p. 2-5). Lire aussi: Nguéma Engo Paul, Okoundzi Jérôme, in: Retour sur la mise en œuvre d'un outil de recherche géographique au Gabon: *Les Chiers du GREDES*, lecture critique du premier numéro, Revue gabonaise d'études stratégiques et de sécurité maritime (LARESPO), n° 3, novembre 2020, p. 230-231

Au-delà d'être riverains des voiries urbaines d'assez bonne viabilité, d'offrir l'un et l'autre des mets et des boissons assez semblables, certains points les singularisent cependant. Il en va de même du savoir-faire ou de l'expérience des personnels qui s'y activent. Les budgets ou dépenses afférentes à leur fréquentation n'échappent pas à ces disparités.

3.3.1 Le restaurant Food is BEA

A cet égard, au restaurant du quartier Louis, contrairement à celui des Cocotiers, les menus ont été offerts dans le cadre d'un buffet. Une des réalités propres aux enseignes spécialisées dans la restauration de masse, cette formule intégrait aussi bien, une entrée que les mets proprement dits précédés des apéritifs. Il en va de même des desserts. En rapport avec le budget provisoire décliné par les collègues "démarcheurs", la salade de laitue était la seule entrée offerte. En revanche, le sanglier dans son jus, le bouillon de capitaine, la poule dans la sauce de l'Odika¹⁰¹, le Nkoumou¹⁰² au poisson fumé et aux crevettes composaient les mets du buffet. Le plat d'aubergines mélangées à l'oseille ou amaranthe "folông" et aux conserves de sardines achève cette énumération. Le riz, le manioc et la banane vapeur constituaient les accompagnements proposés à la clientèle. Liée à cette formule, la consommation par tête était de 5000 FCFA. Cela a occasionné une dépense équivalant à 75000 FCFA (80,64%) sur les 93000 FCFA dépensés- en faveur des quinze personnels alimentés au sein de cette structure.

¹⁰¹ Ce terme désigne une des appellations locales de la sauce obtenue à l'aide de la pâte ou de la poudre extraite de l'amande de *l'irvingea gabonensis*. Selon les aires géographiques gabonaises, d'aucuns l'assimilent à l'amande de la mangue dite « sauvage ».

¹⁰² Il désigne un herbacé non potager se régénérant de façon naturelle. A l'origine, sa consommation se limitait à quelques groupes ethniques gabonais, notamment ceux de la province du Haut-Ogooué. Aujourd'hui, du fait du brassage ethnique accru, elle accuse une audience assez soutenue à travers l'ensemble du territoire national.

Achetés à Zouba shop de Nkembo donc à l'extérieur du restaurant *Food is BEA*, huit vins de table comme deux sangrias ont suscité la controverse entre l'établissement d'accueil et le comité d'organisation quant à la mise en œuvre de « la savante » formule dénommée « droit de bouchon »¹⁰³. Arrangé à l'amiable, ce malentendu n'a pas empêché la commande d'autres consommations au sein de l'établissement. Ainsi, à son profit, quatre bouteilles d'eau minérale Andza équivalant à six litres, deux bouteilles de bière beaufort de 65cl, deux de la bière 33 et huit boissons gazeuses -à arômes différents-, toutes de même contenance que les boissons à mousse les premières citées, ont été consommées par les convives.

3.3.2 Le restaurant-bar propriété d'un chercheur

Accompagnés de manioc, de banane et de riz, huit plats ont été servis au sein de cette structure. Ainsi, apprêtés pour la circonstance, trois mets constituaient le menu. Ils renvoient au bouillon de capitaine, à la gazelle ou le *Ntsa* dans son jus. Mijotée dans la sauce *d'Odika* et constituant le troisième des mets offerts, la poule du village dite "bicyclette" n'était pas en reste. A l'image du restaurant fréquenté au quartier Louis, celui des Cocotiers n'a pas dérogé à la tradition d'offre de boissons s'inscrivant pour certaines à l'apéritif et pour d'autres à l'accompagnement à proprement parler de la consommation du menu. A la différence du restaurant *Food is BEA*, les prix des mets offerts par le deuxième variaient en fonction de la nature des plats choisis par les consommateurs.

Appliquée au nombre de plats indiqués ci-dessus, leur consommation a occasionné une dépense de 26500 FCFA sur les 43800FCFA (60,50 %). Il convient toutefois de noter l'attitude assez diligente de l'établissement qui, contrairement à l'autre enseigne s'est traduite par

¹⁰³ Selon ladite formule, un vin acheté à l'extérieur du restaurant-qui en possède certes, mais pas forcément de même qualité, voire la même fourchette de prix-entraîne inévitablement le payement d'une redevance forfaitaire de 1000 FCFA.

l'acceptation aussi bien de paiements cash ou au comptant que ceux à crédit. Dans le même ordre d'idées, à la demande des convives quelque peu repus à la suite de l'escale de Louis, d'une valeur de 17300 FCFA (39,50 %), les boissons n'étaient pas oubliées. En effet, la gamme offerte se résume à deux vins de table de 75 cl, deux petites Guinness de 33cl, deux « formules de Chill » de même contenance ¹⁰⁴, -une variante de bières sans alcool ou presque, car le taux s'élevant seulement à 2 %-, une formule de petite beaufort de 33 cl, une petite trente-trois de même capacité et une canette de bière, grande royal (65cl).

Expérience nouvelle et remarquable certes, à l'image d'une œuvre humaine, cette manifestation a enregistré des aspects positifs. Ces derniers ne doivent cependant pas occulter les entraves qui l'ont affecté. Ainsi, il convient d'examiner, de quelle façon, ces réalités se sont traduites sur le terrain, notamment au niveau des différentes plates-formes dédiées directement ou non à la manifestation.

III. Vernissage CAMES : de la réussite à l'émission de réserves

3.1. Quelques aspects de la réussite

Au-delà des regrets mentionnés ci-dessus, il convient toutefois de souligner le fait selon lequel, la réalisation de ce vœu s'est faite grâce à l'implication des hommes et des femmes animés, certes à degrés divers d'une certaine détermination.

La tenue de la manifestation à l'extérieur du campus universitaire s'avère être une réussite, car symbolisant, s'il en était besoin une sorte d'ancrage de la cohésion sociale d'abord entre les personnels du Département, mais aussi et surtout à l'intérieur des deux corps de la recherche au sein des quels s'activent des hommes et des femmes pris

¹⁰⁴ La formule est une technique de vente assez innovante. Apparue il y a quelques années, elle s'applique uniquement aux petites bières de 33cl. Adoptée à travers l'ensemble des communes de la province de l'Estuaire ou presque, elle vaut 1000 FCFA pour trois (3) bières offertes ou achetées.

individuellement. Associé à la fête, l'engouement a aussi été observé chez les restaurateurs, leurs employés ; voire les établissements commerciaux alentours ainsi qu'au niveau de leurs occupants du jour. Cette affirmation est d'autant plus fondée dans la mesure où, pour d'aucuns, habituellement, les hommes et les femmes du secteur recherche sont le plus souvent perçus comme étant des « martiens », donc taxés de n'évoluer que dans l'univers assez fermé et codé de la recherche. Ainsi, d'après quelques retours qui nous sont parvenus, cette sortie sur les deux sites est apparue pour certains telle une sorte de rupture entre cette catégorie d'agents du secteur public et les milieux populaires peu avertis des préjugés et autres jugements de valeur.

La réussite est aussi mesurable à travers le taux de participation des personnels du Département. En effet, sur un effectif total de vingt-deux agents, dix-sept étaient présents, soit 77,27%, contre cinq absents correspondant à 22, 73%¹⁰⁵. A la lumière des données affichées par le tableau ci-dessous.

¹⁰⁵ Parmi les cinq absents identifiés, il convient de mentionner deux femmes et trois hommes. Cette inégale répartition ne doit cependant pas occulter les raisons justificatives ou supposées telles. Pour la première famille d'absents, une technicienne a fait allusion à un empêchement de dernière minute, tandis que pour des raisons médicales, l'unique chercheuse du Département séjournait en territoire français. A la même période, pour des raisons analogues à celle de sa collègue, un chercheur se trouvait à Bordeaux en France. Pour des raisons liées à son statut de chercheur en détachement l'un des deux restants, s'est montré indisponible. L'autre quant à lui avance simplement l'argument du déficit de communication en matière de date de la levée des contributions, du lieu et l'heure à laquelle devait débiter la cérémonie à proprement parler.

Tableau n° 3 : Structure des dépenses induites par la cérémonie de vernissage CAMES : promotions 2019-2020 (en FCFA)

N°	Désignations	Valeur en FCFA	En %
1	Achat de vins à Zouba Shop du quartier Nkembo	25400	14,75
2	Dépenses liées au restaurant du quartier Louis (<i>Food is BEA</i>)	93000	54
3	Dépenses liées au restaurant du quartier Cocotiers	43800	25,44
4	Présents offerts aux directions (IRSH-DRGEDS)	10000	5,81
	Totaux	172200	100

Source : Données diverses collectées par les auteurs.

La valorisation de la dimension hiérarchique n'est pas un aspect négligeable. Bien au contraire, elle figure en bonne place et constitue à l'occasion, un des aspects positifs majeurs de la manifestation, ce d'autant plus que cette variable représente près de 6% du budget exécuté pour la cérémonie (5,81%). En effet, hormis les présents symboliques offerts au Directeur de l'institut et au responsable du Département, deux jours après la manifestation¹⁰⁶, au nom de l'ensemble des participants et du sien propre, sommaire, mais assez concis, un compte rendu verbal a été fait en faveur du premier responsable de l'institution par son principal collaborateur dudit Département. Cette démarche a eu entre autres pour effets de conforter l'un des vœux chers à la hiérarchie de l'institut : la capacité des différents personnels à inventer, à s'activer, à innover afin de dynamiser la vie du CENAREST en général et celle de l'institut en particulier. Aussi, dans sa gratitude, considérant qu'elle faisait école,

¹⁰⁶ De valeur et donc d'un certain millésime, achetés dans un des hyper marchés de Libreville, deux vins cachetés ont été offerts au Directeur de l'Institut et au Chef du Département en sa qualité de membre de la coordination de la cérémonie.

le Directeur a magnifié l'initiative, tout en souhaitant sa poursuite, voire son adoption par les autres Départements du centre de recherche placé sous sa gestion.

Au-delà de ce satisfecit d'ensemble, il convient toutefois de signaler les écueils qui ont entravé le bon déroulement de la manifestation.

3.2. Les principales entraves de la manifestation

La poursuite de cette expérience renouvelable n'a pas de loin été une opération facile. Bien au contraire, elle s'est heurtée à de fortunes diverses. Des plus significatives, il y a la relative démobilisation des convives d'abord face au lieu dit de rassemblement avant le dîner, ensuite la divergence de vues entre les personnes mandatées pour identifier un seul et unique site d'accueil de la manifestation. Non moins important figure l'épineux problème de moyens ou de mise en place de budget-même prévisionnel-. Les impressions découlant de la fréquentation des deux établissements ne sont pas en reste. En effet, laissant aux prestataires le temps nécessaire de finaliser les mets et les opérations de la mise en place, convoquée par le premier responsable du Département, fixée à 10h, une réunion extraordinaire s'est soldée par un bilan mitigé. A ce propos, deux points constituaient les principales articulations de son ordre du jour. Alors que le premier devait porter sur l'état d'avancement de la budgétisation du projet sur l'observatoire des marchés urbains gabonais, le second en revanche devait être centré sur la clarification du montant des cotisations demandées aux personnels dans le même intervalle de temps. Il s'agissait précisément pour la direction du Département de clarifier les différentes affectations desdites contributions en raison entre autres de la livraison imminente du split – de 1,5 cheval de marque *Icestream* acquis dans une des enseignes commerciales spécialisées de la place-gracieusement offert au Département par la direction de l'Institut et par voie de conséquence, les dépenses liées non seulement à son installation mais aussi et surtout à sa sécurisation face aux vandales écumant plus que par le passé, les artères et les locaux établis au sein

du campus de l'Université Omar Bongo – enceinte à l'intérieur de laquelle est logée l'Institut de recherche en sciences humaines-. Contre toute attente, et sans la moindre explication, seul le second point a été abordé, l'autre n'ayant pas bénéficié de la présence du modérateur des dernières assises, ce dernier qui, pour autant, avait répondu à l'affirmative la veille.

Faute de détailler, à la vérité, aucun des deux sites n'avait retenu l'attention d'un des collègues mandatés pour la cause. Comme le premier, le second n'avait pas été formellement identifié par un des deux collègues. Espace d'accueil des convives, l'un et l'autre ont davantage bénéficié des relations interpersonnelles existant entre les responsables des structures et certains personnels du Département. D'où l'égaré de certains invités quant à l'arrivée à l'heure indiquée sur le ou les sites d'accueil.

Sur un plafonnement budgétaire de 210 000 FCFA, 160 000 (76,19 %) ont été encaissés par les trésoriers mandatés pour la circonstance (Cf. Tableau n° 1). Ainsi, près d'un tiers du budget initial n'a pas été recouvré.

D'où un manque à gagner de 50 000 FCFA (23,81%). Appliquées aux différents membres du Département, cette somme consacre les arriérés de cotisations ponctuelles. Regrettable, cette carence n'est pas le fait exclusif d'une composante des corps constituant le personnel du Département. Elle concerne tout au contraire le corps des chercheurs dont certains n'ont avancé que les deux-tiers (2/3) du montant (10000 FCFA) pour autant arrêtés de commun accord au cours d'une des réunions précisant l'urgence et la nécessité du versement de la somme requise, en vue du bon déroulement de la cérémonie.

Les problèmes d'intendance ne manquent pas au rendez-vous des justifications des sommes dues par certains chercheurs. Loin de les minorer, voire les ignorer, comment expliquer cependant la couverture intégrale de la somme préalablement arrêtée par seulement quatre chercheurs (28,57 %) sur les 14 (71,43 %) ayant pris part à la cérémonie proprement dite? Cette réalité induit inévitablement la complexité de la problématique de la valorisation des acquis liés à

l'investissement dans les activités de recherche fussent-elles institutionnelles ou individuelles. Sur la base des chiffres affichés par le tableau n°1, logés dans le corps des techniciens, les trois participants qui, pour autant ne fêteront pas leur inscription sur les listes d'aptitude CAMES dans les délais les meilleurs ont, néanmoins, fait preuve de promptitude, de rectitude, voire d'intégrité morale ou de solidarité à nulle autre pareille au regard de leur célérité.

Au-delà des contraintes d'ordre social face aux quels le personnel du Département ne peut se soustraire, -alimentation mensuelle de la caisse du Département¹⁰⁷, participation à titre gracieux aux décès des collègues fussent-ils de l'Institut ou des corps de la recherche ou de l'enseignement supérieur¹⁰⁸, il y a par exemple aussi la prise en charge de la totalité des travaux d'installation et de sécurisation du split – d'un montant similaire à celui du vernissage CAMES (210 000FCFA) –, dépenses auxquelles s'ajoutent le ravalement des façades intérieures de l'espace de travail; situations qui, au même moment, compte tenu de l'urgence, nécessitaient elles aussi la mise de la main à la poche. Sensible, car lié au « nerf de la guerre », ce problème est davantage accentué par celui de la moralité quelque peu douteuse animant certains collègues qui persistent sans raisons apparentes à refuser le versement de leurs cotisations. Or tranchant avec les réalités du moment, celles de l'absence de "l'Etat providence", il s'agit là d'une attitude impactant négativement sur la confection du budget. Elle a affecté dans une certaine mesure, la réussite de la manifestation.

¹⁰⁷ Sur la base du règlement intérieur adopté à l'unanimité, pour un fonctionnement minimal des Laboratoires du Département, une redevance mensuelle de 2000 FCFA est exigée à l'ensemble des chercheurs tout grade confondu. Appliquée aux techniciens, ce montant tombe à 500 FCFA.

¹⁰⁸ Paul Nguéma Engo, Jérôme Okoundzi, Alban Nkili Nguéma, in: « Activités du Département de Recherches Géographiques sur l'Environnement et le Développement des Sociétés (DRGEDS) », Synthèse 2021, p. 9-10.

Dans le registre de désagréments liés aux impressions d'ensemble, selon les structures d'accueil, il convient toutefois de rappeler le caractère relativement salé de certains mets au *restaurant Food is BEA*. C'est précisément le cas des aubergines, du célèbre plat de Nkoumou – et ce à la grande désolation de quelques convives, notamment celles souffrant de certaines affections médicales tels l'hypertension artérielle et le diabète-. Dans le même ordre d'idées, se sont posés avec une certaine acuité les problèmes de pollution sonore et de salubrité approximative des enseignes, notamment celle appartenant au chercheur du Département liée respectivement à la présence assez proche d'une station de vulcanisation et d'un déversoir d'ordures ménagères. Mais dans un cas comme dans l'autre, en demi-teinte, le respect des mesures de lutte contre la propagation de la pandémie liée au coronavirus notamment la désinfection des mains au moyen du gel hydroalcoolique et la distanciation physique ont été déplorés.

A la lumière de ce qui précède, compte tenu de la tendance actuelle des permanents du Département à s'inscrire sur les listes d'aptitude CAMES, la poursuite d'une telle expérience vaut-elle désormais la peine ? Si oui, quelles en sont les alternatives ? Aussi, convient-il de les examiner les unes à la suite des autres ; sans aucune prétention d'opérer, à cette occasion, le diagnostic le plus abouti.

3.3. Quelques solutions pour la pérennité du phénomène de vernissage

Assez nombreuses, voire complémentaires, car visant un seul et même objectif : la réussite de la cérémonie, mais encore et surtout son inscription dans la durée, dans le temps, voire dans la mémoire ou conscience collective, Les solutions s'articulent essentiellement autour des cadres institutionnel et celui contraire à cette donne. Aussi, convient-il de les décliner.

3.3.1. Au niveau institutionnel ou administratif

En marge des limites examinées ci-dessus, pour à terme susciter plus d'adhésion autour de cette variante de célébration à caractère scientifique, appliqué à ce projet assez innovant, le Département dans son ensemble et les membres de la cellule de l'organisation et de coordination en particulier gagneraient à expérimenter, voire à privilégier un ensemble des voies. Faute d'une présentation des plus exhaustives, quelques-unes ont cependant requis notre attention. Il s'agit, entre autres, de l'invitation de la direction de l'IRSH et de ses démembrements. Pareille initiative nous paraît responsable et appropriée afin de resserrer les liens avec cette entité qui, statutairement, constitue une sorte de pont entre le Département organisateur et la tutelle. La sollicitation des différents chefs de Département de l'IRSH, y compris ceux des Laboratoires, doit être de mise ; sachant que la réception sur liste d'aptitude n'est pas une réalité étrangère aux travaux conçus, conduits, voire aboutis au sein du sérail desdits segments de la recherche. Tout au contraire, du moment où, même pour partie, la réussite du candidat repose entre autres sur les activités effectuées dans le cadre de la recherche institutionnelle, cette dernière qui ne peut s'élaborer en dehors des arcanes des laboratoires. Nouvellement créée au sein de l'institut, la cellule communication, impliquée dans l'émission hebdomadaire le "Facteur humain" ne doit pas être en reste. Il en va de même de la sollicitation de médias pour

une visibilité relativement accrue de la place désormais accordée au passage de grades d'abord auprès des décideurs, des institutions faisant office de tutelle, mais encore et surtout auprès de la communauté universitaire dans son ensemble et enfin les familles auxquelles appartiennent respectivement les récipiendaires. Sur un tout autre registre, il convient d'associer à la manifestation, les coordonnateurs des dossiers de candidature perçus à tort ou à raison ; selon les résultats définitifs des CCI comme étant de bons et de mauvais tuteurs.

3.3.2. Quelques considérations extérieures au cadre institutionnel

Pour légitimer la tenue de telles manifestations, à la convenance des lauréats, il convient enfin d'intégrer à l'aune du budget, deux de leurs parents, amis et/ou connaissances au moins pour les édifier davantage sur les enjeux académiques et financiers articulés autour des inscriptions sur les listes d'aptitude CAMES.

Sur un tout autre plan, l'idéal serait aussi de coïncider le vernissage avec au moins une activité institutionnelle ou les résultats de recherche découlant des travaux menés dans les laboratoires du Département, dans le souci d'édifier davantage les heureuses convives. Dans le cas d'espèce, l'activité pourra correspondre soit à une conférence sur un thème bien précis, soit la sortie d'un numéro des Cahiers ou du bulletin des Laboratoires. Il en est de même de la mise à disposition d'un dépliant conçu en son sein. Les résultats d'enquête de terrain, tout comme un rapport de mission scientifique, un poster ou une affiche préalablement réalisés, sont, à cette occasion les biens venus.

Conclusion

En dépit des réserves émises par endroits, notamment la modicité de l'enveloppe budgétaire, combinées aux dires des participants, certains retours des témoins des sites d'accueil de la manifestation, confessent

qu'à Louis comme à Cocotiers, la cérémonie fut belle le vendredi 4 juin 2021, car elle s'est déroulée dans une ambiance "bon enfant", sans heurts, sans frustrations majeures. A la lumière des données véhiculées par le tableau n° 3, en termes d'effort financier consenti par l'ensemble des participants, le restaurant localisé au quartier Louis l'emporte sur celui du quartier des Cocotiers. En effet, il obtient à lui seul, plus de 50% de dépenses effectuées (54%), même si, en ordre croissant, ce dernier arrive en seconde place (25,44%) devançant ainsi : l'achat de vins à Nkembo et la rubrique consacrée aux présents offerts aux directions qui obtiennent respectivement 14,75 et 5,81 %. Outre le fait d'avoir répondu partiellement aux attentes des organisateurs, il n'est pas inutile de signaler l'opération d'une rupture assez marquée entre les préjugés, les anathèmes faussement véhiculés quant à l'existence, voire le fonctionnement approximatif du Département. Cela est d'autant plus fondé dans la mesure où, sur un peu plus d'une décennie (2009 à 2022), le Département de recherches géographiques ne cesse d'enregistrer au moins une inscription à chaque dépôt de dossier de candidature sur la LAFCR. Il doit s'efforcer à envisager les inscriptions au niveau des autres grades. Ainsi, en toute sérénité, pour l'institut et les chercheurs, "l'invité surprise" de même que la direction apparaissent tels des meilleurs relais quant à la divulgation d'une telle expérience. Il en va de même de son degré de maturité, du niveau de son arrimage à la donne gouvernementale articulée autour de la célèbre gouvernance universitaire dont le respect doit être impulsé et non réclamé simplement par les instances dirigeantes du pays et à plus forte raison, les tutelles ministérielle et administrative desquelles dépend le Département. La pérennité d'une telle manifestation est à ce prix.

Références bibliographiques

CAMES. Guide d'évaluation des Enseignants-Chercheurs et Chercheurs (GEE-CC) dans le cadre des Comités Consultatifs Interafricains (CCI). Période 2017-2021.

Compte rendu de la réunion du GREDES, Libreville, Mars 2017.

Dossiers de situations administratives 2019-2021 au sein du DRGEDS.

DRGEDS (IRSH). Rapport d'activités 2019.

DRGEDS (IRSH). Rapport d'activités 2020.

DRGEDS, Activités du Département de Recherches sur l'Environnement et le Développement des Sociétés : synthèse 2021, Libreville, Mai 2021.

NORCAMES/LSH, Normes d'édition des revues de Lettres et Sciences Humaines dans le système CAMES. Adoptées par le CTS/LSH, le 17 juillet 2016 à Bamako, lors de la 38^{ème} session des CCI.

Annexe photographique 1. Les instants de « vernissage des inscrits au CAMES » de 2015 à 2020.

Photos de 1 à 2. Les chercheurs DRGEDS au Restaurant TSOUMOU sis à Nzeng Ayong, non loin du Rond-Point, 2015.



**Le repas d'honneur du 04/06/2021
Restaurant *Food is BEA* (Louis)**

**After au Restaurant de Fidèle
BEKALE (Cocotiers)**



Une séance de travail dans la salle des actes de l'IRSH.

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 fait 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 2022 au Gabon par IMPRILUX.