

AMÉNAGEMENT DES ROUTES FORESTIÈRES AU GABON PAR LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (1939- 1967)

Fabrice Anicet MOUTANGOU

Université Omar Bongo

imenu4@yahoo.fr

Résumé : Dans le cadre de la mise en valeur des richesses naturelles du territoire, les entreprises privées, en accord avec l'administration locale, ont percé de nombreuses pistes destinées à drainer les ressources de l'*hinterland* vers les centres administratifs et économiques de la côte. Malgré l'accession du pays à l'indépendance en 1960, les autorités gabonaises poursuivent timidement cette collaboration dans une logique de partenariat public/privé. Cet article tente de cerner les mécanismes de mise en route du partenariat public-privé dans la construction des routes forestières et les moyens financiers et matériels mobilisés à cet effet. Pour mener à bien cette analyse, la mobilisation des archives s'est avérée nécessaire. Aux Archives Nationales du Gabon (ANG), la documentation portant sur l'entreprise minière ORGABON permet de cerner les différents niveaux d'intervention du capital privé local dans le désenclavement de l'arrière-pays. Parallèlement à l'étude des archives, les articles de la revue spécialisée *Bois et Forêts des Tropiques* mettent en perspective les moyens techniques mobilisés par les exploitants privés sur le terrain.

Au final, il apparaît clairement que les efforts des entreprises privées dans la construction des routes forestières et le désenclavement de l'arrière-pays gabonais se sont avérés essentiels pour l'évacuation des produits naturels et la circulation des Hommes.

Mots-clés : Gabon, entreprises, aménagement, routes, engins, ponts.

DEVELOPMENT OF FOREST ROADS IN GABON THROUGH PUBLIC- PRIVATE PARTNERSHIP (1939-1967)

Abstract: As part of the development of the territory's natural resources, private companies, in agreement with the local administration, have built many roads intended to drain the resources of the hinterland towards the administrative and economic centers of the coast. After independence in 1960, the Gabonese authorities timidly continued this collaboration in a logic of public/private partnership. This article attempts to identify the impact of investments by private companies in the development of the road network in Gabon. The collection and analysis of documents located in the National Archives of Gabon (ANG) allow us to identify the different levels of intervention of local private capital in the opening up of the hinterland. In parallel to the study of the archives, articles in the specialized journal *Bois et Forêts des Tropiques* put into perspective the technical means mobilized by private operators in the field.

Keywords: Gabon, companies, roads, machines, bridges.



Introduction

Dans la deuxième moitié de la décennie 1940, les routes secondaires du territoire gabonais couvrent un linéaire de 811 km sur un total de 2331 km de routes principales selon F. P. Abessolo Mewono (2012, p. 121). Sur le terrain, ces efforts de construction et d'entretien de ces routes sont partagés entre l'État et les entreprises privées. Désireux d'explorer, exploiter et évacuer les ressources naturelles du sol et du sous-sol de l'arrière-pays, les exploitants privés s'efforcent de connecter les chantiers de production aux grandes artères de circulation du territoire. À cet effet, ils n'hésitent pas à affronter les difficultés du milieu naturel gabonais comme l'affirme L. Ndjambou, (2008, p. 213) afin de se frayer des chemins dans la grande forêt équatoriale. Mais cette omniprésence du capital privé dans l'aménagement du réseau routier gabonais remonte au début de la Seconde Guerre mondiale comme l'affirme G. A. Nzengué Iguemba, (2005, p. 349). L'année 1939 marque le début de la mobilisation générale en Afrique Equatoriale Française et les premiers véritables efforts du capital privé dans la construction des routes destinées au désenclavement des chantiers miniers. Quant à la borne 1967, elle correspond à l'année de publication d'un bilan à mi-parcours du projet d'aménagement routier initié par les nouvelles autorités gabonaises : « On comptait, en 1967 ; 1570 km de routes nationales, 2871 km de routes secondaires et 1500 km de pistes » (J. Bouquerel, 1976, p.101).

En quoi le partenariat public-privé dans la construction des routes forestières au Gabon s'avère-t-il judicieux pour le désenclavement de l'arrière-pays gabonais ? Au premier abord, la construction des routes secondaires par les entreprises privées vise à faciliter la circulation et les échanges entre la côte et l'arrière-pays.

Pour soutenir cette hypothèse, la mobilisation, le dépouillement et la confrontation des archives d'époque, notamment les correspondances du responsable de la compagnie ORGABON, les télégrammes du gouverneur général de la colonie du Gabon et les correspondances échangées entre le gouverneur général de l'AEF et le directeur de ORGABON au cours de la Seconde Guerre mondiale, permettent de suivre les grandes phases de la mise en œuvre de ce partenariat public-privé en matière de construction de routes. Ces informations sont complétées par les renseignements glanés dans la multitude des articles consultés dans le site de la revue *Bois et Forêts des Tropiques*. Cette revue et la multitude d'articles en rapport avec la question des voies de communication aménagées par les exploitants privés ont été d'un apport capital. À côté de cette littérature spécialisée, la consultation des articles scientifiques traitant des transports au Gabon fait ressortir l'évolution des politiques publiques en matière de construction et d'aménagement routier sur l'ensemble du territoire.

Trois grands points structurent ce présent article. Il s'agit des conditions de la conquête de l'*hinterland* gabonais par les exploitants privés depuis le début des années 1940, les moyens financiers et matériels mis à la disposition desdits exploitants par le truchement du Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social après le conflit armé, la force motrice déployée par les exploitants privés pour les travaux de construction et d'arrimage du réseau routier secondaire au réseau administratif.

1. L'extension des industries extractives et le défi de la construction des routes secondaires

Avant le début de la Seconde Guerre mondiale, les entreprises privées, les exploitants forestiers notamment, investissent l'arrière-pays gabonais en quête de réserves d'okoumés. Avec la mécanisation des exploitations, de nombreuses pistes forestières destinées à faciliter l'évacuation des produits sont créées. Mais les efforts du capital privé dans la politique de désenclavement de l'*hinterland*, suivant une approche de partenariat public/privé, se révèlent au grand jour avec l'effort de guerre demandé aux colonies par la métropole dès 1939.

1.1. L'aménagement des « routes de l'or » et des « routes du pétrole » pendant la Seconde Guerre mondiale : le rôle essentiel des entreprises privées

Dans le souci de diversifier l'économie dans sa colonie, la France encourage l'exploration du sous-sol gabonais en quête de pétrole, métaux et minerais précieux (or, fer, manganèse, uranium, etc.) bien avant le déclenchement de la deuxième guerre mondiale. Mais la difficulté de circuler dans un territoire au relief accidenté telle que décrite par J. Bouquerel (1967, p.188) va longtemps freiner l'essor d'un secteur minier pourtant prometteur. Mais sitôt l'imminence de la guerre constatée, la France décrète la mobilisation générale et la nécessité de coordonner l'effort de guerre. Dans cette optique, l'intérêt se porte d'abord sur le secteur minier d'Afrique Equatoriale Française en général et la colonie du Gabon en particulier. Dans un télégramme-lettre daté du 05 octobre 1939, le gouverneur du Gabon rappelle au chef du département de la N'Gounié les grandes lignes du partenariat passé entre l'administration et l'entreprise ORGABON au sujet de la question de la route :

Suite lettres 324c. du 9 Août et 380c. du 28 septembre 1939 honneur vous informer de ce que Gouverneur Général a maintenu instructions données antérieurement à mobilisation au sujet exécution route Lebamba-Chantiers mines. En conséquence celle-ci doit être effectuée sur le tracé reconnu par MINORGA, agréé par l'I.G.T.P. et aux frais de cette entreprise minière¹.

Il est donc clairement établi que le gouvernement général de l'AEF, *via* ses représentants dans chacune des colonies de la fédération, sous-traitait un certain nombre de tâches qui lui étaient habituellement dévolues. En guise d'aide à apporter à l'entreprise, l'administration locale de la région concernée par le projet de construction de la route prend sur elle les charges suivantes : « faciliter le recrutement de la main-d'œuvre indigène ; faciliter le ravitaillement de cette dernière en vivres du pays en organisant un roulement entre les villages en mercerialisant les prix ; contrôler l'emploi de la main-d'œuvre et l'exécution des travaux »². Comme on peut le constater, l'entente entre l'administration et une entreprise privée, dans le cadre de l'aménagement d'une route secondaire stratégique pour l'économie de la colonie, participait aussi grandement à l'extension du réseau routier et ainsi désenclaver les régions naguère enclavées. Quelques mois après le télégramme-lettre sus-indiqué, P. Rainal, directeur de la MINORGA, magnifiait l'importance de cet investissement privé dans l'optique de l'extension du réseau routier de la colonie : « Il y restait entendu que

¹ ANG, Compagnie ORGABON, 3Q1.15, Télégramme-Lettre n°233 du Gouverneur du Gabon au Chef Département de la N'Gounié au sujet de route mines, Année 1939.

² *Id.*



notre société ferait à ses frais une route prenant naissance à un endroit de la route administrative joignant N'Dendé à M'Bigou. Que cette route, une fois construite et achevée, serait à disposition de tous les usagers étrangers »³. En 1942, dans une correspondance adressée au directeur d'ORGABON et des exploitations Rainal, le Gouverneur général de l'AEF, en plus de reconnaître les efforts desdites entreprises dans la construction des voies de communication, invite au respect du programme devant aboutir au désenclavement des zones aurifères de la région de Mimongo par la création ou l'amélioration des routes et pistes existantes :

Ce programme est le suivant [...]. De toute urgence il faut réaliser [...] la terminaison de la route Yeno-Dirembo ; avec les effectifs [des travailleurs autochtones] promis par le chef de département, les travaux seront terminés avant 1943 [...]. Le programme des communications : route Yeno-Dirembo à terminer ; liaison des centres de Moumba et de Pounga avec Etéké, réalisation en 8 mois avec 150 hommes [...], rectification des routes existantes. Construction d'antennes routières vers les chantiers⁴.

Ces efforts de collaboration entre l'état et les entreprises aurifères de la région de Mimongo ne tardent pas à porter leurs fruits avec la livraison de quelques tronçons de route de qualité acceptable ainsi que l'atteste la photographie 1 .

Photographie 1 :
Route de Lebamba à la mine d'Etéké 1944



Source : http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse/notice?id=FR_ANOM_30Fi69-26, consulté le 20/09/2022 à 09h57.

À partir des années 1940, les premiers résultats encourageants sont perceptibles sur le terrain selon Nnang Ndong (2011, p.130).

La route apparut comme le moyen privilégié de pénétration pour répondre aux impératifs économiques et militaires du pouvoir colonial. Les routes devaient ainsi assurer, dans les conditions les plus favorables, la liaison entre les lieux de

³ ANG, Compagnie ORGABON, 3Q1.15, Correspondance de P. Rainal à monsieur le Directeur Général de l'Inspection des Travaux Publics, Année 1939.

⁴ ANG, Compagnie ORGABON, 3Q1.15, Correspondance du Gouverneur général de l'AEF à monsieur le Directeur d'ORGABON et des exploitations Rainal, Année 1942.

production et les centres de stockage ou d'exportation des produits fournis par les subdivisions.

En marge des efforts mobilisés pour le désenclavement des zones d'exploitation aurifère, les recherches pétrolières débutées dans les années 1930 s'amplifient au cours des années 1940. Pour ce faire, la construction des routes voire des pistes dans la forêt, dans des zones marécageuses et sablonneuses difficiles d'accès, s'impose aux pétroliers comme l'affirme Bouquerel (1967, p.191).

« La faiblesse de l'infrastructure routière s'est révélée dès le début la principale difficulté rencontrée par les prospecteurs pétroliers. Le manque de voies de circulation accusait l'obstacle naturel de la forêt qu'il fallait débrousser sur de vastes étendues ».

C'est la tâche à laquelle va s'atteler le Syndicat d'Études et de Recherches Pétrolières, seule et unique entreprise habilitée à sonder le sol gabonais en quête de pétrole au cours de la période considérée. Les premiers résultats prometteurs sont perceptibles dès 1942 et 1943 (photographie 2).

Photographie 2 :
Route du lac Azingo à Lambaréné en 1943



Source : http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse/notice?id=FR_ANOM_30Fi69-13, consulté le 20/09/2022 à 12h02

Constituée en 1934 avec le concours du Gouvernement général de l'AEF, l'Office National et la Compagnie Française des Pétroles, le Syndicat d'Études et de Recherche Pétrolières va investir dans l'aménagement des voies d'accès aux sites d'exploration et participer indirectement à la facilitation des communications entre les différentes enclaves côtières du Gabon.

Avec la fin de la Seconde Guerre mondiale, le recul de l'exploitation minière et la réhabilitation de l'activité forestière avec six années de quasi léthargie, le partenariat public-privé portant sur la construction et l'aménagement de routes de forêts par le capital privé s'intensifie.



1.2. L'après-guerre et l'ouverture de la deuxième zone forestière

La fin du conflit s'accompagne d'une réévaluation des conditions de la mise en valeur de l'AEF, notamment du Gabon. Si le gouvernement français tente d'initier une nouvelle approche économique dans ces colonies grâce au FIDES⁵, les entreprises privées actives au Gabon révolutionnent leurs méthodes selon les constatations de S. V. Mouanga (2008, p.192). Au sujet des exploitants forestiers, le défi consistait à exploiter les réserves de bois situées dans l'arrière-pays, loin des cours d'eau navigables et peu ou pas accessibles par voies terrestres. Ces nouveaux espaces d'exploitation, regroupés sous l'appellation de « deuxième zone forestière » pour emprunter une expression chère à l'historien P. R. Ombigath (2005, p. 282), suscitent rapidement l'intérêt des plus importantes entreprises forestières de l'époque à l'image de celles énumérées par N. Metegue N'nah (1994, p. 332) telles que la Société du Haut-Ogooué, la Compagnie Commerciale d'Afrique Équatoriale Française, la Société des Bois du Gabon. La tâche qui se présentait était immense selon J. Estève (1967, p. 44).

« Depuis l'accession à la seconde zone forestière, des problèmes particuliers d'évacuation des bois se sont posés à l'exploitation forestière gabonaise, qui se trouve maintenant parcourir des zones au relief très accidenté et de pénétration malaisée ». Pour autant, elles n'ont pas hésité à prendre sur elles la responsabilité d'y investir. La construction des routes et l'aménagement d'œuvres d'art (presqu'essentiellement les ponts) ont été les premiers défis auxquels elles ont fait face.

2. De la mécanisation des industries extractives à l'extension du réseau routier : la prééminence des entreprises forestières aidées par le FIDES

Les spécialistes de l'histoire économique du Gabon sont d'accord sur le fait qu'après la Seconde Guerre mondiale, l'économie du territoire opère une mutation. Celle-ci se traduit essentiellement par une abondante utilisation de la force motrice dans les exploitations minières et forestières et le recul progressif du travail manuel : « Il fallut attendre la fin [du conflit] pour voir les techniques d'exploitation [forestière] changer presque radicalement. Les entreprises forestières se dotèrent alors de plus en plus de nombreux engins provenant des surplus américains ». N'nah, 1994, p. 336) L'accès à ce matériel nécessitait la mobilisation d'importantes ressources financières que seul l'Etat était à même d'injecter grâce au FIDES.

2.1. Le FIDES au cœur de la modernisation des entreprises extractives du Gabon

Pour comprendre les mutations intervenues dans les méthodes d'exploitation des entreprises forestières privées, il importe de s'intéresser au dispositif économique et administratif déployé par la France dans ses colonies. À cet effet, le FIDES et ses corollaires (le Fonds d'Aide et de Coopération et la Caisse Centrale de la France d'Outre-Mer « CCFOM ») constituent les principaux pivots de cette nouvelle phase de développement économique initiée après la guerre. Mais, à l'origine, cette structure, censée impulser le développement économique et social des colonies françaises, voit le jour le 30 avril 1946. En 1949, elle se voit dotée de deux antennes destinées à planifier les programmes d'aide à apporter aux colonies : une section générale financée

⁵ Fonds d'Investissement pour le Développement Économique et Social.

entièrement par le budget métropolitain et une section outre-mer ou locale dont les fonds provenaient simultanément de l'État français et du territoire concerné⁶.

Concrètement, les projets de développement couverts par l'action du FIDES sont vastes et variés : agriculture, hydraulique, eaux et forêts, mines, routes ponts. Outre les champs d'intervention cités, les bénéficiaires des crédits financiers pouvaient être aussi bien des structures de l'État que des entreprises privées :

Il convient de souligner que les opérations bancaires de la CCFOM étaient faites au bénéfice des sociétés d'économie mixte et sociétés privées. Le soutien apporté à ces dernières se justifiait par les difficultés qu'elles rencontraient à s'installer ou à s'étendre en Afrique et par le désir de stimuler la production des territoires intéressés.

Lekoulekissa (2009, p. 68).

Sur le terrain local, ces financements, indispensables notamment pour l'essor de l'activité forestière comme l'atteste S. V. Mouanga (2008, p.192), donnent la possibilité aux entreprises de s'équiper et d'entamer sereinement l'accès et l'exploitation de l'arrière-pays.

2.2. La mécanisation des moyens de production : une aubaine pour l'essor du réseau routier de brousse

Dans le cadre du FIDES, les subventions allouées au secteur privé gabonais priorise les secteurs essentiels à l'économie. Dans cette perspective, l'exploitation forestière se présente comme un des principaux bénéficiaires des fonds mobilisés. Grâce à cet apport essentiel, certaines entreprises forestières parmi les plus importantes du territoire se pourvoient d'un outillage moderne et susceptible d'utilisation dans l'exploitation des bois et la construction des routes de forêt. Mais ces objectifs ne peuvent être atteints qu'avec la mobilisation d'une force motrice conséquente. À cet effet, deux ingénieurs de la division des exploitations du Centre Technique Forestier Tropical, pensent que l'arsenal nécessaire à la construction d'une route forestière destinée à l'évacuation des bois nécessite la mobilisation d'un bulldozer à chenilles (entre 160 et 270 CV) de modèle D7E et D8H (marque Caterpillar) ou DH16 et DH21 (marque Allis-Charmers), un chargeur sur chenilles de type 977 Caterpillar (150 à 160 CV), une niveleuse automotrice (60 à 120 CV), un compacteur (10 et 13t : 60 à 85 CV) et un camion bennes 6 à 12t (Estève et Lepitre, 1972, p.47).

Cette liste d'engins, non exhaustive au regard des réalités propres à chaque entreprise et à chaque zone d'exploitation, peut varier selon les cas. Dans les exploitations de la Société du Haut-Ogooué (SHO) par exemple, la puissance motrice mobilisée témoigne de l'importance du travail à réaliser sur le terrain (Simon, 1953 : 17-18). Elle comprend : 6 tracteurs Caterpillar (1RD8 avec treuil, 1 RD 7 avec treuil, 4D7 avec treuil et bulldozer) ; 5 véhicules (GMC) ; 3 tracteurs Chevrolet (4 roues motrices, 2t) ; 1 niveleuse Huber Maintener ; 3 Jeeps (3/4 Dodge) ; 1 Pick-up Chevrolet.

À la Compagnie Commerciale d'Afrique Équatoriale Française (CCAEF), l'ensemble du matériel mobilisé sur les différents sites se compose de : 7 tracteurs Caterpillar D7 ; 2 tracteurs Caterpillar DW10 ; 1 tracteur Caterpillar D8 ; 3 Camions Mercedes ; 1 Tournaskidder ; 2 grumiers Magirus-Deutz ; 1 camion GMC (Tuffier, 1956 : 18-19).

⁶ https://recherche-anom.culture.gouv.fr/archives/fonds/Franom_00145, consulté le 3 février 2022 à 14h42.



Ces exemples de mobilisation motrice traduisent en acte les nouvelles ambitions des exploitants forestiers. En effet, avec une telle force motrice, il leur était plus facile de se déployer dans la grande forêt équatoriale et ainsi affronter les reliefs accidentés, les cours d'eau et les structures rocheuses disséminées à travers le territoire.

3. La force motrice des entreprises au service du désenclavement de l'arrière-pays

Si les efforts de mécanisation des exploitations privées sont perceptibles, il fallait désormais trouver les hommes formés et expérimentés pour l'entretien et surtout l'expertise en matière de construction des routes.

3.1. Des travaux d'ingénierie routière salvateurs pour les entreprises et le territoire

En marge des travaux liés à la recherche et à l'exploitation des ressources naturelles proprement dites, les entreprises privées actives à l'intérieur du Gabon s'efforcent aussi de construire des routes ou, plus exactement, des pistes destinées à drainer les produits vers les cours d'eau navigables ou les routes administratives :

L'exploitation forestière tropicale est pour beaucoup une affaire de transport [...]. Les permis ou concessions en forêt dense tropicale sont vierges de toute infrastructure, ou bien celle-ci est insuffisante. L'évacuation des bois vers les lieux d'utilisation ou de distribution impose comme toute première tâche le raccordement du permis, au moyen d'une route d'accès, au réseau routier public, à un cours d'eau flottable ou à une voie ferrée.

Estève et Lepitre (1972, p. 34).

Parfois, comme ce fut le cas pour la Société Nationale du Cameroun, les entreprises n'hésitent pas à recruter des agents spécialistes en construction des routes selon les affirmations de Le Ray (1956, p. 36 : « Les travaux de construction et d'entretien des routes sont l'apanage d'un agent spécialisé ». Concrètement, en pays tropical, la construction des routes forestières obéit à des objectifs spécifiques.

Si l'on en croit les experts de la division des exploitations du Centre Technique Forestier Tropical, les objectifs de départ assignés à ces voies de communication sont au nombre de trois : routes d'utilisation limitée destinée à l'évacuation des produits forestiers et annexes, routes à sens unique (transport des produits de la forêt de l'intérieur vers les centres de collecte ou de stockage), routes destinées au drainage des produits sans possibilité de déboucher directement sur un port d'exportation. Mais pour atteindre ces objectifs spécifiques à court et moyen termes, les experts en construction de routes doivent absolument respecter un protocole strict.

Ils y ont identifié sept étapes spécifiques. La première d'entre elle consiste à la déforestation. Cette étape nécessite la mobilisation de puissants engins (D7H et D8H voire HD 16 et HD 21). Le terrassement, deuxième étape dans le processus de construction de la route, mobilise les mêmes engins que ceux destinés à la déforestation. L'ensemolement des voies ne mobilise que quelques dizaines d'hommes munis des scies passe-partout. Pour l'extraction et le transport des matériaux,

l'intervention du Bulldozer s'avère nécessaire. Le nivellement du terrain fait intervenir la niveleuse automotrice. Enfin, le compactage des sols nécessite l'intervention du compacteur léger de 10 à 13t.

S'agissant des œuvres d'art, les exploitants privés les construisent simultanément en matériaux locaux tels que les troncs d'arbres ou en matériaux modernes (buses métalliques ou en ciment). S'agissant des ponts par exemple, leur édification a longtemps constitué une épine dans le pied des entreprises. Cependant, grâce à une meilleure utilisation des matériaux obtenus sur place dans la forêt, le bois essentiellement, les méthodes de construction se sont améliorées :

« Les ponts, qui complètent toute route, doivent présenter les mêmes caractères. Ce sont en général des ponts lourds mais leur construction doit être aussi facile et peu coûteuse que possible [...]. La construction de ponts d'une portée supérieure à 15 mètres exige cependant une compétence assez grande ». (Sallenave,1953, p. 54).

À titre d'exemple et selon les affirmations de son directeur général M. Simon (1953, p.16), en 1952, la concession de la Société du Haut-Ogooué comptait près de 20 km de routes construites sur fonds propres et servant à relier les chantiers aux cours d'eaux ainsi qu'à une ancienne route administrative. En 1953, dans la concession d'une de ses consœurs situées dans la région d'ezanga, l'entreprise Louvet-Jourdin exploitait 29 km de route ainsi que l'atteste G. Sautter (1966, p. 769). En 1955, « la Compagnie Commerciale d'Afrique Équatoriale Française utilisait 22 km de route au détriment de son ancienne voie ferrée » (M. Tuffier, 1956, p.17). Comme on peut le constater, ces efforts dans la construction des routes forestières privées mais raccordées au réseau routier national n'est pas une chimère. Cette extension du réseau routier a ainsi favorisé l'usage des véhicules sur l'ensemble de la colonie du Gabon. En effet, « c'est au cours de cette période que l'usage du camion grumier et des camions de guerre de type GMC à charge utile de 5-7t se généralise » (G. Sautter, 1966, p. 769).

Cette période fut [...] celle du règne du grumier qui devint, grâce à l'effort de construction des routes en seconde zone forestière, le principal moyen de transport du bois de l'intérieur du pays vers la côte (P. R. Ombigath,2005, p. 282).

Au-delà de ces quelques exemples, il apparaît que l'implication des entreprises privées dans la construction des routes de forêt intégrées au réseau national est plus importante que ces quelques exemples :

Les routes financées par l'État ne représentent qu'une petite partie du réseau sur lequel circulent les grumiers : des centaines de kilomètres de routes privées sillonnent les permis. Certaines n'ont d'autre usage que de sortir les billes de bois [...]. D'autres au contraire sont destinées à s'intégrer au réseau d'intérêt général.

Pourtier (1989, p. 168).

De fait, il n'est pas exagéré d'y voir dans cette organisation du réseau routier gabonais la volonté des autorités politiques d'établir un véritable partenariat public-privé, une



sorte d'entente entre l'État et le capital privé pour une meilleure extension et exploitation de l'ensemble du réseau routier existant sur le territoire.

3.2. La connexion des routes privées au réseau routier administratif : le bien-fondé du partenariat public-privé

Pendant la période coloniale, les efforts des entreprises privées dans la construction et l'aménagement de certaines voies secondaires de l'intérieur du territoire ne sont pas passés inaperçus. Au sujet de l'impact des routes dites forestières dans l'extension du réseau routier gabonais, F. P. Abessolo Mewono (2012, p. 131) précise : « Il convient d'ajouter les routes temporaires, généralement excellentes, construites par les exploitants forestiers pour l'évacuation de leur production ». L'indépendance du Gabon acquise le 17 août 1960, les nouveaux gouvernants décident d'officialiser le partenariat public-privé au sujet des voies de communication de l'intérieur. C'est du moins ce que pense le géographe R. Pourtier (1989, p.168). Pour lui, les routes privées construites par les forestiers sont « destinées à s'intégrer au réseau d'intérêt général [et ont] souvent fait l'objet de conventions conclues entre pouvoirs publics et sociétés forestières ». Ainsi, au cours de la décennie 1960, les exemples des routes forestières privées rentrées dans le domaine public et connectées au réseau routier national sont nombreux : route (Société d'Okoumé de Sindara), route Fouet, route de la société forestière de Malinga (SOFOMA), route de la Gabonaise Sylvestre. Cet ensemble de routes subsidiaires était censé se greffer aux deux principaux axes routiers du pays que sont : Libreville (Gabon)-Divenié-Pointe-Noire (Moyen-Congo) et Libreville (Gabon)-Ebolowa (Cameroun).

Conclusion

Les routes et les difficultés de circulations qu'elles comportent ont longtemps freiné le développement économique du Gabon. Mais à la fin de la Seconde Guerre mondiale et les efforts de la métropole pour impulser une nouvelle dynamique économique poussent les entreprises privées à s'équiper en matériel lourd. En marge des opérations liées à l'exploitation du bois et du pétrole, certains des exploitants parmi les plus importants se sont lancés dans la construction des routes de forêts destinées à faciliter les échanges entre les zones d'exploitation et les centres urbains. À partir de la décennie 1960, une véritable collaboration entre l'état gabonais et le capital privé prend force et favorise l'essor d'un véritable réseau routier national structuré autour des routes dites principales et secondaires administratives et les routes ou pistes de brousse dites forestières. Cette collaboration avait pour but de favoriser le désenclavement des régions de l'arrière-pays encore mal intégrées au reste du territoire. En définitive, le poids et l'importance des entreprises privées dans l'extension du réseau routier gabonais n'ont cessé de croître depuis cette période.

Sources et bibliographie

Source numérique

<http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr>

Sources d'archives

Archives Nationales du Gabon

ANG, Compagnie ORGABON, 3Q1.15, Correspondance de P. Rainal à monsieur le Directeur Général de l'Inspection des Travaux Publics, Année 1939.

ANG, Compagnie ORGABON, 3Q1.15, Télégramme-Lettre no233 du Gouverneur du Gabon au Chef Département de la N'Gounié au sujet de route mines, Année 1939.

ANG, Compagnie ORGABON, 3Q1.15, Correspondance du Gouverneur général de l'AEF à monsieur le Directeur d'ORGABON et des exploitations Rainal, Année 1942

Bibliographie

ABESSOLO Mewono Fred-Paulin, « Moyens et voies de communication au Gabon au sortir de la colonisation », Revue Gabonaise d'Histoire et Archéologie, no1, 2012, p. 119-138.

BOUQUEREL Jacqueline.1976. Le Gabon, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? ».

BOUQUEREL Jacqueline.1967. « Le pétrole au Gabon », Cahiers d'Outre-mer, no78, p. 186-199.

ESTEVE Jean. 1967. « Téléphérique forestier au Gabon », Bois et Forêts des Tropiques, no114, p. 43-64.

ESTEVE Jean et LEPITRE. 1972. « Construction et coût des routes forestières en forêt dense tropicale », Bois et Forêts des Tropiques, no144, p. 33-53.

LEKOULEKISSA Rodrigue. 2009. L'électrification du Gabon, 1935-1985. Stratégies, mutations et limites, Thèse pour l'obtention du doctorat d'histoire, Université de Provence-Aix-Marseille 1.

LE RAY. 1956. « Les routes forestières de la Société Nationale du Cameroun », Bois et Forêts des Tropiques, no50, p. 35-48.

METEGUE N'NAH Nicolas.1994., Histoire de la formation du peuple gabonais et de sa lutte contre la domination coloniale (1839-1960), Thèse de doctorat d'histoire, Université de Paris 1.

MOUANGA Simplicie Vianney. 2008., Les forestiers au Gabon : socio-histoire d'un espace politique 1922-1967, Thèse pour l'obtention du doctorat d'histoire, Université de Provence-Aix-Marseille 1.

NNANG NDONG Léon Modeste. 2011. L'effort de guerre de l'Afrique. Le Gabon dans la deuxième guerre mondiale (1939-1947), Paris, L'Harmattan.



- OMBIGATH Pierre Romuald. 2005. *L'exploitation forestière au Gabon (1892-1973) : impact économique et social*, Thèse de doctorat d'histoire, Université de Paris 7.
- POURTIER Roland. 1989. *Le Gabon tome 2 : état et développement*, Paris, L'Harmattan.
- SALLENAVE. 1953. « Petit ponts forestiers en bois », *Bois et Forêts des Tropiques*, no31, p. 53-60.
- SAUTTER Gilles. 1966. *De l'atlantique au fleuve Congo : une géographie du sous-peuplement*. République du Congo, République gabonaise, Paris, Mouton.
- SIMON. 1953. « L'exploitation de la Société du Haut-Ogooué (section bois) à N'djolé (Gabon) », *Bois et Forêts des Tropiques*, no38, p. 15-26.
- TUFFIER Micheline. 1956. « La Compagnie Commerciale d'Afrique Équatoriale Française », *Bois et Forêts des Tropiques*, no46, p. 17-28.