

O.R.S.I.U.M. Fonds Documentaire
 N° : 04110
 Cote : ~~A~~ ex 3

Ma participation à l'élaboration
 du Plan de Transport Routier du Gabon

Roland POURTIER

Durant l'été 1981 j'ai été conduit à participer à un travail d'équipe dans le cadre d'un bureau d'étude qui avait été chargé par le Ministère des Transports du Gabon d'élaborer un "plan de transport routier". Le document final, composé de plusieurs volumes de diagnostics et de propositions, dont la rédaction a été achevée en février 1982, a été remis aux autorités gabonaises et approuvé en Conseil des Ministres : l'étude a donc été conduite à terme. Mon propos est d'exposer quel a été mon rôle - le rôle d'un géographe - dans cette entreprise, tout en situant ma participation à l'étude par rapport à mon propre itinéraire de recherche.

Le Gabon ne m'est pas terre inconnue : c'est "mon terrain de thèse" depuis plus de dix ans, une thèse consistant à analyser les effets du "développement" sur "l'organisation de l'espace". Autrement dit un thème vaste, englobant l'ensemble du territoire national aussi bien que l'ensemble des facteurs économiques, sociaux, politiques contribuant à organiser l'espace. Cette recherche m'a naturellement permis d'accumuler un capital de connaissances sur le Gabon, capital grâce auquel j'ai pu collaborer à cette étude de transport. C'est au cours d'un séjour de cinq années, de 1970 à 1975 que j'ai acquis les connaissances de base du milieu gabonais. J'étais alors responsable du département de géographie de l'Université Nationale du Gabon, créée en 1970; les moyens matériels dont j'avais pu alors équiper le département (Land Rover, Zodiac entre autres) m'avaient permis de me familiariser avec le terrain, d'en faire un repérage systématique. J'ai pu voir au cours de l'étude transport quel atout irremplaçable représentait cette familiarité avec les lieux. Durant mon séjour à Libreville j'avais entrepris ce qui me paraît une tâche prioritaire incombant à un géographe, à

savoir un atlas; la création d'un laboratoire de cartographie occupa une grande part de mon temps, mais c'était là un investissement utile. Là encore j'ai pu constater à quel point les bureaux d'étude étaient demandeurs en matière de cartes, des cartes qu'on a parfois la surprise de retrouver de façon inattendue dans tel ou tel rapport. Pour le plan de transport, il me revint naturellement d'apporter la documentation cartographique indispensable à la compréhension des réseaux et des flux. Je n'ai pu malheureusement mener à son terme le projet d'atlas du Gabon : au moment où le laboratoire de cartographie était devenu pleinement opérationnel et où sortaient les premières maquettes je fus contraint de quitter le Gabon. Ce sont les aléas de la coopération; ce fut pour ma recherche un sérieux handicap car le travail de terrain, envisagé sur une plus longue période et démarré "tous azimuts" était inachevé et je voyais peu de perspectives de le continuer dans des conditions satisfaisantes. J'avais néanmoins accumulé une abondante documentation, mais il fallait la compléter et l'actualiser. Je retournai donc sur le terrain durant l'été 1978, mais sans moyens, isolé et semi-clandestin ce qui ne facilitait pas les choses, bien que mon intimité avec le milieu et les contacts encore nombreux que j'avais conservés m'aient permis de remplir le programme que je m'étais fixé. Dans ces conditions j'ai évidemment accepté d'emblée de travailler au sein d'une équipe qui me permettait de renouer avec le terrain avec des moyens de travail efficaces.

Cette équipe s'est constituée autour de l'ETAU (Etudes Techniques d'Aménagement et d'Urbanisme), association loi 1901 fondée par des enseignants et des chercheurs de l'Institut d'Urbanisme de l'Université Paris-Val de Marne, agissant comme bureau d'étude. Par ses faibles dimensions, la jeunesse et le peu d'expérience de ses membres, son absence de trésorerie, l'ETAU n'est en rien comparable aux bureaux d'études qui, tels la SEDES, la SATEC ou la CEGOS, constituent un véritable établissement. C'est pourtant l'ETAU qui emporta le "marché" grâce sans doute à ses exigences modérées et au jeu des relations personnelles établies notamment avec des représentants d'une société spécialisée dans la gestion des réseaux de transport, la CGFTE, qui a des intérêts au Gabon : elle gère les transports publics de Libreville pour le compte de la société d'Etat SOTRAVIL. Tout au long de l'étude, les contacts furent d'ailleurs étroits avec les agents de SOTRAVIL.

Neuf personnes participèrent à la recherche, dans un esprit pluridisciplinaire : 3 économistes, 1 juriste, 1 sociologue, 2 géographes, 1 spécialiste des réseaux de transport de la CGFTE et le chef de projet, Jean-Claude ZIV, maître assistant à l'Institut d'Urbanisme de Créteil spécialisé dans les transports. Cette équipe, à laquelle je me suis intégré sans peine était marquée du sceau d'une forte "convivialité" dont j'ai craint un moment qu'elle nuisît, par son rejet d'une organisation trop rigoureuse, à l'efficacité du travail. En fait il n'en fut rien. Bien

au contraire, et je pense que cette ambiance de franche camaraderie représente un atout dans une équipe pluridisciplinaire. Nul ne s'est fermé sur sa spécialité ou ses prérogatives et c'est dans un climat très ouvert que s'est effectué le travail de terrain, même si des divergences ont pu apparaître au plan méthodologique. En ce qui me concerne, mon statut de "spécialiste du Gabon" m'a permis d'être rapidement intégré et d'occuper une position relativement centrale dans la conduite de l'étude si l'on en juge par la manière dont j'y fus associé.

J'ai en effet été contacté, en mai, par des membres de l'ETAU qui, ayant été intéressés par la lecture d'un de mes articles sur le Gabon paru dans l'Espace Géographique (ville et espace en Afrique noire) désiraient s'entretenir avec moi. Le "contact" fut bon puisqu'il me fut proposé aussitôt de partir pour Libreville afin de faciliter la mise en place de l'équipe. J'effectuai donc cette mission d'"implantation" de dix jours ... aux termes desquels il était convenu que je participerais à l'étude proprement dite au mois d'août, dans la mesure où ce thème recouvrait mes propres préoccupations de recherche et qu'en tout état de cause j'avais décidé de passer l'été au Gabon. En fait j'ai travaillé deux mois et demi avec l'ETAU et par conséquent suivi l'ensemble de l'étude.

Ma collaboration tient évidemment à ma connaissance des lieux et du milieu - ce "capital" accumulé depuis des années - et au fait qu'aucun membre de l'équipe n'était familier du Gabon. Cette connaissance grâce à laquelle le géographe de terrain peut occuper une position charnière, permet d'économiser du temps, ce qui est appréciable lorsqu'il s'agit d'organiser une équipe, d'éviter de grossières erreurs, d'avoir une distance critique vis-à-vis de la documentation officielle. Le rôle du géographe ne se limite cependant pas à cet aspect des choses, ce qui réduirait singulièrement ses possibilités d'intervention si on ne faisait appel à lui que pour les espaces auxquels le lie une longue pratique. C'est sa démarche elle-même qui le rend opérationnel : elle me semble procéder d'une plus grande ouverture, d'une plus authentique préoccupation de synthèse que celle d'autres disciplines. Par son rappel constant du réel, les spécificités écologiques ou sociologiques locales entre autres, il tempère la tendance à l'abstraction de bien des discours économicistes. Cela m'est apparu clairement au cours de l'élaboration du plan de transport. Il est en effet possible, avec quelques recettes bien rodées de calcul de coûts, quelques modèles de réseaux, quelques enquêtes de trafic permettant d'apporter les chiffres sans lesquels l'étude ne ferait pas sérieux - même si ces chiffres n'ont d'autre validité que d'être des chiffres et de satisfaire la croyance naïve en leur vertu scientifique - il est possible disais-je de proposer un plan cohérent. Mais un plan qui n'a qu'une cohérence théorique et ne peut devenir crédible que s'il prend en considération la totalité des facteurs, irréductible à des équations simples, qui interviennent dans l'activité de transport. Aussi bien l'état des routes dépendant de l'intempérance du climat

et de l'activité des Travaux Publics, que le coût du carburant ou des pièces détachées; aussi bien le désir des usagers souvent lié aux rythmes sociaux que leur solvabilité; aussi bien les règles du jeu du transport dit "informel", toujours marginal par rapport aux principes de l'économie classique et à la législation, mais fonctionnant grâce à la complicité multiforme de l'environnement social, que le bilan d'une entreprise moderne. Face à cette complexité du réel, il me semble que le géographe, que ne lie pas une procédure rigide, est à même de diversifier le regard, d'éviter la perte, en cours de recherche, de tranches entières de la réalité, quitte à être cet "empêcheur de tourner en rond" prompt à sortir de son chapeau la contre-épreuve qui viendra invalider ou relativiser une belle construction théorique. J'ai le sentiment d'avoir plus d'une fois joué ce rôle de garde-fou, avec un succès mitigé en particulier pour ce qui est des enquêtes routières.

Deux conceptions quant à la méthodologie de l'étude se sont en effet exprimées, sans d'ailleurs être contradictoires. L'une privilégiait l'enquête routière, l'autre l'enquête auprès des divers acteurs sociaux impliqués par l'activité de transport; les protocoles en étaient naturellement différents. L'enquête routière ne pouvait être qu'un sondage qu'il fallait absolument compléter par un quadrillage systématique de l'ensemble de l'espace gabonais afin d'en dégager les particularités régionales et les aspects communs. C'est de ce deuxième point, à mes yeux le plus important, que je me suis occupé, laissant à d'autres le soin de préparer les formulaires d'enquête, bien que j'aie, comme tous les membres de l'équipe, participé à la réalisation de ces enquêtes.

Il y en eut cinq, d'une journée chacune, en des points jugés stratégiques pour le transport routier : sortie de Libreville, Kango, Moanda, Ndendé et Oyem. A l'usage les formulaires s'avérèrent trop compliqués et de nombreuses questions tombèrent d'elles-mêmes si bien que pour la dernière enquête, on utilisa un formulaire simplifié, plus efficace mais duquel on élimina une question à mes yeux importante portant sur la nationalité des chauffeurs et propriétaires de véhicules : on sait en effet l'importance qu'ont les étrangers dans le secteur du commerce et des transports (Camerounais surtout, mais aussi Maliens, Togolais, Nigériens etc.). On s'est ainsi privé d'une information intéressante, mais en réalité cela n'avait pas de conséquences graves car ces sondages ne permettaient pas une véritable exploitation quantitative. C'est du moins mon avis, mais ce fut un point de désaccord. Pour moi il était irréaliste de prétendre extrapoler des intensités de trafic ou même des types de transport sur l'année entière à partir de ces quelques enquêtes d'une journée. C'était ne pas tenir compte des variations saisonnières pourtant considérables et courir le risque de tomber sur une anomalie. Ce fut le cas par exemple à Oyem où les enquêteurs s'étonnèrent de rencontrer un trafic aussi intense : ce n'était pas étonnant car l'enquête eut

lieu deux jours avant la fête de l'Indépendance qui provoque bien entendu un surcroît d'animation et de trafic! Les enquêtes ne pouvaient donc que donner des informations "qualitatives", utiles au demeurant, telles que types de véhicules, modalités du transport, principales liaisons etc. Mais il devenait plus qu'aventureux de se risquer à construire des graphiques, des tableaux, des matrices origine/destination comme support scientifique du diagnostic et surtout des propositions que nous devions faire.

La réalisation des enquêtes n'occupa qu'une petite fraction du travail de terrain, en revanche son exploitation à Paris s'avéra particulièrement lourde et lente si bien que l'ensemble du rapport était achevé - il y avait des impératifs pour le remettre au gouvernement gabonais - avant que les résultats n'en fussent connus! Résultats mis en annexe et qui n'apportaient rien de plus qu'une confirmation de ce que l'on avait établi par d'autres méthodes. La lenteur tint au choix d'en faire une exploitation informatique. Il y avait bien sûr de nombreuses fiches d'enquête (plus de 5000) mais je suis persuadé qu'une exploitation manuelle, dans la mesure surtout où seules des informations à caractère qualitatif pouvaient valablement être utilisées, aurait été plus rapide. Le travail de programmation est trop long et ne se justifie vraiment que si la pertinence des données chiffrées ne peut être mise en doute.

L'autre et principal volet de la recherche consista dans les enquêtes auprès des services intéressés, des professionnels du transport et des usagers. La première phase consista, cela va de soi, en la collecte de toute l'information disponible tant du côté des services publics que des entreprises installées à Libreville. Collecte plutôt décevante qui révéla le degré d'inorganisation de la profession, sa méconnaissance par les services du Ministère des Transports, l'ignorance ou le non respect d'une réglementation par ailleurs mal adaptée aux conditions locales et qui place la majorité des transporteurs en situation irrégulière... Qui révéla aussi l'importance des circuits et organisations parallèles dans lesquels des intérêts particuliers font de certains transporteurs des personnes intouchables...

Une autre difficulté tient à l'inexistence ou au caractère confidentiel de certaines données statistiques. C'est en particulier le cas des données démographiques, sujet tabou au Gabon. Le dernier recensement publié date de 1960: il accordait un peu moins de 450 000 habitants au Gabon. Les deux recensements suivants en 1970 et 1980 n'ont pas été publiés. Par chance, j'avais pu me procurer les listings de celui de 1970 - j'étais alors présent sur le terrain et vigilant - mais il me fut impossible d'avoir accès à ceux de 1980 qui semblent avoir été mis sous scellés. C'est une situation préjudiciable à la recherche, surtout quand celle-ci doit déboucher sur des applications pratiques: sur quelles bases démographiques faire des propositions de trafic voyageurs? Se référer aux chiffres officiels - qui sont périodiquement arrêtés en conseil des

ministres -le dernier en date attribuant environ 1 300 000 habitants au Gabon- n'a guère de sens, quand on sait que ce chiffre représente grosso-modo le double de l'effectif réel. Comment s'approcher de ce chiffre "réel" ? Cela a représenté une de mes préoccupations prioritaires car il n'est guère concevable de traiter de l'organisation de l'espace sans savoir où sont les hommes et combien ils sont. D'où la réalisation d'une carte par point (de 100 h.) que j'effectuai en 1975 à partir des données du recensement de 1970, du repérage des villages au cours des missions sur le terrain, de quelques sondages de vérification, du dépouillement des monographies de village dans chaque préfecture, et des enquêtes démographiques ou des comptages régulièrement effectués par les Grandes Endémies. Le résultat me semble donner une image correcte de la répartition des hommes : rien en tout cas n'est venu l'infirmier au cours des enquêtes réalisées pour le plan de transport. Cette carte a servi de support pour un essai d'estimation de la demande potentielle de transport voyageurs. On voit encore une fois combien un document géographique par excellence peut être utile dans une étude à finalité pratique.

Pour ce qui concerne les marchandises, les choses sont un peu plus simples bien qu'il faille là aussi très largement créer son information. Ce chapitre comprend deux aspects principaux : la distribution des produits manufacturés à partir des ports d'importation ou des rares lieux de production (essentiellement les brasseries), et la collecte des produits vivriers. Le premier point ne pose pas de grandes difficultés car la distribution est très concentrée dans quelques entreprises succursalistes de Libreville, essentiellement "Gaboprix". Les entreprises commerciales indépendantes de province ont fait l'objet d'enquêtes systématiques qui ont révélé un certain nombre de circuits particuliers, spécialement dans le sud-est du Gabon très largement orienté vers le Congo.

Le second point est plus délicat : il n'existe pas de statistiques fiables de la production agricole, à l'exception du cacao et du café dont la collecte est relativement bien organisée. Mais on ignore à peu près tout du secteur vivrier : les enquêtes de terrain ont permis de se faire une idée de la manière dont la production était commercialisée, de mettre en relief le rôle prédominant dans cette activité du secteur "informel" qui s'est révélé ne pas être si informel que cela mais répondre à un mode d'organisation "à l'africaine" dans lequel excellent des étrangers (et parmi eux des Bamiléké, groupe le plus actif - trop peut-être car il a eu à souffrir des émeutes "anticamerounaises" qui ont éclaté en mai 1981 à la suite d'un malheureux match de football - ou encore, nombreux dans le sud du Gabon, des Sarakollé). Les structures ethniques, les liens de personnes, la parenté jouent un rôle décisif dans la mise en place de réseaux invisibles mais efficaces qui permettent aux commerçants et transporteurs de tirer leur épingle du jeu en dépit, ou grâce à une évidente "marginalité" au plan technique, financier, juridique qui fait d'eux très souvent des "clandestins" comme on les désigne au Ministère des

Transports sans se soucier de leur utilité sociale.

Afin de mener à bien et d'harmoniser les enquêtes réalisées au niveau régional, un guide d'enquête a été préparé et distribué à chaque intervenant. Sachant où se trouvait l'information, et le type d'information qui nous était nécessaire, j'ai rédigé ce mémento pour qu'il y ait le moins de lacunes possible dans la collecte de l'information. Une première mission dans l'intérieur, avant mon arrivée au Gabon, avait laissé de côté un certain nombre de points, ce qui aurait pu être préjudiciable au moment de la rédaction du rapport. Avec ce guide les risques d'oubli étaient réduits. J'ai d'autre part conduit moi-même la plupart des missions, à l'exception du Woleu Ntem, "couvrant" l'ensemble des provinces du sud et de l'est. Ce fut aussi pour moi l'occasion de réactualiser et de réactiver ma propre recherche. Ce guide recensait les personnalités et les institutions (administrations provinciales en particulier) qu'il fallait contacter de même que les documents à collecter, le tout regroupé en deux grandes rubriques; l'offre et la demande de transport. S'y ajoutait, dans la mesure du possible, un relevé des routes existantes et qu'aucune carte ne mentionnait : des informations ont ainsi pu être recueillies dans les services du cadastre et auprès des forestiers, parfois des Grandes Endémies. La totalité des entreprises modernes de commerce et de transport ont été "enquêtées" : c'est au travers de ces interviews que l'on a pu le mieux appréhender la réalité de l'activité de transport. Nous avons donc essayé de conduire une enquête "globale", selon une démarche qui me semble fondamentale en géographie, ouvrant au maximum le champ de l'investigation; le transport ne pouvant être isolé du contexte économique, démographique, social, ni du support spatial qui le rend possible.

Un "chronogramme d'intervention" établi de façon à harmoniser les missions dans le temps et dans l'espace n'a pu être suivi à la lettre, néanmoins l'ensemble du territoire a pu être couvert, bien que trop hâtivement : les contraintes de temps inhérentes à des contrats d'étude ne permettent pas de satisfaire toutes les exigences d'une recherche de type universitaire. Il faut apprendre à travailler vite, le risque étant de fausser la perspective par d'abusives généralisations : ce fut à nouveau mon rôle de relativiser l'information en fonction de l'expérience acquise sur une longue période. De même, lors de la phase rédactionnelle cette connaissance du terrain a été mise à contribution, ne serait-ce que pour combler les inévitables lacunes qui se révèlent au moment du dépouillement du matériau d'enquête.

La rédaction du document a soulevé des problèmes inhérents sans doute à ce type de travail d'équipe où les rôles des intervenants n'avaient pas été établis avec la plus grande rigueur. Les occupations professionnelles des uns et des autres rendent de surcroît difficile d'harmoniser les tâches; en outre l'exploitation informatique acca-

para beaucoup de temps. A part le rapport sur les aspects réglementaires établi par le juriste et qui formait un tout, on s'est heurté à des difficultés pour articuler les prestations des membres de l'équipe, et les impératifs de calendrier ne laissèrent pas le loisir de peaufiner le texte qui souffre par là même d'imperfections. Cependant, une attention particulière a été apportée à la rédaction des propositions, la rubrique qui intéressait en priorité les commanditaires de l'étude.

Ces propositions résultent à la fois des recommandations exprimées par les autorités gabonaises - essayer de résoudre par l'organisation du transport routier les problèmes liés à l'enclavement de certaines régions et ceux de l'approvisionnement des centres urbains par une meilleure collecte des produits vivriers - et des résultats de nos enquêtes qui ont permis d'établir un diagnostic de l'offre et de la demande, à l'échelle nationale et régionale, à partir duquel on pouvait estimer la nature et le degré des besoins non satisfaits. Chaque intervenant a participé à cette réflexion qui a abouti à l'établissement de propositions très concrètes et précises : organisation d'un réseau, fréquences sur chaque ligne, types de véhicules, structure de la profession, formation professionnelle, mise en place de centres de frêt ou de marchés réguliers etc. A ce stade de l'étude le géographe ne saurait se dérober; faire des études préliminaires et laisser à d'autres le soin d'en tirer les conclusions marquerait un manque de confiance dans la validité de sa démarche. Il faut savoir prendre ses responsabilités. Je l'ai fait, en m'efforçant constamment de faire "coller" des propositions parfois trop théoriques à la réalité gabonaise de sorte que le plan de transport ne soit pas seulement une construction idéale mais soit susceptible d'applications pratiques. Il m'a semblé que je pouvais oeuvrer utilement en rappelant sans cesse la nécessité du réalisme.

C'est la première fois que je travaillais pour un "bureau d'étude" dans une recherche à finalité opérationnelle. Quelle différence avec le travail du chercheur individuel qui dispose de peu de moyens matériels - mais n'est pas lié par les termes d'un contrat! Bien que notre budget ait été relativement modeste en comparaison de celui des "grosses études", nous avons pu fonctionner dans des conditions que je qualifierai de "normales" n'étant pas constamment à l'affût d'une "combine" permettant d'économiser trois sous. C'est un gain d'efficacité évident. Par ailleurs, le caractère officiel de l'étude ouvre toutes les portes des services publics sans que l'on ait besoin de tisser patiemment un réseau de relations personnelles. Il en résulte un gain de temps appréciable. Ainsi étions-nous attendus dans chaque préfecture, le Ministère de l'Intérieur ayant annoncé partout notre passage en fonction de notre programme de tournée. Il est vrai que ce caractère officiel risque d'infléchir la perspective; il faut tenir compte de ce "filtre". Mais en tout état de cause l'accès à l'information s'en trouve facilité - surtout dans les Etats où l'on devient soupçonneux vis-à-vis d'un chercheur individuel.

S'il est vrai que l'équipe a pâti au départ d'un manque de cohérence, cette cohérence s'est progressivement dégagée sur le terrain au fur et à mesure que les finalités de l'étude devenaient claires pour tous et que le protocole d'une enquête aussi ouverte et globale que possible était admis comme une nécessité et non pas comme le "point de vue" d'un géographe.

A cet égard cette recherche collective m'a permis de prendre la mesure du rôle qu'un géographe peut jouer. Ce n'est ni un touche-à-tout, ni le seul spécialiste de la synthèse, mais il apporte une connaissance des lieux et du milieu extrêmement précieuse pour "orienter" la recherche, un sens de l'espace et de ses représentations cartographiques grâce à quoi on court moins de risques de perdre le sens du réel dans sa diversité. La pratique du terrain et sa figuration m'apparaît un nécessaire antidote aux dérives théoriques.