

son accès contrôlé, comme le sont certains lieux asiatiques où le vide est la marque du pouvoir et dans une traduction spatiale des formes du politique très éloignée de la conception traditionnelle, mais elle connaît la forte influence

LE PARC NATIONAL

On néglige trop souvent le rôle essentiel que la faune

nisations, l'augmentation du tourisme et l'action des organisations nongouvernementales ont vite convaincu les nouveaux gouvernements de l'intérêt économique et médiatique des parcs nationaux. C'est dans ce contexte que les États consolident un réseau d'espaces protégés qui n'a aujourd'hui pas d'équivalent dans les autres pays tropicaux. Une seule réserve (Aïr et Ténéré) couvre 77 360 km² au Niger (plus que la superficie de l'Irlande) et la réserve de Selous occupe 50 000 km² en Tanzanie. Cette dernière possède 365 115 km² de réserves et de parcs, un peu plus que la surface totale de l'Allemagne. La Zambie protège plus du tiers de son territoire national pour la conservation de la nature.

Il faut dire que les enjeux économiques sont potentiellement très élevés. En 1996, 717 000 touristes ont visité le Kenya, rapportant 474 millions de dollars de revenus, dont une moitié est tirée du tourisme naturaliste. Dans les parcs kenyans, les densités peuvent dépasser 3 000 visiteurs par kilomètre carré (ce qui nuit bien évidemment aux milieux "naturels"). En Tanzanie, grande destination cynégétique, les 600 chasseurs venus visiter les réserves en 1995 ont dépensé en moyenne 35 000 dollars chacun. Mais si les espoirs économiques sont grands, les réussites sont peu nombreuses. À l'exception de quelques pays (Kenya, Afrique du Sud), les revenus générés autour du tourisme des parcs nationaux ne couvrent pas les frais nécessaires à la conservation de la faune. En particulier, le contrôle des frontières nécessite d'énormes moyens, souvent bien supérieurs aux revenus des aires protégées. Ainsi, il s'est avéré impossible de lutter contre le braconnage, qui a pris parfois des proportions inquiétantes. Au cours des années quatre-vingt par exemple, suite à une augmentation du cours de l'ivoire, on assista à un véritable massacre des éléphants (v.).

D'autre part, ces parcs n'ont jamais constitué une ressource économique pour les populations locales, alors que les politiques de conservation interdisent tous les modes traditionnels de gestion des ressources naturelles. Les Maasaï du Kenya sont une figure emblématique de ces politiques de mise en réserve. Ce peuple représente tous ceux que les autorités coloniales, puis africaines, ont graduellement marginalisés, jugeant "barbares", leurs pratiques de chasse, considérant leur nomadisme d'autant plus intolérable qu'il est difficilement contrôlable, accusant

leur utilisation pastorale de la savane d'être la cause principale de la dégradation des milieux naturels. C'est ce type de discours qui est à l'origine de l'exclusion des Maasaï, comme de la majorité des groupes qui vivent au contact des parcs africains, au profit d'un tourisme largement occidental. Un peu partout en Afrique, des expulsions, parfois violentes, ont eu lieu jusque dans les années soixante-dix. Dans ces conditions, les communautés riveraines ne tiraient pas de l'exploitation touristique des profits qui puissent contrebalancer les inconvénients de la mise en défens des milieux. Un renversement complet des politiques de tourisme et de conservation s'avérait indispensable et de plus en plus de voix s'élevaient pour le réclamer [COMPAGNON et CONSTANTIN, 2000 ; SCHROEDER, 1999].

C'est dans ce contexte qu'ont été développées des politiques de gestion intégrée des milieux naturels (v. Éléphant). L'objectif est double. Faire profiter les populations locales des bénéfices économiques de l'utilisation des ressources naturelles ; renforcer la participation de ces populations aux politiques de conservation de la nature. Ce mouvement de réappropriation locale, encadré par des mesures politiques, financières ou législatives, s'est principalement appuyé sur une intégration territoriale. Alors que les politiques des parcs nationaux se basaient sur une exclusion des pratiques (entre le tourisme d'un côté et les utilisations paysannes de l'autre), les nouveaux programmes participatifs essaient de faire coexister ces différents usages sur un même espace. L'intégration territoriale remplace ainsi l'exclusion spatiale. Cette dynamique se manifeste en particulier dans la gestion de la forêt, où les politiques "exclutantes" cantonnaient les populations entre des parcs nationaux et des concessions d'exploitation du bois, ou dans la gestion de la chasse, où les anciennes politiques ne parvenaient pas à limiter les déprédations de la faune sur les cultures.

Ces politiques sont encore peu nombreuses par rapport à l'extension actuelle des parcs nationaux et des réserves. Néanmoins, quelques programmes ont réussi à dégager des bénéfices et à véritablement décentraliser la gestion de la nature. Dans ce domaine, l'Afrique australe présente sans doute les expériences les plus intéressantes du continent,

comme le programme zimbabwéen Campfire (Communal Areas Management Programme For Indigenous Resources), qui touche près d'un million de personnes sur 30 000 km² et dégage des bénéfices redistribués aux collectivités locales d'un million de dollars par an. Comme l'ensemble des politiques actuelles de conservation de la biodiversité, le programme Campfire cherche à rendre la nature économiquement intéressante pour les populations locales.

La valeur de la biodiversité est ainsi devenue, à la suite du contrôle spatial de l'aire naturelle protégée, l'argument central des politiques de conservation. Il n'est pourtant pas certain que l'économie pourra répondre à l'ensemble des questions qui se posent. Avec l'ouverture des politiques de conservation en dehors des aires naturelles protégées, la conservation perd sa spécificité et se trouve réintégrée dans une vision plus globale de l'environnement. Dans ce contexte, c'est l'ensemble de la société qui est désormais concerné par les mesures de gestion de la nature et à ce titre l'économie n'est qu'une dimension de dynamiques plus vastes, dans lesquelles le territoire et le patrimoine jouent un rôle central [ZIMMERER et YOUNG, 1998 ; CORMIER-SALEM et al., 2002 ; RODARY et al., 2003]. La conservation perd son exclusivité spatiale en s'ouvrant aux dynamiques de développement.

LE RAIL GABONAIS

La construction du rail gabonais entre 1973 et 1987 est une opération d'aménagement du territoire national à visée intégratrice, puisque cette infrastructure coûteuse, aujourd'hui largement sous-utilisée, a été bâtie pour des raisons plus stratégiques et politiques qu'économiques [POURTIER, 1982]. Sa réalisation permit avant tout de consolider un territoire national récemment constitué ; elle donna l'occasion au jeune État gabonais de s'affirmer sur la scène régionale en particulier vis-à-vis du Congo voisin avec lequel le Gabon entretenait un contentieux datant du temps de l'A-EF (Afrique-Équatoriale française) ; enfin, le rail contribua à désenclaver la région périphérique du Haut-Ogooué, province natale du président de la République Omar Bongo.

Une ligne ferroviaire récente et sous-utilisée

Le Transgabonais fait partie des rares lignes ferroviaires africaines construites après l'accès à l'indépendance. D'une longueur de 670 km, elle joint la capitale Libreville (exactement le port minéralier d'Owendo) à Franceville, chef-lieu de la province frontalière du Haut-Ogooué. Tout comme le fleuve Ogooué, le rail constitue aujourd'hui l'armature du territoire gabonais et apparaît comme l'équipement de luxe d'un pays pétrolier (le pétrole, v., fut découvert en 1956) confronté au problème du sous-peuplement : avec une population estimée à 1,3 million d'habitants en 2003, le Gabon possède une densité moyenne inférieure à 5 hab./km². En 2003, le trafic ferroviaire de marchandises et de minerais, dominé par l'évacuation de bois et de manganèse, avoisine seulement 3 millions de tonnes tandis que le trafic voyageur atteint à peine 220 000 personnes. Déficitaire, l'Office du chemin de fer gabonais (OCTRA) est en cours de privatisation depuis 1999. Une filiale du groupe français Eramet (la SETRAG), mandatée depuis 2003 par l'État gabonais pour gérer l'exploitation de la ligne ferroviaire, tente actuellement de redresser la situation.

Un ancien projet colonial de voie minière

L'idée d'un chemin de fer au Gabon fut envisagée dès le début des années cinquante par les autorités coloniales de l'A-EF afin d'acheminer le manganèse de Moanda (au sud-est du Gabon) vers le littoral, mais le projet fut écarté au profit d'une solution d'évacuation congolaise : le chemin de fer Congo-océan (CFCO), fonctionnel depuis 1934 entre Brazzaville et Pointe-Noire, devint la pièce maîtresse du "système COMILOG" (Compagnie minière de l'Ogooué) qui combinait transport par téléphérique entre Moanda et le poste frontière de Mbinda, puis liaison ferroviaire entre Mbinda et Mont Belo où la connexion avec le CFCO assurait au minerai gabonais un débouché par le port congolais de Pointe-Noire. Après 1960, cette exportation des richesses minières gabonaises par un pays tiers fut perçue comme une atteinte à la souveraineté nationale. Les autorités gabonaises jugeaient la dépendance envers Brazzaville d'autant plus insupportable que cette dernière avait déjà été largement privilégiée par la métropole

Anne Volvey (dir.) Yveline Déverin Myriam Houssay-Holzschuch
Estienne Rodary Isabelle Surun Karine Bennafla

L'Afrique



