

ANTHROPISATION ET CONFLITS D'USAGE SUR LE LITTORAL DU GABON : ELEMENTS DE REFLEXION

Anthropization & users conflicts on Gabon littoral: Thoughts elements

BIGNOUMBA G. S.

ABSTRACT

This article is a contribution to the study of some forms of anthropization of gabonese littoral. It tries to present this original space, through its interface situation between the earth and the sea, underlining its potential wealth, the attraction it has on populations, the developments to which it gives rise and the conflicts which oppose its various users. Through this look, it invites to more responsibility in the management of this environment which is rich and sensitive, though not very deteriorated yet, in opting for integrated development.

Key words: Gabon-littoral-anthropization-conflict-integrated development.

RESUME

Cet article est une contribution à l'étude de quelques formes d'anthropisation du littoral du Gabon. Il tente de présenter cet espace, original par sa situation d'interface entre la terre et la mer, en soulignant sa richesse potentielle, l'attrait qu'il exerce sur les populations, les mises en valeur auxquelles il donne lieu et les conflits qui opposent ses différents usagers. A travers ce regard, il invite à plus de responsabilité dans la gestion de ce milieu riche, sensible quoiqu'encore peu dégradé, en optant pour un aménagement intégré.

Mots-clés : Gabon-littoral-anthropisation-conflit-aménagement intégré

INTRODUCTION

Qu'est-ce que le littoral ? Voici une question à laquelle il convient d'apporter une réponse au moment d'évoquer un espace pour lequel maints auteurs ne parviennent toujours pas à s'accorder sur une définition emportant l'adhésion de tous. C'est dire que la notion de littoral revêt un caractère polysémique et même téléologique selon que l'on se place du côté de l'aménageur ou du géographe. Pour BECET (1987), le littoral du géographe en fait celui du géomorphologue- correspond à cette ligne où la terre et la mer rentrent en contact. Il s'agit d'un trait de côte matérialisant la ligne atteinte par les plus hautes eaux, hormis lors des tempêtes exceptionnelles. Les aménageurs, en revanche, considèrent le littoral comme une bande mesurant plusieurs mètres de large, ce qui pose naturellement le problème des limites supérieures et inférieures.

Une tentative de compromis peut être faite en acceptant d'abord le caractère côtier du littoral et par conséquent sa double appartenance à la fois terrestre et maritime. Il est possible ensuite de résoudre le problème des limites en se fondant sur des arguments socio-économiques. Côté mer, c'est-à-dire vers le large, le littoral sera étendu jusqu'à une distance permettant aux hommes habitant la côte de poursuivre leurs activités de tous les jours. Côté terre, on englobera l'espace à l'inté-

¹ Departement de Géographie, Université Omar Bongo, 88.7655 LIBREVILLE, GABON.
E-mail: Gsbignoumba@yahoo.fr.

rieur duquel se déroulent les activités usuelles et quotidiennes de ces mêmes populations, ce qui laisse une certaine latitude quant à la circonscription de la zone littorale qu'il faut concevoir plus dans son extension socio-économique que dans une délimitation géométrique stricte. Aussi, dans le cadre de cet article, pourra-t-on étendre l'espace littoral à l'ensemble des communes situées sur la côte, c'est-à-dire ayant un contact direct avec la mer. Mais, quelle que soit l'approche retenue, la récurrence d'au moins un caractère semble évidente: le contact entre la terre et la mer, qui fait apparaître le littoral à la fois comme une zone pourvoyeuse de richesses et fortement convoitée mais également comme une bande très sensible et fragile.

A l'échelle de la planète en effet, les littoraux apparaissent comme des zones de très forte attraction, où se meuvent plus de 60 % de la population mondiale. Pourtant ils ne constituent qu'une portion infime de la superficie terrestre. En 1985, par exemple, 37 % de la population méditerranéenne vivaient dans les régions littorales, lesquelles ne représentent que 17 % de cet espace géographique (PIRAZZOLI, 1991). Cette sur-occupation du littoral, ayant souvent pour origine la richesse de son potentiel économique est également source de conflits entre ses différents usagers.

Toutefois, force est de constater qu'au Gabon, malgré d'indéniables potentialités, le littoral ne fait pas encore l'objet d'une exploitation rationnelle et massive de ses ressources à l'exception des hydrocarbures. On note tout de même une anthropisation croissante des rivages maritimes, déclenchant parfois des conflits de nature diverse sur cet interface caractérisé par la rupture et la discontinuité morphologique et démographique (figure 1).

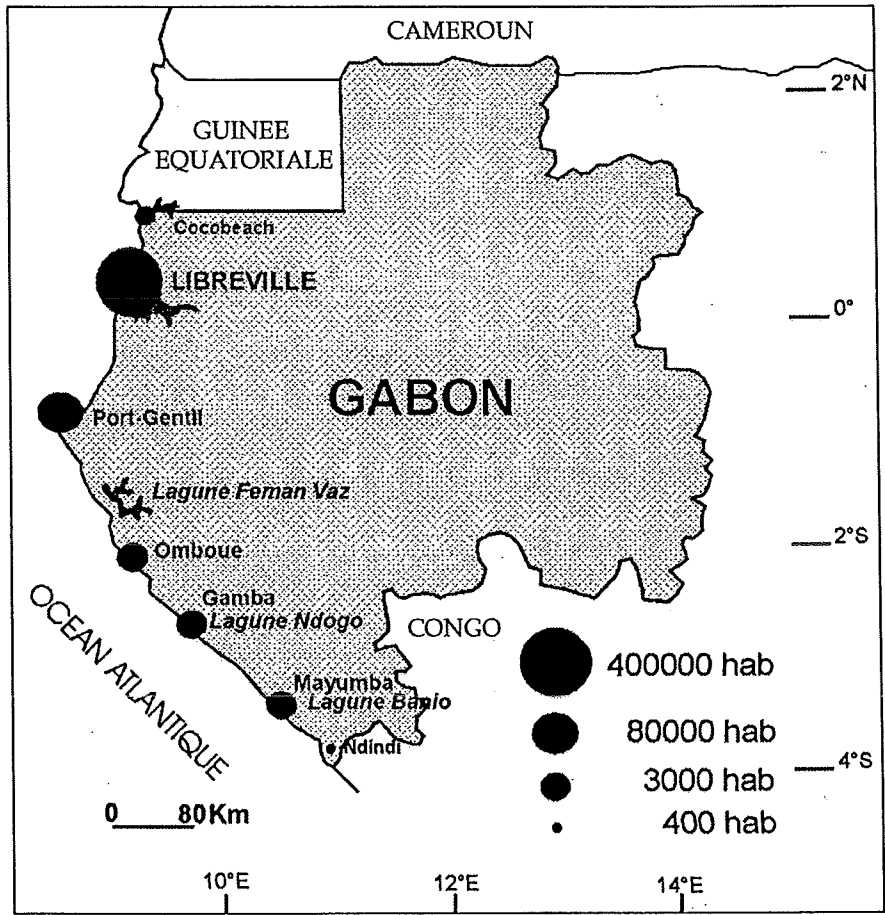


Fig.1 – La discontinuité morphologique et démographique sur le littoral du Gabon.

LE LITTORAL DU GABON : UNE BANDE MARQUEE PAR LA DISCONTINUITÉ MORPHOLOGIQUE ET DEMOGRAPHIQUE

Il s'agit ici de montrer d'une part le contraste existant d'un point à l'autre du littoral et d'autre part l'inégale distribution spatiale de sa population.

Du nord au sud, le littoral du Gabon présente, le long de ses 800 km de côtes, deux ensembles distincts dont la rupture s'opère au niveau de Port-Gentil. La partie septentrionale s'étend depuis la frontière entre le Gabon et la Guinée équatoriale jusqu'à Port-Gentil. La partie australe, quant à elle, part de cette ville à la frontière congolo-gabonaise à l'extrême sud-ouest du pays.

Le littoral nord se présente grosso modo en formation découpée. C'est une côte à rias, caractérisée par une diversité faisant défiler secteurs rocheux, cordons sableux et vasières, sans oublier les mangroves. Le sud, en revanche, apparaît comme une côte plus rectiligne, où le delta de l'Ogooué s'impose avec ses 5 000 km² et où des cordons littoraux s'établissent parallèlement au rivage. C'est sur cette partie littorale que se sont formées les grandes lagunes du pays : Fernan-Vaz, Ndogo et Banio.

La rupture observée dans la physionomie morphologique du littoral se prolonge au niveau démographique par une répartition inégale de la population ; ce qui révèle une discontinuité, aussi bien le long du littoral qu'entre celui-ci et l'hinterland. Ici, Libreville apparaît comme le principal pôle démographique du littoral et du pays.

LA DISCONTINUITÉ DEMOGRAPHIQUE OU L'ATTRAIT EXERCE PAR LE POLE LIBREVILLOIS

Avec près de la moitié de la population, Libreville pose le problème de la macrocéphalie urbaine au Gabon, laquelle s'accompagne des conséquences d'une urbanisation non contrôlée.

Libreville concentre près de la moitié de la population gabonaise¹. Elle est à la fois la première agglomération du pays et la ville littorale la plus importante grâce à l'avantage qu'elle tire de son statut de capitale politique et administrative du pays car c'est à Libreville que sont concentrées la quasi-totalité des administrations publiques, para-publiques et les entreprises privées. Ce rôle fait de Libreville le siège du pouvoir administratif, celui des grandes entreprises nationales et étrangères, ainsi que des représentations diplomatiques.

Bien que Port-Gentil ait été érigée au rang de capitale économique, grâce à son industrie pétrolière qui constitue le poumon de l'économie nationale, Libreville n'en apparaît pas moins comme une cité économique de première importance, en raison notamment de ses nombreuses entreprises industrielles, de l'existence d'un vaste réseau de PME et de PMI et surtout de la vitalité de son secteur tertiaire. Pour cette raison, elle exerce une attraction certaine sur les populations de l'arrière pays qui, chaque année, viennent se déverser dans la capitale. Son rayonnement, qu'atteste une forte immigration en provenance d'Afrique Centrale et de l'Ouest, dépasse, depuis toujours, les limites nationales. L'arrivée de ces populations immigrées remonte à l'époque coloniale. Elle s'est poursuivie après l'indépendance du pays en 1960, avant de connaître une accélération dans les années 1970 suite au boom pétrolier qu'a connu le pays et aux rentrées financières y induites ayant favorisé le lancement de grands travaux de génie civil qui ont drainé une main-d'œuvre abondante. Si l'on associe à cela les effets de l'exode rural, on comprend que l'urbanisation accélérée de Libreville au cours des dernières décennies ait donné naissance à toutes sortes de difficultés économiques, sociales et spatiales, d'autant que cette urbanisation n'a pas été planifiée.

¹ 41,34 % de la population gabonaise d'après le dernier recensement général de la population (1993). Compte tenu de la montée de l'immigration, qu'attestent les informations régulièrement livrées par les services de l'immigration, et la poursuite de l'exode rural.

Sur le plan économique, la concentration de la population à Libreville s'explique par les opportunités offertes en matière d'emploi, bien que celles-ci se soient fortement réduites ces dernières années. Si pendant les années 1970, les travaux organisés par l'Etat, notamment pour accueillir le sommet de l' OUA et mettre en place un réseau ferroviaire ont permis la création de milliers d'emplois, la crise économique que traverse le pays aujourd'hui a sensiblement diminué les possibilités d'embauche. D'où l'accroissement du chômage qui toucherait aujourd'hui 20 % de la population active, d'après les dernières estimations de l'Office National de l'Emploi (ONE)¹.

De cette morosité économique, découlent des difficultés sociales. Allusion est faite ici à l'insécurité grandissante qui règne à Libreville et à l'intérieur du pays à cause de la montée du grand banditisme. La dégradation du niveau de vie de la majorité des Gabonais, l'instinct de survie et l'esprit de facilité chez de nombreux jeunes expliquent qu'à Libreville, il est fortement déconseillé de fréquenter certains endroits à certaines heures (ELLA NDONG ASSA, 1995). Par ailleurs, on assiste chaque jour au développement de la prostitution, de la mendicité et à la multiplication des sans-abris, des phénomènes inimaginables au Gabon il y a encore quelques années.

Sur le plan spatial, les difficultés ne manquent pas. Le problème le plus crucial est celui de l'habitat spontané, qui fait que Libreville n'échappe pas à la réalité de la plupart des villes africaines, où coexistent, souvent, dans un désordre et une anarchie permanents, constructions modernes et bidonvilles ; ces derniers étant le refuge des couches les plus pauvres de la population, en provenance de l'intérieur du pays et de l'étranger.

Si Libreville est sans conteste le principal pôle d'attraction du Gabon, d'autres villes littorales concentrent néanmoins une frange non négligeable de la population. On citera le cas de Port-Gentil dont l'attrait a longtemps reposé sur l'industrie pétrolière et les activités y induites. Mais la baisse de l'activité pétrolière a entraîné celle du nombre d'emplois, d'où le ralentissement constaté dans les mouvements de populations en direction de cette ville. En revanche, Gamba, Mayumba et Omboué, pourtant situées sur la côte, ne mobilisent qu'une part fort réduite de la population nationale, avec cependant un avantage numérique pour Gamba.

L'appel du littoral en direction des populations de l'hinterland

Toutes proportions gardées, la forte anthropisation du littoral gabonais par rapport à l'intérieur du pays trouve son origine dans les disparités existant entre les deux entités notamment dans leurs capacités respectives à offrir des activités économiques viables susceptibles de fixer sur place les populations. Sur ce plan, le littoral semble avoir pris un avantage décisif sur le reste du pays, avant même l'époque coloniale où il apparaissait déjà comme une destination prisée par les populations de l'arrière-pays (GAULME, 1988). C'est là, en effet, que les richesses étaient les plus abondantes; d'abord grâce au troc entre les autochtones et les occidentaux, ensuite dans les cycles successifs de l'exploitation forestière, avant et quelques décennies après la colonisation et enfin dans la mise en valeur des hydrocarbures et des mines à partir du milieu des années 1950. Ceci explique que dans de nombreuses localités de l'intérieur du pays les éléments les plus jeunes et les plus valides ont quitté leur terroir pour gagner la côte.

L'attrait qu'exerce le littoral sur les populations du pays est donc lié à l'abondance de ses ressources et à la diversité des secteurs économiques que celles-ci entraînent. On note, cependant, de grandes disparités dans le développement des secteurs socio-économiques potentiels.

¹ L'ONE est une structure publique dont la mission principale est d'œuvrer au traitement du chômage au Gabon.

UNE DIVERSITE DE SECTEURS ECONOMIQUES, UNE MISE EN VALEUR INEGALE

S'il est un fait qu'à l'heure actuelle, plus des 3/4 de la population gabonaise sont concentrées sur la bande littorale, il est aussi vrai que l'occupation de ce milieu si riche est en rapport étroit avec la mise en valeur des ressources littorales, comme c'est le cas dans bien d'autres pays. Si certaines ressources font l'objet d'une mise en valeur plus ou moins efficiente, beaucoup néanmoins reste à faire dans un espace où les possibilités sont multiples et variées, notamment dans le domaine pétrolier dont l'exploitation remonte à plusieurs décennies.

UNE LONGUE TRADITION PETROLIERE

C'est au milieu des années 1950 que l'économie pétrolière a réellement démarré au Gabon, avec notamment la mise en exploitation du champ terrestre de Ozouri. Il faut attendre la fin des années 1960 pour assister à la mise en valeur des gisements marins de Tchengué, Océan et Anguille. Malgré la présence de plusieurs autres sociétés, cette activité reste largement dominée par Elf et Shell Gabon. Très exigeante sur le plan technologique, l'exploitation off-shore nécessite d'importants investissements. Il en est de même de l'exploitation terrestre où, dans un milieu équatorial, par essence hostile, la mise en exploitation des gisements est conditionnée par l'exécution de coûteux travaux de génie-civil, notamment le déboisement et la construction de routes, ce qui multiplie les coûts d'exploitation et entraîne par conséquent la hausse du prix des produits finis. Cette activité a pu se développer jusqu'ici grâce aux réserves relativement abondantes du bassin sédimentaire côtier. Mais après la période euphorique des années 1970, marquées par une hausse continue de la production et au cours desquelles les découvertes des gisements sont allées de pair avec d'importantes rentrées financières, ce qui a permis au Gabon d'acquérir le statut de pays riche, l'exploitation pétrolière semble parvenir à la fin d'un cycle. L'intensification de la recherche pour la découverte de nouveaux gisements dans le domaine de l'off-shore profond et la motivation des compagnies qui y participent ne peuvent masquer le pessimisme et l'angoisse des Gabonais qui s'interrogent sur un avenir sans pétrole, quand on sait que ce produit est le poumon de l'économie nationale avec une contribution supérieure à 60% aux recettes du pays au PNB et aux exportations. En outre, rien de bien significatif et de concret ne semble avoir été mis en place pour permettre au pays de faire face à la baisse, sinon à la fin de l'activité pétrolière. C'est dire que l'heure a sonné de préparer véritablement l'après-pétrole en donnant la priorité aux secteurs basés sur l'exploitation des ressources renouvelables et pérennes. Dans cette optique, la pêche maritime pourrait y contribuer bien qu'elle soit encore confrontée à de nombreuses difficultés structurelles et humaines.

LA PECHE MARITIME OU LES VICISSITUDES D'UNE ACTIVITE SOCIO-ECONOMIQUE MAJEURE

La multiplication au Gabon de missions d'experts étrangers - Japonais, Marocains et autres - souhaitant investir dans la pêche maritime suscite actuellement les plus grands espoirs quant au décollage d'un secteur d'activité potentiellement riche mais alourdi par de multiples handicaps technologiques et humains (BIGNOUMBA, 1998). Ces missions témoignent également de l'intérêt croissant que les pouvoirs publics accordent désormais à ce secteur d'activités, longtemps laissé en marge. Les ressources halieutiques ont un potentiel estimé à 300.000 tonnes, alors que la production nationale atteint péniblement les 30.000 tonnes par an, soit seulement 10% de cette biomasse. Il existe donc une marge importante d'augmentation de la production, qui permettrait au Gabon de réduire ses importations en produits de la pêche¹. Pour cela, sans pour autant délaisser la pêche

¹ D'après les chiffres publiés par le Tableau de bord de l'Economie gabonaise pour 1998, il apparaît que les importations ont atteint près de 12 500 tonnes tandis que les exportations ne dépassent guère les 5 000 tonnes, d'où un solde largement négatif pour le Gabon.

industrielle, l'accent devrait être mis sur la pêche artisanale, moins coûteuse en termes d'investissements, en comparaison avec la pêche industrielle mais surtout plus dynamique car 70 % des débarquements enregistrés en pêche maritime aujourd'hui proviennent du secteur artisanal. La difficulté réside cependant dans la faible implication des Gabonais dans cette activité monopolisée à plus de 90 % par des pêcheurs étrangers, originaires pour la plupart d'entre eux d'Afrique de l'Ouest ; d'où la nécessité d'intéresser les autochtones à cette activité qui peut être créatrice d'emplois. Dans un pays confronté plus que par le passé à la montée du chômage, la pêche apparaît comme une solution parmi tant d'autres, pour la lutte contre les difficultés qui viennent s'ajouter aux problèmes quotidiens des Gabonais. Ceux-ci souhaiteraient également voir les transports maritimes jouer le même rôle.

LES TRANSPORTS MARITIMES, SURVIVANCE D'UN SECTEUR STRATEGIQUE EN CRISE

Les transports maritimes revêtent une importance particulière pour le Gabon. En effet, 90 % du commerce extérieur du pays s'effectuent par voie maritime. Les échanges portent sur l'importation, notamment des produits alimentaires et des biens manufacturés. Les exportations, quant à elles, reposent essentiellement sur le bois, le manganèse et le pétrole. Ces échanges dégagent dans l'ensemble un solde positif.

Le transport maritime est aujourd'hui confronté à une crise structurelle qu'illustrent les difficultés de la Société Nationale de Transport Maritime (SONATRAM). En effet, cette société a vu sa situation s'aggraver par la saisie opérée en France, de ses deux navires jadis affrétés à la navigation au long cours, de sorte que le Gabon fait partie aujourd'hui des pays de la côte occidentale de l'Afrique ne disposant pas d'une flottille battant pavillon national. Le cabotage intra et extra régional permet cependant de maintenir une entreprise appelée à s'intensifier avec la reprise des activités et de l'économie nationale, elles aussi frappées par une crise profonde malgré l'acquisition récente par la Compagnie de Navigation Intérieure (CNI) de deux nouveaux navires¹, qui pourraient contribuer notamment à relancer le tourisme dont les atouts ne sont pas réellement mis en valeur.

LE TOURISME LITTORAL: UN POTENTIEL TRES PEU VALORISE

Le débat sur l'après-pétrole a été ouvert depuis de nombreuses années, même si la concrétisation du projet lié à cette politique tarde à se réaliser. Il est question de mettre en valeur, à des fins économiques, toutes les potentialités que recèle le Gabon dans les domaines extra-miniers. Dans cette perspective, le tourisme littoral apparaît en bonne place, en raison d'un potentiel important. La longueur des côtes du Gabon, la qualité de ses plages, le paysage littoral ainsi que sa faune et sa flore littorales sont autant d'atouts sur lesquels le Gabon pourrait miser. De colloques en séminaires gouvernementaux, en passant par les fréquentes visites d'hommes d'affaires étrangers, les projets existent, pour faire de ce secteur un puissant facteur de développement économique et social. Il y a quelques années un groupe de "tour opérating", le "Club Méditerranée", projetait de créer un village touristique à Mayumba, une ville côtière située au sud-ouest du pays. Un aéroport de capacité internationale, quasiment abandonné aujourd'hui, fut même construit par l'Etat. Mais pour des raisons ignorées, le projet ne vit pas le jour. Il y a à peine deux ans, un autre groupe de tourisme international, "Nouvelles frontières" effectua une visite d'affaires au Gabon afin de prospecter le marché du tourisme sans qu'une suite concrète ne fut donnée à cette mission.

¹ Il s'agit, d'une part du "Fernand Vaz", un navire destiné au cabotage international, mesurant 43,5 m de long, 10 m de large, avec un tirant d'eau de 2,10 m et deux moteurs de 300 cv chacun et d'autre part du "Mahotès Magouindi", de 54 m de long et 10 m de large, avec un tirant d'eau de 3,75 m, équipé de deux moteurs de 670 cv chacun. Ce dernier est un ferry qui sera consacré à la navigation lagunaire.

Aujourd'hui, l'Etat s'emploie à relancer ce secteur, notamment par la mise en application d'un plan de développement touristique et par l'organisation des "journées nationales du tourisme" qui se sont tenues à Mouila et Franceville, deux villes situées respectivement au sud-ouest et au sud-est du pays. Malgré ces initiatives, aucun projet d'envergure n'a encore vu le jour dans un secteur où tout reste à faire.

Les analyses précédentes viennent de montrer l'importance stratégique que revêt l'espace littoral, au travers des possibilités qu'il offre en matière de mise en valeur. De façon générale on assiste, à une forte littoralisation de la vie socio-économique dans de nombreux pays baignés par la mer. En maints endroits de par le monde, celle-ci s'accompagne d'une sur-occupation de la bande littorale. Est-il nécessaire de rappeler la grande proportion de l'humanité qui peuple le milieu littoral? Certes le Gabon n'a pas encore atteint des densités aussi préoccupantes. Hormis quelques industries et de petits groupements de pêcheurs-artisans disséminés le long de ses 800 km des côtes, auxquelles s'ajoutent les autres populations littorales, on ne peut à proprement parler de sur-occupation ou de sur-utilisation du littoral. Et même si la majeure partie de la population y réside, celle-ci se concentre essentiellement autour de Libreville et, dans une moindre mesure, Port-Gentil. Aussi, serait-il plutôt utile de souligner le vide observé sur cette bande aux multiples atouts, où pourraient se développer de nombreuses activités dont la cohabitation est parfois source de conflits multiformes.

L'ESPACE LITTORAL : UNE ZONE DE CONFLITS PERMANENTS

L'étude des conflits constitue l'un des problèmes récurrents de la géographie littorale et maritime. Aucune étude connue ne semble à ce jour avoir été menée sur le Gabon, mais dans un pays comme la France, où l'activité socio-économique est fortement "littoralisée" et "maritimisée", la question fait l'objet d'une abondante littérature (BOREL, 1997 ; DOUMENGE, 1995 ; LEFEUVRE, 1991, etc.). En fait, l'intérêt des scientifiques pour ce milieu s'explique en partie par l'originalité de l'espace littoral, qui tient dans sa double réalité d'une zone à la fois potentiellement riche et fortement convoitée, comme cela venait d'être montré plus haut, mais aussi extrêmement sensible en raison des multiples conflits susceptibles d'opposer ses différents usagers.

Que ce soit sur son versant terrestre ou maritime, les conflits observés sur le littoral du Gabon ont pour origine essentielle, la quête d'une portion plus grande d'un espace considéré comme pourvoyeur ou source de richesses. L'espace portuaire est l'illustration parfaite de ces conflits.

LE PORT, UN NŒUD DE LUTTE POUR LA CONQUÊTE DE L'ESPACE UTILE

En matière de géographie maritime et littorale, le port apparaît incontestablement comme l'une des expressions les plus visibles (COULIOU, 1998). Il est un puissant facteur d'aménagement de l'espace littoral au travers des modifications spatiales dont il est porteur. Moins que son rôle dans les opérations d'expédition et de réception des produits d'un point à un autre, c'est surtout l'organisation autour du port ainsi que ses connexions avec l'avant et l'arrière-pays qui méritent attention. Sa situation privilégiée lui permet d'être le point de jonction entre l'hydrosphère et la lithosphère ; c'est le pôle structurant autour duquel s'organise toute la stratégie de transport et par lequel transitent les produits à l'arrivée comme au départ. Parce qu'il jouit de cette position avantageuse, à mi-distance entre la zone de production des richesses située côté mer et le territoire de consommation desdites richesses localisé côté terre, le port se transforme en siège d'une multitude d'activités socio-économiques -halieutiques, commerciales, industrielles- généralement concurrentielles et en lutte permanente pour le contrôle de l'espace utile. La littoralisation des activités et la maritimisation de l'économie mondiale, chères à A. VIGARIE (1998), expliquent également la place

tenue par l'espace portuaire dans l'activité socio-économique, notamment halieutique.

Sur le littoral du Gabon, s'étalent trois ports. Deux ports d'estuaire, dont le plus ancien, à savoir le port-môle de Libreville est un petit port aux multiples fonctions avec une prédominance des activités halieutiques; et un complexe industrialo-portuaire situé à Owendo au sud de l'agglomération librevilloise. Avec le temps, ce dernier est devenu la principale porte d'entrée et de sortie des produits qu'échange le Gabon avec l'extérieur. De l'autre côté, se trouve, à Port-Gentil, un port océanique, organisé autour d'un autre complexe industrialo-portuaire fortement marqué par la présence des activités pétrolières et celles qu'elles entraînent.

Plusieurs types de conflits marquent l'espace portuaire gabonais. L'un des plus visibles, dont le meilleur exemple est observé au port-môle de Libreville, oppose les activités halieutiques aux commerciales.

En effet, pendant des années, ce port a été la porte d'entrée et de sortie des produits que le Gabon échangeait avec l'extérieur. Au milieu des années 1970, la construction du port en eau profonde d'Owendo va le délester de la plus grande partie de son activité commerciale au point que la fonction halieutique en deviendra prédominante. Le port môle se transformera ainsi en "port de pêche" pour Libreville et pour le Gabon, malgré la présence discrète de quelques autres activités non directement liées à la pêche. Mais la fin des années 1980 va bouleverser la dynamique et la nature des activités à l'intérieur de ce port, ce qui se traduira par le retour en force des activités commerciales extra-halieutiques. Plusieurs établissements commerciaux vont s'y implanter, faisant désormais du port, un véritable marché où tout ou presque y est vendu. Il faut dire que la spécialisation du port dans l'activité halieutique n'a pas résisté aux conditions d'une situation avantagée par les facilités d'accès et de sortie du site. En effet, du fait de son intégration au cœur même de la ville, ce lieu est facilement joignable à tout moment par une nombreuse clientèle. De cette réalité, est né un problème. Comment développer la pêche maritime au Gabon si l'une de ses principales bases se trouve aujourd'hui cernée de toutes parts au point d'en compromettre les possibilités d'extension? Faut-il privilégier la pêche en expulsant les autres activités ou alors ouvrir le port aux autres activités?

Plusieurs solutions restent envisageables. L'une d'elles consisterait, à moins de procéder à des évacuations, en un transfert pur et simple du port vers un site plus favorable à son expansion, étant donné qu'il n'offre désormais que peu de possibilités sur ce plan, que ce soit à terre à cause de la multiplication des divers commerces ou en mer du fait d'une occupation prolongée de certains quais par des bateaux de plaisance, ceux de la Garde Républicaine et, occasionnellement, des navires de commerce et de voyage. Bien que la nappe d'eau participe généralement de ce type de conflit, il reste que l'espace terrestre en est ici le principal lieu d'affrontement. Pour autant, la partie maritime n'en est guère épargnée. Elle est devenue aussi le champ d'affrontement entre deux activités d'importance et de nature inégales, à savoir l'exploitation pétrolière et la pêche.

L'EXPLOITATION PETROLIERE OFFSHORE ET LA PECHE MARITIME, UN EXEMPLE DE CONFLIT ECONOMIQUE ET SPATIAL

La mise en valeur du pétrole marin et l'exercice de la pêche maritime met en lumière un double conflit, de nature et d'inégale ampleur. Le premier a une portée nationale et des répercussions économiques. Le deuxième est beaucoup plus localisé, avec une traduction spatiale.

Sur le plan économique, le développement, devrait-on plutôt dire, (toutes proportions gardées) le sur-développement de l'activité pétrolière explique en grande partie le sous-développement de l'activité halieutique, en particulier maritime. Le phénomène, observé ailleurs, notamment dans les pays du golfe persique, grands producteurs de pétrole, et en Hollande dans les années 1970 est connu sous son nom de "mal hollandais" ou "mal néerlandais".

Malgré la baisse observée ces dernières années sous le double effet de l'épuisement des réserves et de la chute du prix du baril, les activités pétrolières tiennent encore une place prépondérante dans l'économie nationale¹. Celle-ci est ainsi réglée au rythme de l'exploitation pétrolière et sa santé dépend du comportement de la production et du cours mondial du baril. Pour cette raison, l'économie pétrolière et secondairement sylvicole et minière ont monopolisé tout l'intérêt des pouvoirs publics et des investisseurs privés. Les autres secteurs d'activités, dont la pêche maritime, parce que moins rentables financièrement, étaient ainsi condamnés à une marginalisation permanente et privés de capitaux, de main-d'œuvre qualifiée et de l'attention de l'Etat et des opérateurs économiques privés. Aujourd'hui encore, la pêche maritime paye de son sous-développement, les fautes stratégiques des pouvoirs publics.

Sur le plan spatial, il convient de noter la difficile cohabitation entre activités pétrolières et halieutiques. En effet, les nombreuses plates-formes pétrolières obèrent une portion non négligeable de l'espace maritime qui aurait pu servir de territoire de pêche. L'espace ainsi soustrait concerne non seulement celui occupé par les infrastructures, mais également, ce que nous pouvons considérer comme la zone de sécurité. En effet, un territoire d'un rayon de 500 m, autour des plates-formes et à l'intérieur duquel la pêche est formellement interdite, y a été circonscrit, sans que cela puisse empêcher les incursions fréquentes de certains pêcheurs-artisans, dans ces secteurs réputés riches en poissons. Par ailleurs, les rejets en mer de produits pétroliers sont nocifs pour les captures. Dans la zone du Cap-Lopez, à Port-Gentil, certains poissons montrent des signes de pollution marine qu'atteste le goût de gazole qu'auraient ces produits. Une étude approfondie permettant de mesurer l'ampleur de ce phénomène s'avère cependant nécessaire afin d'en déterminer l'étendue et de prendre les mesures de lutte qui s'imposent face à un problème considéré comme un conflit écologique. En effet, les pollutions pétrolières peuvent avoir une incidence négative sur la vie de certaines espèces. Elles peuvent également affecter des habitats marins, notamment les zones de reproduction (LACAZE, 1996).

A l'intérieur même de l'activité halieutique, existent également de nombreux conflits, notamment entre la pêche industrielle et celle artisanale.

L'OPPOSITION ENTRE PECHE INDUSTRIELLE ET PECHE ARTISANALE : UN CONFLIT TRADITIONNEL

Le conflit opposant la pêche industrielle à l'artisanale est aussi ancien que traditionnel. Aucune portion de l'hydrosphère marine n'en échappe. Il met en scène deux types de pêche diamétralement opposés tant par leur nature que par leurs pratiques, où l'on note un avantage technologique de la pêche industrielle sur la pêche artisanale, que ce soit au niveau de la qualité des embarcations ou celui de l'efficacité des engins de capture.

Le conflit observé ici est essentiellement territorial et a pour origine l'accès aux ressources. En effet, les textes (décret n° 62/PR/MEFPE) réglementant la pêche en République Gabonaise délimitent clairement le domaine dévolu à chaque type de pêche. La pêche artisanale, essentiellement côtière en raison d'un rayon d'action limitée, se déroule à l'intérieur d'une bande allant de 0 à 3 milles marins. Au-delà, s'établit l'immense territoire de la pêche industrielle.

La mise en place de ce zonage obéit à des motifs à la fois technologiques et écologiques. Au plan technologique, il est lié à l'inaptitude des pirogues utilisées par les pêcheurs artisans à s'aventurer au-delà de 3 milles marins, là où les conditions de navigation sont contraignantes et exigent

¹ Il convient de souligner qu'en 1998, le pétrole constituait 29,10 % du PIB ; soit une baisse de 39,60 % entre 1997 et 1998 (Tableau de Bord de l'Economie Nationale, 1999). Cette situation résultait d'un contexte international marqué par la chute des prix. On peut donc penser que la remontée des cours, observée depuis quelques mois, aura pour effet de renforcer la contribution de l'activité pétrolière au PIB comme par le passé.

l'utilisation d'un matériel perfectionné, ce que ne peuvent garantir ces pirogues. Au plan écologique, il est question de protéger la zone côtière, zone de reproduction des espèces bio-marines contre certaines techniques de pêche industrielles jugées destructrices. Tel est le cas du chalutage dont on sait qu'il est de nature à perturber l'équilibre écologique par la destruction des habitats marins, remettant ainsi en cause le rythme d'auto-production naturelle des ressources halieutiques.

Or, malgré les dispositions réglementaires en vigueur, il est régulièrement fait le constat d'une violation fréquente de la zone côtière par les navires de pêche industrielle, attirés par la prolifération des ressources qui s'y concentrent. Les conséquences en sont immédiates. En effet, du fait de ces incursions, de nombreux pêcheurs artisans voient leur matériel de pêche, notamment les filets, détruits par les chalutiers, parfois au péril de leur vie lorsque par exemple une pirogue est violemment percutée par un navire plus grand et plus puissant¹. D'où l'urgence de proscrire, à moyen ou long terme, cette pratique susceptible de remettre en cause la survie même de la pêche artisanale. En situation de concurrence, sur un même territoire, il est à craindre que la pêche industrielle, plus outillée que l'artisanale, ne l'emporte en s'attribuant la part du lion au niveau des captures. Acculer à la perte les pêcheurs-artisans qui, c'est depuis plusieurs années déjà, se plaignent d'une diminution de leurs prises.

CONCLUSION

Le littoral du Gabon offre de nombreuses opportunités de mise en valeur, que révèlent des secteurs d'activités d'un dynamisme certain tandis que d'autres tardent à émerger. La nécessaire mise en valeur du littoral donne lieu à une anthropisation croissante des bords de mer, qui reste cependant limitée, faisant en sorte que le Gabon n'est pas encore confronté au phénomène de la sur-occupation du littoral observée dans certains pays bénéficiant d'une façade maritime. Pour autant, le littoral n'est pas épargné par de multiples conflits opposant ses différents usagers. Il revient donc aux pouvoirs publics de concevoir les instruments d'une stratégie rationnelle d'occupation et d'utilisation de l'espace littoral. Dans les pays développés notamment, il a été instauré des mécanismes plus ou moins rationnels et efficaces de gestion du littoral (MIOSSEC, 1998). Le Gabon devrait s'en inspirer pour élaborer également un système de gestion de son espace littoral qui mettrait fin aux carences constatées aujourd'hui ; ce qui passe par la conception d'une démarche globale privilégiant une approche intégrée de la gestion du littoral dans une perspective de développement durable.

BIBLIOGRAPHIE

- BIGNOUMBA G-S., 1998, La pêche atlantique et les Etats de l'Afrique de l'Ouest, le cas du Gabon, Norois, Poitiers, t. 45, n° 180, pp. 685-701
- BIGNOUMBA G-S, 1999, La politique maritime du Gabon à l'aube du troisième millénaire: l'indispensable ouverture sur la mer, Les Cahiers d'Outre-Mer, n° 208, 52e année, octobre-décembre, pp. 359-372
- BECET J.M., 1987, L'aménagement du littoral, Paris, PUF, coll."Que sais-je?", n° 2363, 127 p.
- BOREL G., 1997, Les conflits d'usage liés aux mutations de l'aquaculture marine sur le littoral atlantique français : l'exemple du Finistère, Cahiers Nantais, Nantes, N° 47-48, pp. 93-100
- CAZES G., 1999, Les littoraux en proie au tourisme : éléments de réflexion, Paris, Hérodote, n° 93, 2ème trimestre, pp. 144-164;

¹En l'absence de chiffres officiels sur cette question, on peut se fier aux déclarations faites par les pêcheurs-artisans, victimes de ces actes.

- COULIOU J.R., 1998, L'impact de la pêche sur les littoraux, pp. 23-66, Géographie humaine des littoraux, sous la coord. de B. Dumortier, Paris, Editions du Temps, 239 p.
- DOUMENGE F., 1995, L'interface pêche/aquaculture, coopération, coexistence ou conflit, Norois, Poitiers, n° 165, pp. 205-223
- Décret n° 62/PR/MEFPE du 10 janvier 1994, portant réglementation de la pêche en République Gabonaise, Hebdo Info., n° 288, Libreville, janvier 1994, pp. 10-13.
- Direction Générale de l'Economie, Tableau de bord de l'économie, situation 1998, perspectives 1999-2000, Libreville, Ministère de l'Economie et des Finances, 121 p.
- ELLA NDONG ASSA Ph., 1985, Perception de l'insécurité à Libreville, Mémoire de Maîtrise de Géographie, Univ. Omar Bongo, Libreville, 104 p.
- GAULME F., 1988, Le Gabon et son ombre, Paris, Karthala, 210 p.
- LEFEUVRE J.C., 1991, Les conflits d'utilisation en zone littorale, Le littoral, ses contraintes environnementales et ses conflits d'utilisation, Union des océanographes de France et société française d'Ecologie, Actes du colloque, Univ. de Nantes, 1-4/07/1991.
- LACAZE J.C., 1996, La pollution des mers, Paris, Flammarion, coll. Dominos, 127 p.
- MIOSSEC A., 1998, De l'aménagement des littoraux à la gestion intégrée des zones côtières, pp. 231-236, Les littoraux: espaces de vies, ss. la coord. de A. Gamblin, Paris, Sédes, 368 p.
- PIRAZZOLI P.A., 1991, Les littoraux, Paris, Nathan, 191 p.
- VIGARIE A., 1998, Eco-sociologie des milieux maritimes et littoraux, pp. 18-28, Les littoraux : espaces de vies, sous la coord. de A. Gamblin, Paris, Sedes, 368 p.

