

GOUVERNANCE PORTUAIRE ET GESTION DES DECHETS EN PROVENANCE DES SITES PETROLIERS : LE CAS DU PORT DE PORT-GENTIL

Brice IBOUANGA

Chargé de recherche (CAMES) en Géographie

Institut de Recherche en Sciences Humaines (Libreville-Gabon)

brice.ibouanga@yahoo.fr

Résumé

Les besoins du commerce international ont conduit le Gabon, à travers l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) à doter ses deux escales maritimes, notamment Libreville et Port-Gentil d'équipements portuaires modernes. Le complexe industrialo-portuaire de Libreville-Owendo est dominé par le trafic de bois, du minerai de manganèse et des marchandises générales, celui de Port-Gentil reste tributaire des activités pétrolières. Depuis sa mise en service en 1980, le port de commerce de Port-Gentil, objet de notre étude, n'a que très peu été rénové et souffre d'une absence de dispositif de gestion des déchets. Cette situation amène à se pencher sur les formes de gestion des déchets en provenance des sites pétroliers transitant par ses installations portuaires. A ce titre, la présente contribution a pour objectifs, d'une part, de relever les contraintes liées à la gestion des déchets issus de l'activité des sites pétroliers et, d'autre part, de dégager le rôle majeur du gestionnaire des installations portuaires dans l'organisation du système de gestion des déchets mis en place en vue de l'améliorer et de l'adapter au contexte de développement durable des places portuaires. La méthodologie retenue s'appuie sur une observation de terrain, une analyse de rapports d'étude et d'entretiens semi-directifs réalisés auprès d'une soixantaine d'acteurs, principalement, les personnels des compagnies de transports, le personnel des administrations publiques concernées par la gestion des territoires portuaires, et les destinataires. Les résultats obtenus révèlent des lacunes dans le processus de gestion des déchets en même temps qu'ils dégagent la chaîne de responsabilité des acteurs impliqués dans le passage portuaire des déchets. Toutefois, l'Autorité portuaire reste favorable à la mise en place d'un plan de gestion des déchets approprié au sein du complexe portuaire de Port-Gentil.

Mots clés : *Port-Gentil – Port – Déchets pétroliers – Transit – Transport – Responsabilité – Gestion*

Abstract

The requirements for international trade have led Gabon to equip its two maritime outlets, namely Libreville and Port-Gentil, with modern port facilities. While the industrial port complex of Libreville-Owendo is dominated by timber trade, manganese ore and general goods, the one in Port-Gentil remains dependent on oil activities. Since its commissioning in 1980, the commercial port of Port-Gentil, the domain of our analysis, has barely been renovated and suffers from a lack of waste treatment installations. This situation leads us to a study of the forms of waste management from oil

sites passing through its port facilities. In this respect, the present analysis aims to, on one hand, identify the constraints related to the management of waste generated by the activity of oil sites and, on the other hand, to highlight the major role of the Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), as the manager of port facilities, in the organisation of the waste management system set up in order to improve it and adapt it to the context of sustainable development of port facilities. The methodology adopted is based on field observation, analysis of study reports and semi-structured interviews with around thirty stakeholders, mainly staff of transport companies, staff of public administrations involved in the management of port territories, and addressees. The results obtained reveal flaws in the waste management process, while at the same time highlighting the chain of responsibility of the actors involved in the port passage of waste. However, the Port Authority remains supportive in the implementation of an appropriate waste management plan within Port-Gentil's port complex.

Keywords : Port-Gentil - Port - Oil waste - Transit - Transport - Responsibility – Management

Introduction

Le littoral du Gabon concentre diverses activités dont les plus importantes sont les transports maritimes, les activités halieutiques et les activités pétrolières off-shore autour de Port-Gentil et sa région (B. Ibouanga, 2007, p.91). L'intérêt pour l'industrie pétrolière se justifie par son apport dans l'équilibre financier de l'Etat, avec une production d'environ 12 millions de tonnes par an en 2009, 53% du PIB, plus de 80% des recettes d'exportation et 60% de valeur budgétaires (La lettre diplomatique, 2009, n°90, p.22). Cependant, ces valeurs macroéconomiques ont enregistré une chute brutale au cours des huit dernières années où la production moyenne annuelle peine à atteindre la barre de 10,9 millions de tonnes. Selon le FMI, la part du pétrole dans le PIB gabonais s'élevait en 2015, à 31,6% avant de baisser considérablement à 22,1% en 2017. Dans le même temps, la part des recettes pétrolières a suivi la même tendance, passant de 33,5% en 2015 pour une valeur budgétaire d'un peu plus de 600 milliards de FCFA à 22,1% en 2017 pour une valeur de 574,4 milliards de FCFA. A partir de 2018, on enregistre une légère amélioration. Ainsi, la part des recettes pétrolières passe de 23,9% pour une valeur budgétaire de 698,3 milliards de FCFA à 24,11% en 2019 pour une valeur de 731,6 milliards de FCFA (Ministère Gabonais de l'Economie et des Finances, Tableau de bord de l'économie, 2018-Perspectives 2019-2020, p.95)

Le secteur pétrolier comprend trois activités : l'exploitation du pétrole, la recherche et le développement (B. Ibouanga, 1998, p.67). Toutes ces phases qui résument l'activité pétrolière dans son ensemble génèrent

d'importantes quantités des déchets¹ d'origine diverses, allant de la sismique jusqu'à l'exploitation proprement dite. De plus, les opérations de récupération de polluant en mer et sur terre, induisent inéluctablement des volumes de déchets liquides, pâteux ou solides qui sont la principale cause de dégradation de l'environnement et du milieu marin en particulier.

Ainsi, ces déchets produits sur différents sites pétroliers² sont acheminés au port de commerce de Port-Gentil par voie maritime pour traitement. Dès lors, quelles sont les contraintes majeures issues du processus d'acheminement et de transit des déchets au port de commerce de Port-Gentil ? Quelles sont les nuisances et les dégradations environnementales relevées au port de commerce de Port-Gentil ? De ce questionnement découle deux hypothèses de recherche. La première met en évidence l'éparpillement des lieux de débarquement des déchets dans le port, d'une part, et l'absence de concertation entre les acteurs publics et privés du passage portuaire des déchets, d'autre part. La deuxième hypothèse stipule que le transit des déchets au port de commerce de Port-Gentil avant leur prise en charge par les opérateurs spécialisés dans le traitement et le recyclage, porte atteinte à l'environnement. Les impacts les plus observés concernent l'abandon fréquent des bigs bag sur les quais, les marques de pollutions par les effluents et les plastiques dans le plan d'eau et dans les réseaux d'assainissement du domaine portuaire.

Cette réflexion autour de la gestion des déchets au port de commerce de Port-Gentil a pour objectif, d'une part, de caractériser ceux-ci, d'identifier les limites du cadre réglementaire et, d'autre part, de proposer un plan de gestion dédié à l'organisme maritime.

Trois axes structurent la présente contribution. Il s'agit, d'une part, d'analyser le processus de gestion des déchets produits sur les sites pétroliers en transit au port de Port-Gentil et, d'autre part, de dégager le rôle et la responsabilité des acteurs impliqués dans le passage portuaire des déchets et la stratégie de mise en place d'un plan de gestion des déchets portuaires.

¹ La loi n°007/2014 relative à la protection de l'Environnement en République Gabonaise définit à l'article 6 la notion de déchets. Ainsi, au sens de la présente loi, sont considérés comme déchets : tout résidu d'un processus de protection ou d'utilisation, toute substance matériau, produit ou généralement tout bien meuble abandonné ou

son détenteur destine à l'abandon.

² Ce sont des espaces aménagés pour des opérations de forage de pétrole. Il existe deux types de sites pétroliers : les sites *on-shore* pour des opérations qui ont lieu sur la terre ferme et les sites *off-shore* pour les opérations en pleine mer.

1. Méthodologie

Notre démarche méthodologique repose sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain.

1.1. Recherche documentaire

La recherche documentaire s'est appuyée sur les travaux de Brice Ibouanga (1998, 2007), Alcel Jocelyn Mbadingue Kombile (2020) et Dayina Mbazogue Mintsa (2022) relatifs aux activités des ports de commerce et à la gestion des déchets en milieu portuaire. Les contributions de la Banque Mondiale (2007) et du Ministère de l'Economie (2011) ont renforcé la qualité de l'information sur la sécurité sanitaire et environnementale des terminaux portuaires. La phase documentaire s'est poursuivie par le recueil des données statistiques auprès de la Direction Provinciale des Affaires Maritimes de l'Ogoué Maritime, de la Direction Générale des Hydrocarbures et de la Direction Générale de l'Economie.

1.2. Enquêtes de terrain

Les entretiens semi-directifs ont constitué la base de nos enquêtes de terrain. 62 individus répartis en 5 groupes d'acteurs ont été mobilisés pour les entretiens. Le premier groupe (10) est constitué de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) en sa qualité d'Autorité portuaire et de Gabon Port Management (GPM), concessionnaire – exploitant du port de commerce. Le second groupe (12) concerne les gestionnaires des beaches (PESCHAUD, SATRAM, Robert Marine Services et ORTEC) disséminés autour du bassin portuaire. Le troisième groupe (15) implique les transporteurs (ORTEC, SATRAM, Robert Marine Services, BOURBON, TIDE WATER). Le quatrième groupe (15) considère les centres de traitement et de stockage des ordures (GARCIA, AGEN, VALDEC, HYDROKARS, Impact Environnement Gabon). Le cinquième groupe (10) prend en compte les administrations publiques (Affaires Maritimes, Environnement) responsables du contrôle de l'application de la réglementation en matière de gestion des déchets. Nous avons opté pour un choix raisonné de l'échantillon en considérant essentiellement les acteurs qui sont en première ligne du passage portuaire des déchets.

2. Résultats et discussion

2.1. L'activité pétrolière et la production des déchets

Le Gabon occupe le cinquième rang des producteurs de pétrole en Afrique Sub-saharienne, après le Nigeria, l'Angola, le Congo (Brazzaville) et la Guinée Equatoriale. Selon la BP Statistical Review (2014), le Gabon dispose de 2 milliards de barils de réserves prouvées. Il a réintégré l'OPEP (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) en juillet 2017 et son retour au sein de l'ITIE (Initiative pour la Transparence dans les Industries Extractives) devrait être accéléré. Le bassin sédimentaire gabonais couvre une superficie de 247 000 Km², dont 30% on-shore et 70% off-shore. Près de 47% de la surface attribuée est ouverte à l'exploration.

L'exploitation pétrolière est une activité industrielle qui comprend plusieurs étapes. De la recherche de la ressource en passant par le forage, l'extraction jusqu'au raffinage, il y a production de déchets qui sont source de pollution. La longue tradition pétrolière que connaît le Gabon nous conduit à examiner l'évolution de la production de cette ressource capitale pour l'économie du pays.

2.1.1. La production pétrolière : une activité dominante pour l'économie nationale

Depuis 1956, année de démarrage de la production pétrolière, l'économie gabonaise est dominée par l'activité pétrolière. Mais la production n'est pas inépuisable. Celle-ci stagne autour de 13 millions de tonnes de barils par an entre 2000 et 2005 alors qu'elle avait atteint son pic en 1997 avec une production maximale de l'ordre de 18,56 millions de tonnes de barils (M. Mbadinga, 2006, p.28). Le tassement de la production pétrolière à 13,3 millions de tonnes résulte de la faiblesse des rendements des champs marginaux, nonobstant les efforts consentis par les opérateurs du secteur en vue d'amortir le déclin naturel des vieux champs (B. Ibouanga, 2007, p.91).

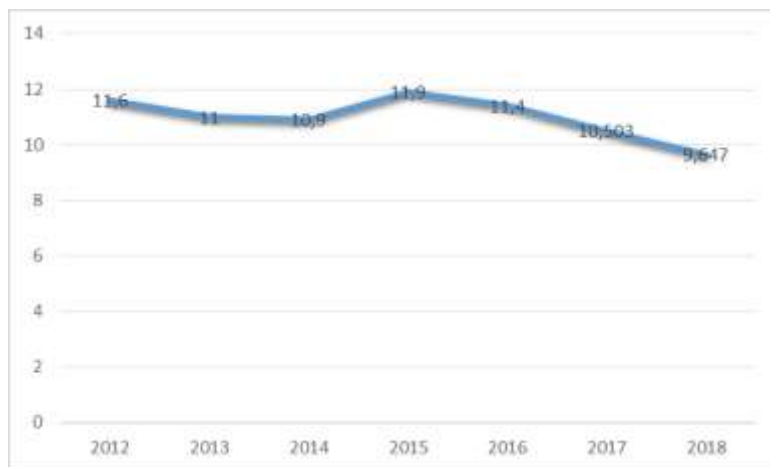
De 2006 à 2011, la production nationale de pétrole brut peine à atteindre 12 millions de tonnes. A partir de 2012, le déclin de la production devient plus prononcé (figure 1). Cette tendance baissière se confirmera en 2017 et 2018 avec respectivement 10,5 et 9,6 millions de tonnes enregistrant ainsi le record le plus bas de la production au cours des huit dernières années. Ce repli est principalement imputable au déclin naturel des champs matures et aux dysfonctionnements

récurrents des équipements de production en surface, aux reports et annulations de certains projets (développement et redéveloppement des champs matures susceptibles d'apporter une production additionnelle), ainsi qu'au maintien du quota de l'Organisation des Pays Producteurs de Pétrole (OPEP) à 9 000barils/jour pour réduire l'offre mondiale de pétrole.

De même, les mouvements répétés de grèves des employés du secteur pétrolier conduisent à l'interruption de la production, induisant un manque à produire. Cependant, le déclin de la production est atténué par les résultats enregistrés par Perenco et Maurel & Prom suite aux travaux d'amélioration des rendements réalisés sur certains champs. Les espoirs se tournent désormais vers l'exploitation en off-shore profond qui fait l'objet d'appels d'offres successifs pour l'attribution de blocs pétroliers (Ministère Gabonais de l'Economie et des Finances, 2018, p.13).

L'essentiel de la production de pétrole gabonais (brut essentiellement) est exporté, soit 11,017 millions de tonnes en 2015 (+10,9% par rapport à 2014). L'Asie reste la première destination du pétrole produit au Gabon (51%), suivie par l'Europe (31%). Viennent ensuite l'Amérique Latine et les Caraïbes (15%) suivie de l'Amérique du Nord (3%), aujourd'hui autosuffisant. En 2012, la société suisse de courtage Vitol SA a signé un contrat à long terme avec la société d'Etat, Gabon Oil Company pour l'exportation de la part de pétrole revenant à la République gabonaise. Avant cette date, c'était la société suisse Petrolin Group qui gérait les ventes du brut local, le plus souvent au profit d'Exxon Mobil et du raffineur américain Hovensa (Ministère Gabonais de l'Economie et des Finances, Tableau de Bord de l'Economie, 2014, p.94).

Figure 1 : Evolution de la production pétrolière (en millions de tonnes)



Source : Direction Générale des Hydrocarbures /Tableaux de Bord de l'Economie 2015, 2017, 2018

2.1.2. Une diversité des acteurs exploitants pétroliers

L'activité de production pétrolière fait intervenir deux acteurs majeurs que sont les producteurs et les sous-traitants. Tandis que les premiers, c'est-à-dire, les compagnies pétrolières, s'occupent de l'extraction de la ressource après les phases de recherche et de forage, les seconds fournissent différentes prestations aux premiers. Ce sont précisément les sociétés de service de maintenance, assistance technique en forage, exploration sismique, installations et réparations pétrolières. Ainsi, les principaux sous traitants pétroliers (Schlumberger, Foraid Gabon, Spie Oil & Gas Services, Geo Industries, Baker Hughes, Cameron Gabon, Acergy Gabon, Ponticelli) sont en général présents à Port-Gentil et Gamba, principaux centres pétroliers de la région.

Le Gabon compte aujourd'hui plus de 58 champs en production et huit compagnies opératrices de pétrole. Perenco, Shell Gabon devenu ASSALA Gabon SA, et Total Gabon produisent à eux seuls les 3/4 du pétrole gabonais. Sont également présents Addax Petroleum (racheté

par le chinois Sinopec en 2009), Maurel & Prom, Vaalco, CNR. Tullow Oil est présent sur 23 permis, mais n'en opère aucun directement. Sino Gabon Oil and Gas opère le champ à terre d'Akondo entré en production en avril 2015. On recense également plus d'une dizaine de compagnies actuellement en phase d'exploration : américaines (Anadarko, Harvest), japonaise (Mitsubishi Petroleum), britannique (Ophir, Setanta, Stream Oil), italienne (ENI), australienne (Pura Vida), indienne (Oil India international). La compagnie espagnole de pétrole et de gaz Repsol a pris pied également au Gabon en 2018.

Comme bon nombre d'activités d'exploitation et de production des ressources naturelles, l'activité pétrolière peut être source d'externalités négatives : risques de pollutions ou catastrophes avérées sous diverses formes (E. Mouvondo, 2020, p.80). De façon pratique, les activités autour de la production et de la vie sur les plateformes pétrolières génèrent des déchets aussi divers que variés dont il convient d'étudier le processus de gestion.

2.2. Les phases conventionnelles du processus de gestion des déchets

La gestion des déchets désigne l'ensemble des opérations et moyens mis en œuvre pour limiter, recycler, valoriser ou éliminer les déchets, c'est-à-dire, des opérations de prévention, de pré-collecte, collecte, et transport et toute opération de tri, de traitement, jusqu'au stockage. On considère deux types de stratégies de gestion des déchets : la stratégie préventive³ et la stratégie curative largement pratiquée au Gabon. Celle-ci se matérialise par la mise en œuvre d'une politique de recyclage, de valorisation et de réutilisation des déchets de production et de la consommation. De façon pratique, on distingue trois grandes étapes dans la gestion des déchets : le tri et la collecte, le transport, le traitement des déchets.

2.2.1. Le tri et la collecte

Le tri s'effectue sur le site d'exploitation pétrolière et prend en compte la nature du déchet⁴, de sa filière de traitement et son impact sur

³ La stratégie préventive : c'est l'arrêt de la production des déchets. C'est une stratégie radicale, qui consiste à ne plus produire un produit qui pose des problèmes de valorisation ou d'élimination en fin de vie.

⁴ Sur les sites d'exploitation pétrolière, les déchets sont classés en 4 catégories :

l'environnement. Les modalités de tri sont propres à chaque site selon les moyens de traitement disponibles et les facilités de transport. A titre d'exemple, les DIB et DIS ne doivent pas être mélangés afin d'éviter d'augmenter la quantité des déchets polluants par contamination.

De façon pratique, les déchets sont collectés et conditionnés dans des bennes métalliques, poubelles plastiques, demi-fûts ouverts, fûts fermés, cubitainers installés à différents endroits du site d'exploitation pétrolière. Ce tri est matérialisé par un code couleur⁵, le type de déchet, un pictogramme indiquant le déchet correspondant. Après un tri et une collecte minutieuse, les déchets conditionnés sont acheminés par voie maritime vers le port de commerce de Port-Gentil.

2.2.2. Le transport

Les déchets générés par l'exploitation pétrolière off-shore et on-shore sont acheminés au port commercial de Port-Gentil où ils transitent un temps avant de rejoindre les centres de traitement. Du fait de la situation d'insularité de la ville pétrolière et sa région et malgré l'ouverture en cours de la route devant désormais connecter l'île Mandji au reste du territoire national (B. Ibouanga et al, 2019, p.103), la voie maritime reste l'unique mode de transport.

L'acheminement des déchets s'effectue au moyen des remorqueurs⁶ ou des supply⁷. Alors que les premiers accostent dans les beaches⁸ disséminés autour du bassin portuaire (photo 1), les seconds débarquent leurs cargaisons au quai commercial de l'OPRAG.

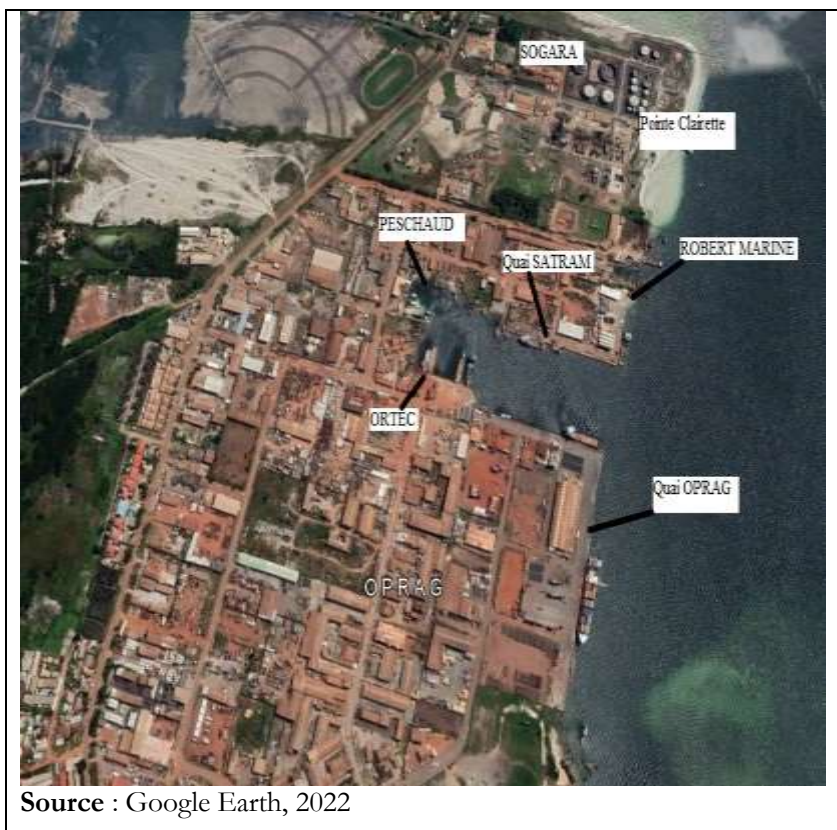
-
- Les déchets industriels spéciaux (DIS) : déchets susceptibles de présenter un risque pour la santé humaine, des animaux et pour l'environnement si aucune mesure n'est prise pour leur traitement (déchets d'origine chimique, déchets de maintenance, amiante, déchets médicaux) ;
 - Les déchets industriels banals (DIB) : déchets ne présentant pas de dangers majeurs pour l'environnement (ferrailles, emballages non souillés, déchets alimentaires biodégradables, résidus inerte) ;
 - Les déchets très spéciaux dangereux (déchets faiblement radioactifs, déchets explosifs) ;
 - Les déchets de forage (déblais de forage, résidus d'opération de forage).

⁵ Les couleurs retenus sont : noir pour les déchets biodégradables ; vert pour les bouteilles en verres et les emballages ; bleu pour les bouteilles en plastique et les emballages ; jaune pour les canettes et boîtes de conserve ou tout emballage métallique et la ferraille ; blanc pour les consommables de bureau tels que le papier, l'encre, les stylos ; marron pour les chiffons.

⁶ Les remorqueurs sont des bâtiments conçus pour déplacer d'un point à un autre des bâtiments de navigation. Associés aux barges, ils permettent le transport de matériel dans les sites *on-shore*. Trois prestataires (ORTEC, SATRAM, ROBERT Marine Services) agréés en transport maritime et fluvial desservent le port de Port-Gentil.

⁷ Les supply sont de petits navires adaptés pour les sites *off-shore*. Ils transportent le matériel de forage pour les sites au large des côtes. Deux entreprises (BOURBON *off-shore* surf et TIDE WATER) assurent cette activité.

Photo 1 : Vue aérienne des différents beaches autour du port commercial de Port-Gentil



Source : Google Earth, 2022

2.2.3. Le traitement des déchets

Si une infime partie des déchets issus des bases vie (reste de cuisine, consommables bureautiques, débris végétaux) est incinérée sur site suivant une procédure sécuritaire⁹ bien élaborée, le reste (DIS, DIB, Déchets très spéciaux dangereux, Déblais et déchets de forage) est acheminé sur Port-Gentil. Ces déchets en provenance des sites

⁹ Les papiers, cartons, bois, reste de nourriture sont brûlés dans une fosse aménagée sur site. La fosse doit répondre à certains critères que sont l'imperméabilité (pour éviter toute infiltration), une distance d'au moins 100 mètres de tout champ de pétrole en production, de tout conduit de pétrole ou de la forêt, l'érection d'une clôture. Le brûlage s'effectue une fois par semaine puis recouvert avec la latérite compactée avant de disposer à nouveau les déchets.

pétroliers transitant par le port de commerce de Port-Gentil ne font l'objet d'aucun traitement. Ils sont, après vérification, transférés vers les cinq centres de traitement (GACIA, AGEN, VALDEC, HYDROKARS et Impact Environnement Gabon) installés dans la ville portuaire. Ces structures sont, pour la plupart, spécialisées uniquement dans le stockage et l'exportation de la ferraille, du plastique et des canettes après recyclage.

2.3. La question de la responsabilité des acteurs du passage portuaire des déchets en provenance des sites pétroliers

L'aperçu du secteur de l'exploitation pétrolière au Gabon révèle certaines contraintes environnementales notamment la gestion des déchets issus des phases d'exploration et de production. Les quantités de déchets y relatives sont collectées dans les sites d'exploitation puis acheminés sur Port-Gentil. Avant leur transfert vers les centres agréés de traitement, ces déchets restent en transit un moment au port de commerce. Ainsi, plusieurs acteurs sont impliqués dans le passage portuaire des déchets.

2.3.1. Les transporteurs et les destinataires

Il est utile de souligner que le transport de déchets fait l'objet de l'émission d'un bordereau de suivi des déchets spéciaux dangereux (BSD). Cette appellation change selon les compagnies : pour les uns c'est le Bordereau d'expédition des déchets, pour les autres c'est le Bordereau de rotation. Ce bordereau accompagne les déchets pendant toute la phase de transport jusqu'à l'installation du destinataire. Le BSD précise la provenance, les caractéristiques, la destination, les modalités de collecte, de transport, de stockage et d'élimination. Il atteste que le déchet est bien identifié (nature, quantité, conditionnement) et engage la responsabilité du producteur, du transporteur et du destinataire. Les indications données sur le BSD engagent le producteur. Il doit être vérifié et signé par une personne autorisée et engage la responsabilité de l'entreprise. L'original du bordereau est joint au manifeste de la logistique lors de l'expédition des déchets du site vers Port-Gentil. Cette collaboration présente néanmoins quelques faiblesses. Elles concernent essentiellement la prise en charges des déchets après transbordement sur les plates-formes portuaires.

2.3.2. Les administrations publiques

On considère deux acteurs institutionnels majeurs que sont l'Autorité maritime (Direction Générale de la Marine marchande) et la Direction Générale de l'Environnement et de la Protection de la Nature (DGEPN). Le premier est représenté par la Direction Provinciale des Affaires Maritimes (DPAM) qui, constatant l'absence de contrôle et de suivi des déchets transitant par les installations portuaires, a élaboré sa propre classification (tableau 1) à travers l'établissement d'un bordereau de rotation des opérateurs économiques spécialisés dans le secteur de la collecte des déchets issus du trafic maritime pour un meilleur contrôle et suivi de ceux-ci.

Tableau 1 : Typologie des déchets établie par la Marine

Marchande

Catégorie	Nature des déchets	Coût du bordereau (en FCFA)
Catégorie 1	Déchets domestiques	5000
Catégorie 2	Déchets industriels	10000
Catégorie 3	Autres	15000
Catégorie 4	Déchets classés	15000

Source : Bordereau de rotation des opérateurs économiques spécialisés dans le secteur de la collecte des ordures issues du trafic maritime (2019)

Il faut noter que cette nomenclature des déchets élaborée par ce démembrement de l'Autorité Maritime Gabonaise ne concerne que la localité de Port-Gentil car elle n'a pas encore fait l'objet d'une approbation de la hiérarchie administrative (Direction Générale de la Marine Marchande) et encore moins de la tutelle ministérielle à travers un acte juridique de haute portée (loi, décret, arrêté, décision).

Or, c'est une simple note circulaire N°765/2010/MT/DGMM/DPAM-OMI datée du 02 décembre 2010 qui enjoint aux opérateurs économiques exerçant dans les domaines de la collecte et du transport des déchets issus du secteur maritime de se conformer aux dispositions de la procédure de collecte des déchets édictées par le Directeur Provincial des Affaires Maritimes. Pour

justifier sa démarche, il s'appuie sur la règle 9 de l'annexe V de la Convention MARPOL 73/78, prévue par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'acte CEMAC n°3/98 du 05 février 1998. Nonobstant, la nécessité de contrôle et du suivi de la traçabilité des déchets, cette initiative de l'autorité maritime locale participe aussi de la mise en place d'une parafiscalité de la gestion des déchets.

Le montant à verser pour l'acquisition du bordereau est fonction de la nature des déchets transportés. Cette initiative de l'Autorité maritime locale est quelque peu assimilable à la notion du principe de pollueur payeur. Cependant, le tableau 1 présente beaucoup d'incohérences par rapport à la catégorisation des déchets. En effet, les catégories 3 et 4 ne renseignent pas clairement sur la nature des déchets, ce qui laisse perplexe sur le barème établi.

La DGEPN est le deuxième acteur institutionnel. C'est le garant de l'application du code de l'environnement (loi n°007/2014) relatif à la protection de l'environnement en République Gabonaise. Au titre de l'article 2 de cette loi, elle doit veiller au respect des principes de développement durable notamment en matière de lutte contre les pollutions et nuisances. De plus, l'article 87 considère que les déchets constituent un facteur potentiel de pollution et de nuisance. De plus, en vertu de l'article 95, tout rejet d'effluents susceptibles de porter atteinte à la qualité de l'environnement est interdit. Cependant, les observations de terrain nous renvoient une image inadmissible marquée par la pollution des canalisations due au rejet d'hydrocarbure (photo 2). L'ensemble de ces dispositions juridiques devraient inciter la DGEPN à travers les services déconcentrés notamment la Direction Provinciales de l'Environnement à effectuer des missions de contrôle et d'évaluation en vue de fixer les normes à respecter pour assurer le maintien de la qualité de l'environnement.

Photo 2 : **Vue de la pollution le long du canal dans la zone Sud-Ouest du Port**



Vue de près de la canalisation d'évacuation des eaux pluviales située entre le port commerciale et la Société Gabonaise de Raffinage en proie à une pollution par les hydrocarbures et matières plastiques diverses



Cliché : Ibouanga Brice, octobre 2019

2.3.3. L'Autorité portuaire

Sous son statut d'Autorité portuaire et en vertu de ses prérogatives de responsable de la police environnementale, l'OPRAG est le premier concerné par le transit des déchets déchargés sur ses installations avant leur acheminement vers la destination finale. Cependant, les nombreux cas d'abandons des déchets sur les quais (photo 3 et 4) laissent penser que les services de la capitainerie du port accordent peu d'attention aux enjeux environnementaux liés à l'exploitation de l'organisme maritime.

Photo 3 : **Vue d'un big bag abandonné sur le quai SATRAM**



Cliché : Ibouanga Brice, octobre 2019

Photo 4 : **Vue d'un big bag abandonné sur le beach OPRAG**



Cliché : Ibouanga Brice, octobre 2019

Ces illustrations présentent l'encombrement des quais par des bigs bags contenant une diversité d'objets allant des macro-déchets aux pots de peintures en passant par des bidons plastiques, chaussures et autres détergents.

L'état de pollution du canal, situé entre la zone commerciale du port et la Société Gabonaise de Raffinage (SOGARA) n'émeut outre mesure l'Autorité portuaire qui ignore à la fois l'origine et l'opérateur

responsable. Ses fonctions d'Autorité portuaire et de gestionnaire du domaine n'autorisent pas la non prise en compte des règles environnementales édictées par un arsenal juridique international et national. Pour gommer ces écueils, il est urgent de créer un service environnement au sein des capitaineries pour mieux veiller sur l'observance des normes environnementales des activités menées autour des installations portuaires.

Ce service aurait entre autre mission d'assurer une inspection appropriée des installations portuaires conformément aux normes et réglementations nationales et internationales. Pour de meilleures prises de décisions, il est primordial d'élaborer des directives environnementales, sanitaires et sécuritaires pour l'ensemble des ports et des terminaux. Pour être pratique, des dispositions devraient être prises. *Primo*, il s'agit d'installer des zones de stockage séparées et d'accès restreint, conçues de manière à permettre de collecter ou de confiner les rejets accidentels. *Secondo*, les services de la capitainerie devraient exiger la présentation de manifestes de marchandises dangereuses pour les matières dangereuses (en transit, pour chargement à bord d'un navire ou déchargement à terre) indiquant, notamment, y compris la désignation officielle de transport (technique), la classe de risque, le numéro ONU, et le groupe d'emballage. *Tertio*, il devient urgent d'adopter des procédures d'intervention d'urgence particulières pour les marchandises dangereuses (Banque Mondiale, 2007, p.9)

2.4. Pour une mise en perspective d'un plan de gestion des déchets en milieu portuaire

La réflexion sur la perspective d'un plan de gestion environnemental des déchets en milieu portuaire se limitera à préconiser quelques directives en matière de surveillance environnementale, à observer. Dans ce contexte, le rôle de l'OPRAG dans la gestion environnementale doit être double. Le premier axe concerne le renforcement du rôle moteur de l'Autorité portuaire. En effet, le gestionnaire portuaire pourrait faire obligation aux opérateurs installés dans les zones sous sa juridiction de mettre en place un cadre de gestion environnementale de leurs activités. Cette orientation est déjà partiellement engagée depuis environ cinq ans par le gestionnaire portuaire dans le cadre de sa démarche qualité environnementale ISO 14000.

Au cas où ce processus apparaîtrait trop long et trop lourd, il est possible de préconiser une démarche de type « ECOPORTS » telle que mise en place dans un nombre croissant de ports européens, plus spécifiquement adaptée au contexte portuaire qu'ISO 14000, mais qui suppose de toute façon, de conduire quelques étapes pertinentes. La première consiste à définir une politique environnementale portuaire indiquant clairement la volonté et les objectifs de la gestion environnementale. La deuxième étape est matérialisée par un inventaire approfondi des sources et risques de pollution, ainsi que des procédures de lutte contre les pollutions, accidentelles ou non. La troisième étape fixe les d'objectifs d'amélioration de performances environnementales, d'une part, et cible des actions et mesures particulièrement urgentes et indispensables, d'autre part (Ministère de l'Economie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme 2011, p.103-104).

Le second axe prend en compte le rôle de catalyseur que doit revêtir l'autorité portuaire à l'intérieur et à l'extérieur du territoire portuaire. En effet, le port étant le point central de la chaîne logistique d'importation et d'exportation, il peut à ce titre jouer un rôle de « diffuseur » des préoccupations environnementales auprès des entreprises utilisatrices du port. Dans ce sens, l'OPRAG devrait veiller au contrôle des dispositions prises en matière environnementale par les concessionnaires et autres occupants du domaine portuaire. De même, l'ensemble des acteurs de la communauté portuaire doivent être sensibilisés pour concourir à leur niveau à une bonne gestion environnementale collective.

Conclusion

Le port de commerce de Port-Gentil est organisé autour d'un complexe industrialo-portuaire fortement marqué par la présence des activités pétrolières. Outre les marchandises à l'import et à l'export, le port commercial de Port-Gentil reçoit les déchets en provenance des sites pétroliers de la région. Mais, l'infrastructure souffre d'une absence de dispositif de gestion des déchets. Conscient de la place des ports dans l'économie nationale et eu égard aux engagements internationaux pris par le Gabon en matière de développement durable, il sied de mener une réflexion sur la gestion des déchets en milieu portuaire (D. Mbazogue Mintsas, 2022, p.8). L'intérêt pour la gestion des déchets en provenance des sites pétroliers transitant par le port de Port-Gentil est

d'apporter des réponses aux inquiétudes exprimées par l'administration en charge des questions environnementales au sujet de l'absence de surveillance stricte des bassins portuaires par l'Autorité portuaire afin de prévenir les risques de pollution (A.J. Mbadinge Kombile, 2020, p.8). Les observations de terrain confortent les appréhensions de la DGEPN. En effet, on relève de nombreuses atteintes à la qualité de l'environnement suite au transit des déchets en provenance des sites pétroliers. Les impacts les plus visibles sont les marques de pollution dans les canalisations par les effluents et l'abandon de divers types de déchets sur les quais. En dépit du mutisme des services déconcentrés de l'administration de l'environnement, l'Autorité portuaire devrait prendre ses responsabilités. Ainsi, en sa qualité de principal gestionnaire portuaire, l'OPRAG gagnerait à renforcer ses capacités de contrôle et de suivi des déchets. Dans le même sens, elle pourrait faire obligation aux opérateurs installés dans les zones sous sa juridiction de mettre en place un cadre de gestion environnementale de leurs activités.

Références bibliographiques

BANQUE MONDIALE (2007), *Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires pour les ports et les terminaux*. Washington, 23 p.

IBOUANGA Brice (1998), *Les interfaces maritimes du Gabon : essai d'une géographie portuaire et commerciale*. Thèse de Doctotat (NR), Université de Bordeaux 3, Institut de Géographie LOUIS PAPY, 1998, 340p

IBOUANGA Brice (2007), *Changements climatiques et vulnérabilité du littoral gabonais : une analyse prospective*, Itinéris, Cahiers de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines, vol.5, n°5. pp. 87-102.

La Lettre Diplomatique (2009), n°90.

Loi n°007/2014 relative à la Protection de l'Environnement en République Gabonaise

MBADINGA Michel (2006), *Etat, entreprise et développement au Gabon : contribution à une étude géographique*, Thèse de Doctorat (NR), Université de Montpellier III, 482 p.

MBADINGUE KOMBILE Alcel Jocelyn (2020), *Gestion des déchets portuaires en milieu portuaire au Gabon : Cas du port de Libreville-Owendo*, Mémoire de Master Recherche Chaire-CEMAC Environnement et Développement durable, Université Omar Bongo, Libreville, 111p.

MBAZOGUE MINTSA Dayina (2022), *Contribution à la mise en place d'un système de gestion des déchets d'exploitation de navires : le cas du port-môle de*

Libreville, Mémoire de Master Professionnel Activités littorales et maritimes (ALM), Université Omar Bongo, Libreville, 95p.

Ministère de l'Economie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme (2011), *Audit opérationnel, technique, économique et stratégique de la concession partielle des ports d'Owendo et de Port-Gentil*, Rapport de diagnostic réalisé par le Comité de Privatisation, 116 p.

Ministère de l'Economie et des Finances (2018), *Tableau de Bord de l'Economie gabonaise, Situation 2018 – Perspectives 2019/2020*, 162 p.

Ministère de l'Economie et des Finances (2014), *Tableau de Bord de l'Economie gabonaise, Situation 2014 – Perspectives 2015/2016*, 162 p.

Ministère de l'Economie et des Finances (2019), *Note de conjoncture sectorielle*, 68 p.

MOUVONDO Epiphane (2020), *La logistique de l'aval pétrolier dans les pays de la CEMAC, Révélateur et facteur des disparités socio-spatiales d'accès aux produits pétroliers*. Paris, L'harmattan, Coll. Etudes Eurafriaines, 385p.

NDJAMBOU Léandre Edgard ; LOUNGOU Serge et IBOUANGA Brice (2019), *Comment dynamiser les ports gabonais. Esquisse d'une stratégie de conquête d'un hinterland international*, Revue Espace Géographique et Société Marocaine, n°28/29, août, pp.93-106.