

LE TRANSPORT INTERURBAIN DES VOYAGEURS SUR L'AXE LIBREVILLE-MAKOKOU : ENTRE MODICITÉ DE LA ROUTE ET DÉSORGANISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Epiphane MOUVONDO

*Enseignant-chercheur, Département des Sciences Géographiques, Environnementales et Marines, Université Omar Bongo (Libreville-Gabon), Centre d'Études et de Recherches en Géosciences Politiques et Prospective (CERGEP)
filmsouvondo5000@yahoo.fr*

Résumé

Située au nord-est du Gabon, la province de l'Ogooué-Ivindo est une des moins dotées en équipements publics et particulièrement en infrastructures de transport. L'itinéraire de chemin de fer Owendo-Booué et l'axe routier Libreville-Makokou constituent les deux voies de communication qui permettent de relier cette province de l'hinterland à la capitale. Toutefois, la desserte des marchandises et particulièrement les déplacements des voyageurs sont entravés par les mauvaises conditions de circulation sur le tronçon routier Libreville-Makokou. L'objectif de cet article est d'examiner les facteurs qui entravent les déplacements des voyageurs sur cet itinéraire routier tout en mettant un accent sur l'organisation et le fonctionnement des entreprises en charge de l'activité de transport. Cette contribution infère l'hypothèse selon laquelle les difficultés de circulation rencontrées par les transporteurs et subies par les voyageurs sur l'axe routier Libreville-Makokou, découlent principalement de la mauvaise qualité de la route et de la désorganisation des opérateurs de transport. La méthodologie retenue s'appuie sur une recension des écrits, des observations in situ et embarquées à bord d'un bus de transport. Par la suite, nous avons réalisé des entretiens semi-directifs auprès de 15 responsables d'agences de voyage desservant uniquement l'axe Libreville-Makokou et des agents du ministère des transports. En complément, une enquête par questionnaire a été menée auprès de 30 chauffeurs de bus, 20 chargeurs et 150 voyageurs. Les résultats révèlent que le mauvais état de la route, notamment les itinéraires Bifoun-Ndjolé et Oran-Makokou constituent les principales entraves au transport des voyageurs sur cet axe.

Mots clés : *Transport, voyageurs, agence de voyage, Libreville, Makokou*

Abstract

Located in the north-east of Gabon, the province of Ogooué-Ivindo is one of the least endowed in terms of public facilities, particularly transport infrastructure. The Owendo-Booué railway line and the Libreville-Makokou road are the two communication routes linking this hinterland province to the capital. However, the movement of goods and especially travellers is hampered by poor traffic conditions on the Libreville-Makokou road section. The aim of this article is to examine the factors that hinder passenger travel on this road route, while focusing on the organisation and operation of the companies in charge of transport activities. This contribution infers the hypothesis that the traffic difficulties encountered by transporters and suffered by travellers on the Libreville-Makokou road are mainly due to the poor

quality of the road and the disorganisation of transport operators. The methodology used was based on a literature review, on-site observations and observations on board a transport bus. We then conducted semi-structured interviews with 15 travel agency managers serving only the Libreville-Makokou route and Ministry of Transport officials. In addition, a questionnaire survey was carried out with 30 bus drivers, 20 shippers and 150 passengers. The results show that the poor state of the road, particularly the Bifoun-Ndjolé and Ovan-Makokou routes, are the main obstacles to passenger transport on this route.

Keywords : *Transport, passengers, travel agency, Libreville, Makokou*

Introduction

Dans une quête constante de la croissance économique et du développement en Afrique, les infrastructures de transport constituent un des vecteurs majeurs des échanges de marchandises et des déplacements des voyageurs. Avec 80% du trafic de marchandises et 90% du trafic de passagers, le transport routier est le mode de transport motorisé dominant en Afrique (Commission Economique pour l'Afrique, 2021 : 2). Mais malgré les efforts accomplis par les pouvoirs publics depuis les indépendances, les réseaux routiers de nombreux pays du continent demeurent encore insuffisants en termes de maillage territorial. A ces faibles interconnexions des territoires s'ajoutent le mauvais état de nombreux axes routiers qui permettent de relier les capitales aux localités de l'arrière-pays (Mouvondo, 2020 : 186).

Dans les pays de la CEMAC, la grande partie des routes demeure en latérite et très peu connectée à l'ensemble des territoires. Les voies sont davantage impraticables en saison de pluies. Le réseau routier ne représentait que 137 046 km (Ngattai-Lam, 2014 : 59 ; Foster et Briceño-Garmendia, 2012 : 62). Au Gabon, le réseau routier total s'étend sur 9170 km et les routes bitumées 1451 km en 2019. Cela correspond respectivement à une densité routière totale de 3,43 km/100 km².

La problématique du transport routier des voyageurs a fait l'objet de peu de réflexion (Samna Soumana, 2010 : 5 ; Bamas, 1998 : 89 ; Lombard et Ninot, 2012 : 1). Ces études ont mis en exergue les difficultés rencontrées par les opérateurs de transport routier interurbain de voyageurs. Ces derniers exercent leurs activités de transport dans un environnement contraignant notamment dans les territoires dépourvus des voies revêtues de bitume. Ce constat est d'ailleurs perceptible au Gabon où les voies bitumées ne font que 0,35 km/100 km² de densité de routes revêtues.

Les travaux consacrés au transport des voyageurs interurbains ou provinciaux sont encore ignorés dans les champs de recherche. Et même quand elle est évoquée, cette problématique fait juste l'objet de quelques lignes dans les études liées au diagnostic du réseau routier national gabonais (Ndjambou, 2008 : 226 ; Zoo Eyindanga, 2014 : 241 ; Pourtier, 1989 : 225).

En revanche, la littérature scientifique abonde sur les questions de mobilités urbaines notamment à Libreville, qu'il s'agisse de l'offre de transport public ou informel (Bigoumou Moundounga, 2011 : 144 ; Nguema, 2021 : 225). Or, les difficultés de déplacements interurbains se pose également avec beaucoup d'acuité entre Libreville et les localités de l'arrière-pays. Ces mobilités des populations s'opèrent via les moyens de transport des micro-entreprises de transport connues sous les dénominations d'agences de voyage. En plus des problèmes d'ordre organisationnel et du déficit en moyens roulants, ces opérateurs de transport de voyageurs font également face aux contraintes liées au mauvais état du réseau routier national.

De ce constat découle la question centrale suivante : en quoi le mauvais état de l'axe routier Libreville-Makokou constitue-t-il une entrave au transport des voyageurs ? De cette interrogation centrale découle deux questions subsidiaires : quels sont les opérateurs de transport impliqués dans l'activité de transport des voyageurs entre Libreville et Makokou et qu'en est-il de leur fonctionnement ? Tenant compte des mauvaises conditions de circulation et de l'insuffisance de l'offre de transport, quelles sont les pistes d'amélioration du transport des voyageurs entre Libreville et Makokou ?

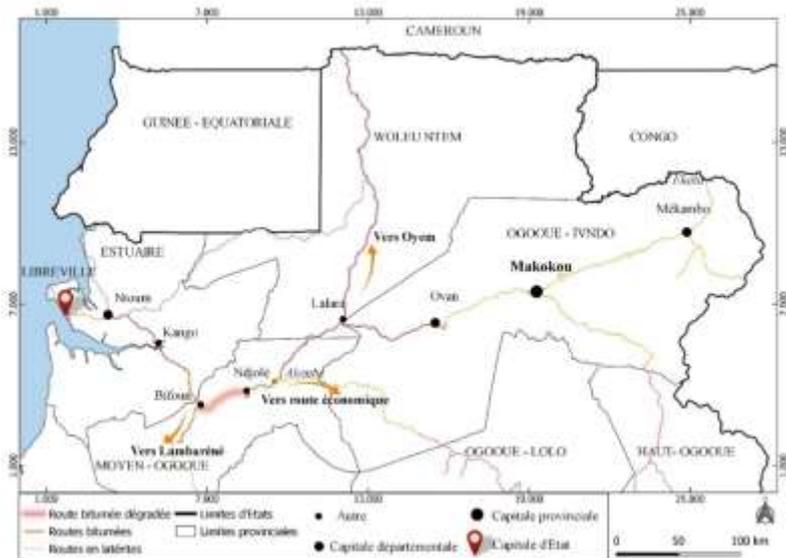
L'objectif de cette étude est d'examiner les facteurs qui entravent l'activité de transport des voyageurs sur l'axe Libreville-Makokou tout en mettant un accent sur l'organisation et le fonctionnement des entreprises de transport. Deux hypothèses de recherche structurent notre réflexion. La première stipule que les difficultés de circulation rencontrées par les transporteurs et subies par les voyageurs sur l'axe routier Libreville-Makokou, résultent inexorablement de la mauvaise qualité du réseau routier notamment l'itinéraire Ovan-Makokou (50 km). La deuxième hypothèse met en lumière la désorganisation et le sous-équipement en moyens roulants des quatre agences de voyages qui desservent l'axe Libreville-Makokou : Ivindo Transport, Bélinga Express, Dyno 6 et Razac 6 Transport.

1. Matériel et méthodes

1.1. Présentation de la zone d'étude

La ville de Makokou est située à 0°33 de latitude Nord et à 12°51 de longitude Est. Chef-lieu de la province de l'Ogooué-Ivindo au Nord-Est du Gabon, la ville de Makokou peine à décoller économiquement en partie à cause du retard de la mise en œuvre du projet d'exploitation du fer de Bélinga situé dans le district voisin de M'vady. A 584 km de Libreville, la ville de Makokou est reliée à la capitale par trois principaux axes routiers. D'abord la liaison Libreville-Bifoun en emprunta la RN1. Par la suite, le trajet se poursuit de Bifoun jusqu'à Ndjolé via la RN2. Ensuite, la RN4 permet la jonction entre Lalara et Makokou en passant par Ovan (Cf. carte n°1).

Carte n°1 : Situation géographique de Makokou par rapport à Libreville



Conception et réalisation : Mouvondo, UOB, CERGP, janvier 2024

L'axe routier Libreville-Makokou qui fait l'objet de cette étude est

parsemé d'embouches en alternant des itinéraires revêtus de bitume et d'autres en latérite. Au départ de la capitale, la route traverse d'abord la province côtière (Estuaire). En s'éloignant de la côte, la route se prolonge dans la zone forestière du pays qui est caractérisée par une végétation dense et un relief escarpé régulièrement érodé par des cours d'eau (l'Ivindo, la Zadié et la Mvoundou) et la forte pluviométrie.

1.2. Collecte et traitement des données

La collecte des données s'est appuyée sur deux catégories d'informations, à savoir les données secondaires liées à la recherche documentaire et les données primaires issues des enquêtes de terrain.

Premièrement, nous avons effectué des recherches documentaires. Cette récension des écrits s'est appuyée sur les travaux qui font l'état des lieux ou le diagnostic des infrastructures de transport notamment les réseaux routiers (Mouvondo, 2020 ; Commission Economique pour l'Afrique, 2021 ; Ngattai-Lam, 2014 ; Zoo Eyindanga, 2014 ; Ndjambou, 2008). Ces études nous ont permises de mieux analyser l'état du réseau routier du Gabon (au plan quantitatif et qualitatif) et particulièrement l'axe routier Libreville-Makokou qui fait l'objet de notre réflexion. Au-delà de ces travaux, nous avons poursuivi les recherches sur les études qui traitent spécifiquement du transport interurbain routier des voyageurs (Samna Soumana, 2010 ; Bamas, 1998 ; Lombard et Ninot, 2012 ; Allagbe et EDEA, 2016). Ces contributions scientifiques analysent non seulement les différents acteurs du transport (micro-entreprises, chauffeurs, chargeurs), mais également les moyens de transport (bus et minibus).

Deuxièmement, nous avons mené des enquêtes de terrain en nous appuyant sur quatre techniques de collecte de données : observations in situ, observations embarquées, entretiens semi-directifs et enquêtes par questionnaire. L'enquête de terrain s'est déroulée sur trois mois (octobre-novembre-décembre 2023). S'agissant de l'observation in situ, elle nous a été utile pour la prise de connaissance des lieux d'embarquement et de débarquement des voyageurs et parfois des marchandises en même temps. En effet, nous avons parcouru l'axe routier PK7-PK8, un itinéraire de la RN1 qui permet de relier la capitale Libreville à son hinterland (l'ensemble des localités de l'intérieur du pays).

A l'aide d'une grille d'observation, nous avons ainsi recensé quatre agences de voyage, à savoir : Ivindo Transport, Bélinga Express, Dyno 6 et Razac 6 Transport. Elles ont toutes développé leurs activités de

transport sur la desserte de voyageurs et des marchandises entre Libreville et Makokou. Dans le même temps, nous avons pu constater que ces opérateurs de transport de voyageur exercent dans des abris de fortunes. L'observation directe nous a permis de décrire les pratiques spatiales des acteurs du transport : chauffeurs, chargeurs, voyageurs et agences de voyage. Par la même occasion, nous avons profité à prendre des photos discrètement au regard de la méfiance voire de l'hostilité de certains transporteurs sur les terrains d'enquête.

En plus de l'observation in situ, nous avons eu recours à l'observation dite embarquée afin de nous imprégner du mauvais état de la route notamment les itinéraires très dégradés comme Bifoun-Ndjolé et Ovan-Makokou. C'est donc à bord d'un mini-bus de l'agence Ivindo Transport en décembre 2023, en pleine saison de pluie, que nous avons pu vivre la pénibilité des voyageurs sur cet axe parsemé d'embûches. Nous avons par la suite profité à échanger avec le conducteur du mini-bus sur les répercussions de l'état de la route sur les véhicules et la rentabilité de leur activité. Par la suite, nous avons réalisé des entretiens semi-directifs auprès de 15 acteurs du secteur des transports voyageurs : 10 responsables d'agences de voyage desservant uniquement l'axe Libreville-Makokou et 5 agents du ministère des transports.

Outre les données qualitatives déjà recueillies via les techniques de collecte énoncées plus haut, nous avons effectué des enquêtes par questionnaires pour obtenir des données quantitatives. Au total, 250 personnes de profils différents ont été interrogées au niveau des agences de voyage et aux abords de la voie principale entre le PK7 et le PK8 : chauffeurs, chargeurs et voyageurs (Cf. tableau 1).

Tableau 1 : Répartition de l'échantillonnage des personnes enquêtées

Profil des personnes interrogées	Effectifs des enquêtés
<i>Chauffeurs</i>	30

<i>Chargeurs</i>	20
<i>Voyageurs</i>	150
<i>Total</i>	250

Source : Enquête de terrain, octobre-novembre-décembre 2023

Le choix des personnes enquêtées s’est fait de façon aléatoire en utilisant la méthode d’échantillonnage de convenance. A ce titre, nous n’avons pu interroger que les personnes (voyageurs, chauffeurs ou chargeurs) présentes sur les lieux l’enquête et celles qui ont bien voulu accepter de répondre à nos questions.

A l’issue de ces différentes phases d’enquêtes, nous avons traité les informations recueillies en les retranscrivant et les analysant. Les verbatims insérés dans le texte témoignent de la prise en compte des réponses de certains acteurs du transport que nous avons interrogé. Quant aux données quantitatives, elles ont été traitées à l’aide d’Excel qui nous a permis de réaliser des graphiques tel que celui sur la répartition des voyageurs suivant le motif de déplacement. Enfin, le logiciel QGIS nous a servi pour la réalisation des cartes.

2. Résultats et discussion

2.1. L’axe routier Libreville-Makokou, de l’enclavement de l’itinéraire à l’absence de gares routières

Dans cette section, nous allons présenter les résultats liés à l’état de l’infrastructure routière qui permet le déplacement des voyageurs entre la capitale Libreville et la ville de Makokou. Par ailleurs, il sera également nécessaire de décrire les lieux de rupture de charge : les espaces considérés par les opérateurs de transport comme étant des gares routières.

2.1.1. Un itinéraire parsemé d’embuches : entre bitume et latérite

Long de 584 Km, cet axe routier associe la RN1, la RN2 et la RN4 au départ de Libreville pour Makokou. Comme les autres axes routiers du reste du territoire gabonais, cet itinéraire est aménagé sur un relief

escarpé à plusieurs endroits. Il doit conjuguer avec l'existence des zones forestières, des cours d'eau et une forte pluviométrie en saison de pluie. L'axe routier Libreville-Makokou alterne entre les itinéraires bitumés et ceux recouverts de latérite (Cf. tableau 2).

Tableau 2 : L'axe Libreville-Makokou : une voie parsemée d'embuches

Itinéraire	Etat de la route	Distance (Km)
Libreville (PK7-PK8) - Nkok	Bitumée	23
Nkok (Pk23) - Ntoum	En latérite	19,6
Ntoum - Bifoun	Bitumée	124,7
Bifoun - Ndjolé	Alternance bitume et latérite	58,1
Ndjolé - Ovan	Bitumée	131
Ovan - Makokou	En latérite	94

Source : Enquête de terrain, octobre-novembre-décembre 2023

L'état dual de cet itinéraire (voies bitumées et en latérites) est la résultante de deux facteurs : les contraintes naturelles (érosion, éboulement) et ceux liés à l'insuffisance de l'investissement (le cas des routes en latérite). Ce constat corrobore avec celui fait par Mouvondo (2020 : 203) lorsqu'il a analysé les flux d'approvisionnement des produits pétroliers au départ de Libreville. Il a relevé que le mauvais état de la route constitue un frein à l'accès régulier de ces produits. De même, ces résultats convergent avec ceux de Zoo Eyindanga (2014 : 243) dans son analyse des infrastructures de transport au Gabon. Il a souligné les faibles interconnexions interprovinciales du territoire consécutives aussi bien de la rugosité du milieu que de l'insuffisance des voies revêtues (Cf. photo 1).

Photo 1 : L'érosion sur l'axe Koumameyong-Ovan, une manifestation de la rugosité du territoire ogivini



Source : <https://www.gabonreview.com/erosion-sur-laxe-koumameyong-ovan-la-nature-nest-pas-clemente-envers-le-gabon-deplote-flavien-nzengue-nzoundou/> (14 décembre 2023)

En observant la photo 1, on constate l'hostilité du milieu face aux ouvrages, en l'occurrence une route bitumée. Le 14 décembre 2024, l'itinéraire Koumameyong-Ovan faisant partie de l'axe routier Libreville-Makokou, a été endommagé par une érosion consécutive aux fortes pluies qui alimentent les cours d'eau bordant la voie. C'est donc un phénomène d'éboulement qui s'est produit. Outre ces obstacles naturels, cet axe routier est constitué à plusieurs endroits des itinéraires en latérite ou en terre (photo 2).

Photo 2 : Un bourbier immobilisant les passagers sur l'axe Ovan-Makokou (près du village Ebe Messa)



Source : <https://7joursinfo.com/actualites/gabon-un-bourbier-monstre-englouti-les-passagers-de-laxe-ovan-makokou/> (avril 2022)

Outre le mauvais état de l'axe routier Libreville-Makokou, cette infrastructure est également caractérisée par une absence d'équipements dédiés aux gares routières.

2.1.2. Une infrastructure de transport dépourvue des gares routières

A Libreville comme à Makokou, le terme de gare routière est abusivement utilisé pour désigner les lieux de rupture de charge (des voyageurs ou des marchandises). Les opérateurs de transport occupent donc les abords des grands axes pour embarquer ou débarquer les voyageurs et/ou la marchandises. Hormis ces espaces de squattes, les automobilistes stationnent également sur les abords des stations-services du PK7 et du PK8. Seules quelques agences disposent d'un abri de fortune pour enregistrer les voyageurs lors de l'embarquement ou les débarquer à leur arrivée de voyage (Cf. photos 3 et 4).

Photo 3 : Embarquement des voyageurs au PK7 (proximité station-service)



Photo 4 : Débarquement des voyageurs au PK8



Source : Enquête de terrain, octobre et novembre 2023

2.2. Une offre de transport des voyageurs insuffisante et inadéquate

L'offre de transport interurbain de voyageurs est essentiellement composée des opérateurs privés constitués en agences de voyage.

2.2.1. Des agences de transport désorganisées et sous-équipées

S'il existe une dualité d'offre de transport intraurbaine (publique et privée) dans la capitale gabonaise, les déplacements interurbains de voyageurs entre Libreville et son hinterland se font pour l'essentiel via les moyens de transport des opérateurs privés. Sur l'axe Libreville-Makokou, les mobilités des voyageurs sont exclusivement effectuées par quatre (4) opérateurs privés artisanaux encore appelés agences de voyage dans la capitale (cf. tableau 3).

Tableau 3 : Les agences de voyage desservant l'axe Libreville-Makokou

Dénomination des agences de transport	Date de création	Nombre de véhicules appartenant à l'agence : minibus	Véhicules sollicités auprès des partenaires (particuliers)/mois
Ivindo Transport	2004	0	9
Bélinga Express	2008	0	8
Dyno 6	2002	6	6
Razac 6 Transport	2020	0	7
Total	-	6	30

Source : Enquête de terrain, octobre-novembre-décembre 2023

A la lecture du tableau 3, on relève trois principaux enseignements. Premièrement, sur les quatre agences de transport qui desservent Makokou au départ de Libreville trois d'entre elles ne sont propriétaires d'aucun moyen roulant à savoir : Ivindo Transport, Bélinga Express et Razac 6 Transport. Deuxièmement, seul l'agence Dyno 6 disposent de 6 minibus. Il faut toutefois relever que ces moyens roulants sont vétustes avec des carrosseries rouillées, cabossées et des vieux sièges à l'intérieur. Mécaniquement, ces minibus doivent leur fonctionnement que grâce aux vieilles pièces détachées de deuxième ou troisième main.

Troisièmement, les quatre agences ont recours aux minibus (30) de particuliers via des partenariats afin de pallier leurs insuffisances en moyens roulants. Ces carences sont similaires à ceux identifiées par Allagbe et Edea (2016 : 108) et Samna Soumana (2010 : 72). Dans ces travaux, ils évoquent la vétusté du parc automobile et les surcharges pratiquées par les micro-entreprises de transport. Pour eux, ces opérateurs privilégient la rentabilité au détriment des normes de sécurité aussi bien au Bénin qu'au Niger. Sur l'axe Libreville-Makokou (Gabon), les accidents sont fréquemment enregistrés. Outre le mauvais état des routes, la vétusté des véhicules est souvent une des premières causes d'accidents en plus de la vitesse incontrôlée des chauffeurs des minibus.

2.2.2. Des particuliers à la rescousse du déficit des moyens roulants des agences

Face à l'insuffisance des moyens roulants (bus, minibus et autocars) des opérateurs de transport privés artisanaux, les particuliers apparaissent comme une alternative.

Dans l'élan de l'auto-entrepreneuriat, plusieurs particuliers (fonctionnaires, hommes d'affaires) se sont lancés dans l'activité de transport urbain et interurbain. Au regard des difficultés organisationnelles notamment concernant la quête des clients face à la concurrence dans ce secteur, les propriétaires de minibus ou des bus confient leurs moyens roulants aux agences de transport. Ces dernières connaissent non seulement cet environnement concurrentiel, mais elles disposent également d'une clientèle fidèle en dépit de leurs insuffisances diverses. Des partenariats sont alors signés entre les propriétaires des véhicules de transport et les agences de voyage.

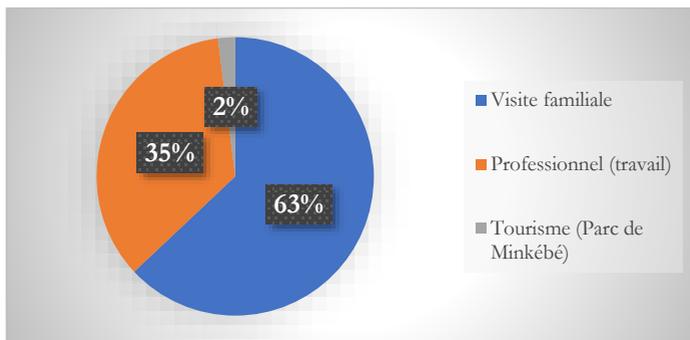
Selon Moussavou, gérant de l'agence Ivindo Transport, « pour chaque voyage lorsqu'un minibus est chargé, le propriétaire a droit 20% du chargement et l'agence a en retour 10% ». Par ailleurs, « les chauffeurs sont payés par les propriétaires de véhicules et non par l'agence. Cette dernière a toutefois la charge de payer les chargeurs ».

2.3. Impacts socio-économiques des défaillances et pistes d'amélioration du transport des voyageurs

2.3.1. Impacts sur les mobilités des voyageurs

Le système de transport englobant les infrastructures et l'offre de transport entre Libreville et Makokou n'est pas de nature à faciliter les mobilités interurbaines des voyageurs entre la capitale et son hinterland. A défaut d'être un plaisir voire un loisir, se déplacer entre Libreville et Makokou demande à prendre en compte la pénibilité du voyage consécutive au mauvais état de cet axe routier. Trois principaux motifs guident les décisions de déplacement des voyageurs (Cf. graphique 1).

Graphique 1 : Répartition des voyageurs suivant le motif de déplacement entre Libreville et Makokou (%)



Source : calcul de l'auteur à partir des données d'enquêtes de terrain, novembre-décembre 2023

En examinant le graphique 1, il ressort que 63% des voyageurs se déplacent de Libreville pour Makokou pour raison de visites familiales notamment ceux qui sont originaires de cette localité. En revanche, 35 % de ces voyageurs se rendent à Makokou pour le motif professionnel (travail). C'est le cas des fonctionnaires (enseignants, agents administratifs, agents hospitaliers) et des travailleurs des sociétés forestières. Seulement 2% des voyageurs indiquent se déplacer pour les raisons touristiques en particulier l'attraction que suscite le Parc de Minkébé (grande réserve d'éléphants). En saison de pluies notamment, les déplacements sur cet itinéraire s'apparentent à un « supplice » au regard des bourbiers qui se forment le long de l'axe routier. Comme le souligne Epanджа, un voyageur qui se rendait à Makokou au mois de décembre 2023 pour les fêtes de fin d'année en famille. Pour lui, « il faut réfléchir plusieurs fois avant de décider de voyager surtout quand on pense au calvaire entre Ovan et Makokou où j'ai déjà dormi une fois dans un minibus embourbé l'année dernière ». Outre la pénibilité du voyage, il faut noter également le temps du trajet qui est de 10 h de routes entre Libreville et Makokou soit 584 km. Pour Emane, un voyageur attendant le bus de l'agence Dyno 6, « la durée du voyage peut aller jusqu'à 14h en saison de pluies ».

2.3.2. Impacts sur la rentabilité des micro-entreprises de transport des voyageurs et esquisses de solution

Les micro-entreprises de transport encore appelées agences de voyage à Libreville évoluent dans un environnement contraignant. Et ceux malgré le coût du trajet entre Libreville et Makokou qu'ils ont délibérément fixé à 17 000 FCFA. En plus de cette tarification fixe, ces opérateurs de transport facturent également 1000 FCFA le troisième bagage considéré comme supplément. Pour un bus de 18 places, le transporteur obtiendra une somme de 306 000 FCFA (17000x18) pour un voyage. Il faudra tout de même extraire le coût du carburant et un minimum de 1000 voire 5000 FCFA par poste de contrôle de forces de l'ordre (environ 10 postes sur ce trajet). L'autre dépense d'exploitation considérable concerne les pièces de rechange en raison du mauvais état de la route. Pour améliorer les circulations des opérateurs de transport des voyageurs entre Libreville et Makokou, les travaux de bitumage de l'ensemble du linéaire routier s'avère indispensable. En outre, ces aménagements doivent intégrer la construction d'un équipement destiné à une gare routière à Libreville précisément à l'entrée de la capitale au PK12. S'agissant de l'offre de transport, l'entreprise publique, à savoir la Société Gabonaise de Transport devrait étendre son réseau jusque dans les localités de l'interland. Quant aux opérateurs privés de transport, ils doivent investir dans les moyens roulants neufs.

Conclusion

L'activité du transport interurbain des voyageurs sur l'axe routier reliant Libreville à Makokou est entravée par la mauvaise qualité de la route accentuée par la rugosité de ce territoire. Ces obstacles participent à la réduction de la vitesse notamment en saison de pluies à cause des bourbiers qui parsèment le long du trajet. Or, quotidiennement, les populations se déplacent pour Makokou, chef-lieu de la province de l'Ogooué-Ivindo pour des motifs divers : familial, professionnel ou touristique. Le mauvais état du réseau routier constitue donc une entrave à la fluidité du trafic des voyageurs et même des marchandises entre ces deux localités. En outre, la désorganisation et le sous-équipement en moyens roulants des agences de voyage desservant la ville de Makokou exposent les voyageurs à l'insécurité durant le transport. En plus d'être un problème pour les déplacements des voyageurs, cette combinaison

des difficultés constitue un frein à la rentabilité des micro-entreprises de transport (agences de voyage).

L'amélioration de la desserte du transport des voyageurs entre Libreville et Makokou passe inéluctablement par le bitumage intégral de cet axe routier notamment les tronçons très dégradés tel que Bifoun-Ndjolé (58,1 km) et Ovan-Makokou (94 km). De même, l'investissement en moyens roulants récents au sein des agences de transport est une nécessité pour garantir le confort et la sécurité des voyageurs qui se déplacent entre ces localités.

A l'issue de cette contribution, il serait nécessaire d'étendre cette problématique au transport collectif urbain de voyageurs, au transport urbain et interurbain de marchandises au sein de Libreville et avec les localités de l'arrière-pays.

Références bibliographiques

Allagbe Benjamin et Edea Odilon (2016), « Problématique des micro-entreprises de transport collectif interurbain dans le doublet Cotonou-Porto-Novo au Bénin en Afrique de l'Ouest » in *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n°1.

Bamas Stanislas Marie Maximilien (1998), « Le développement des transports routiers de voyageurs : l'exemple du Burkina Faso » in *Aspects du développement économique d'un pays enclavé : le Burkina Faso, Centre de recherche sur les espaces tropicaux*.

Bigoumou Moundounga Guy-Obain (2011), *Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Toulouse II, Le-Mirail.

Commission Economique pour l'Afrique (2021), *Rapport d'examen africain sur les transports*, Collections Infrastructure Development.

Lombard Jérôme et Ninot Olivier (2012), « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », in *EchoGéo* n°20.

Madebe Dieu-donné (2004), « Transports » in *Atlas du Gabon*, éd. J.A.

Meunier Corinne (1999), « Infrastructures de transport et développement. L'apport de l'économie des réseaux » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 36.

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 Eurafriçaines.
- Ndjambou Léandre Edgar** (2008), « Les réseaux de transport terrestres au Gabon : bilan et perspectives » in *Cahiers d'Outre-Mer*, n°241-242.
- Nguema Rano-Michel** (2021), « Mobilité à Libreville : les taxis clandestins ou le triomphe de l'informel » in *De la ville non pensée à la ville pensée. Réflexion et critiques géographiques sur Libreville*, dirigé par Nguema Rano-Michel et Ndong Mba Jean-Claude, Paris, L'Harmattan.
- Offner Jean-Marc** (1993), « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *L'Espace géographique*, n°3.
- Plassard François** (1995), « Les réseaux de transport et de communication » in *Encyclopédie de géographie*, dirigé par BAILLY, A. et al., Paris, Economica.
- Pourtier Roland** (1989), *Le Gabon, Tome 2 : Etat et développement*, Paris, L'Harmattan.
- Ranganathan Rupa, Foster Vivien et Briceño-Garmendia Cécilia** (2012), « Le déficit d'infrastructures dans les pays de la CEMAC : problèmes et solutions possibles », in *Richesse pétrolières en Afrique centrale. Les moyens d'une croissance solidaire*, dirigé par Akitoby Bernadin et Coorey Sharmini, Washington DC, Fonds Monétaire International (FMI).
- Samna Soumana Rabiadou** (2010), *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger*, Thèse de doctorat en Sciences Economiques et finances. Université Lumière - Lyon II.
- Zoo Eyindanga René Casimir** (2014), « Le réseau routier national. Quelles perspectives d'évolution ? », in *Les enjeux et défis du Gabon au XXI^e siècle. Réflexions critiques et prospectives des géographes*, dirigé par Loungou Serge, Paris, Editions Connaissances et Savoirs, Coll. Sciences humaines et sociales.