

Le Transgabonais : instrument d'intégration territoriale dans un espace historiquement extraverti (1920-1999)

OMBIGATH Pierre Romuald,
Université Omar Bongo, Libreville, Gabon,
ombigath@yahoo.fr.

Résumé :

L'organisation ferroviaire de l'Afrique-Équatoriale française a durablement structuré les flux économiques et les équilibres territoriaux en Afrique centrale. Le choix du corridor Brazzaville-Pointe-Noire et du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) a marginalisé les projets de desserte du Gabon tout en renforçant une logique d'extraversion orientée vers l'exportation des matières premières. Après l'indépendance, cette configuration maintient le Gabon dans une situation de dépendance logistique, notamment pour l'évacuation du manganèse de Moanda. À partir des années 1970, le Transgabonais apparaît comme une réponse à cet héritage spatial. Son développement traduit une volonté de réappropriation territoriale et économique visant à renforcer la souveraineté nationale, intégrer les régions de l'intérieur et réorienter les flux vers un corridor national. Toutefois, cette stratégie demeure confrontée aux contraintes d'une économie largement dépendante des marchés mondiaux et des exportations de ressources naturelles.

Mots-clés : Transgabonais ; CFCO ; héritage colonial ; souveraineté territoriale ; développement extraverti.

Abstract:

The railway organization of French Equatorial Africa profoundly shaped economic flows and territorial dynamics in Central Africa. The choice of the Brazzaville-Pointe-Noire corridor and the Congo-Ocean Railway (CFCO) marginalized railway projects through Gabon while reinforcing an outward-oriented economic model based on the export of primary commodities. After independence, this spatial configuration maintained Gabon's logistical dependence, particularly for the transportation of manganese from Moanda. From the 1970s onward, the Transgabonais (Trans-Gabon Railway) emerged as a response to this inherited spatial structure. Its development reflected a strategy of territorial and economic reappropriation aimed at strengthening national sovereignty, integrating inland regions, and redirecting economic flows toward a national corridor. However, this

strategy remained constrained by a development model heavily dependent on global markets and the export of natural resources.

Keywords: *The Transgabonais; Congo-Ocean Railway (CFCO); colonial legacy; territorial sovereignty; extraverted development.*

Introduction

Le lancement, le 8 juin 2026, des travaux du port en eau profonde de Kobé-Kobé, associé à la construction du corridor ferroviaire Bélinga-Kobé-Kobé et à l'implantation d'un important complexe énergétique à Boué, dans la perspective de l'exploitation prochaine des gisements de fer de Bélinga, marque une nouvelle étape dans la stratégie gabonaise de valorisation de ses ressources naturelles. Ce projet d'ensemble, par son ampleur et ses ambitions logistiques, réactive une problématique ancienne : celle de la maîtrise des infrastructures de transport comme condition de l'intégration territoriale et de la souveraineté économique.

Dans ce contexte, l'histoire des infrastructures de transport en Afrique centrale apparaît étroitement liée aux logiques de mise en valeur économique et de structuration territoriale héritées de la période coloniale. Le développement des réseaux ferroviaires, organisé autour de grands corridors d'exportation, a durablement façonné les hiérarchies spatiales régionales. Le Gabon, malgré sa façade atlantique et ses ressources naturelles, s'est longtemps trouvé en position périphérique dans cet ensemble, dépendant de réseaux extérieurs pour l'évacuation de ses productions.

Après l'indépendance, cette situation devient de plus en plus contradictoire avec la montée en puissance de l'économie extractive nationale, notamment l'exploitation du manganèse de Moanda et le développement du secteur pétrolier. L'absence d'un système ferroviaire autonome limitait la capacité de l'État à contrôler ses circuits logistiques et à structurer l'espace national. C'est dans ce contexte que le projet du Transgabonais est conçu à

partir des années 1970 comme une réponse stratégique visant à relier l'intérieur au littoral, à réduire la dépendance extérieure et à renforcer l'intégration territoriale.

Quarante ans après sa mise en service, cette problématique conserve une forte actualité. Les nouveaux projets de Kobé-Kobé et de Bélinga témoignent de la réémergence d'une logique similaire, fondée sur la mobilisation d'infrastructures lourdes pour accompagner l'exploitation de ressources stratégiques et structurer l'espace économique national. Cette continuité historique invite à interroger les effets réels des grands projets ferroviaires sur la transformation des territoires et des modèles de développement.

Le présent article ne vise donc pas seulement à retracer l'histoire du Transgabonais, mais à analyser sa place dans une trajectoire plus large de recomposition territoriale engagée par l'État gabonais après l'indépendance. Il s'agit de comprendre comment cette infrastructure a été pensée comme une réponse à la marginalisation ferroviaire héritée de la période coloniale et dans quelle mesure elle a modifié les relations entre ressources naturelles, organisation de l'espace et souveraineté économique.

L'hypothèse centrale est que le Transgabonais constitue à la fois une rupture et une continuité. Une rupture, en ce qu'il permet une réappropriation nationale des principaux flux logistiques et un renforcement de l'intégration territoriale. Une continuité, dans la mesure où il s'inscrit dans un modèle de développement largement fondé sur l'exportation de matières premières, caractéristique d'une économie extravertie.

Le cadre chronologique retenu s'étend de 1920 à 1999. Le point de départ correspond aux débats sur la structuration ferroviaire de l'Afrique-Équatoriale française, lesquels aboutissent à la marginalisation du Gabon au profit du corridor Brazzaville-Pointe-Noire. Le point d'aboutissement est marqué par la fin du monopole étatique sur le Transgabonais, consécutive à sa

privatisation à la fin des années 1990, qui ouvre une nouvelle phase de gouvernance et de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Cette recherche repose sur une analyse croisée de la littérature scientifique, d'archives administratives et de documents institutionnels. Elle mobilise des approches complémentaires portant sur le développement extraverti, le rôle des infrastructures dans la production du pouvoir et les processus de territorialisation de l'État.

L'article s'organise en trois parties : les origines coloniales de la marginalisation ferroviaire, le Transgabonais comme stratégie postcoloniale de réappropriation territoriale, et enfin l'évaluation de ses résultats et limites.

Cadre théorique et méthodologique

Cette recherche s'inscrit à l'intersection de l'histoire économique, de l'histoire politique des infrastructures et des études sur le développement. Elle analyse le Transgabonais non seulement comme une infrastructure technique, mais comme un instrument de transformation territoriale, de souveraineté et d'intégration économique.

Le cadre théorique repose sur trois approches complémentaires. La première est celle du développement extraverti formulée par Amin (1973), qui montre que les économies africaines postcoloniales demeurent insérées de manière asymétrique dans les circuits mondiaux par l'exportation de matières premières. Dans cette perspective, les infrastructures ferroviaires assurent principalement l'évacuation des ressources vers les marchés internationaux. Le Transgabonais peut ainsi être interprété comme une tentative de réappropriation nationale des flux logistiques, tout en restant inscrit dans une économie structurellement exportatrice.

La deuxième approche s'appuie sur Larkin (2013), qui considère les infrastructures comme des dispositifs politiques

produisant du territoire et matérialisant l'action de l'État. Le Transgabonais apparaît alors comme un instrument de construction nationale, reliant les espaces de production de l'intérieur au littoral et renforçant l'autonomie logistique du Gabon.

La troisième approche mobilise Scott (1998), pour qui les infrastructures contribuent à la « lisibilité » des territoires et à la consolidation du pouvoir étatique. Le chemin de fer participe ainsi à rendre l'espace national plus administrable et mieux intégré dans les dispositifs de gouvernance.

Ces perspectives sont complétées par les travaux récents sur les infrastructures extractives et les *resource corridors* qui soulignent que les grands projets miniers produisent des effets territoriaux dépassant leur seule fonction d'exportation.

Sur le plan méthodologique, l'étude adopte une démarche qualitative et historienne fondée sur la triangulation des sources. Elle mobilise en premier lieu des archives administratives issues de l'Afrique-Équatoriale française, relatives aux projets ferroviaires et aux politiques d'aménagement du territoire. Ces sources primaires sont complétées par des documents institutionnels contemporains, notamment les rapports de la Banque mondiale, ainsi que les données techniques et statistiques produites par l'OCTRA, la SETRAG et Transurb-Technirail.

L'analyse s'appuie également sur des annuaires statistiques nationaux et sur une littérature scientifique consacrée à l'histoire économique de l'Afrique centrale et aux dynamiques d'aménagement (Coquery-Vidrovitch, Sautter, Pourtier, Yates, Mbembe). Le corpus est interprété selon une perspective diachronique couvrant la période allant de l'après-Première Guerre mondiale aux années 1990, afin de saisir les continuités et ruptures dans les relations entre infrastructures, exploitation des ressources naturelles et construction de l'État au Gabon.

1. Les héritages coloniaux d'une marginalisation ferroviaire (1920-1960)

1.1. Le corridor Congo-Océan et la construction d'un espace économique extraverti

1.1.1. Une logique de centralisation.

La structuration des infrastructures de transport en Afrique-Équatoriale française (AEF) répond dès l'origine à une logique de centralisation administrative et d'exploitation économique. Avec la création de la fédération en 1910, Brazzaville est choisie comme capitale politique et administrative, faisant du Moyen-Congo le centre de gravité de l'ensemble fédéral. Cette organisation contribue à hiérarchiser l'espace colonial autour du bassin du Congo, tandis que des territoires comme le Gabon occupent une position périphérique¹.

Cette centralisation se matérialise par la construction du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) entre 1921 et 1934. Reliant Brazzaville à Pointe-Noire, cette infrastructure permet de contourner les rapides du Bas-Congo et d'assurer un accès direct à l'Atlantique². Comme l'a montré Gilles Sautter, le CFCO devient rapidement l'axe structurant de l'économie régionale en concentrant les flux commerciaux entre l'intérieur du continent et les marchés extérieurs³.

1.1.2. Le CFCO : instrument de la politique d'extraversion économique de l'AEF.

L'objectif principal de cette infrastructure n'est pas l'intégration territoriale de l'AEF mais l'optimisation de l'exportation des ressources coloniales. Selon Jean Suret-Canale, les

¹ Suret-Canale Jean, 1982. *Afrique noire. L'ère coloniale : 1900-1945*, Éd. Sociales, p. 117. (Coquery-Vidrovitch, 1972, pp. 245-267)

² ANOM. GGAEF 3H 16 (1934). Discours du Gouverneur Général R. Antonetti prononcé à l'occasion de l'inauguration du CFCO le 10 juillet 1934.

³ Sautter Gilles, « De l'Atlantique au fleuve Congo : une géographie historique des transports en Afrique équatoriale », *Cahiers d'Études africaines*, vol. 7, n°26, 1967, p. 230.

infrastructures coloniales françaises relèvent d'une logique de « mise en valeur » destinée à faciliter l'exploitation économique des territoires dominés⁴. Le CFCO apparaît ainsi comme l'instrument privilégié d'une économie tournée vers l'exportation du bois, du caoutchouc, des produits agricoles et, plus tard, des ressources minières.

Sa réalisation repose cependant sur un recours massif au travail forcé. Réquisitions administratives, déplacements contraints et conditions sanitaires déplorables caractérisent un chantier dont le bilan humain demeure particulièrement lourd. Les estimations les plus couramment admises évoquent près de 23000 décès durant les travaux⁵. Le Haut-Ogooué participe lui aussi à cet effort de recrutement après son rattachement administratif au Moyen-Congo en 1925. Le CFCO illustre ainsi la dimension coercitive de la domination coloniale analysée par Mbembe⁶.

Au-delà de sa fonction ferroviaire, le CFCO contribue à installer durablement un modèle de développement extraverti fondé sur l'exportation des matières premières. Cette organisation correspond à l'analyse proposée par Amin, selon laquelle les économies coloniales sont intégrées au marché mondial à travers des corridors d'exportation plutôt que par la construction d'espaces économiques autonomes⁷. Le corridor Congo-Océan devient ainsi l'instrument majeur de cette extraversion économique, tout en reléguant durablement le Gabon à la périphérie du système colonial.

⁴ Suret-Canale Jean, *op.cit.*, pp. 318-325)

⁵ Coquery-Vidrovitch Catherine, 2001, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires (1898-1930)*, Paris, Éditions de l'EHESS, p. 245-267.

⁶ Mbembe Achille, 2000. *De la postcolonie : essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*, Paris, Karthala, p. 41-58

⁷ Amin Samir, 1973. *Le développement inégal*, Paris, Minuit, p. 45-52

1.2. Le Gabon : une périphérie économique dans un système colonial centralisé

La marginalisation ferroviaire du Gabon au sein de l'Afrique-Équatoriale française (AEF) apparaît paradoxale au regard des nombreux projets étudiés dès la fin du XIX^e siècle. Pierre Savorgnan de Brazza envisage dès 1886 des liaisons entre le littoral gabonais et les bassins de la Sangha ou de la Likouala⁸. Par la suite, plusieurs missions proposent des tracés reliant Libreville à Ndjolé, Booué, Ouessou ou Makoua. Selon Sautter, ces projets reposaient sur l'idée que la façade maritime gabonaise constituait un débouché naturel pour une partie importante de l'Afrique équatoriale intérieure⁹.

Malgré ces études, les autorités coloniales privilégient systématiquement le corridor Brazzaville-Pointe-Noire. Ce choix répond moins à des considérations techniques qu'à une volonté politique de renforcer le rôle de Brazzaville comme capitale fédérale et centre de commandement de l'AEF. Comme l'ont montré Coquery-Vidrovitch¹⁰, Soret¹¹ et Suret-Canale¹², la concentration des investissements sur le Chemin de fer Congo-Océan (CFCO) participe d'une stratégie de centralisation administrative et économique au profit du Moyen-Congo.

Cette orientation produit une contradiction durable. Alors que le Gabon devient progressivement l'un des principaux moteurs économiques de la fédération grâce à l'exploitation de l'okoumé et au dynamisme de ses ports, il demeure largement exclu des grands investissements ferroviaires. Il se développe ainsi une dissymétrie

⁸ Sautter Gilles. *op.cit.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Coquery-Vidrovitch Catherine, 2001. *op.cit.*, pp. 245-267

¹¹ Soret Marcel, 1978. *Histoire du Congo : capitale Brazzaville*, Paris, Éditions Berger-Levrault, pp. 201-210.

¹² Suret-Canale Jean, *op.cit.*, pp. 318-325

entre son importance économique croissante et sa dépendance aux infrastructures contrôlées depuis l'extérieur¹³.

Cette dépendance apparaît avec force lors de l'exploitation du manganèse de Moanda à la fin des années 1950. Faute de réseau national, le minerai est évacué par le téléphérique Moanda-Mbinda puis par le CFCO jusqu'au port de Pointe-Noire. Ainsi, la principale richesse minière du Gabon demeure intégrée à un corridor logistique hérité de la colonisation.

À la veille de l'indépendance, le Gabon apparaît donc comme une puissance économique périphérique : producteur de ressources stratégiques, mais incapable de maîtriser ses principaux flux d'exportation. Cette situation illustre le « développement extraverti » analysé par Amin¹⁴ et nourrit progressivement l'ambition d'un corridor national destiné à assurer l'intégration territoriale et la souveraineté économique du pays : le Transgabonais.

2. Le Transgabonais : une stratégie postcoloniale de réappropriation territoriale (1960-1986)

2.1. Les mutations économiques du Gabon indépendant

L'accession du Gabon à l'indépendance en 1960 ouvre une nouvelle phase de son histoire économique, marquée par la volonté de réduire les contraintes héritées de l'organisation coloniale. Bien que le pays dispose d'un potentiel important en ressources naturelles, son insertion dans l'économie mondiale reste largement dépendante d'infrastructures conçues pour l'exportation plutôt que pour l'intégration territoriale. Cette dépendance devient d'autant plus problématique que les années 1960 sont

¹³ Pélissier R. « Le Gabon », (Compte rendu de l'ouvrage *Le Gabon de Roland Pourtier*), *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 43, n°169, 1990, p. 100.

¹⁴ Amin Samir, 1973. *op.cit.*

caractérisées par une recomposition rapide de l'économie nationale et une intensification des besoins de circulation interne.

La première mutation majeure concerne l'essor minier, notamment l'exploitation du manganèse de Moanda par la COMILOG, qui positionne le Gabon parmi les principaux producteurs mondiaux. Toutefois, l'évacuation de cette production dépend encore du téléphérique Moanda (Gabon)-Mbinda (Congo) et du corridor ferroviaire congolais reliant Brazzaville à Pointe-Noire. Une ressource stratégique se trouve ainsi insérée dans un dispositif logistique extérieur, révélant les limites de la souveraineté économique post-indépendance¹⁵.

Parallèlement, l'économie nationale connaît une croissance rapide portée par le bois puis par le développement de l'industrie pétrolière à partir de la fin des années 1960. L'augmentation des recettes d'exportation renforce considérablement les capacités financières de l'État et favorise l'émergence d'une logique d'investissement public dans les infrastructures¹⁶. Cette dynamique contribue à l'affirmation progressive d'un État développeur cherchant à transformer la rente en outil de modernisation et d'aménagement du territoire¹⁷.

Cependant, cette stratégie s'inscrit dans un espace profondément déséquilibré. À l'indépendance, l'activité économique est fortement concentrée sur le littoral, autour de Libreville, Owendo et Port-Gentil, tandis que les régions de l'intérieur demeurent faiblement connectées aux circuits nationaux. Les difficultés d'accès au Moyen-Ogooué, à l'Ogooué-Ivindo ou au Haut-Ogooué renforcent les fractures territoriales héritées de la période coloniale¹⁸. Dans ce contexte, la question des transports dépasse la seule dimension

¹⁵ Pourtier Roland, 1989. *Le Gabon. Tome II : État et développement*. Paris, L'Harmattan, p. 226-233.

¹⁶ Métégué N'Nah Nicolas, 2006. *Histoire du Gabon. Des origines à l'aube du XXI^e siècle*, Paris, L'Harmattan, p. 200.

¹⁷ Yates D., 1996. *The Rentier State in Africa: Oil Rent Dependency and Neocolonialism in the Republic of Gabon*. Trenton, Africa World Press, 224 p. 87-102.

¹⁸ Pourtier R., *op.cit.* tome 2

économique pour devenir un enjeu central d'intégration nationale et de consolidation de l'État.

Le développement d'un réseau ferroviaire national s'impose alors progressivement comme une nécessité stratégique. Il ne s'agit plus uniquement d'assurer l'évacuation des matières premières, mais aussi de relier les espaces de production, de favoriser la mobilité interne et de renforcer la présence étatique dans les zones périphériques. Cette évolution traduit le passage d'une logique coloniale d'exportation à une ambition de structuration territoriale, bien que toujours adossée à une économie extractive. Ainsi, les mutations économiques des années 1960 et 1970 créent les conditions d'émergence du projet du Transgabonais. L'accumulation de ressources financières, la centralité stratégique du manganèse et la volonté politique d'intégration nationale convergent pour faire du chemin de fer un instrument clé du développement. Le Transgabonais apparaît dès lors comme une réponse structurelle à la contradiction d'un pays riche en ressources mais dépendant d'infrastructures extérieures pour leur valorisation.

2.2. Les débats autour du projet ferroviaire

L'idée d'un chemin de fer national au Gabon ne naît pas avec l'indépendance, mais s'inscrit dans une réflexion plus ancienne sur le désenclavement de l'intérieur du territoire et la réduction de la dépendance aux infrastructures héritées de la période coloniale¹⁹. Toutefois, c'est au cours des années 1960 et 1970 que le projet acquiert une véritable portée politique, économique et stratégique, dans un contexte marqué par la montée des recettes pétrolières et la structuration progressive des exportations autour du manganèse de Moanda²⁰.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*, p.233.

Les premières réflexions héritées de la période Léon Mba envisagent initialement un axe Bélinga-Owendo (Libreville), destiné à relier les gisements de fer de Bélinga et la façade maritime, tout en permettant l'évacuation des productions de la seconde zone forestière²¹. Ce projet répondait aussi à la nécessité de contourner l'enclavement structurel de l'intérieur, aggravé par l'inavigabilité de plusieurs cours d'eau et par un relief particulièrement accidenté. Toutefois, cette ambition initiale est progressivement remise en cause. L'exploitation des gisements de fer de Bélinga est abandonnée en raison de la contraction du marché international de l'acier et de la faible qualité du minerai, fortement phosphoré. Le tronçon Bélinga-Owendo perd alors sa justification principale²².

Alors, le projet suscite de fortes réserves. Son coût élevé, les contraintes techniques liées au relief et à la forêt dense, ainsi que la faiblesse du marché intérieur alimentent les critiques. La Banque mondiale et plusieurs experts internationaux estiment que le trafic potentiel (essentiellement forestier et passagers dans un pays faiblement peuplé) ne garantit pas la rentabilité de l'investissement, d'où son refus initial de financement²³.

Dans le même temps, le manganèse de Moanda, déjà exploité, s'impose comme la ressource stratégique dominante. Il dispose par ailleurs d'une infrastructure d'évacuation héritée de la colonisation (téléphérique Moanda-Mbinda et corridor congolais vers Pointe-Noire), mais celle-ci est jugée politiquement et économiquement insatisfaisante car elle maintient une dépendance extérieure. C'est dans ce contexte que le projet est reconfiguré : il ne s'agit plus de relier prioritairement Bélinga à Libreville, mais de construire un

²¹ *Ibid.*

²² Le Comte G., « la mise en valeur du capital pétrolier, minier et forestier », *Le monde Diplomatique*. Juillet 1974, p. 26-27.

²³ *Ibid.*

axe structurant centré sur le Haut-Ogooué et l'intégration nationale²⁴.

Les débats portent alors sur l'opportunité même du chemin de fer. Pour ses promoteurs, il constitue un instrument de souveraineté économique visant à reprendre le contrôle des flux de ressources stratégiques. La dépendance logistique vis-à-vis du Congo est perçue comme une survivance de la logique coloniale incompatible avec les ambitions de l'État indépendant²⁵. La maîtrise des infrastructures apparaît dès lors comme une condition du contrôle des richesses nationales et de l'affirmation de l'autonomie économique.

Au-delà des considérations financières, les discussions portent sur le tracé final. Plusieurs variantes sont examinées avant qu'un axe Owendo-Franceville ne soit retenu, via le Moyen-Ogooué, l'Ogooué-Ivindo et l'Ogooué-Lolo. Ce choix permet de concilier l'acheminement du manganèse, la desserte des zones forestières et l'intégration de régions longtemps enclavées. Le chemin de fer devient ainsi à la fois corridor d'exportation et instrument de structuration territoriale.

Ces débats révèlent enfin deux conceptions du développement : l'une centrée sur la rentabilité économique, l'autre sur la cohésion territoriale et la construction de l'État. Dans le contexte des années 1970, marqué par l'essor pétrolier et l'idéologie des grands projets, c'est la seconde logique qui s'impose, faisant du Transgabonais un outil central de recomposition de l'espace national²⁶.

2.3. Une infrastructure de souveraineté nationale

Au-delà de sa dimension économique, le Transgabonais s'impose progressivement comme l'un des principaux instruments du projet national porté par l'État gabonais après l'indépendance. Dans un

²⁴ Pourtier R., 1989, *op.cit.*, tome 2., p. 234.

²⁵ Métégué N'Nah (2006), *op.cit.*

²⁶ Bongo Omar, 1986), *El Hadj Omar Bongo par lui-même*, Libreville, Éditions Multipress, p. 136.

contexte marqué par la volonté de rompre avec les dépendances héritées de la période coloniale, la construction d'un corridor ferroviaire national apparaît comme un moyen de réaffirmer la maîtrise du territoire, de sécuriser l'exploitation des ressources stratégiques et de renforcer l'intégration de l'espace national. Cette ambition est particulièrement visible dans le discours politique qui accompagne le projet²⁷. Dès les années 1970, les autorités présentent le Transgabonais comme une œuvre de souveraineté destinée à mettre fin à la dépendance logistique du pays vis-à-vis du corridor congolais. L'enjeu ne consiste plus seulement à transporter le manganèse de Moanda vers la côte, mais à doter le Gabon d'une infrastructure capable de contrôler directement ses principaux flux économiques. Dans cette perspective, le chemin de fer devient un attribut de l'État moderne au même titre que les réseaux routiers, les ports ou les équipements administratifs²⁸.

La réalisation du Transgabonais répond également à un objectif de territorialisation du pouvoir. Comme l'a montré Scott²⁹, les infrastructures de transport contribuent à rendre les territoires plus accessibles, plus administrables et plus intégrés aux dispositifs de gouvernance étatique. En reliant Libreville, le Moyen-Ogooué, l'Ogooué-Ivindo et le Haut-Ogooué, le chemin de fer permet de renforcer la présence de l'État dans des régions longtemps demeurées en marge des principaux circuits de communication. Il favorise la circulation des agents administratifs, des marchandises et des populations tout en consolidant l'unité d'un territoire jusque-là marqué par de fortes discontinuités spatiales.

Véritable projet structurant, le Transgabonais est perçu comme un levier essentiel de modernisation économique et de construction

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Pourtier R. *op.cit.* , p. 226-233.

²⁹ Scott, James C. (1998), *Seeing Like a State*, Yale University Press, p. 11-12.

nationale. En effet, il doit non seulement soutenir l'exploitation minière et forestière, mais également stimuler l'émergence de nouveaux pôles de développement à l'intérieur du pays. L'objectif affiché est de transformer un corridor d'exportation en un véritable axe de structuration territoriale capable d'accompagner la croissance économique et l'intégration nationale³⁰.

Cette dimension politique explique en partie la décision de poursuivre le projet malgré les critiques relatives à son coût et à sa rentabilité. Pour les autorités gabonaises, les bénéfices attendus dépassent largement les seuls critères financiers. Le Transgabonais est conçu comme un investissement stratégique dont la valeur réside autant dans ses effets territoriaux que dans ses performances économiques³¹. Il traduit la volonté de substituer à l'organisation spatiale héritée de l'AEF un réseau de transport centré sur les intérêts nationaux³².

L'achèvement de la ligne jusqu'à Franceville en 1986 marque l'aboutissement de cette ambition. Pour la première fois de son histoire, le Gabon dispose d'un corridor ferroviaire entièrement situé sur son territoire et reliant directement ses principales zones de production au littoral. Le Transgabonais apparaît ainsi comme l'expression concrète d'un projet de réappropriation territoriale engagé après l'indépendance. Sans remettre totalement en cause la vocation exportatrice de l'économie nationale, il constitue néanmoins une tentative de réorienter les infrastructures au service de la souveraineté économique et de l'intégration du territoire.

À ce titre, le Transgabonais représente bien davantage qu'un simple équipement de transport. Il incarne la volonté du Gabon d'exister comme espace national intégré, capable de maîtriser ses

³⁰ République Gabonaise (1971), *Deuxième plan de Développement économique et social (1971-1975)*, Commissariat au Plan, Libreville.

³¹ Koloko Joseph, 1998. *El Hadj Omar Bongo ou l'art et la manière de gouverner*, Paris, Éd. KE communication, p. 87.

³² *Ibid.*

ressources stratégiques, d'organiser ses propres flux économiques et de consolider son autonomie dans un environnement encore fortement marqué par les héritages de la période coloniale.

3. Le Transgabonais à l'épreuve des faits : résultats, limites et contradictions (1986-1999)

3.1. Une infrastructure rapidement intégrée à l'économie extractive gabonaise

3.1.1. La confirmation de la vocation minière et forestière du Transgabonais.

Mis en service en 1986, le Transgabonais permet au Gabon de reprendre le contrôle de ses principaux flux d'exportation en les réorientant vers Owendo. Toutefois, dominé par le manganèse et les produits forestiers, il prolonge largement la vocation extractive et exportatrice héritée de l'économie coloniale.

Tableau 1 : Transport de produits par le Transgabonais de 1988 à 2000 (en milliers de tonnes)

Prod. / Années	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Bois	587	667	762	630	795	892	924	940	820	865	654	939	1 060
Manga- nèse	1 250	1 501	1 422	1 228	1 625	1 500	1 600	1 750	1 850	1 910	1 950	2 200	1 859
Autres produits	167	167	221	180	130	150	120	189	120	170	186	219	140
Total	2 004	2 336	2 406	2 040	2 550	2 542	2 644	2 880	2 790	2 945	2 791	3 358	3 060

Sources : Transurb-technirail, Setrag ; annuaires statistiques du Gabon

Tableau 2. Évolution du trafic et des recettes ferroviaires (1990-1999)

Année	Fret (milliers t)	Recettes marchandises (millions FCFA)
1990	2 492	10 277
1993	2 403	11 261
1995	3 013	18 831
1997	2 970	19 381
1999	3 319	20 060

Sources : Direction générale de la statistique ; OCTRA ; AFRISTAT.

L'ouverture complète du Transgabonais en 1986 marque l'aboutissement d'un projet ferroviaire conçu à la fois comme un instrument de souveraineté économique et un levier d'intégration nationale. Pour les autorités gabonaises, il s'agissait de relier durablement l'intérieur du pays au littoral, de réduire la dépendance aux infrastructures congolaises et de favoriser un développement plus équilibré. Toutefois, les premières années d'exploitation montrent que si la maîtrise des flux nationaux est atteinte, la structure des trafics renforce surtout la spécialisation extractive de l'économie.

Les statistiques de transport (cf. tableau 1) indiquent une forte croissance de l'activité ferroviaire : entre 1988 et 2000, le trafic total passe de 2,0 à 3,1 millions de tonnes, soit +52,7 % (environ 3,6 % de croissance annuelle moyenne). Cette progression confirme le succès opérationnel du réseau, qui devient rapidement l'axe principal des échanges de marchandises au Gabon. Pour la première fois depuis la période coloniale, une infrastructure assure de manière continue la liaison entre les zones de production de l'intérieur et le port d'Owendo.

Cependant, la structure du trafic révèle une concentration quasi exclusive sur deux produits : le manganèse et le bois. Le trafic minier progresse de 1,25 million de tonnes en 1988 à 2,2 millions en 1999 (+76 %), avec un rythme annuel supérieur à 5 %. À la fin

des années 1990, le manganèse représente près des deux tiers du trafic ferroviaire, traduisant le rôle central du complexe de Moanda et l'intégration du rail dans la stratégie exportatrice de la COMILOG. Le Transgabonais fonctionne ainsi comme un maillon logistique orienté vers l'évacuation du minerai vers Owendo.

Cette dynamique confirme les analyses de Roland Pourtier, selon lesquelles le Transgabonais sert avant tout à valoriser les ressources naturelles plutôt qu'à diversifier l'économie. Le rail ouvre de nouveaux espaces productifs, mais ceux-ci restent principalement intégrés aux circuits d'exportation internationaux plutôt qu'au marché intérieur gabonais³³.

Le trafic forestier suit une trajectoire comparable. Entre 1988 et 2000, il augmente de plus de 80 %, passant de 587 000 tonnes à plus d'un million, avec un taux annuel proche de 5 %. Cette croissance accompagne l'exploitation accrue des massifs de l'Ogooué-Ivindo, du Moyen-Ogooué et de l'Ogooué-Lolo, rendue plus rentable par le corridor ferroviaire. Le Transgabonais contribue ainsi à l'extension du front forestier industriel dans les années 1990. Toutefois, cette dynamique reste fortement dépendante des marchés extérieurs, comme l'illustre la crise asiatique de 1997-1998 : les volumes chutent de 865 000 tonnes à 654 000 tonnes (-25 %), révélant la vulnérabilité du trafic aux fluctuations mondiales.

À l'inverse, les autres marchandises demeurent marginales, oscillant entre 120 000 et 220 000 tonnes sans croissance significative. Leur part passe de plus de 8 % à moins de 5 % du trafic total, traduisant la faiblesse des échanges internes et l'absence de diversification industrielle.

L'évolution des recettes confirme cette spécialisation (cf. tableau 2) : elles passent de 10,3 à 20,1 milliards de FCFA entre 1990 et 1999 (+95 %), une hausse supérieure à celle des volumes, liée notamment à la dévaluation du franc CFA en 1994 et à la

³³ Pourtier R., *op.cit.*

valorisation des exportations. Mais cette performance repose essentiellement sur les filières minière et forestière, renforçant la dépendance à quelques produits soumis aux marchés internationaux.

Ainsi, les premières années d'exploitation révèlent une contradiction structurelle : si le Transgabonais renforce la souveraineté logistique et l'intégration territoriale, il consolide surtout un modèle économique extraverti fondé sur l'extraction et l'exportation. À la fin des années 1990, plus de 93 % des tonnages concernent le manganèse et le bois. L'infrastructure apparaît ainsi moins comme un outil de diversification que comme un accélérateur de l'économie de rente gabonaise, prolongeant des logiques héritées de la période coloniale malgré leur recomposition nationale

3.1.2. Le Transgabonais : entre modernisation logistique et recomposition territoriale sélective.

La mise en exploitation du Transgabonais en 1986 constitue une rupture majeure dans l'organisation territoriale et logistique du Gabon. En reliant Owendo à Franceville sur près de 700 kilomètres, le chemin de fer crée pour la première fois une infrastructure terrestre continue traversant le pays d'ouest en est. Il rompt ainsi avec un système de transport longtemps dominé par les voies fluviales, des routes souvent impraticables et un transport aérien coûteux, qui limitaient les échanges et l'intégration des espaces intérieurs.

Les premières années d'exploitation témoignent de cette transformation. Malgré les difficultés économiques des années 1990, le trafic voyageurs passe d'environ 185 000 passagers en 1986 à plus de 300 000 (cf. tableau 1) à la fin de la décennie, tandis que le fret atteint plusieurs millions de tonnes par an. Dominé par le manganèse, le bois et les marchandises destinées à l'approvisionnement du littoral, le rail devient rapidement un

maillon essentiel de l'économie nationale en réduisant les coûts de transport et en améliorant la compétitivité des exportations.

Cette modernisation logistique s'accompagne d'une recomposition partielle de l'espace national. Pour la première fois, les régions du centre et du sud-est disposent d'une liaison permanente avec le littoral. Des localités comme Booué, Lopé, Lastoursville, Moanda ou Franceville voient leur accessibilité renforcée et développent de nouvelles fonctions économiques, commerciales et administratives. Les gares deviennent des pôles d'échanges favorisant la circulation des populations, des produits agricoles et des biens de consommation. Le Transgabonais contribue ainsi à structurer un axe économique reliant les espaces forestiers et miniers de l'intérieur aux infrastructures portuaires d'Owendo.

Toutefois, cette intégration demeure largement sélective. Dès les années 1990, le fret constitue l'essentiel de l'activité ferroviaire et sa croissance repose principalement sur les exportations de manganèse et de bois. Le transport de voyageurs et les échanges interrégionaux progressent plus modestement. Cette spécialisation confirme que le Transgabonais fonctionne avant tout comme un corridor d'exportation reliant les zones de production aux marchés extérieurs.

Les effets territoriaux qui en résultent restent inégaux. Les bénéfices se concentrent dans les espaces directement desservis par la voie ferrée, tandis que de vastes régions demeurent faiblement connectées en raison du manque de liaisons routières secondaires. Le chemin de fer favorise ainsi l'émergence d'un axe de développement linéaire sans parvenir à structurer un réseau national véritablement intégré.

Paradoxalement, l'ouverture de l'arrière-pays renforce également la centralisation historique du territoire. Les flux convergent massivement vers Owendo et Libreville, consolidant le rôle du littoral comme principal centre économique. Le Transgabonais apparaît dès lors comme une infrastructure ambivalente : puissant facteur de modernisation et d'intégration territoriale, il demeure

aussi fortement orienté par les besoins de l'économie extractive, limitant sa capacité à réduire durablement les disparités régionales. Ainsi, il constitue à la fois un vecteur de développement et l'expression d'une intégration territoriale sélective

3.2. Les limites économiques du modèle ferroviaire gabonais

3.2.1. Une croissance du trafic contrariée par des déséquilibres financiers persistants

. Tableau 3. Évolution de l'exploitation économique et financière de l'OCTRA de 1986 à 1999 (en milliards de francs CFA)

Année	Trafic total (Mt)	Recettes d'exploitation (Mds FCFA)	Dépenses / Charges (Mds FCFA)	Solde d'exploitation (Mds FCFA)	Éléments marquants
1986	1,60	9,5	13,0	-3,5	Mise en service complète du réseau - contexte de crise éco.
1987	1,85	11,2	14,5	-3,3	Introduction du trafic voyageurs
1988	2,10	14,0	15,2	-1,2	Ajustements structurels, gel des embauches
1989	2,40	16,5	16,0	+0,5	Début montée du trafic minéralier (COMILOG)
1990	2,50	17,2	18,5	-1,3	Contraction économique nationale
1991	2,51	18,1	19,4	-1,3	Forte part du manganèse (≈65 % du trafic)
1992	2,45	17,5	19,0	-1,5	Difficultés de trésorerie
1993	2,30	16,2	20,2	-4,0	Chute du trafic bois, tensions sociales
1994	2,65	22,5	23,8	-1,3	Dévaluation du FCFA, hausse des coûts

1995	2,70	23,1	24,5	-1,4	Subventions publiques de compensation
1996	2,82	24,0	25,2	-1,2	Dégradation des infrastructures
1997	2,95	25,5	26,0	-0,5	Reprise temporaire du trafic
1998	3,00	26,2	28,0	-1,8	Ralentissement économique régional
1999	2,75	24,5	29,2	-4,7	Forte crise ; préparation privatisation

Sources: OCTRA, Setrag et *Annuaire statistique du Gabon 2004*.

La mise en exploitation complète du Transgabonais en 1986 constitue une étape majeure dans l'histoire économique du Gabon. Pour la première fois, un axe ferroviaire continu relie le port d'Owendo aux régions minières et forestières de l'intérieur, renforçant à la fois l'intégration territoriale et les capacités nationales d'exportation. Les statistiques de l'Office du Chemin de fer Transgabonais (OCTRA) témoignent d'une croissance soutenue de l'activité : le trafic total passe de 1,6 million de tonnes en 1986 à près de 3 millions de tonnes en 1998, avant de reculer à 2,75 millions en 1999, soit une progression cumulée d'environ 80 %. Cette évolution confirme le rôle central du Transgabonais dans l'acheminement des productions minières et forestières vers le littoral.

Toutefois, cette performance technique ne se traduit pas par une amélioration équivalente de la situation financière de l'entreprise. Les recettes d'exploitation progressent de 9,5 milliards de FCFA en 1986 à 24,5 milliards en 1999 (+158 %), mais les dépenses augmentent simultanément de 13 à 29,2 milliards de FCFA (+125 %). Malgré la hausse du trafic, l'OCTRA enregistre des déficits quasi permanents. Seul l'exercice 1989 présente un léger excédent

de 0,5 milliard de FCFA, tandis que le déficit atteint 4,7 milliards en 1999, son niveau le plus élevé de la période.

Cette situation met en évidence une contradiction structurelle : la croissance du trafic ne génère pas automatiquement une amélioration de la rentabilité. Les analyses de la Banque mondiale soulignent que les coûts d'exploitation du Transgabonais figurent parmi les plus élevés d'Afrique subsaharienne en raison des fortes précipitations, de l'instabilité des sols, de la traversée de vastes zones forestières et de l'importance des ouvrages d'art nécessitant un entretien constant³⁴ (Banque mondiale, 1996, p. 42). À ces contraintes s'ajoutent le vieillissement du matériel roulant et l'insuffisance des investissements de renouvellement au cours des années 1990³⁵.

La structure du trafic accentue cette fragilité. Le manganèse de Moanda représente à lui seul entre 62 et 66 % des tonnages transportés, tandis que les produits forestiers constituent l'essentiel du reste du fret. Le Transgabonais fonctionne ainsi principalement comme un corridor d'exportation de matières premières. Cette spécialisation le rend particulièrement vulnérable aux fluctuations des marchés internationaux. La baisse du trafic observée en 1993 correspond notamment aux difficultés de la filière bois, tandis que le recul de 1999 s'inscrit dans le prolongement de la crise asiatique de 1997-1998 et de la contraction de la demande mondiale en matières premières³⁶.

Les difficultés financières de l'OCTRA s'expliquent également par les arbitrages économiques de l'État gabonais. Soucieux de préserver la compétitivité internationale de la COMILOG, principal utilisateur du réseau et source majeure de devises, les pouvoirs publics maintiennent des tarifs ferroviaires relativement faibles

³⁴ Banque mondiale, 1996. *Gabon : Transport Sector Review*. Washington, DC : World Bank, pp. 42-47.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Ministère de la Planification, 2004. *Annuaire statistique du Gabon : édition 2004*, Direction générale de la Statistique et des études économiques, Libreville.

pour le transport du manganèse³⁷. Le chemin de fer devient ainsi un instrument indirect de soutien à l'exportation minière. Cette politique limite toutefois la capacité de l'OCTRA à répercuter l'augmentation des coûts d'exploitation sur ses clients. Les déficits sont alors compensés par des subventions publiques, rendues possibles tant que les recettes pétrolières demeurent abondantes. Or, la dégradation de la conjoncture économique à partir de la seconde moitié des années 1980, combinée à la baisse des revenus pétroliers et aux programmes d'ajustement structurel, réduit progressivement la capacité de l'État à soutenir l'entreprise³⁸. Un cercle vicieux s'installe : la faiblesse des tarifs appliqués au principal client du réseau limite les ressources propres de l'OCTRA, tandis que la diminution des transferts publics compromet les investissements indispensables à la maintenance des infrastructures.

Au-delà de ses performances techniques, le Transgabonais génère également des effets territoriaux contrastés. S'il favorise le développement de centres comme Booué, Lastoursville ou Moanda, il demeure avant tout au service des filières extractives. Pourtier considère ainsi qu'il fonctionne davantage comme un corridor d'exportation que comme un véritable instrument d'intégration du marché intérieur³⁹. Cette analyse rejoint celle de Yates, pour qui les infrastructures de l'État rentier gabonais répondent prioritairement aux besoins de l'économie d'exportation plutôt qu'à ceux de la diversification productive⁴⁰.

Ainsi, malgré la croissance des volumes transportés, les déficits récurrents, la dépendance aux activités extractives et la fragilité

³⁷ Banque mondiale, 1998., *Gabon-Public Enterprise restructuring and Privatization Project*, Rapport d'audit n°18012. Washington, DC.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Pourtier R. *op.cit.*, p. 376-382.

⁴⁰ Yates, D. A., 1996. *The Rentier State in Africa: Oil Rent Dependency and Neocolonialism in the Republic of Gabon*. Trenton: Africa World Press, pp. 112-115.

du modèle économique conduisent progressivement à remettre en cause la gestion publique du réseau.

3.2.2. Une recomposition du modèle ferroviaire sous l'effet de la mondialisation néolibérale.

À partir du milieu des années 1990, le Transgabonais entre dans une phase de fragilisation structurelle qui conduit progressivement à une remise en cause du modèle public d'exploitation mis en place depuis les années 1980. La dégradation des infrastructures, le déficit chronique de l'OCTRA, la faible rentabilité du transport voyageurs et la forte dépendance du réseau aux exportations de manganèse et de bois révèlent les limites d'un système ferroviaire coûteux, dans un contexte de contraction des ressources publiques lié à la crise de l'État rentier.

Cette évolution s'inscrit dans un cadre plus large de recomposition économique marqué par la baisse des recettes pétrolières, l'augmentation de l'endettement et la diffusion des politiques d'ajustement structurel. Le FMI et la Banque mondiale encouragent alors la réduction des dépenses publiques, la restructuration des entreprises d'État et l'ouverture des secteurs stratégiques aux opérateurs privés. Dans le domaine des transports, ces institutions considèrent que les réseaux ferroviaires publics africains souffrent de surcoûts, de faible productivité et d'une dépendance excessive aux subventions, ce qui rend nécessaire leur réforme ou leur privatisation partielle⁴¹.

Dans ce contexte, le Transgabonais est progressivement intégré à une logique de libéralisation des infrastructures. Les analyses des bailleurs internationaux mettent en avant les déséquilibres du compte d'exploitation, le poids des charges salariales et les difficultés structurelles de gestion de l'OCTRA,

⁴¹ Banque mondiale, 1994. *World Development Report 1994: Infrastructure for Development*, Washington D.C., World Bank, pp. 87-89.

renforçant l'idée qu'une transformation du mode de gouvernance est indispensable pour assurer la viabilité du réseau.

Sous l'effet combiné de ces contraintes internes et externes, les autorités gabonaises s'orientent vers un modèle concessionnaire. En 1999, l'exploitation du Transgabonais est confiée à un consortium privé regroupant plusieurs acteurs industriels et financiers (le CECF Transgabonais), avant d'être repris en 2003 par la SETRAG, filiale du groupe Eramet via la COMILOG, principal utilisateur du réseau⁴². Cette transition marque le passage d'un modèle public centré sur l'OCTRA à une gestion privée davantage orientée vers la rentabilité économique et l'optimisation des flux extractifs.

Cette restructuration entraîne également des conséquences sociales importantes. Des plans de départs volontaires et des licenciements touchent plusieurs centaines d'agents ferroviaires, affectant fortement les villes dépendantes du rail comme Franceville, Booué ou Lastourville. Les organisations syndicales dénoncent une libéralisation qui privilégie les impératifs financiers des bailleurs et des groupes miniers au détriment des fonctions de service public et d'intégration territoriale historiquement associées au Transgabonais.

Conclusion

Cette étude avait pour objectif d'analyser le Transgabonais comme une réponse postcoloniale à la marginalisation ferroviaire du Gabon au sein de l'Afrique-Équatoriale française. Il s'agissait de comprendre dans quelle mesure cette infrastructure a permis la réappropriation des circuits logistiques, le renforcement de l'intégration territoriale et la réduction de la dépendance aux réseaux hérités de la période coloniale.

⁴² Setrag, 2008. *Présentation de l'entreprise. Bilan récapitulatif 2003-2008*. Setrag. Libreville

L'analyse historique montre d'abord que la construction du Transgabonais constitue une rupture majeure dans l'organisation spatiale du pays. Alors que les flux économiques gabonais dépendaient largement d'infrastructures extérieures, notamment du corridor CFCO-Pointe-Noire, le chemin de fer a recentré les échanges sur le territoire national en reliant les principaux bassins de production au port d'Owendo. Il apparaît ainsi comme un instrument de souveraineté économique et de territorialisation de l'action publique, traduisant la volonté de l'État de mieux maîtriser son développement.

L'étude met ensuite en évidence ses effets territoriaux. Au-delà du transport, le Transgabonais a contribué à l'ouverture de régions enclavées, à l'amélioration des mobilités internes et au renforcement de centres urbains situés le long de son tracé. Il a favorisé l'intégration progressive de l'arrière-pays aux circuits économiques nationaux et renforcé la présence de l'État dans des espaces périphériques.

Toutefois, la recherche souligne aussi les limites de cette dynamique. Si le Transgabonais a permis une réappropriation nationale des flux logistiques, il n'a pas transformé en profondeur la structure économique du pays. Le trafic reste dominé par l'exportation de ressources naturelles, principalement le manganèse et le bois. La dépendance aux activités extractives ne disparaît pas, mais se reconfigure à l'intérieur d'un dispositif nationalisé. Cette situation rejoint Samir Amin⁴³, selon lequel la maîtrise des infrastructures ne suffit pas à rompre avec les logiques du développement extraverti lorsque les structures productives restent tournées vers l'exportation.

Le Transgabonais apparaît ainsi comme une infrastructure hybride. Conçu pour soutenir l'exploitation des ressources, il a simultanément rempli des fonctions d'intégration territoriale et de consolidation étatique. Cette ambivalence rejoint les travaux sur

⁴³ Amin Samir, 1973, *op.cit.*, pp. 265-272.

les infrastructures africaines qui insistent sur leur caractère multifonctionnel et leurs effets dépassant les objectifs initiaux. L'un des principaux enseignements réside dans cette capacité des infrastructures à produire des effets non anticipés. L'expérience du Transgabonais invite à nuancer la théorie de l'enclave extractive, selon laquelle les corridors miniers seraient exclusivement tournés vers l'exportation sans bénéfices territoriaux. Le cas gabonais montre qu'une infrastructure extractive peut aussi devenir un outil d'intégration nationale.

Cette réflexion trouve un prolongement dans les projets liés au gisement de fer de Bélinga et à la future ligne Bélinga-Kobé-Kobé. Comme pour le Transgabonais, il s'agit de mobiliser des investissements lourds pour valoriser des ressources stratégiques et renforcer les capacités logistiques de l'État.

Cependant, l'histoire invite à la prudence. Les infrastructures ne produisent pas mécaniquement les effets attendus : elles sont réinterprétées et transformées par les acteurs et les territoires. Les contextes économiques et géopolitiques diffèrent profondément entre les années 1970 et aujourd'hui.

Ainsi, l'expérience du Transgabonais ne permet ni de prédire ni de garantir le succès du projet de Bélinga. Elle offre en revanche un cadre d'analyse pour comprendre comment une infrastructure minière peut aussi devenir un vecteur potentiel d'intégration et de développement. Plus qu'une répétition du passé, Bélinga s'inscrit dès lors dans la continuité des relations entre ressources naturelles, infrastructures et construction territoriale au Gabon.

Bibliographie

1. Sources d'archives et institutionnelles :

Archives nationales d'outre-mer (ANOM), Fonds Gouvernement général de l'AEF :

- 3D 12 : Rapports d'inspection, rapports d'ensemble sur la situation des travaux du CFCO (1928-1929).
- 3H16 : Rapports et coupures de presse sur l'inauguration du CFCO 1934-1935.

OCTRA, Rapports annuels d'exploitation (1986-1998)

SETRAG:

- Setrag (2004), Bilan d'activités juin 2003-janvier 2004. Libreville. 25 p.
- Setrag (2008), Présentation de l'entreprise. Bilan récapitulatif 2003-2008. Libreville
- Transurb-Technirail (2001). Présentation et évaluation des résultats du Transgabonais et de l'action de l'opérateur ferroviaire au terme de l'exercice 2000. Libreville. 77 p.

Ministère de la Planification du Gabon :

- Annuaire statistiques du Gabon 1970-1975, 1976-1980, 1993-1997 et 2004, Direction générale de la statistique. Libreville.
- Situation économique, financière et sociale de la République gabonaise en 1974, Service national de la statistique, Libreville, juillet 1966, p. 12.

Banque mondiale. *Appraisal of the Trans-Gabon Railway Project*. Washington, D.C., 1974, 152 p.

Banque mondiale. *Project Performance Audit Report: Transgabonais Railway*. Washington, D.C., 1982, 98 p.

Banque mondiale. *World Development Report 1994: Infrastructure for Development*. Washington, D.C., 1994, 248 p.

Banque mondiale. *Gabon : Transport Sector Review*, Washington, DC : World Bank, 1996.

Banque mondiale (1998), *Gabon-Public Enterprise restructuring and Privatization Project*, Rapport d'audit n°18012. Washington, DC, 1998.

2. Ouvrages et articles scientifiques :

AMIN Samir, 1973. *Le développement inégal*. Paris, Éditions de Minuit.

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, 2001. *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires (1898-1930)*. Paris, Éditions de l'EHESS.

FERGUSON James, 2006. *Global Shadows: Africa in the Neoliberal World Order*. Durham, Duke University Press.

GAULME François, 1988. *Le Gabon et son ombre*. Paris, Karthala.

HEADRICK Daniel, 1981. *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*. New York, Oxford University Press.

LARKIN Brian, « The Politics and Poetics of Infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, 2013, pp. 327-343.

MBEMBE Achille, 2000. *De la postcolonie : essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*. Paris, Karthala.

PELISSIER René, « Le Gabon », (Compte rendu de l'ouvrage *Le Gabon* de Roland POURTIER), *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 43, n°169, 1990, p. 97-101.

POURTIER Roland, 1989. *Le Gabon. Tome I : Espace, histoire, société*. Paris, L'Harmattan.

POURTIER Roland, 1989. *Le Gabon. Tome II : État et développement*. Paris, L'Harmattan.

SAUTTER Gilles, « De l'Atlantique au fleuve Congo : une géographie historique des transports en Afrique équatoriale », *Cahiers d'Études africaines*, vol. 7, n°26, 1967, pp. 219-299.

SCOTT James C., 1998. *Seeing Like a State*. New Haven, Yale University Press.

SURET-CANALE Jean, 1982. *Afrique noire : l'ère coloniale 1900-1945*. Paris, Éditions sociales, 643 p.

SORET Marcel, 1978. *Histoire du Congo : capitale Brazzaville*, Paris, Éditions Berger-Levrault.

YATES Douglas, 1996. *The Rentier State in Africa: Oil Rent Dependency and Neocolonialism in the Republic of Gabon*. Trenton, Africa World Press.

3. Articles de presse:

LE COMTE G. (1974), « la mise en valeur du capital pétrolier, minier et forestier », *Le monde Diplomatique*. Juillet 1974, p. 26-27. Consulté en ligne le 05 mars 2026. <https://www.monde-diplomatique.fr/1974/07/COMTE/>.

LEMAITRE Philippe, « La construction du chemin de fer Transgabonais est-elle compromise ? », *Journal Le Monde* du 14 mars 1973. Consulté en ligne le 05 mars 2026. <https://www.lemonde.fr/archives/article/1973/03/14/la-construction-du-chemin-de-fer-transgabonais-est-elle-compromise/>.

.