



Schéma Directeur National d'Infrastructure Rapport 2012



Message du Président
Schéma Directeur National d'Infrastructure

Message du Président de la République Gabonaise Ali Bongo Ondimba



Depuis mon accession à la Magistrature Suprême en octobre 2009, j'ai mis en œuvre une politique de réforme économique et sociale ambitieuse qui guide désormais notre développement. Pour stimuler la croissance économique, nous privilégions un modèle diversifié et durable qui assure à tous nos concitoyens de réelles opportunités d'amélioration de leur avenir.

Aujourd'hui, dans un esprit de responsabilité, tous nos efforts sont consacrés à la mise en œuvre de notre programme de développement, dans la durée et sur l'ensemble du territoire national.

Le pilier central de ce programme est le nouveau Schéma Directeur National d'Infrastructure. Celui-ci permettra au Gabon de veiller à ce que les meilleures infrastructures se développent à travers la mise en place de projets prioritaires planifiés et ordonnés dans tous les secteurs économiques. Le résultat sera un réseau d'infrastructures structuré de classe mondiale qui permettra au Gabon d'être plus compétitif au niveau de l'économie globale et qui lui assurera une croissance durable.

Pour atteindre ces objectifs, j'ai demandé, dès 2010, à la société internationale d'ingénierie et de construction, Bechtel, de développer et de faciliter la réalisation de ce plan. Il a été conçu à prenant en compte nos infrastructures existantes, nos potentiels de croissance et la vision du Gabon Émergent : la mise en synergie de l'industrie, des services et du Gabon vert.

À travers cette feuille de route de projets d'infrastructure, mon espoir est de révéler à nos concitoyens, aux investisseurs et au monde entier, que le Gabon est une terre d'opportunités.



Message de Bechtel



Le Schéma Directeur National d'Infrastructure prend en compte l'ensemble des secteurs économiques du Gabon

Nous avons le plaisir de présenter ce Schéma Directeur National d'Infrastructure au Président de la République et au gouvernement du Gabon.

En 2010, lorsque le gouvernement du Gabon a demandé à Bechtel de développer un plan d'infrastructure, nous n'avons pas hésité à venir et nous installer au Gabon pour aider le pays dans cette initiative de planification cruciale. Malgré nos 112 ans d'expérience dans la construction de certaines des structures les plus importantes du monde, il s'agit d'un projet phare pour Bechtel. Après avoir réalisé dans les années 80 une étude de planification du développement économique du pays, c'est avec une grande fierté que nous avons répondu à cette nouvelle demande de partenariat avec le Gabon.

Le Schéma Directeur accorde la priorité aux besoins d'investissement et de développement, tout en équilibrant l'engagement du Gabon en matière de développement durable et en se concentrant sur des stratégies d'infrastructures à moyen et long terme dans les principaux secteurs : le transport, l'énergie, les télécommunications, le logement et les infrastructures de services publics.

Nous avons réuni des experts du monde entier pour travailler sur la compilation de ce projet et pour en faire un plan solide et réalisable, prêt à être mis en œuvre dès aujourd'hui. Nous croyons fermement qu'il s'agit d'un plan sur lequel les dirigeants du Gabon peuvent s'appuyer pour le développement global des secteurs afin de les aider à atteindre leurs objectifs d'infrastructure.

Nous sommes très honorés d'être le partenaire du Gabon dans le cadre de ce projet de construction d'un avenir durable pour ses citoyens, aussi bien au niveau régional que mondial. Ce plan est une nouvelle étape à laquelle Bechtel participe pour aider à la réalisation de la vision du président de la République, le Gabon Émergent.

Mike Adams
Président de la division
Infrastructure Civile de Bechtel



Avant-propos

Le présent rapport a été rédigé par Bechtel International Inc. ("Bechtel") en vue de son utilisation par la Présidence et le Gouvernement de la République du Gabon ("le Gouvernement") en application de, et conformément à, l'Accord Cadre conclu entre la Présidence et Bechtel entré en vigueur le 25 mai 2010 ("l'Accord"). Sauf indication contraire dans le présent rapport, Bechtel n'a pas vérifié lui-même ou de quelque manière que ce soit, le caractère exact ou complet et la faisabilité financière de l'une ou de l'ensemble des informations fournies par le Gouvernement ou par d'autres personnes.

Ce rapport est soumis aux termes et conditions de l'Accord.

Toute personne autre que le Gouvernement ne pourra se prévaloir du présent rapport et toute personne autre que le Gouvernement faisant référence à ce rapport le fera sous sa propre responsabilité. En particulier, ni Bechtel ni l'une des personnes agissant pour son compte, ne pourra être tenu pour responsable des responsabilités encourues par des tiers du fait de l'utilisation de, ou des dommages provoqués par l'utilisation de, toute information contenue dans ledit rapport, ou de toute erreur ou omission dudit rapport. Bechtel décline toute responsabilité vis-à-vis des tiers au regard de l'utilisation ou des références faites par ceux-ci audit rapport.

Bechtel ne se prononce pas sur l'exactitude des déclarations effectuées dans le présent rapport. Ce rapport doit être considéré seulement à la date à laquelle il a été émis.

Ce rapport représente un tout et doit être lu dans son ensemble.

Les réserves et limitations de responsabilité visées dans la présente notice à l'égard de toute personne autre que le Gouvernement seront applicables en cas de négligence de la part de Bechtel et en tout état de cause dans la mesure permise par la loi applicable.

Table des matières

	Introduction	2
	Résumé	4
1	Le cadre	20
1.1	Profil du pays	21
1.2	Analyse et perspectives sectorielles	44
1.3	Le Gabon Émergent	88
1.4	Définition d'un projet d'infrastructure	94
1.5	Processus et méthodologie	95
2	Les projets de développement	102
2.1	Concept du corridor	103
2.2	Les corridors du Gabon	106
2.3	Budget	121
3	Le suivi	122
3.1	Planning de suivi des projets	123
3.2	Système de Décision de Projets	124
3.3	SmartCode	126
3.4	Rôle du secteur privé dans l'exécution du Schéma Directeur	139
	Conclusion	147
4	Projets prioritaires nationaux	148
5	Projets prioritaires de Libreville	174
6	Autres projets non inclus dans le Schéma Directeur	187
	Table des matières détaillée	194
	Remerciements	196

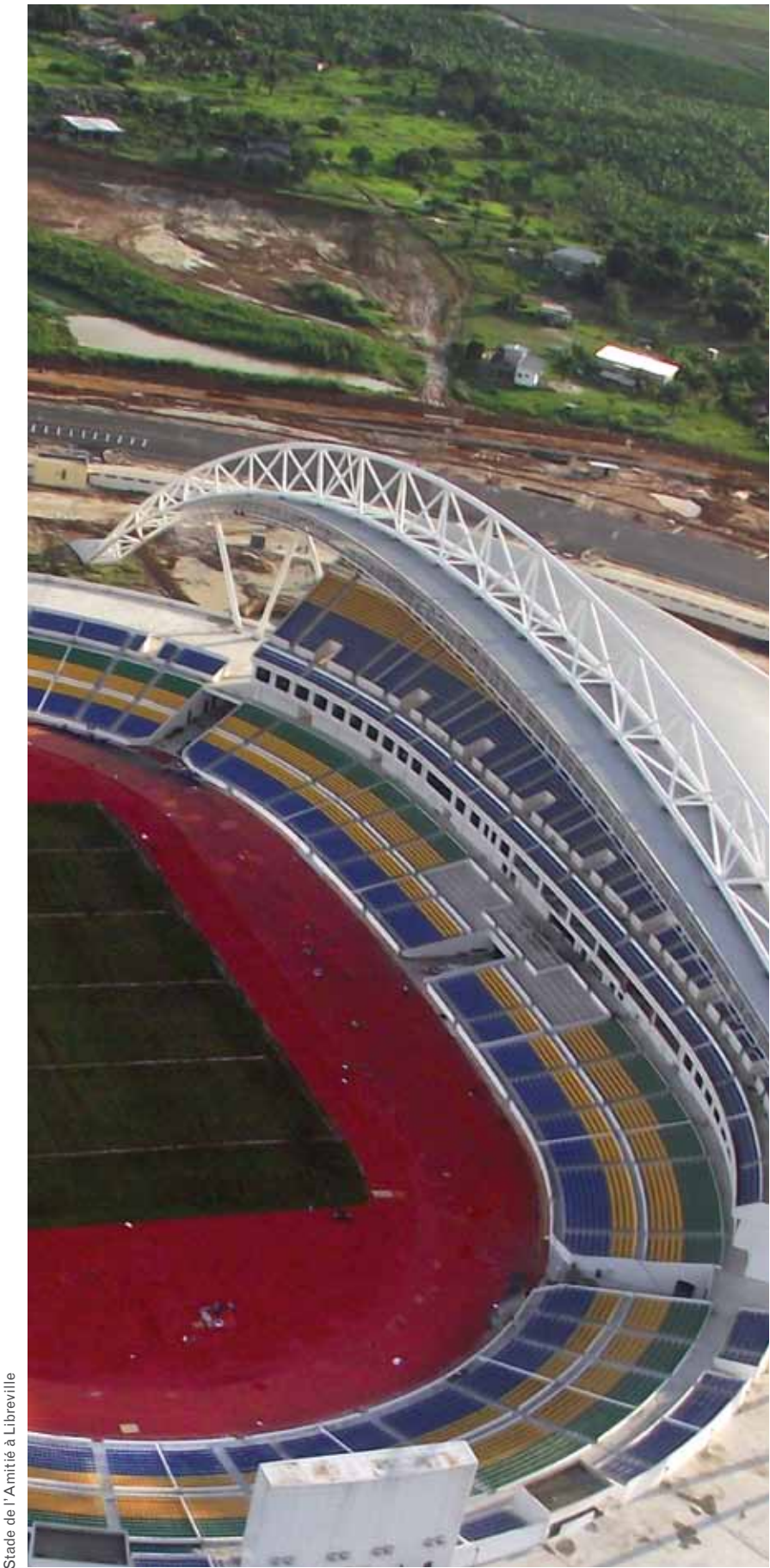
Introduction

En 2010, le Gouvernement du Gabon fait appel à Bechtel afin d'élaborer et de mettre en œuvre le Schéma Directeur National d'Infrastructure. Ce rapport qui détaille ce Schéma Directeur est un document stratégique qui fixe les grandes orientations de l'État en matière d'infrastructures dans les principaux secteurs économiques : énergie, industrie, services, tourisme, mines, agriculture, transport, habitat, santé et éducation. Il inclut un plan d'actions destiné à mettre en œuvre de manière concrète ces orientations. Le Schéma identifie aussi, sur la base d'une analyse multicritère, les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît prioritaire à l'horizon 2025 et dont, pour certains d'entre eux, les études doivent être poursuivies.

Ce Schéma Directeur est le premier de ce type pour le Gabon. Il prend naturellement en compte le réseau d'infrastructures existant dans le pays et a été élaboré afin de répondre, pour tout ce qui touche aux infrastructures, à la vision du Président Ali Bongo Ondimba : faire du Gabon un pays émergent et lui assurer une croissance économique durable à l'horizon 2025. La stratégie économique du Chef de l'État repose sur une économie à trois piliers : le Gabon Industriel, le Gabon Vert et le Gabon des Services, qui permettront de diversifier les sources de revenus du pays et de créer de la valeur ajoutée et des emplois.

Le Gouvernement de la République Gabonaise a souhaité la mise en place d'un Schéma Directeur National d'Infrastructure, élaboré par Bechtel, en vue de promouvoir de manière durable, le développement social, économique et environnemental du Gabon. L'Agence Nationale des Grands Travaux (ANGT) exécutera ce Schéma Directeur en étroite collaboration avec l'administration Gabonaise.

L'ANGT est une agence gouvernementale dont la mission est de soutenir la République Gabonaise dans la planification et l'identification des grands projets d'infrastructure classés comme prioritaires par le gouvernement. Elle doit aussi assurer le contrôle et l'exécution des projets en tant que Maître d'Ouvrage Délégué.



Stade de l'Amitié à Libreville



Le Président de la République du Gabon au Stade d'entraînement Nzeng Ayong

Ces fonctions sont les suivantes :

- Élaborer des processus et des procédures pour assurer la mise en œuvre du Schéma Directeur ;
- Fournir des services de gestion, concernant notamment les processus et les systèmes pour les grands travaux d'infrastructure ;
- Acquérir l'expérience et développer une expertise internationale pour mettre en place et faire respecter des normes de classe mondiale sur l'ensemble des projets ;
- Construire le Gabon suivant des normes élevées en termes de sécurité, de qualité et de développement durable ;
- Travailler avec les ministères et les partenaires afin d'assurer que les grands travaux soient livrés dans les délais impartis et en respectant le budget prévu.

En conséquence, le Schéma Directeur National d'Infrastructure c'est :

- La présentation du cadre du Schéma comprenant l'analyse économique, les secteurs porteurs et leur potentiel d'évolution ainsi que la méthodologie que nous avons utilisée ;
- Une stratégie fixant les orientations de l'État en matière de construction, de modernisation et de développement d'infrastructures dans un cadre intégré, respectueux des engagements de l'État et de l'environnement et qui vise à répondre aux objectifs de développement économique et de progrès social ;

- Un choix de projets de développement fondé sur une grille d'évaluation multicritère prenant en compte, notamment, le secteur d'activité, le type d'infrastructure, l'impact social et la satisfaction de la demande, le coût, l'impact sur l'environnement et la programmation vis-à-vis des autres projets ;
- La présentation du planning de lancement des projets et du rôle du secteur privé dans leur mise en œuvre ;
- Une méthodologie pour assurer la continuité du Schéma Directeur avec la mise en place d'outils de programmation de projets et de prise de décision ainsi que d'un ensemble de directives suivant les normes internationales.

L'exécution du Schéma Directeur donnera une impulsion décisive à la diversification de l'économie gabonaise, améliorera les conditions de vie de toute la population et stimulera l'investissement local et international. Il donnera le véritable coup d'envoi en termes de développement d'infrastructures de la stratégie du Gabon Émergent.

Résumé

Nous avons élaboré ce Schéma Directeur National d'Infrastructure (SDNI) du Gabon afin de répondre, pour tout ce qui touche aux infrastructures, à la vision du Président Ali Bongo Ondimba : faire du Gabon un pays émergent à l'horizon 2025. Cette vision repose sur les trois piliers suivants : le Gabon Industriel, le Gabon Vert et le Gabon des Services. Elle ambitionne d'augmenter la croissance et de diversifier l'économie tout en assurant la prospérité de l'ensemble des citoyens.

L'objectif du Schéma Directeur National est de fixer les orientations, d'identifier, de planifier et de programmer les infrastructures essentielles pour le développement du pays tout en ancrant le Gabon dans une logique de développement durable, de diversification industrielle et d'essor du secteur des services.

Nous avons réalisé un 1^{er} rapport d'avancement en mars 2011. Le présent document constitue la version définitive du SDNI et tient compte des remarques et observations formulées à la suite de la diffusion de ce 1^{er} document et des échanges que nous avons eu avec différentes administrations.

Ce Schéma Directeur présente notamment des programmes des projets élaborés à partir de la méthodologie suivante, méthodologie qui sera développée dans le corps du rapport :

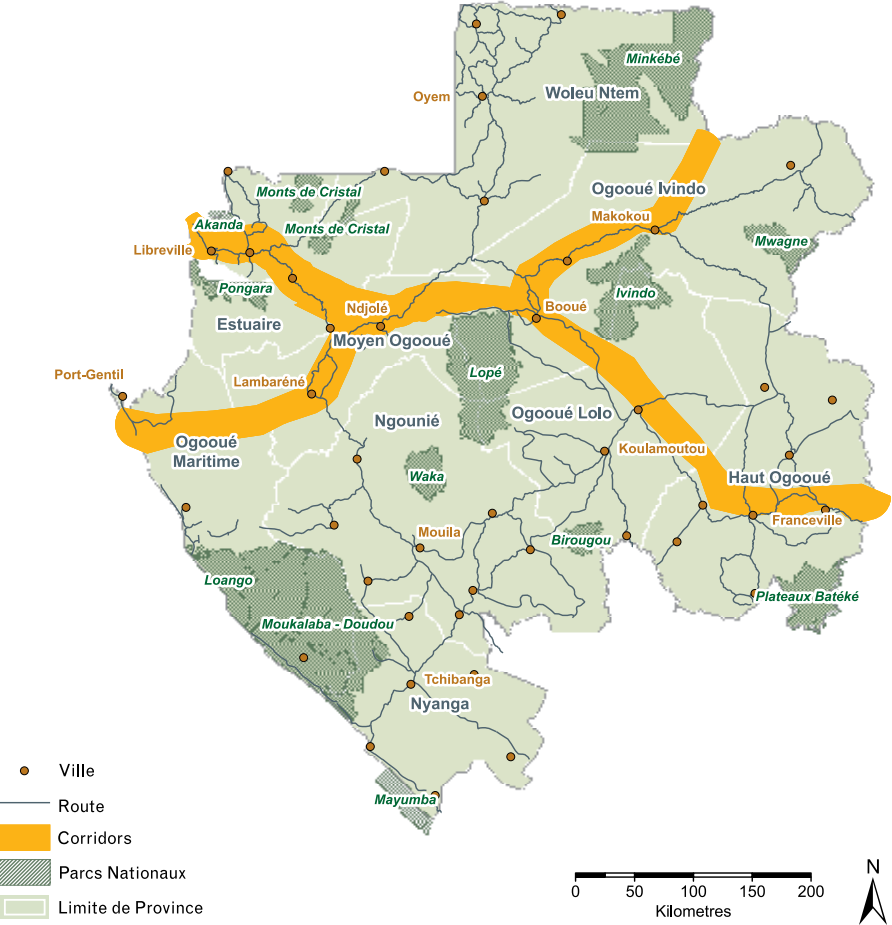
1. Collecte de données et identification de projets ;
2. Diagnostic ;
3. Développement de programmes de projets ;
4. Analyse multicritères afin de définir les projets prioritaires ;
5. Choix d'un programme par le Président Ali Bongo Ondimba et son gouvernement.

À partir de l'analyse de projets existants, de données statistiques, d'études sectorielles, de la mise en place d'un Système d'Information Géographique et d'analyses multicritères, nous avons diagnostiqué les besoins en matière d'infrastructures et défini les projets prioritaires. Ce rapport les présente.

Ce diagnostic nous a permis d'identifier des corridors de développement respectant à la fois la topographie et les zones écologiquement sensibles. Ces corridors sont des zones géographiques comprenant une population significative, des ressources naturelles, des potentiels de développement industriel et qui doivent être connectées par des réseaux de transport, d'énergie et de télécommunications. Par exemple, la zone jaune sur la carte page suivante regroupe 70 % de la population, la majorité des ressources naturelles hors pétrole (manganèse, fer, bois...) et des industries du pays. C'est donc une zone prioritaire pour développer l'économie gabonaise.

En faisant le diagnostic de l'économie et des infrastructures existantes, nous avons développé des programmes de projets qui prennent en compte les remarques suivantes :

Exemple de corridors géographiques



- Le réseau routier actuel est insuffisant pour répondre aux besoins de l'économie gabonaise et à son intégration régionale. De plus, ce réseau n'est pas structurant et de nombreuses routes ne sont pas justifiées par les besoins de l'économie et de la population ;
- Le corridor Transgabonais reliant Libreville et Franceville est l'axe principal du pays mais il est incomplet à l'heure actuelle. De plus la ligne ferroviaire, malgré une forte demande, est détériorée et manque d'efficacité ;
- Port-Gentil, la capitale économique du pays, est isolée du reste du pays alors qu'elle produit, à travers l'activité pétrolière et l'industrie du bois, près de 75 % de la richesse du Gabon ;
- Le site de Belinga, pôle stratégique à fort potentiel en termes d'exploitation de fer et de création d'emplois, n'est accessible par aucun moyen de transport ;
- Le développement en cours des corridors nord-sud et de Mayumba est prématuré par rapport à la mise en œuvre d'un Schéma Directeur National d'Infrastructure.

Nous avons présélectionné et évalué les projets par secteur, localisation, planification et valeur

Par le biais d'une analyse multicritères, nous avons identifié et programmé les projets prioritaires du Schéma Directeur National d'Infrastructure. Les principes directeurs utilisés pour présélectionner et évaluer les projets sont :

- Le type d'infrastructure : tous les types d'infrastructures sont pris en compte : énergie, transport, communication et eau ;
- La localisation : chaque projet s'inscrit dans un corridor afin d'avoir le plus d'impact possible et d'assurer un service minimum pour le pays ;
- La planification : une vision périphérique et un planning adapté permettent de réduire le coût des investissements proposés ;
- La valeur : les projets doivent être réalisés et budgétisés afin de satisfaire les normes minimums et de prendre en compte les coûts et bénéfices directs et indirects.

La programmation des projets et leurs objectifs sont élaborés à partir de leur équilibre court terme/ moyen terme, de leur pourcentage de réalisation, notamment dans le cadre des corridors et de leur impact sur les secteurs prioritaires de l'économie nationale : mines, bois, agriculture, hydrocarbures et services.

Ainsi cette méthodologie nous a permis de tirer les conclusions suivantes concernant les grands axes de développement des corridors. Pour assurer le développement du pays, il faut en priorité :

- Satisfaire aux besoins fondamentaux d'habitation et d'infrastructures à Libreville ;
- Compléter le corridor Transgabonais reliant Libreville à Franceville ;

- Satisfaire aux besoins fondamentaux d'habitation et d'infrastructures à Port-Gentil, Lambaréné et Franceville ;
- Compléter la branche de Belinga depuis Bouée par la route et ensuite le rail ;
- Relier Port-Gentil et la ZES à Lambaréné et à Ndjolé par voie fluviale ensuite par la route et/ou le rail ;
- Créer un pôle de transport intermodal rail/ route/fluvial/air à Ndjolé ;
- Compléter le corridor nord-sud conformément au Programme Routier phase 1.

Nous avons aussi défini les besoins de projets par type d'infrastructure :

- **Routes**
 - › Compléter les réseaux urbains de Libreville, Port-Gentil, Lambaréné et Franceville ;
 - › Compléter le corridor Transgabonais ;
 - › Lien Belinga–corridor Transgabonais ;
 - › Lien entre Port-Gentil/ZES et Lambaréné.
- **Rail**
 - › Réhabiliter et doubler la capacité du Transgabonais ;
 - › Lien Belinga-Booué ;
 - › Lien vers un port en eaux profondes ;
 - › Développer le pôle intermodal à Ndjolé.
- **Ports**
 - › Port en eaux profondes pour soutenir Belinga ;
 - › Port de Lambaréné ;
 - › Ports nationaux à Libreville, Port-Gentil et port régional à Mayumba.



Transport de conteneurs par train

- **Aéroports**
 - › Décongestionner l'aéroport de Libreville ;
 - › Étude d'un nouvel aéroport.
- **Eau et énergie**
 - › Compléter les réseaux et approvisionnements de Libreville, Port-Gentil, Lambaréné, Franceville et le corridor Transgabonais.

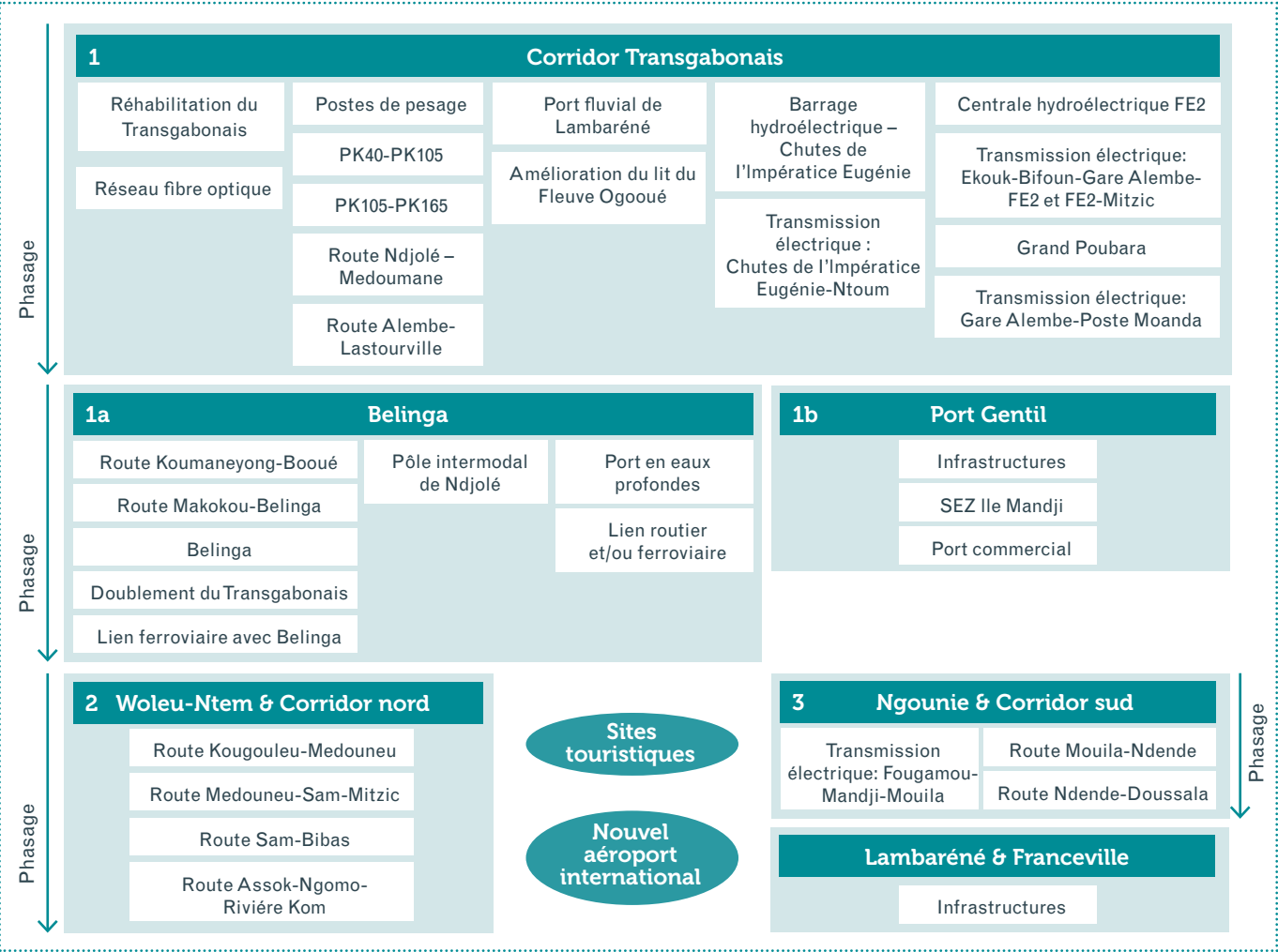
Le Président de la République gabonaise et son gouvernement ont entériné ce programme et en ont validé les projets prioritaires. Le Schéma Directeur National d'Infrastructure les présente en détail. La carte ci-après illustre les grands axes de développement des corridors et infrastructures précédemment mentionnés :

Corridors et axes de développement d'infrastructures



Le corridor Transgabonais est l'axe principal du pays

Ainsi, au niveau national, nous avons identifié, programmé et planifié ces projets prioritaires par corridor :

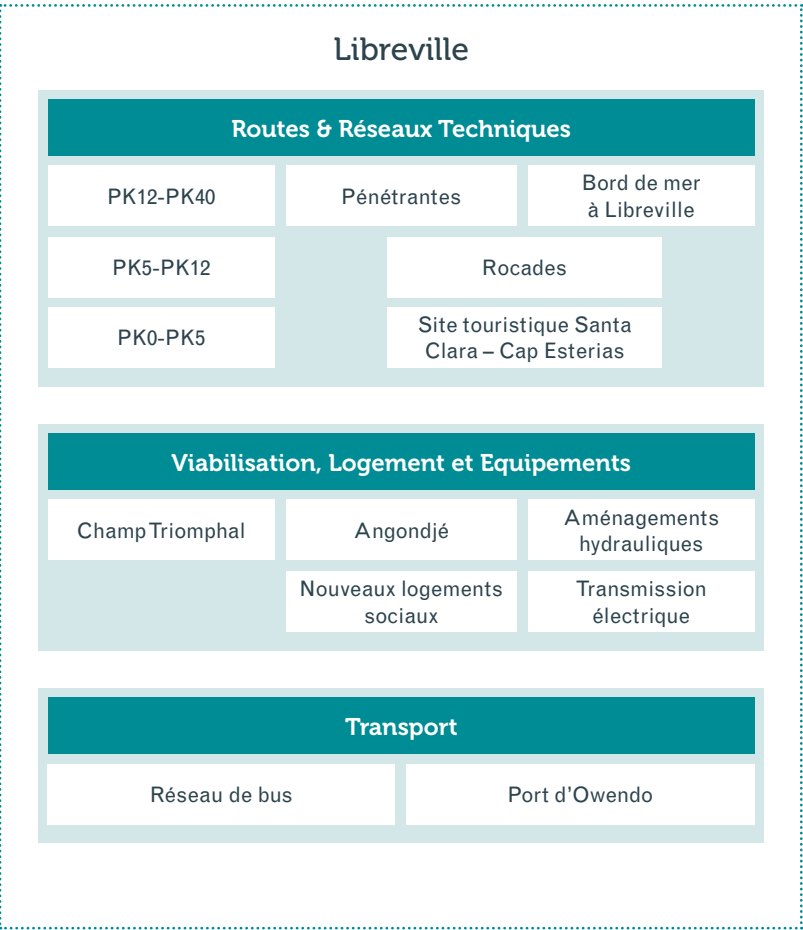


La capitale Libreville, de par son importance économique et son poids démographique, concentre un nombre important de projets dans les secteurs des routes, des réseaux techniques, du logement, des équipements ainsi que dans celui des transports.

L'évaluation financière des projets proposés dans le SDNI représente une estimation du budget d'investissement de l'État, hors budget Éducation et Santé. Elle permet d'assurer l'achèvement des corridors et le maintien de l'intégration des projets.

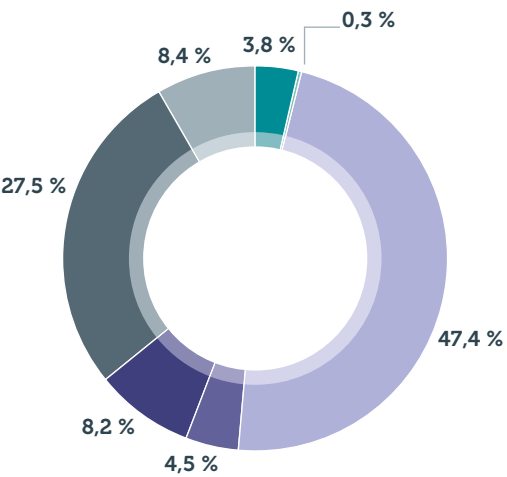
Le coût total des projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure qui comprend les dépenses d'investissement et d'exploitation à court, moyen et long terme, de 2011 à 2025, est estimé à 7 403 milliards FCFA, soit un budget d'investissement annuel moyen sur 15 ans de 494 milliards FCFA (752 millions \$). Pour rappel, en 2010, les dépenses en investissement ont été de 732,2 milliards FCFA¹.

¹Source : Direction Générale du Budget



Impact du projet de Belinga sur l'économie

PIB Situation actuelle



Actuellement, le pétrole représente près de la moitié du PIB national. La part de l'extraction forestière et de l'agriculture est faible. Le secteur tertiaire est le 2^{ème} secteur d'activité du pays. Le secteur secondaire est peu développé et moins important que les services non marchands fournis par les administrations publiques.

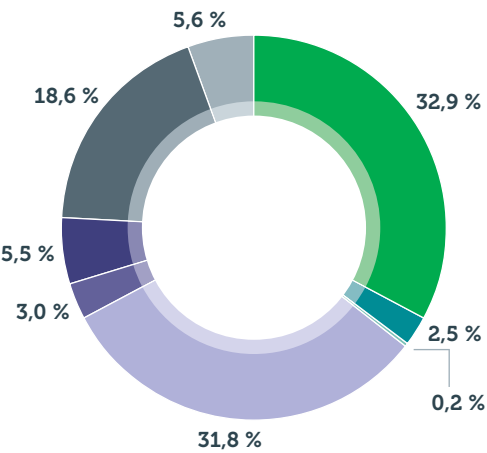
Le projet de Belinga lorsqu'il sera en pleine exploitation, aura un impact majeur sur l'économie et supplantera le pétrole comme 1^{ère} source de richesse du pays. En effet, en prenant le prix moyen sur les 3 dernières années du minerai de fer, soit 127,6 USD/tonne et une production de 50 millions de tonnes par an, il générera un chiffre d'affaires annuel de 6,38 Mrds USD, soit près de 3 212 Mrds FCFA.



Extraction minière

Avec les chiffres du PIB par secteur de 2010, voici l'impact de ce projet sur l'économie :

PIB avec Belinga en pleine exploitation



De plus, le projet de Belinga aura aussi un impact significatif sur le secteur secondaire avec la création d'une industrie de métallurgie légère et celui des transports (routes, voie ferrée, port).

En Octobre 2010, quelques mois après le début de notre mission, nous avons identifié 21 projets prioritaires pour le Gabon. En 2011, l'ANGT a été mise en place et est devenu une institution incontournable pour le développement du pays. De plus, fin 2011, 2 projets prioritaires sont déjà en cours de construction. L'ensemble des autres projets sont en cours d'étude et devraient démarrer dès 2012.

Voici enfin la description des nouveaux projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure en cours de réalisation.

Projet du nouveau quartier d'Angondjé

Pour répondre à la forte demande en logements à Libreville, la zone d'Angondjé a été identifiée par le gouvernement et nos experts pour devenir le modèle du développement urbain du futur Gabon.

Depuis mai 2011, l'ensemble de nos équipes, des urbanistes aux ingénieurs en passant par les juristes et les responsables de contrats, travaillent en étroite collaboration avec le gouvernement et le Ministère de l'Habitat pour réaliser la construction de logements à usage mixte et le développement du nouveau quartier d'Angondjé. En moins de 8 mois, Angondjé a ainsi évolué d'une idée à la construction des premières maisons. Situé au nord de Libreville, il comprendra plusieurs types de logements adaptés aux différentes catégories sociales de la population gabonaise ainsi que de nombreux espaces verts, des établissements de santé, des zones commerciales, des écoles, des services administratifs et publics et un réseau de routes hiérarchisé.

Basé sur les grands principes du SmartCode, un modèle international de développement urbain qui place l'aménagement durable au centre des priorités, Angondjé assurera, dans un environnement urbain moderne comprenant de larges espaces naturels, une mixité urbaine et sociale grâce à un large éventail d'options de logements pour tous les revenus, depuis le haut de gamme au logement à bas coût. De plus, il offrira à tous les commodités nécessaires à proximité des lieux de résidence et de travail des habitants du quartier.

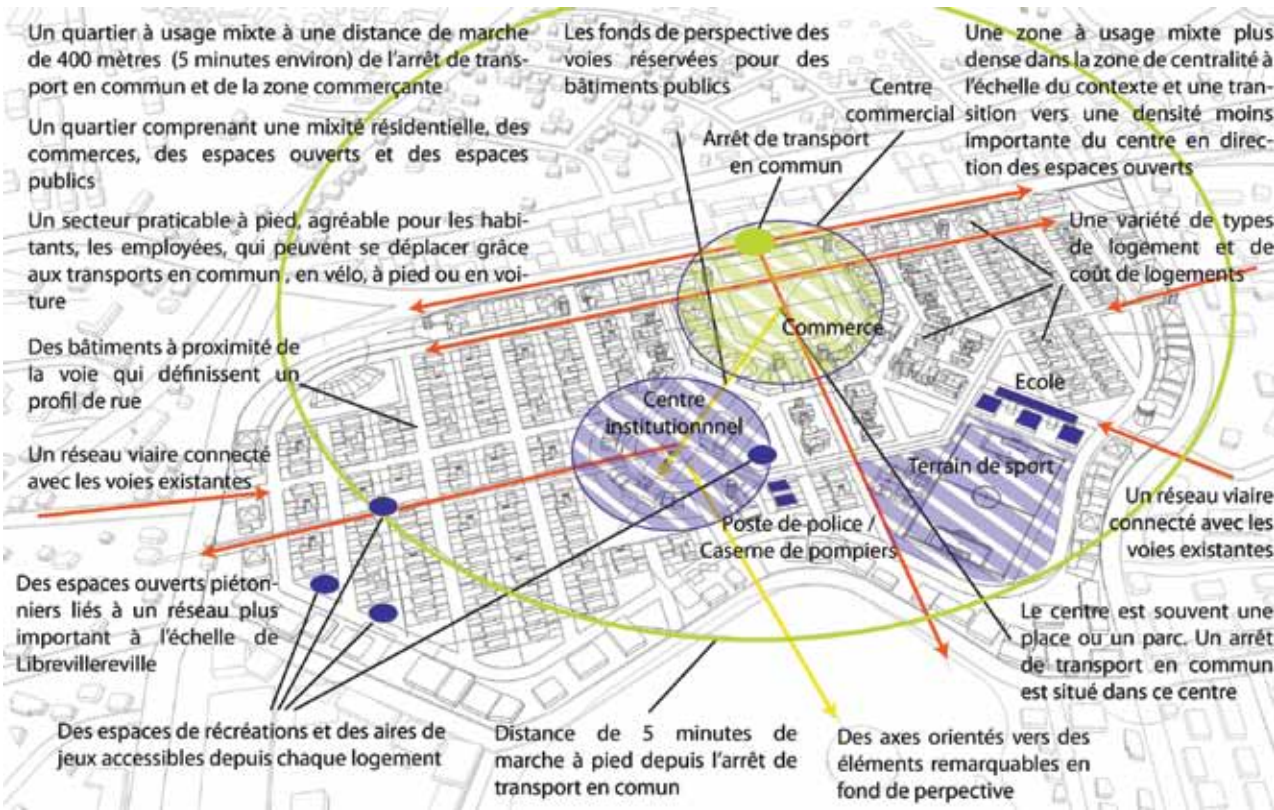


Esquisses du nouveau quartier d'Angondjé



Premières constructions à Angondjé

Développement du nouveau quartier d'Angondjé suivant les principes du SmartCode



Pensé par nos experts pour favoriser l'augmentation du niveau de vie de ses habitants, Angondjé sera le 1^{er} quartier du pays qui permettra aux populations défavorisées de devenir propriétaire d'un logement spacieux, moderne et économe en énergie.

Depuis novembre 2011, les équipes de construction, dont nous assurons la supervision, ont déjà bâti plusieurs maisons qui serviront

de modèle pour le reste du projet. L'objectif du projet est de réaliser 5 000 logements en 2012 et 2013 puis 7 000 unités par an jusqu'en 2015.

Le quartier d'Angondjé est une nouvelle preuve de l'ambition du Président de la République de distribuer à tous les gabonais les fruits de la croissance et de réaliser l'émergence du pays à vitesse grand V.

Projet de développement du secteur des transports

Le gouvernement a décidé de lancer un vaste programme de développement du secteur des transports dans tout le pays et plus particulièrement à Libreville. En tant qu'élément majeur des échanges commerciaux et du développement économique, le réseau routier est le 1^{er} élément visé par ce programme.

Le renforcement du réseau routier permettra de soutenir le développement économique ainsi que les futurs projets d'investissement et de production du pays en reliant les grands pôles d'activité du pays aux zones de population et d'exportation que sont les ports en eaux profondes du Gabon.

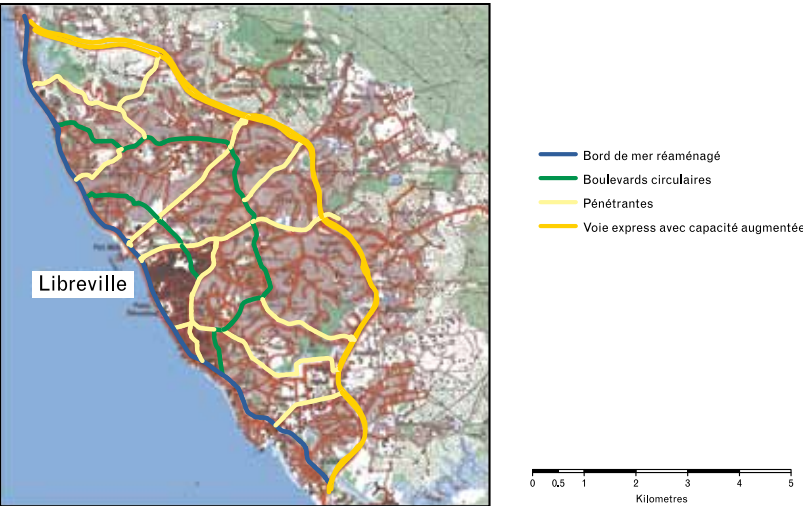
De nombreux tronçons sont ainsi en cours de réalisation et d'études comme sur la Route Nationale 1 (RN1) entre Libreville et Bifoun. Cet axe relie la capitale à Franceville et doit être quasiment entièrement remis en état et amélioré. Il s'agit d'un lien logistique majeur pour tous les secteurs d'activités qui ont besoin d'un accès fiable entre les zones de production de matières premières (mines, bois, agricoles) et Libreville, ainsi que pour décentraliser la capitale.

À Libreville, le gouvernement a décidé de lancer de grands projets de rénovation et de modernisation des transports afin de renforcer la structure organisationnelle du Grand Libreville et créer un système de transport sûr et efficace qui soutiendra l'ensemble des futurs projets de la ville.

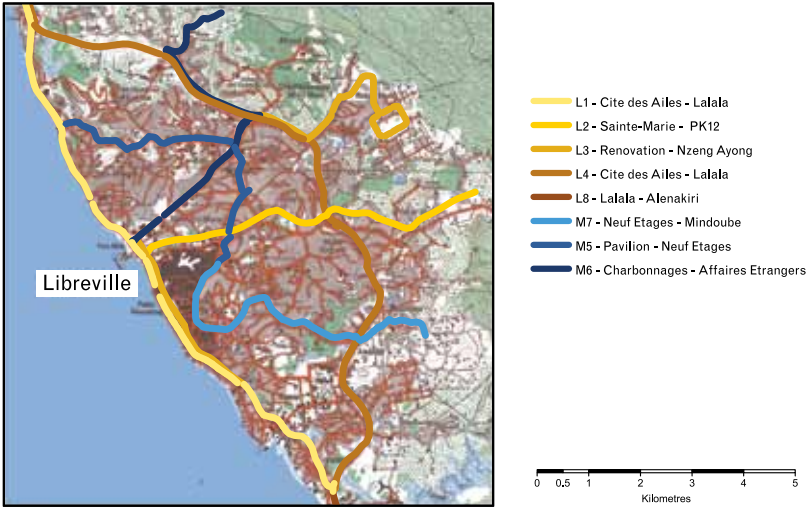
Le développement des transports a pour objectif de décrire le futur fonctionnement de Libreville et la façon dont les habitants et visiteurs vivront l'expérience de la capitale. Ceci affectera la circulation des voitures, piétons, camions et le quotidien des habitants et des visiteurs.

Étant donné l'emplacement, la taille et la densité urbaine de la ville, la capitale gabonaise se doit de disposer d'un réseau de transport planifié, efficace et organisé dans tous les quartiers de

Futur réseau routier de Libreville



Futur réseau de bus de Libreville



la ville ainsi que de grands axes urbains visant à faciliter et fluidifier la circulation. Nos équipes travaillent sur le plan d'implantation et la conception du futur système routier. Il définira les futures artères principales de Libreville qui aideront à guider par la suite d'autres expansions et d'autres projets d'aménagement de la ville. Le projet de développement du secteur des transports de Libreville comprend notamment : la construction des pénétrantes, de rocadés, d'échangeurs, le réaménagement du Bord de Mer et du tronçon PK0-PK5.

Ce projet facilitera les déplacements des habitants et améliorera la circulation. Les retombées économiques et sociales à Libreville et dans les régions environnantes seront significatives. Le cadre de vie sera embelli, la circulation des marchandises sera améliorée et la fonctionnalité des services sera décuplée. Ainsi, plusieurs secteurs économiques seront plus compétitifs et gagneront en efficacité. En effet, actuellement, le manque de normes et d'intégration urbaine caractérise la ville. Les déplacements y sont longs et dangereux, le stationnement anarchique, le manque de voies de décélération, de feux tricolores et de passages piétons est flagrant.

Les solutions que nous avons développées introduisent une véritable organisation du transport à Libreville. Elles optimisent les flux et rendent la ville plus conviviale et sûre. L'accès aux différents quartiers de la ville sera facilité grâce à la construction d'axes pénétrants type boulevard et la capacité de la voie express sera maximisée. Le Bord de Mer sera réaménagé et sécurisé. Enfin un réseau de bus sera créé. En effet, nous accompagnons la Sogatra dans la mise en place d'un réseau de bus qui desservira les grands axes de la ville.



Dans le cadre de ce projet, le Bord de Mer ainsi que les routes PK0-PK5 et PK5-PK12 seront complètement réaménagés et embellis :



Esquisses des futures routes du Bord de Mer, PK0-PK5 et PK5-PK12

Projet de la route de Glass

A ce jour, l'étude de la route de Glass est l'une des plus avancées, l'analyse topographique est en cours et voici la présentation de ce projet.

Le gouvernement a décidé de lancer de grands projets de rénovation et de modernisation des routes de Libreville. Celle de Glass est la 1^{ère} d'une longue série de projets.

La transformation de la route de Glass fait partie du programme de réaménagement de la capitale gabonaise. Cela redistribuera le trafic routier, réduira les embouteillages et aménagera le réseau viaire sur le modèle des grandes métropoles occidentales. À cet effet, une grande opération de destruction des constructions anarchiques qui empiétaient sur le domaine public autour de la route de Glass et dans d'autres quartiers de Libreville a été effectuée en novembre 2011.

Depuis novembre 2011, notre équipe d'urbanistes travaille sur l'analyse topographique, géotechnique et conceptuelle de la section sud du Bord de Mer depuis le marché d'Oloumi au quartier de Lalala ainsi que sur le plan d'aménagement de cette route qui comprendra une 2x2 voie, des trottoirs agrandis, la présence de verdure, des aires de stationnement et des abribus. En effet, la route de Glass comprendra une ligne du futur réseau de bus de Libreville.

Les appels d'offres pour la construction de la route de Glass sont actuellement en cours d'élaboration. Les travaux devraient démarrer à partir de mars 2012 sous notre supervision et celle de l'ANGT. Les travaux de la route de Glass sont la 1^{ère} phase d'un aménagement urbain qui sera ensuite dupliqué dans de nombreux quartiers de la ville. Il s'agit d'un projet structurant majeur qui aura un impact décisif dans le quotidien des Librevillois.



Vue aérienne et découpage de la route de Glass

Portions of this document include intellectual property of GeoEye, Inc., and its licensors and are used herein under license.
Copyright © 2011 GeoEye, Inc., and its licensors. All rights reserved.



Esquisse de la route de Glass



Esquisse des futurs arrêts de bus

Projet des universités

À la demande du gouvernement, nous supervisons la modernisation des infrastructures de différents établissements secondaires et universitaires.

Suite aux États Généraux de l'Éducation qui se sont tenus en mai 2010 et afin de promouvoir la valorisation intellectuelle et la formation de la jeunesse, l'État a lancé un programme ambitieux de valorisation des ressources humaines gabonaises.

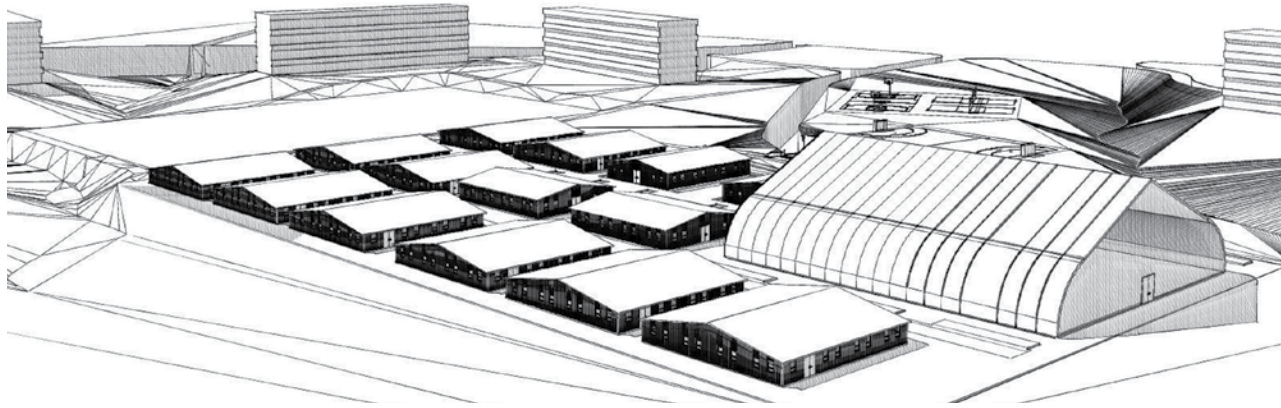
Démarré en septembre 2011 sous la coordination et la supervision technique et financière de nos équipes et de celles de l'ANGT, la 1^{ère} phase de ce projet consiste à augmenter en urgence les capacités d'accueil des principaux établissements scolaires du pays : l'UOB, l'ENSET, l'USS, l'ENI, le Nouvel Institut Omar Bongo de Libreville et l'USTM de Masuku pour les établissements supérieurs, les lycées Nelson Mandela, Léon Mba et Idjendjet Gondjout ainsi que les écoles primaires Mont Bouet 1 et 2.



Esquisse du nouveau campus de l'Université Omar Bongo



Vue de l'UOB à la rentrée 2012-2013



En tant que maître d'ouvrage délégué, l'ANGT travaille avec les entreprises Colas et Los Berger afin de construire :

- Un auditorium de 1 200 places sur une surface de 1 400 m² ;
- 10 bâtiments de 400 m² chacun comprenant 2 salles de classe de 124 étudiants chacune, soit un total de 2 480 places ;
- 3 bâtiments de 10 bureaux pour professeurs et leurs assistants.

Un calendrier accéléré a été mis en place pour assurer les échéances de travail afin que ces infrastructures soient utilisables dès le début de la prochaine année scolaire. Des entrepreneurs nationaux et internationaux sont mobilisés pour réaliser ces projets qui sont une priorité pour le gouvernement.



Nouveaux bâtiments et salles de classe de l'UOB

Le cadre

Le présent chapitre rappelle le cadre dans lequel s’inscrit le Schéma Directeur National d’Infrastructure : l’environnement économique, l’analyse et les perspectives de l’économie gabonaise, la stratégie de l’État ainsi que la méthodologie utilisée.



1.1 Profil du pays

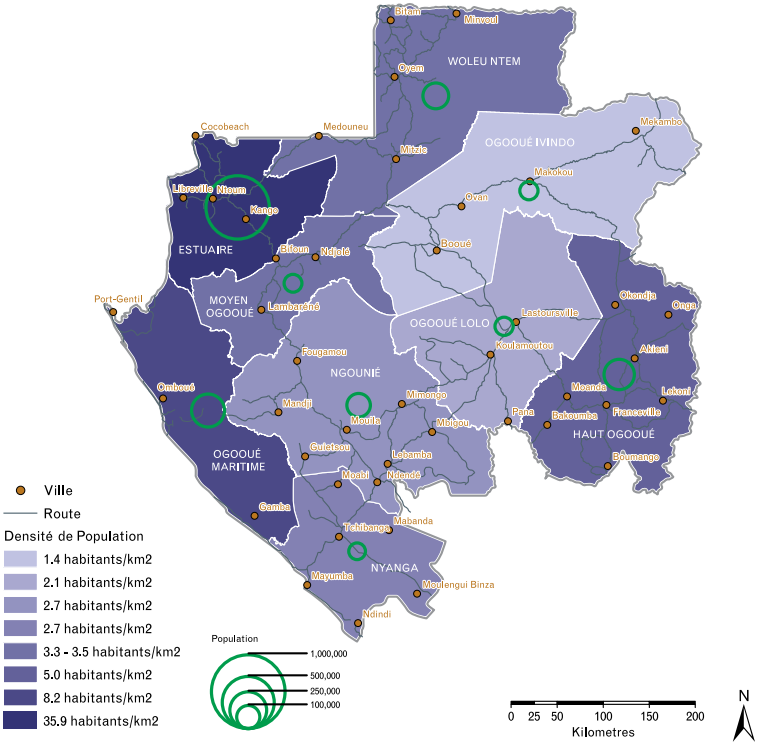
1.1.1 Démographie

1.1.1.1 Population du Gabon

Nous avons réalisé une reconnaissance préalable du Gabon afin d’établir les bases du programme d’infrastructure. Celle-ci s’est axée sur trois domaines distincts :

- Démographie ;
- Économie ;
- Environnement physique.

Carte des densités et de la population



Le Gabon est l’un des pays les plus urbanisés en Afrique et possède une population jeune

Le dernier recensement officiel effectué auprès de la population gabonaise date de 2003. La population totale était alors de 1 577 938 habitants.

En 2011, la population du Gabon est estimée par l'ONU, à environ 1,534 millions de personnes, la moitié d'entre elles résidant à Libreville. Elle est composée de plus de 50 groupes ethniques avec des langues et cultures différentes. Le Gabon est l'un des pays les plus urbanisés en Afrique, avec près de 86 % des personnes vivant dans les villes, principalement en raison des mouvements migratoires des 30 dernières années. Les populations se sont progressivement déplacées vers Libreville et Port-Gentil créant un profond déséquilibre démographique. La population gabonaise est jeune : plus de 46 % des gabonais ont moins de 20 ans et la proportion de personnes âgées est faible (4,6 % de plus de 65 ans).

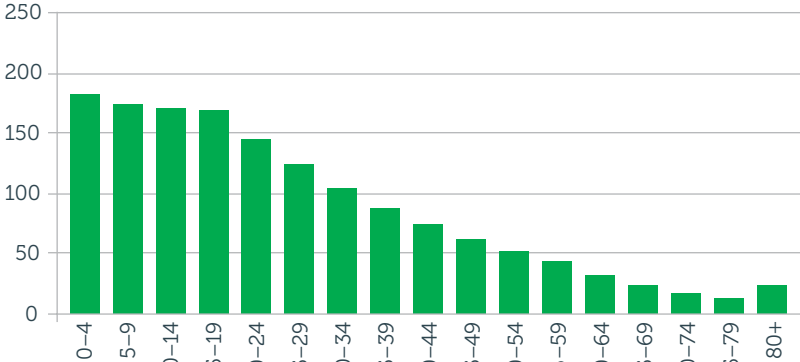
D’après l’organisation onusienne, la population du Gabon devrait attendre 1,818 millions de personnes en 2020, soit une croissance démographique de 2,05 % par an entre 2011 et 2020.

Résultats du recensement de 2003²

Province	Population	Capitale	Nombre d'habitants
Estuaire	736 812	Libreville	623 621
Haut-Ogooué	172 486	Franceville	58 454
Moyen-Ogooué	59 309	Lambaréné	26 900
Ngounié	104 593	Mouila	29 513
Nyanga	51 972	Tchibanga	24 065
Ogooué-Ivindo	61 883	Makokou	16 987
Ogooué-Lolo	62 563	Koulamoutou	17 393
Ogooué-Maritime	203 314	Port-Gentil	170 316
Woleu-Ntem	125 006	Oyem	43 198
Total	1 577 938		

²Source: Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2003

Pyramide des âges du Gabon³



Densité de la population par province en 2003

Province	Surface (km²)	Population	Densité (hab./km²)
Estuaire	20 740	736 812	35.5
Haut-Ogooué	36 547	172 486	4.7
Moyen-Ogooué	18 535	59 309	3.2
Ngounié	37 750	104 593	2.8
Nyanga	21 285	51 972	2.4
Ogooué-Ivindo	46 075	61 883	1.3
Ogooué-Lolo	25 380	62 563	2.5
Ogooué-Maritime	22 890	203 314	8.9
Woleu-Ntem	38 465	125 006	3.2
Total	267 667	1 577 938	5.9

³Source: ONU

⁴Source: Banque Mondiale

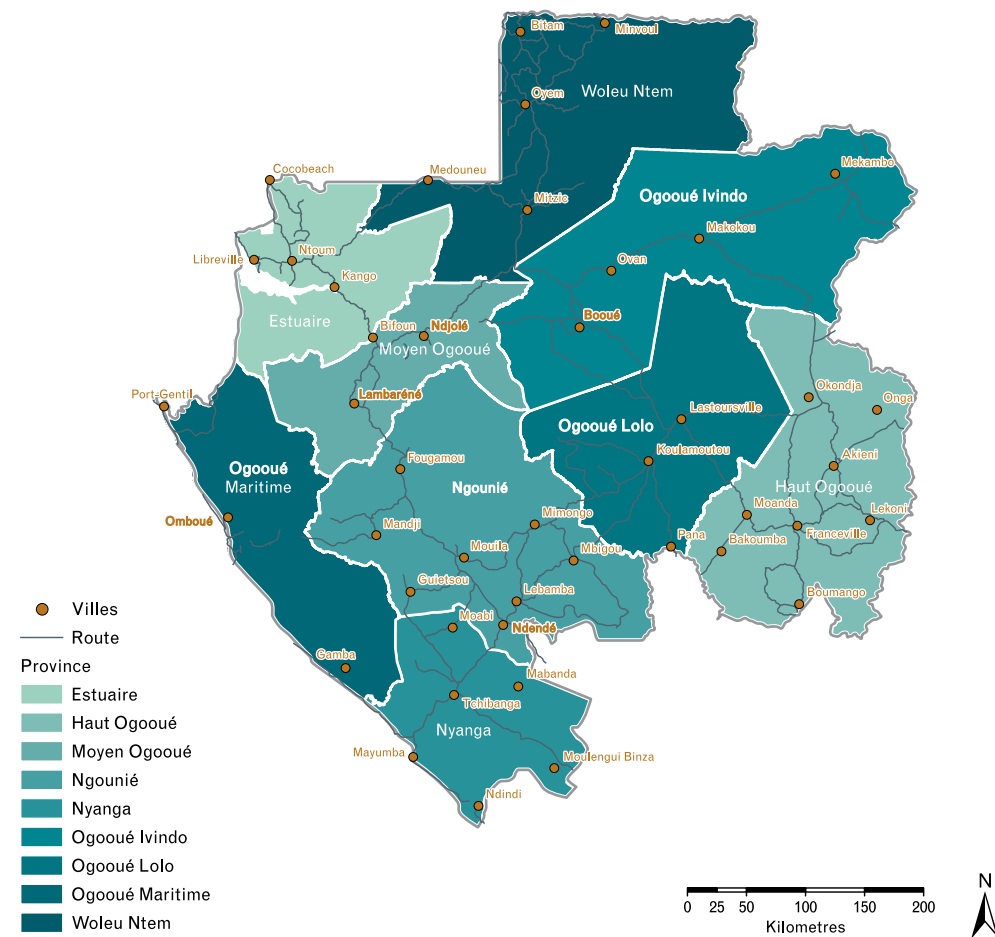
La jeunesse de la population gabonaise constitue un atout indéniable pour le dynamisme du pays et la demande future de biens et de services.

Avec un PIB par habitant de 7 760 USD en 2010⁴, le niveau de vie au Gabon est parmi les plus élevés en Afrique, ce qui a comme conséquence que le pays est devenu une destination privilégiée pour les immigrants en quête d'une vie meilleure. Environ 18 % de la population serait classée comme immigrante, dont 70 % proviennent de la Guinée Équatoriale, du Cameroun et du Congo. La gestion des immigrés clandestins est un problème pour le Gabon. D'après le Ministère de l'Intérieur, il y aurait près de 400 000 sans-papiers au Gabon. Parmi les immigrants non-africains, les citoyens français sont le groupe le plus important avec environ 10 000 ressortissants enregistrés uniquement à Libreville.

Avec une superficie de 267 667 km², la densité de la population gabonaise est de 5,9 hab./km², d'après le recensement de 2003, avec de fortes disparités sur l'ensemble du territoire. En effet, la province de l'Estuaire, qui comprend la capitale Libreville et qui compte à elle seule près de la moitié de la population gabonaise, a une densité en 2003 de 35,5 hab./km².

Le Gabon est divisé en 9 provinces administratives et 47 départements

Carte administrative



1.1.1.2 Villes principales

Le Gabon est divisé en 9 provinces administratives (Estuaire, Haut-Ogooué, Moyen-Ogooué, Ngounié, Nyanga, Ogooué-Ivindo, Ogooué-Lolo, Ogooué-Maritime, et Woleu-Ntem), 47 départements, 152 cantons, 52 communes, 26 sous-préfectures et 3 304 villages et regroupements de villages.

Chaque province est divisée en départements
et a un chef-lieu de province :

1. Estuaire (Libreville) ;
2. Haut-Ogooué (Franceville) ;
3. Moyen-Ogooué (Lambaréné) ;
4. Ngounié (Mouila) ;
5. Nyanga (Tchibanga) ;
6. Ogooué-Ivindo (Makokou) ;
7. Ogooué-Lolo (Koulamoutou) ;
8. Ogooué-Maritime (Port-Gentil) ;
9. Woleu-Ntem (Oyem).

Libreville

Libreville est la capitale du Gabon et le chef-lieu de la province de l'Estuaire, 8^{ème} province du Gabon en termes de superficie et de loin la plus peuplée du pays avec 736 812 habitants⁵, soit près de 47 % de la population totale. Cette province doit son nom à l'Estuaire du Gabon ou Estuaire du Komo qui, partant du fleuve Mbei à Kango, longe les côtes de Libreville jusqu'au Cap Estérias où il rejoint l'Océan Atlantique.

⁵Source: Recensment 2003 sauf ubdication contraire.

Fondée en 1849, Libreville, capitale politique et administrative du Gabon, est la ville la plus peuplée du pays avec 623 621 habitants. Simple bourgade jusqu'à la proclamation de l'indépendance en 1960, la ville connaît ensuite un essor important depuis la fin des années 1970 lorsque le gouvernement lance une série de grands travaux : construction du chemin de fer Transgabonais, du stade Omnisports Président Bongo et l'Université. En raison de sa rapide croissance démographique, la ville a connu lors des dernières décennies un développement anarchique.

Libreville est un important centre du commerce du bois (okoumé principalement) dans la sous-région d'Afrique centrale. Une importante zone industrielle et portuaire se trouve à la périphérie sud de Libreville, dans la commune d'Owendo. Elle comprend un port minéralier qui permet l'exportation de la production de manganèse du Haut-Ogooué transportée par le Transgabonais. Le port en eaux profondes d'Owendo, géré depuis 2007 par Gabon Port Management (GPM), filiale du groupe singapourien Portek International, est un des piliers de l'économie gabonaise, le principal port commercial et la porte d'entrée du Gabon pour la grande majorité des importations. Il comprend un terminal de 3 500 conteneurs sur 7 hectares. En 2010, le volume total des marchandises ayant transité par le port fut de 5,08 millions de tonnes, soit une hausse de 15,7 % par rapport à 2009, notamment grâce à la hausse des exportations de manganèse (+58,4 %). GPM prévoit d'investir 45,6 millions € pour améliorer les installations portuaires de Libreville et Port-Gentil.

En plus des services centraux de l'État, la capitale gabonaise regroupe de nombreuses activités tertiaires, notamment plusieurs grandes surfaces commerciales. Libreville abrite 2 des 3 principales universités du pays dont la plus ancienne, l'Université Omar Bongo (UOB), regroupe 15 000 étudiants et l'Université des Sciences de la Santé (USS). On compte également parmi les établissements d'enseignement supérieur, l'École Nationale des Eaux et Forêts (ENEF) au Cap Estérias, l'Institut Supérieur de Technologie (IST) et l'école Nationale d'Administration (ENA). Libreville abrite également l'Institut Africain de l'Informatique (IAI), projet sous régional de formation des cadres en informatique. En termes de santé, la ville est dotée de l'Hôpital Central de Libreville, du complexe hospitalier Jeanne Ebori, de l'Hôpital d'Instruction des Armées Omar Bongo Ondimba et de plusieurs cliniques privées. Un nouveau Centre Hospitalier Universitaire (CHU) sera construit dans le quartier d'Angondjé. Libreville abrite aussi le principal aéroport du Gabon : l'Aéroport International Léon Mba. Construit dans les années 50, cet aéroport accueille une quinzaine de compagnies internationales et est géré depuis 1996 et pour 30 ans par la société Aéroport De Libreville (ADL), filiale du groupe français Egis Avia. En 2010, le trafic de l'aéroport a été de 753 508 passagers (+4,5 % par rapport à 2009) et de 20 895 tonnes de fret (+4,8 %). La construction d'un nouvel aéroport international à Andeme, à 67 km de Libreville, pour un coût de 608 millions €, est en cours d'étude.

En septembre 2011, le Président Ali Bongo Ondimba a inauguré la Zone Économique Spéciale (ZES) de Nkok à 27 km de Libreville. Dotée d'une surface de 1 126 km², cette zone est la 1^{ère} de ce type en Afrique Centrale et sera dédiée à 40 % à l'industrie du bois. Le projet, réalisé dans le cadre d'une joint-venture entre Olam International (60 %) et l'État gabonais (40 %), nécessitera un investissement de 200 millions USD et créera, à partir de 2013, près de 9 000 emplois.

En janvier 2012, Libreville sera l'une des deux villes du Gabon qui accueillera la CAN dans son nouveau Stade de l'Amitié Sino-Gabonaise, doté de 40 000 places.



Port-Gentil

Port-Gentil est le chef-lieu de la province de l'Ogooué-Maritime, la 6^{ème} du pays en termes de superficie et la 2^{ème} en termes de population avec 203 314 habitants. La région est relativement enclavée, certaines localités, dont le chef-lieu, n'étant accessibles que par voie aérienne et maritime. Les ressources de l'Ogooué-Maritime sont principalement liées à la recherche et l'exploitation pétrolière et forestière.

Port-Gentil est considérée comme la capitale économique du Gabon car elle produit à travers l'activité pétrolière et l'industrie du bois, près de 75 % de la richesse du pays. Située à 144 km au sud-ouest de Libreville, la ville est la 2^{ème} agglomération du Gabon avec 170 316 habitants. En l'absence de routes reliant Libreville et Port-Gentil, les denrées alimentaires et matérielles sont acheminées le plus souvent par bateau depuis la capitale, d'où le développement des infrastructures portuaires et une forte création d'emplois dans ce secteur. Le volume de marchandises manutentionnées en 2010 par le port en eaux profondes de Port-Gentil était de 13,3 millions de tonnes (en hausse de 2,4 % par rapport à 2009). Il est, avec le port d'Owendo, un des piliers de l'économie gabonaise. En effet, ce port dispose de l'unique terminal pétrolier du pays et abrite trois quais desservant les tankers. L'unique raffinerie de pétrole du Gabon, la Société Gabonaise de Raffinage (Sogara), dont la production est essentiellement destinée à la consommation locale, est aussi située à Port-Gentil.

En 2011, le gouvernement, en partenariat avec plusieurs compagnies pétrolières, a décidé d'investir environ 30,5 millions € afin de rénover l'aéroport de Port-Gentil pour permettre l'accueil de gros porteurs et l'adaptation aux standards internationaux. Port-Gentil devrait ainsi accueillir à court terme des vols en provenance de Paris et Francfort.

Le gouvernement a aussi relancé un vieux projet de zone franche sur l'île Mandji nommé Zone Économique Spéciale (ZES) de Port-Gentil. Le développement de cette zone, qui coûterait 510 millions € et créerait 9 500 emplois, est en cours d'étude et devrait s'achever en 2014. La ZES serait dédiée notamment aux secteurs pétrochimiques et hydrocarbures et comprendrait des entrepôts de stockage et de transbordement. Une usine de fertilisant d'une capacité de 1,3 millions de tonnes par an et d'un coût de 975 millions €, dont le capital est détenu par Olam (62,9 %), Tata Chemicals (25,1 %) et l'état gabonais (12 %), devrait entrer en production à partir de juin 2014 et créer 400 emplois directs. La zone devrait être exploitée et gérée par la société Gabon Special Economic Zone, une joint-venture détenue à 40 % par le gouvernement et 60 % par le secteur privé.



Franceville

Franceville est le chef-lieu de la province du Haut-Ogooué, 4^{ème} province du Gabon en termes de superficie et 3^{ème} en termes de population avec 172 486 habitants. Cette province abrite un des plus importants gisements de manganèse du monde, exploité depuis 1962 par la société Comilog. En 2011, la compagnie australienne BHP Billiton a ouvert un nouveau site d'exploitation de ce minerai pour un coût avoisinant 24 millions €, près de Franceville. La région possède aussi un gisement d'uranium exploité de 1960 à 1999. La société française Areva serait en train d'étudier les possibilités de relancer l'exploitation de ce minerai dans la région.

Avec 58 454 habitants, Franceville est la 3^{ème} agglomération du pays. Située sur les berges de la rivière Mpassa, à 512 km de la capitale et à une centaine de kilomètres de la frontière congolaise, la capitale du Haut-Ogooué est le terminus du chemin de fer Transgabonais et possède un port sec multimodal de 550 conteneurs exploité par la Société des Terminaux de Conteneurs du Gabon.

A proximité de Franceville, la compagnie chinoise SinoHydro est en cours de réalisation du barrage hydroélectrique du Grand Poubara pour un montant de 304 millions € qui sera terminé en 2012 et produira 240 Mégawatt. Ce barrage assurera notamment l'approvisionnement en énergie du secteur minier de la région.

Franceville abrite l'Université des Sciences et Techniques de Masuku (USTM), ouverte en 1985 et qui accueille des étudiants de toute l'Afrique, l'école polytechnique et la faculté des sciences. Une École des Mines, financée par la Banque Africaine de Développement devrait prochainement y être construite et le gouvernement a annoncé la création d'une Zone Économique Spéciale destinée à l'agriculture. La ville est aussi le siège du Centre International de Recherches Médicales de Franceville (CIRMF), fondé en 1979, qui effectue des recherches sur les maladies telles que la fièvre Ébola, Dengue et Chikungunya, le sida, le paludisme et la drépanocytose.

Franceville accueillera en janvier 2012 la Coupe d'Afrique des Nations dans son nouveau Stade de la Rénovation doté de 25 000 places.

Oyem

Oyem est le chef-lieu de la province du Woleu-Ntem (nord). Cette province est la 2^{ème} province du Gabon en termes de superficie et 4^{ème} en termes de population avec 150 006 habitants. La région abrite notamment des plantations d'hévéaculture à Bitam (2 500 hectares) et Mitzic (5 000 hectares) appartenant à la société SIAT. Mitzic est aussi le siège de l'usine SIAT de transformation du latex en caoutchouc granulé.

Oyem est, avec 43 198 habitants environ, la 4^{ème} ville du Gabon. Elle est située à près de 550 km au nord du Libreville, à 100 km du Cameroun et 40 km de la Guinée Équatoriale. Véritable carrefour entre les trois pays, Oyem est tournée vers l'agriculture et le commerce. La ville dispose d'un hôpital régional construit par une entreprise canadienne et d'un lycée d'État qui accueille les élèves de toute la région.



Une nouvelle université publique doit aussi prochainement y être construite. À Angone, à quelques kilomètres du centre-ville, se situe l'École de Développement Rural. On y trouve aussi l'une des usines de la société Sobraga qui y produit les bières Regab et Castel ainsi que d'autres boissons gazeuses (Coca-Cola, Fanta, Top...).

Moanda

La province du Haut-Ogooué abrite aussi la ville de Moanda, située à une cinquantaine de kilomètres du chef-lieu de la province : Franceville. Elle est, avec 42 658 habitants, la 5^{ème} ville du pays en termes de population.

Ville minière et entourée de plateaux, Moanda est la capitale du manganèse donc l'extraction constitue la principale activité de la région. Le gisement est exploité depuis 1962 par la société Comilog, rachetée depuis par le groupe français Eramet.

En avril 2009, la 1^{ère} pierre de futur complexe métallurgique de Comilog a été posée. Ce projet sera consisté sur une surface de 50 hectares d'une usine de silico-manganèse, d'une capacité de 65 000 tonnes par an et d'une usine de manganèse métal d'une capacité de 20 000 tonnes par an. Le démarrage du complexe devrait avoir lieu en 2013 pour un investissement de 200 millions €. Son approvisionnement en électricité sera assuré par le barrage du "Grand Poubara".





Mouila

Mouila est la capitale provinciale de la Ngounié, 4^{ème} région du Gabon en superficie et 5^{ème} en population avec 104 593 habitants. Cette province abrite notamment le champ pétrolier de Koula exploité par Shell (40 %), Addax Petroleum (40 %) et Sinopec (20 %) qui possède des réserves estimées à 64 millions de barils. Inauguré en novembre 2010, ce champ augmentera de 10 % la production nationale une fois que sa production aura atteint son niveau optimal.

La population de Mouila s'élève à 29 513 habitants. La ville se situe sur la rivière Ngounié et la route nationale N1. Elle est très étendue et possède de nombreux marchés et centres commerciaux. Mouila est un carrefour important en ce qui concerne le voyage et le commerce.

Mouila est situé près du futur barrage Impératrice qui sera construit pour un montant de 106,4 millions € par l'entreprise Coder et produira 42 MW. Il est aussi envisagé de créer dans cette ville une zone industrielle destiné au bois et le groupe singapourien Olam a déclaré vouloir y développer une palmeraie. Enfin, en 2007, le gouvernement a décidé de construire une université publique dans cette ville.



Lambaréné

Lambaréné est le chef-lieu de la province du Moyen-Ogooué, la plus petite province du Gabon en termes de superficie et l'avant-dernière en termes de population avec 59 309 habitants. La province abrite notamment plusieurs zones d'exploitation forestière, une palmeraie et une huilerie appartenant à la compagnie SIAT qui couvre 6 500 hectares et emploie 1 400 personnes. En 2010, la Compagnie Industrielle et Commerciale des Mines Huazhou (CICMHZ) a démarré l'exploitation d'un gisement de manganèse à Ndjolé.

Avec 26 900 habitants, Lambaréné est la 7^{ème} ville du Gabon. Elle est située à 250 km au sud-est de Libreville sur les rives du fleuve Ogooué. Située près de l'équateur, elle est le chef-lieu provincial et le centre administratif, économique et médical de la province du Moyen-Ogooué.

Lambaréné est mondialement connue pour son dispensaire, l'hôpital Albert Schweitzer, créé par le Docteur Schweitzer en 1913. Celui-ci, toujours fonctionnel, comporte aussi un musée retraçant l'histoire du Docteur et de son action contre la lèpre. En 2013, l'année de la célébration de l'arrivée au Gabon d'Albert Schweitzer, Lambaréné se dotera d'un nouveau Centre Hospitalier Universitaire (CHU). Ses principales activités seront : le suivi scientifique et l'évaluation des problèmes de santé primaires de la région (tuberculose, VIH/Sida, paludisme, santé maternelle et infantile) en collaboration avec l'Université de Harvard des États-Unis, les soins cliniques, la santé publique, le développement et l'évaluation scientifique de nouvelles technologies qui permettront aux communautés locales d'avoir accès aux soins de santé à moindre coût.



Musée Albert Schweitzer à Lambaréné

Lambaréné possède aussi des réserves pétrolières estimées à 104 millions de barils qui sont exploitées par la société française Maurel & Prom depuis mars 2009. Une Zone Économique Spéciale destinée à l'industrie du bois devrait prochainement y être créée.

Enfin le gouvernement a décidé de faire de Lambaréné un centre touristique à l'horizon 2013. Son port fluvial sera rénové et agrandi afin d'améliorer les échanges commerciaux vers Port-Gentil et de développer des produits touristiques sur l'Ogooué, notamment en direction des grands lacs.

Makokou

Makokou est le chef-lieu de la province de l'Ogooué-Ivindo, la plus vaste du pays et la 7^{ème} en termes de population avec 61 883 habitants. Elle se situe au nord-est du Gabon et est frontalière du Congo-Brazzaville. Le sous-sol de cette province est très riche, principalement en fer et en or.

Avec l'exploitation de gisement de minerai de fer de Belinga, la province possède un énorme potentiel de croissance. L'objectif affiché est une production de minerai de fer de l'ordre de 20 millions de tonnes par an en phase de démarrage. Elle pourrait dépasser 50 millions de tonnes en phase de pleine exploitation. Grâce à ce projet, à bien des égards gigantesque, le Gabon peut espérer se hisser parmi les 5 premiers exportateurs mondiaux de minerai de fer.

En raison de l'enclavement du site, un chemin de fer reliant Belinga au Transgabonais au niveau de Booué et une centrale électrique sont indispensables pour exploiter et transporter le gisement.

Makokou fut fondé en 1912 pour servir de poste militaire. La ville est située à proximité du confluent des rivières Liboumba et Ivindo et compte 16 987 habitants. C'est une modeste capitale régionale qui pourrait connaître un développement important dans l'avenir. En effet, ses environs sont riches en minerai de fer, aujourd'hui inexploité. Makokou se distingue aussi dans le secteur agricole avec d'importantes cultures maraîchères.





Koulamoutou

Koulamoutou est le chef-lieu de la province de l'Ogooué-Lolo, 5^{ème} province du pays en termes de superficie et 6^{ème} en termes de population avec 62 563 habitants. L'Ogooué-Lolo est traversée par le fleuve Ogooué et est couverte dans son ensemble par la forêt équatoriale. En juin 2011, le Président Ali Bongo Ondimba annonça la création d'une seconde Zone Économique Spéciale, après celle de Nkok, à Lastoursville, dédiée elle aussi à l'industrialisation du bois. La Société Nationale des Bois du Gabon (SNBG) en sera le principal investisseur.

Koulamoutou possède une population de 17 393 habitants et est l'une des plus petites capitales régionales du pays. Cela s'explique par son isolement dans un territoire à l'écart des grandes voies de communication et des activités économiques principales et ce malgré l'introduction de la culture du café et du cacao ainsi que l'exploitation du bois dans des proportions toutefois modestes.



Tchibanga

Tchibanga est le chef-lieu de la province de la Nyanga, 8^{ème} province du pays en termes de superficie et la plus faiblement peuplée avec 51 972 habitants. La Nyanga dispose d'importantes richesses dont le pétrole, exploité par les sociétés Perenco, Maurel & Prom et Vaalco dans la zone de Mayumba, le fer à Dourekiki, le marbre à Doussiégoussou ainsi qu'une immense forêt aux essences prisées comme l'Okoumé, le Moabi, le Bilinga, le Padouk. Le potentiel agricole et halieutique de la province est également très important.

Pour profiter de ces richesses, la ville côtière de Mayumba pourrait se doter à l'horizon 2015 d'un port en eaux profondes construit en partenariat avec Olam pour un coût de 1,2 milliards USD. D'une capacité de gestion de 2,5 millions de tonnes par an et situé à égale distance de Port-Gentil et Pointe-Noire au Congo, ce port pourrait être réalisé en 36 mois et créer entre 10 000 et 20 000 emplois directs et indirects.

Tchibanga est située au bord du fleuve Nyanga, à 408 km au sud-est de Libreville et sa population s'élève à 24 065 habitants. La société Olam a annoncé son intention d'y produire de l'huile de palme dans les prochaines années. Un nouvel aéroport est aussi envisagé par les autorités.

1.1.2 Économie

1.1.2.1 Introduction générale

Avec un PIB total de 13,01 Mrds USD et de 8 642,8 USD par habitant en 2010⁶, le Gabon se situe dans la classe supérieure des pays à revenus intermédiaires. L'économie gabonaise se caractérise par une économie de rente basée essentiellement sur les revenus des ressources naturelles : pétrole, bois, minerais et est donc très fortement liée à la demande mondiale de ses produits. Elle est très dépendante de l'industrie pétrolière qui représente près de la moitié du PIB et des recettes budgétaires du pays et entre 75 % à 80 % des recettes d'exportation.

1.1.2.2 Situation économique⁷

L'économie gabonaise est liée à la demande mondiale et aux prix internationaux des matières premières qui soutiennent son économie : pétrole, bois et manganèse. La crise économique a ralenti la croissance de l'économie gabonaise qui a connu un coup d'arrêt en 2009 : -1,4 %. Néanmoins, une hausse conséquente des prix des matières premières a permis un redémarrage de l'économie avec une croissance du PIB en volume de 6,6 % en 2010. Cette tendance devrait se confirmer en 2011 avec une croissance estimée par le FMI de 5 % grâce à la poursuite de la hausse des prix des matières premières à l'international et des investissements structurels lancés par l'état, notamment la construction de routes bitumées, la création de la Zone Économique Spéciale de Nkok, la construction de logements sociaux à Libreville.

⁶Source: Banque Mondiale
⁷Source: Tableaux de Bord de l'Économie, Perspectives 2011-2012, Ministère de l'Économie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme, sauf indication contraire

Évolution du taux de croissance du PIB réel

	Prévisions			
	2008	2009	2010	2011
PIB total	2,3 %	-1,4 %	6,6 %	5,0 %
Pétrole	-2,6 %	0,1 %	5,1 %	0,7 %
Hors-pétrole	3,5 %	-1,8 %	6,9 %	6,0 %

De son côté, le FMI, dans son rapport Perspectives de l'économie mondiale publié en septembre 2011, annonce les chiffres suivants :

	Prévisions			
	2010	2011	2012	2016
Croissance du PIB réel	5,7 %	5,6 %	3,3 %	3,1 %

L'économie gabonaise maintiendrait donc un rythme de croissance soutenu dans les prochaines années.



Secteur pétrolier

Le PIB du Gabon est majoritairement dominé par le secteur primaire regroupant les activités liées à l'extraction des ressources naturelles : exploitation pétrolière, forestière et minière, agriculture et pêche. Le secteur tertiaire, regroupant les services (conseil, assurance, enseignement, grande distribution, tourisme, agences immobilières...), est le 2^{ème} secteur d'activité du pays. Enfin le secteur secondaire qui comprend les activités liées à la transformation des matières premières issues du secteur primaire, est peu développé puisqu'il est moins important que les services non marchands fournis par les administrations publiques.

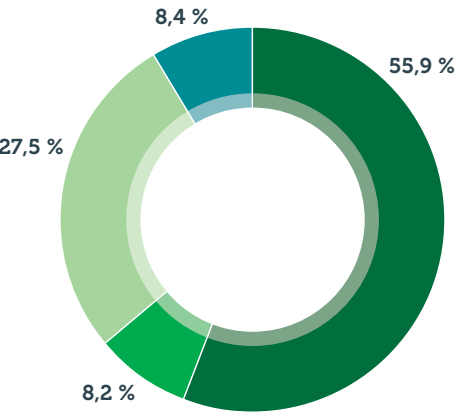
Secteur primaire

La part du secteur primaire dans le PIB nominal (aux prix du marché) s'est élevée à 55,9 % en 2010, en hausse par rapport à 2009 (49,3 %) et devrait encore augmenter en 2011.

La contribution du pétrole au dynamisme du secteur primaire reste prépondérante, à hauteur de 47,4 % du PIB, en hausse par rapport à 2009 (41,8 %). Cette hausse s'explique par la bonne tenue des prix du baril gabonais, la mise en production de nouveaux gisements, comme celui de Koula, dont les réserves sont estimées à 64 millions de barils, et par les efforts d'investissement sur les champs marginaux ou matures.

La part du secteur minier, composé essentiellement du manganèse, dans le PIB nominal s'est accru en 2010 (4,5 %) par rapport à 2009 (2,1 %). Cette contribution devrait doubler en 2011 grâce aux investissements réalisés par la Compagnie Minière de l'Ogooué (Comilog) et

Structure du PIB 2010



- Secteur Primaire
- Secteur secondaire
- Secteur tertiaire
- Services non marchands

l'arrivée de nouveaux acteurs : la Compagnie Industrielle et Commerciale des Mines Huazhou (CICMHZ) à Ndjolé et BHP Billiton à Franceville.

L'exploitation forestière, qui représentait en 2009 1 % du PIB nominal, a été fortement touchée par l'interdiction d'exportation des grumes non transformées entrée en vigueur en mai 2010 et représente 0,3 % du PIB en 2010.

L'agriculture, l'élevage et la pêche ont connu un fléchissement de leur contribution dans le PIB en 2010 (3,8 %) par rapport à 2009 (4,4 %) et cette baisse devrait se poursuivre en 2011.

Secteur secondaire

La contribution du secteur secondaire dans le PIB a reculé et se situe à 8,2 % en 2010 contre 9 % en 2009. Les secteurs du BTP, de l'électricité et de l'eau, de l'industrie agro-alimentaire et des autres industries ont généré la part la plus importante de cette contribution (2,1 %, 1,5 %, 1,3 % et 1,8 %, respectivement). Le secteur industriel devrait repartir à la hausse en 2011 et 2012, grâce au dynamisme de la filière BTP et aux soutiens de l'état à l'industrialisation.



Tourisme

Secteur tertiaire

La part du secteur tertiaire dans la contribution du PIB nominal est de 27,5 % en 2010, en baisse par rapport à 2009 (31,9 %). L'hôtellerie, la restauration et le tourisme ont généré la part la plus importante de cette contribution, même si ces activités de services connaissent un recul par rapport à l'année précédente (10,4 % contre 12,9 % en 2009). Néanmoins, ce secteur devrait amorcer une remontée à partir de 2011 et 2012, notamment grâce à la réhabilitation et la construction de structures hôtelières en vue de la CAN 2012.

Services non marchands

Les services non marchands fournis par les services publics représentent, en 2010, 8,4 % du PIB nominal contre 9,9 % en 2009.

1.1.2.3 Situation macroéconomique

Pendant de nombreuses années, le Gabon a souffert de difficultés concernant la gestion de ses revenus d'exportation et de sa dette externe. Le pays avait ainsi une image de mauvais emprunteur auprès du FMI et du Club de Paris. Après d'intenses discussions avec le Fonds Monétaire et la Banque Mondiale au début des années 90, l'administration de l'ancien

Président Omar Bongo Ondimba lança une série de programmes visant à réduire les lourdeurs administratives et à stimuler l'investissement. Une politique de privatisation fut mise en place afin de réduire l'engagement de l'état, l'emploi dans le secteur public et pour faire face à l'inflation des salaires. Ces programmes furent mis en œuvre de manière progressive en augmentant les dépenses hors-budget à une période où le prix du brut changeait régulièrement. Ils furent très dépendants des prêts de la BEAC (Banque des États de l'Afrique Centrale) et le report fréquent des réformes entraîna de nombreuses difficultés. Néanmoins, au début des années 2000, la situation commença à s'améliorer et des résultats concrets furent réalisés en termes de diversification et de rationalisation du secteur public. Ainsi en 2005 et 2007, le Gabon reçut un accord de confirmation de la part du FMI pour financer son économie.

En 2009, le Gabon était le seul pays de la CEMAC (Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale) à répondre à tous les critères de convergence régionaux : un excédent budgétaire, une inflation inférieure à 3 %, une dette publique inférieure à 70 % du PIB et l'absence d'arriérés de paiement. Néanmoins, l'économie gabonaise ne réussit pas à répondre aux objectifs fixés par l'accord de confirmation du FMI qui ne fut pas renouvelé en 2010.

1.1.2.4 Commerce extérieur

En 2010, la balance des paiements est en nette amélioration grâce à une forte augmentation du solde des transactions courantes et la réduction du déficit de la balance des capitaux. L'orientation positive du solde des transactions courantes s'explique principalement par le relèvement de la masse globale des échanges et du solde de la balance commerciale, grâce à la bonne tenue des cours des matières premières. L'évolution favorable du solde prévisionnel de la balance commerciale est liée à l'accroissement des ventes de pétrole et de manganèse, malgré le ralentissement de l'activité dans la filière bois.

Les recettes d'exportation, qui avait contribué à hauteur de 53,7 % du PIB en 2009, ont connu une nouvelle hausse pour atteindre 59,7 % du PIB en 2010 grâce à la hausse des prix internationaux et des exportations de pétrole brut et de manganèse. Les importations sont passées de 15,3 % du PIB en 2009 à 13,4 % du PIB en 2010 et devraient augmenter en 2011 en raison des travaux liés à l'organisation de la CAN 2012. La balance commerciale représente donc 46,3 % du PIB en 2010, soit une hausse de 14,3 % par rapport à 2009.

Les États-Unis sont le premier client du Gabon (48,3 % des exportations) devant la Chine qui achète notamment la majorité du bois et du manganèse national. La France est le principal fournisseur du Gabon avec une part de marché d'environ 35 %.

1.1.2.5 Dette publique

En 2009, la dette publique du Gabon représentait 26,7 % du PIB, soit 2,08 Mrds €, en hausse de

15,9 % par rapport à 2008 d'après le "Tableau de Bord de l'Économie" 2010-2011. Selon le *World Factbook* publié par la CIA, la dette publique gabonaise a légèrement diminué en 2010 avec 25,8 % du PIB. Les remboursements de la dette externe devraient, quant à eux, augmenter en raison de la hausse des taux d'intérêts, mais la dette interne diminuera. Ainsi, en 2012, une baisse globale des remboursements devrait avoir lieu.

En 2007, le gouvernement a lancé un emprunt obligataire afin de soulager sa dette publique et rembourser 86 % de sa dette au Club de Paris, à hauteur d'1 Mrds USD. En mars 2010, le FMI a demandé au Gabon d'améliorer l'efficacité de sa dette publique et d'étendre ses investissements sur la durée afin de maintenir sa stabilité économique et d'éviter les tensions liées à l'inflation. Le taux d'inflation était de 3,2 % en 2010 contre 1,9 % en 2009. Plusieurs secteurs d'activité sont à l'origine de la hausse des prix : les transports, les communications, le logement, l'eau et l'électricité et les produits alimentaires.

La politique monétaire du pays est mise en place par la BEAC. Depuis la fin 2009, elle a pour objectif de refinancer les banques, de réduire les taux débiteurs et de stabiliser la politique d'assouplissement des réserves obligatoires. En 2010, les taux de la BEAC sont les suivants :

- Taux d'intérêt des appels d'offres : 4 % ;
- Taux d'intérêt des prises en pension : 5,75 % ;
- Taux d'intérêt sur placement : 0,60 % ;
- Taux créditeur commun : 3,25 %.

Depuis 2009, les banques gabonaises possèdent d'importants excédents de liquidité. Ainsi aucune banque gabonaise n'a sollicité de demande d'avances à la banque centrale et une seule transaction interbancaire a été réalisée.



Transport de manganèse

1.1.2.6 Budget

La politique budgétaire est caractérisée par la mobilisation des recettes de l'État et la maîtrise des dépenses avec notamment la réduction du train de vie de l'État. Le parlement a adopté, en décembre 2010, la Loi de Finances 2011 qui envisage de réduire le budget d'investissement afin de mieux couvrir les dépenses opérationnelles. Il est basé sur des projections optimistes, notamment une croissance du PIB de 5,8 % principalement soutenue par les secteurs non-pétroliers, un taux d'inflation de 3,8 % et une production de pétrole de 12,5 millions de tonnes à 75,7 USD le baril. En juillet 2011, le gouvernement a voté la Loi de Finances Complémentaire visant à fournir un cadre institutionnel et réglementaire afin de se diriger vers une budgétisation par programme ce qui permettrait d'accroître la responsabilisation des ministères.

Le budget 2011 s'élève à 3,6 Mrds €, en hausse de 228 millions € par rapport à 2010. Il est constitué à hauteur de 2 Mrds € de revenus pétroliers (en hausse de 26,3 % par rapport à 2009), de 1,4 Mrds € de revenus non-pétroliers (+14 %) et de prêts (-151 %). Le budget opérationnel s'élève à 1,5 Mrds € (+8 %) et celui des investissements à 1 Mrds € (-22,5 %).

La stratégie du "Gabon Émergent" se traduit dans le budget par :

- L'amélioration des infrastructures de transport, de communication et la CAN 2012 ;
- La diversification des sources de croissance ;
- L'amélioration du système de santé et du cadre de vie des populations ;
- L'amélioration du système éducatif et de formation ;

- Le renforcement des institutions et de l'efficacité de l'Administration ;
- Le renforcement du système de défense et de sécurité.

Ainsi, 25 %, soit 234 millions €, du budget d'investissement sera utilisé pour les équipements et infrastructures, 10 % (97,3 millions €) pour le secteur de l'énergie, 6 % (54,7 millions €) pour la santé et les affaires sociales, 5 % (38 millions €) pour le logement et 4,5 % (38 millions €) pour l'agriculture.

1.1.2.7 Développement du secteur privé

Afin de soutenir le développement et la diversification de l'économie et de créer des emplois, les autorités gabonaises travaillent à redynamiser le tissu national des petites et moyennes entreprises et industries (PME-PMI). À son arrivée au pouvoir, le Président Ali Bongo Ondimba a créé une commission interministérielle visant à améliorer le climat des affaires. Cette commission a proposé de réorganiser les institutions en charge du développement de nouvelles entreprises et de la promotion des investissements. Ainsi, en 2010, le Centre de Développement des Entreprises (CDE) a été créé et la Chambre de Commerce, d'Agriculture, Mines, Industrie et de l'Artisanat privatisée afin de mieux répondre aux besoins du secteur privé, d'améliorer le climat des affaires et de faciliter la création de nouvelles entreprises. Avec 800 adhérents en juillet 2011, l'objectif de la Chambre de Commerce est d'atteindre 5 000 membres en 2013 et de devenir un levier économique et social pour une économie plus dynamique et innovante.

De grands défis sont à relever notamment dans les domaines de l'éducation, de la santé, du logement et des routes

Le gouvernement souhaite aussi attirer plus d'investissements directs étrangers (IDE) en diversifiant ses partenaires et s'est tourné notamment vers les pays émergents. Fin 2010, des accords de partenariat stratégiques et structurants de 4,5 milliards USD ont été signés avec des multinationales d'Inde et de Singapour. Prévus pour générer plus de 50 000 emplois directs et indirects, ces accords devraient répondre en partie aux attentes et préoccupations majeures de la population en termes d'investissement, de retombées économiques, d'emploi, de logements et d'amélioration des conditions de vie.

Ainsi dans le cadre de la valorisation du bois, un des secteurs stratégiques pour l'avenir du Gabon, la Zone Économique Spéciale (ZES) de Nkok sera principalement dédiée à la maîtrise de la chaîne de valeur dans l'industrie de transformation du bois. Olam, multinationale basée à Singapour, est le principal partenaire du gouvernement gabonais pour le développement de ce projet. Située à 27 kilomètres à l'est de Libreville, la ZES de Nkok couvre une superficie de 1 146 hectares, dont 40 % sont réservés à l'industrie du bois. Elle aura une capacité de traitement de 1 million de m³ par an, devrait attirer près d'1 milliard USD d'investissement et créer près de 9 000 emplois directs. Ce projet devrait favoriser l'émergence de nouveaux pôles de développement économique sur l'ensemble du territoire gabonais. Olam intervient aussi dans la création de palmeraies à Mouila et Tchibanga pour un investissement de 200 millions USD qui devraient créer 7 000 emplois directs et 21 000 indirects.



Chambre de Commerce, d'Agriculture, d'Industrie, des Mines et de l'Artisanat du Gabon

1.1.2.8 Perspectives

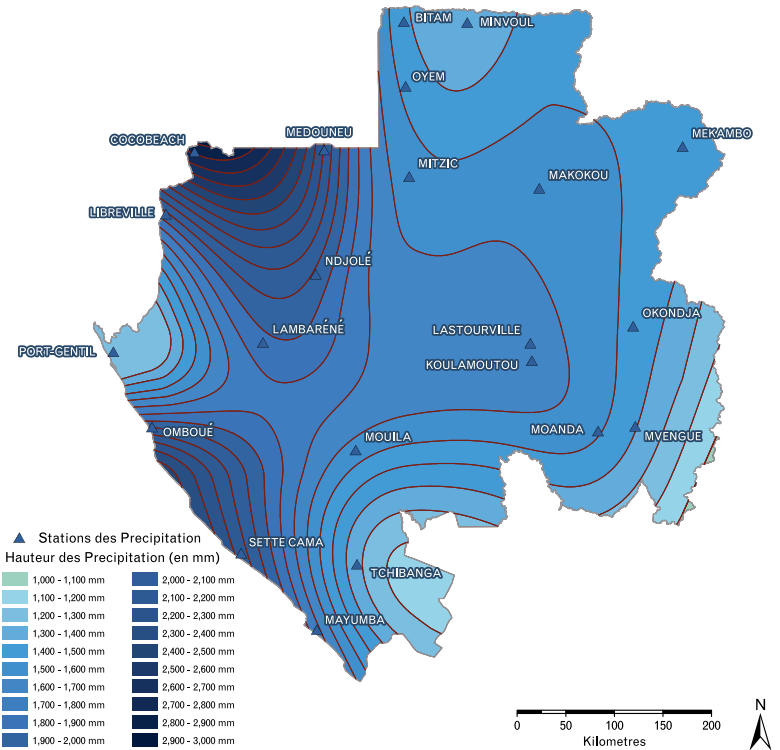
L'économie gabonaise a surmonté la crise économique de 2008-2009 grâce à la hausse de ses exportations et de ses revenus. Dans le même temps, les réserves de pétrole diminuent et un défi structurel attend le pays car la baisse des revenus et recettes fiscales aura à long terme un impact significatif sur l'économie et sa croissance. En conséquence, le gouvernement insiste de plus en plus sur la diversification de l'économie et la croissance hors hydrocarbures. Ainsi, le budget 2011 accorde un part importante aux investissements d'infrastructures.

En dépit des avancées réalisées dans le processus de rationalisation de la gestion des finances publiques, de grands défis restent à relever au regard des attentes légitimes de la population notamment dans les domaines de l'éducation, de la santé, du logement, de l'habitat et des routes.

1.1.3 Environnement physique

1.1.3.1 Climat

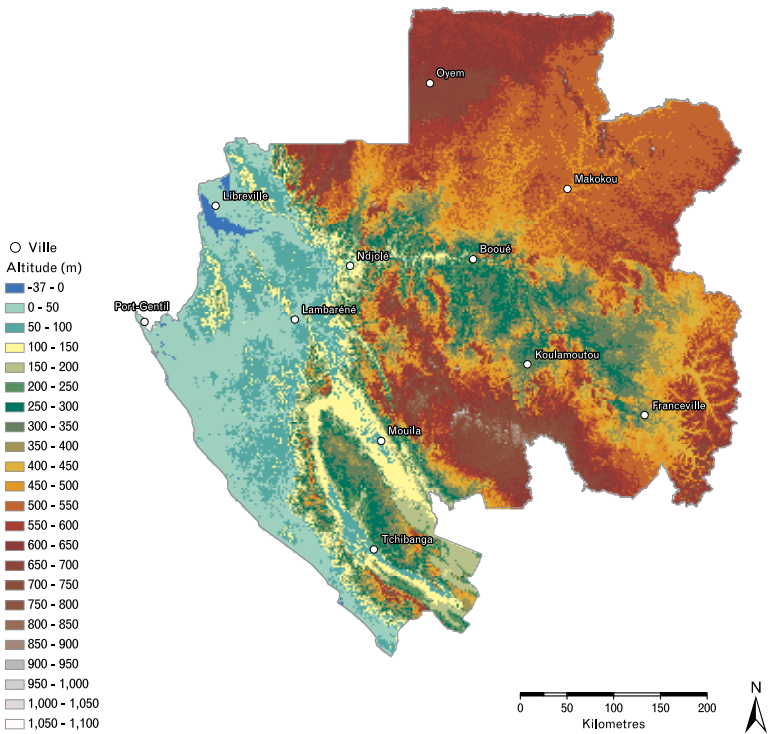
Carte des pluviométries



Le Gabon a un climat équatorial : chaud, humide et pluvieux. Il se caractérise par deux saisons sèches, de mai à septembre et de décembre à janvier, qui alternent avec des saisons humides et une forte chaleur quasiment constante toute l'année. La température moyenne est de 26°C et

ne varie que légèrement tout au long de l'année, entre 22 et 32°C. La pression atmosphérique est toujours basse. Les vents sont rares et en période humide, les pluies sont presque quotidiennes. La pluviométrie varie de 1 400 mm à 3 200 mm d'eau par an.

Carte des altitudes



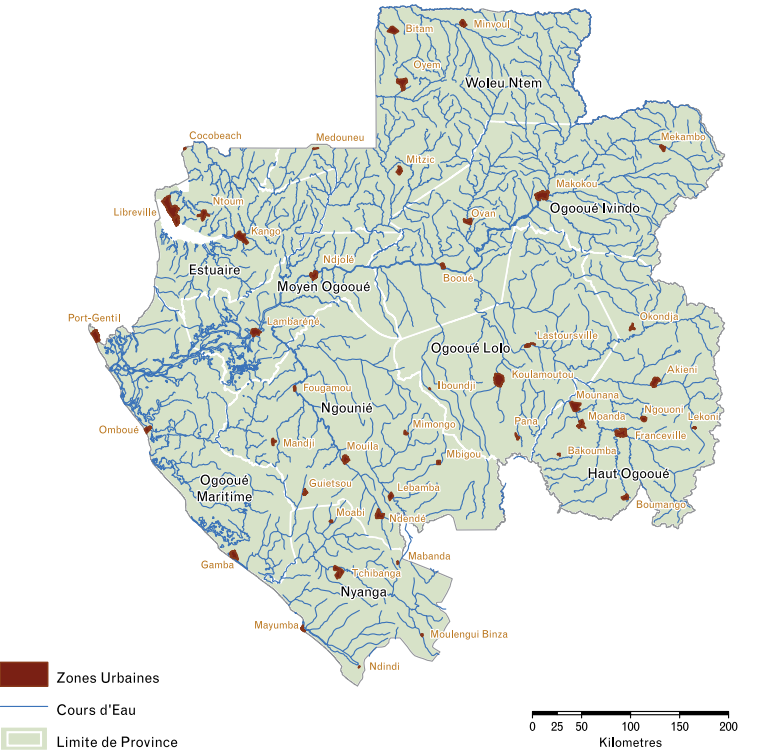
1.1.3.2 Géographie

Situé de part et d'autre de l'équateur, dans le golfe de Guinée, le Gabon couvre une superficie de 267 667 km², soit la moitié du territoire français. Le pays est riverain du Cameroun au nord, de la Guinée Équatoriale au nord-ouest et du Congo-Brazzaville au sud-est. Pays accidenté, il s'étend sur deux zones géographiques. Un tiers du pays, à l'ouest, est une région de basses terres, bordant près de 800 km de côtes rectilignes, comprenant de nombreuses lagunes et ne dépassant pas 200 m d'altitude. Le littoral est entaillé au nord par de profondes rias. Plus au sud, la presqu'île du cap Lopez forme une pointe qui s'avance sur l'océan. Les deux autres tiers se confondent en grande partie avec le bassin sédimentaire du fleuve Ogooué et composent un arrière-pays de plateaux jalonnés de montagnes peu élevées.

La forêt tropicale couvre 85 % du Gabon (environ 230 000 km²) avec de larges espaces de forêt primaire non exploités. Souvent impénétrable, elle est une contrainte pour les voies de communication mais aussi un atout indéniable pour le pays grâce à son exploitation. En effet, le bois constitue l'une des principales ressources naturelles du Gabon. L'essence assurant la plupart des exportations de bois gabonais est l'Okoumé. Le pays s'est engagé, avec la création de 13 parcs nationaux et le management durable de certaines compagnies forestières, à sauvegarder cette forêt.

Le Gabon se compose de nombreuses plaines situées dans les régions de la Nyanga, la Ngounié, de la Lopé, sur les rives de l'Ogooué, dans la région des lacs près de Lambaréné et dans le delta de l'Ogooué. Elles sont souvent couvertes de savanes et correspondent aux dépressions du

Carte des cours d'eau



bassin sédimentaire côtier et des bassins du précambrien supérieur et du Francevillien. Leurs altitudes varient entre 0 et 100 m.

Le pays comprend aussi des bas-plateaux et des collines sur le littoral, au sud-ouest et au centre dont l'altitude oscille entre 100 et 200 m.

Les plateaux couvrent la plus grande partie du Gabon et comprennent de nombreux cours d'eau. Le plus grand plateau est situé au nord-est du pays, dans les provinces du Wolem-Ntem et de l'Ogooué-Ivindo. Les plateaux Batéké, d'une altitude comprise entre 500 et 800 m se trouvent dans la région de Franceville.

Le Gabon est aussi composé de moyennes montagnes d'altitude inférieure à 1 000 m comme les monts de Cristal au nord-ouest, le massif de l'Ikoundou qui s'élève au-dessus des plaines de la Nyanga et de la Ngounié, le massif du Chaillu au sud et les monts de Ndjolé.

Les monts d'Ikoundou font partie du massif de Mayombe, vaste chaîne qui s'étire de l'Angola aux environs de Lambaréné.

Le sol gabonais est essentiellement un sol ferralitique (fer et alumine), à texture argileuse. Ce type de sol est caractérisé par un très bon niveau de drainage favorisant l'agriculture. La chaleur et l'humidité favorisent l'altération des roches.

1.1.3.3 Cours d'eau

La quasi-totalité du territoire gabonais est couverte d'un abondant réseau de cours d'eau permanents. Le système hydrographique du Gabon est composé du grand bassin versant de l'Ogooué, qui irrigue 72 % du territoire, et des fleuves côtiers Nyanga et Komo. Les voies navigables sont le Komo, de Kango à Libreville, l'Ogooué de Ndjolé à Port-Gentil et la Nyanga.

Le principal fleuve du Gabon est l'Ogooué, fleuve de près de 900 km qui prend sa source au Congo dans les monts Ntalé

a. L'Ogooué

Le principal fleuve du Gabon est l'Ogooué, fleuve de près de 900 km qui prend sa source au Congo dans les monts Ntalé. Il court d'est en ouest, couvre une surface de 215 000 km² et comprend de nombreux rapides et de passages resserrés dans sa partie amont. Il est navigable toute l'année en aval de Ndjolé. Ses eaux se séparent en aval de Lambaréné et forme un delta intérieur comportant plusieurs lacs. Il débouche dans l'océan Atlantique au niveau d'un delta maritime et marécageux au sud de Port-Gentil.

Il comprend de nombreux affluents dont les rivières Mpassa, Lékoné, Sébé, Lassio, Ivindo, Okano, Abanga, Leyou. Lolo, Offoué et Ngounié. Il traverse Franceville, Lastoursville, Booué, Ndjolé et Lambaréné.

Au niveau de Lambaréné, situé à 134 km de son débouché, le débit annuel moyen du fleuve est de 4 689 m³/seconde. L'Ogooué est un fleuve abondant, bien alimenté en toutes saisons et relativement régulier. En effet, le débit moyen observé en août, le mois d'étiage, est de 1 930 m³/seconde ce qui montre une irrégularité saisonnière réduite.

L'Ogooué est navigable de Ndjolé à l'océan. Il est utilisé pour le transport du bois jusqu'à Port-Gentil. Axe de transport majeur au XIX^{ème} siècle et utilisé par les aventuriers européens pour explorer le Gabon, il a perdu de son importance en tant que voie de communication depuis l'apparition des routes et la construction du Transgabonais.

b. La Nyanga

La Nyanga prend sa source dans le massif du Chaillu, traverse le territoire du Congo-Brazzaville et se jette dans l'océan Atlantique après un parcours de près de 600 km. C'est le 2^{ème} grand fleuve du pays avec 22 000 km² couverts, dont 80 % au Gabon. Il traverse notamment la ville de Tchibanga.

c. Le Komo

Le Komo est le 3^{ème} fleuve gabonais. Il prend sa source en Guinée Équatoriale, sur le plateau du Wolem-Ntem et se jette dans l'océan au niveau de l'estuaire de Libreville. Long de 230 km et couvrant 5 000 km², sa plus grande partie de son bassin-versant se situe au Gabon. Son principal affluent est la rivière Mbèi. Il permet grâce aux chutes de Tchimbélé et de Kinguéle d'alimenter la capitale en électricité.



La Nyanga



Lingots d'or

1.1.3.4 Ressources naturelles⁸

Hors pétrole, les mines et le bois sont les secteurs les plus importants de l'économie gabonaise en termes de revenus et d'emploi.

Le Gabon possède un énorme potentiel forestier, la forêt équatoriale couvrant 85 % du territoire gabonais. On y dénombre plus de 400 essences d'arbres dont une soixantaine sont exploitées. L'Okoumé est la principale essence exportée, suivie par l'Ozigo et les autres essences dites bois divers. Les réserves d'Okoumé sont estimées à 130 millions m³.

Le pays compte près de 900 sites exploités ou potentiels de dépôts de ressources minières. On trouve de l'or, de la potasse, du zinc, du cuivre et du plomb au niveau de la zone côtière. De l'or est présent dans le massif de Chaillu, du baryum et du fer au nord. Les plateaux de Batéké à l'est contiennent du manganèse, des diamants et de l'uranium. Plusieurs gisements d'or, d'étain, de manganèse et de fer sont présents à l'est du bassin sédimentaire côtier. Du zinc, du plomb et du cuivre auraient été identifiés au sud-est de Fougamou ; de l'uranium, du plomb et du zinc dans les monts de Cristal et de l'étain et du niobium dans la région des lacs du Moyen-Ogooué.



Secteur forestier

a. Le manganèse

Le manganèse est essentiellement utilisé par les industries métallurgiques dans la préparation d'alliages, principalement d'aciers. Le Gabon est le 3^{ème} producteur mondial de manganèse et pourrait détenir 25 % des réserves mondiales. Exploité à Moanda depuis 1962 par la société Comilog et depuis 2011 à Ndjolé par la société CICMHZ, on le trouve aussi dans les plateaux d'Okouma, Massengo, Bafoula et Yéyé.

b. Le fer

Principale ressource minière non exploitée, le Gabon possède trois gisements importants dans le nord-est du pays : Belinga, Batouala et Boka-Boka. Le gisement de Belinga posséderait plus d'1 milliard de tonnes de fer.

c. L'uranium

Des gisements d'uranium ont été exploités par la société Comuf entre 1958 et 1999 près de Mounana dans la région de l'Haut-Ogooué. Plusieurs gisements seraient présents dans cette région.

d. L'or

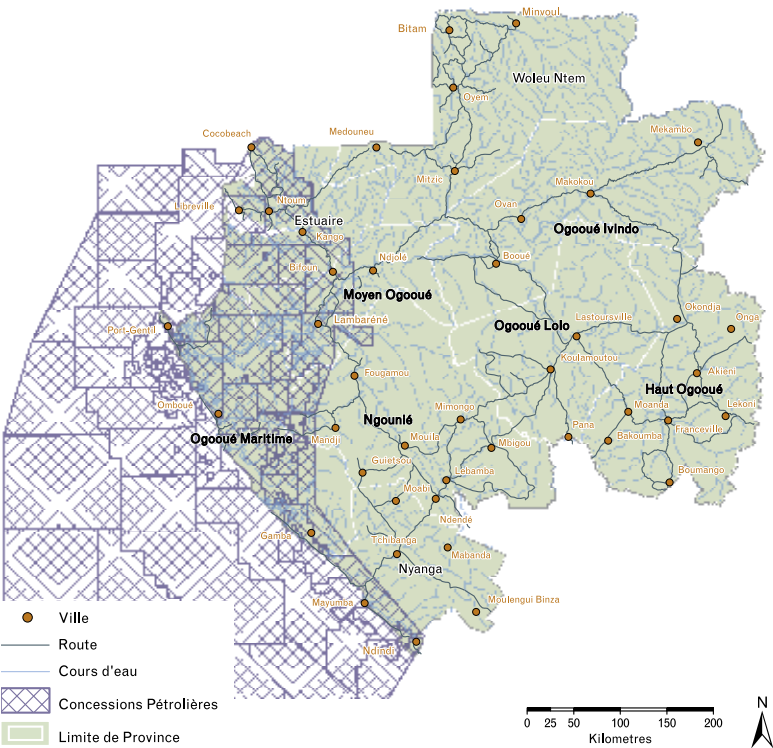
L'or est exploité depuis les années 30 dans la région de Mimongo. D'autres gisements se trouvent près de Lambaréné, de Ndjolé et dans le nord du pays (Bibas et Mitzié).

⁸Source: Pour plus d'informations concernant les ressources naturelles, voir la partie analyse sectorielle.

1.2 Analyse et perspectives sectorielles

Depuis les années 70, l'économie gabonaise est très dépendante du secteur des hydrocarbures.

Carte des concessions pétrolières



À la prise de fonction du Président Ali Bongo Ondimba, l'État a entamé un processus de diversification de l'économie en s'appuyant sur l'exploitation des ressources naturelles, la création de produits agro-industriels et l'expansion des services. En vue d'assurer au Gabon une croissance durable, le Schéma Directeur National d'Infrastructure a identifié plusieurs secteurs d'activités comme prioritaires. Ainsi, les secteurs développés ici sont ceux sur lesquels l'économie gabonaise s'appuiera à court et moyen terme et qui nécessitent des infrastructures modernes et adaptées pour se développer.

1.2.1 Hydrocarbures

En 2010, le PIB du secteur des hydrocarbures est de 3 173 Mrds FCFA (4,84 Mrds €) en regroupant pétrole brut, raffinage et services pétroliers⁹.

1.2.1.1 Analyse

En raison de l'arrivée à maturité de ses principaux champs pétroliers, la production pétrolière a chuté lors de la dernière décennie : elle était de 327 000 barils/jour en 2000 et de 230 000 barils/jour en 2009, soit une baisse de 30 %. Néanmoins grâce à la hausse du prix du brut, les recettes publiques d'hydrocarbures sont toujours élevées et la baisse de production n'a pas eu conséquences importantes en termes de revenus : 1,16 Mrds € en 2001, 2,1 Mrds € en 2008 et 1,3 Mrds € en 2009. Depuis quelques années,

la production est stable, entre 230 000 et 250 000 barils/jour grâce à la mise en production de plusieurs petits gisements. Avec plus de 75 % de la production, Total, Shell et Perenco sont les trois plus grands opérateurs au Gabon.

En 2010, le secteur pétrolier a connu une année positive en raison de la hausse des prix du baril et d'importants investissements réalisés par les compagnies pétrolières, notamment les juniors (Perenco, CNRI, Addax, Vaalco et Maurel & Prom). La production de Total et Shell est en effet en léger déclin. La production a connu une hausse de 6,5 % par rapport à 2009 avec 245 000 barils/jour. Le baril de brut gabonais s'est vendu à 77,3 USD contre 58,8 USD en 2009 (+31,6 %).

Les réserves prouvées du Gabon étaient de 0,9 milliards de barils en 1990, de 2,4 milliards en 2000 et de 3,7 milliards en 2010.

D'après le *BP's Statistical Review of World Energy 2011*, le Gabon ne produit pas de gaz à l'heure actuelle mais disposerait de 28 à 42 milliards m³ de réserves. Les majors montrent un intérêt croissant pour le gaz naturel gabonais, notamment associé (présent en solution dans le pétrole et séparé lors de son extraction). En effet, en janvier 2010, l'état a adopté une loi interdisant le torchage du gaz associé afin d'éviter la pollution et le gaspillage de ressources énergétiques non renouvelables. Il pourrait être utilisé de plusieurs façons : être

Production de pétrole en milliers de barils par jour¹⁰



réinjecté pour améliorer l'extraction de pétrole, être transformé en énergie électrique, servir de matière première pour l'usine pétrochimique qui sera installée sur l'île Mandji. Des discussions sont aussi en cours entre Shell et le gouvernement en vue de créer d'une installation flottante de liquéfaction, de stockage et de déchargement qui pourrait être utilisée en tant que terminal d'exportation de gaz.

⁹Source : Le PIB de tous les secteurs sont issus des Tableaux de Bord de l'Économie, Perspectives 2011-2012

¹⁰Source : *BP Statistical Review of World Energy 2011*



Plateforme pétrolière offshore

1.2.1.2 Perspectives

Les perspectives du secteur pétrolier gabonais dépendent en grande partie de la demande mondiale et des prix internationaux. En 2011, les risques géopolitiques liés notamment à la crise européenne et aux turbulences dans le monde arabe devraient maintenir un prix élevé du pétrole. De plus, la consommation mondiale ne cesse d'augmenter : 87,4 millions de barils/jour en 2010, en hausse de 3,1 % par rapport à 2009. Ainsi, le prix du pétrole brut devrait se situer en 2011 entre 90 et 110 USD pour le Brent, contre 79 USD en 2010.

D'après plusieurs prévisions, la production gabonaise devrait attendre 255 000 barils/jour en 2011 et 2012, comparée à une moyenne de 234 000 barils/jour entre 2003 et 2009. Les réserves prouvées garantissent au Gabon une production significative pour les 30 prochaines années.

La politique gouvernementale concernant le secteur pétrolier repose sur la stimulation de l'exploration et l'optimisation de la production, de la distribution et de la commercialisation des hydrocarbures. De plus, l'état cherche à valoriser les matières premières du sous-sol et à industrialiser la filière par la transformation locale. Des axes de développement pourraient être élaborés dans l'intensification du cracking et la production de dérivés de base : huiles, graisses et bitumes.

L'avenir du secteur pétrolier gabonais dépend grandement de potentiels gisements en eaux très profondes du littoral qui suscitent l'intérêt des grandes compagnies pétrolières. Certains experts suggèrent que les formations en eaux profondes qui ont conduit à la découverte de gisements majeurs au Brésil pourraient



Pipeline

être présentes au Gabon. De plus, l'Angola et d'autres pays voisins ont récemment connu des succès notables en termes d'exploration. En mai 2010, le gouvernement a lancé un appel d'offres pour l'acquisition de 42 blocs couvrant une superficie de 118 000 m². L'appel d'offres a été reporté à une date ultérieure et fin 2010, le gouvernement a annoncé qu'il envisageait des négociations directes avec les opérateurs. Elles devraient commencer en 2012 une fois le nouveau code des hydrocarbures adopté et l'audit du secteur réalisé. D'après certains experts, le golfe de Guinée pourrait assurer près 20 % de la demande mondiale dans un futur proche.

L'exploitation de champs onshore présente aussi un potentiel appréciable et de nouveaux dépôts ont récemment été découverts comme celui de Koula dans la province de la Ngounié. Exploité en partenariat par Shell, Addax et Sinopec, ce gisement possède des réserves estimées à 64 millions de barils et augmentera à court terme la production nationale de 10 %. L'amélioration des techniques de production dans les champs matures devrait permettre de stabiliser le niveau de production national.

Une autre grande opportunité du secteur des hydrocarbures au Gabon repose sur l'exploitation de ses réserves gazières. Les réserves supposées étant comprises en 28 et 42 milliards de m³ sur des gisements éparpillés, elles excluent la construction d'usines de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) et de Gaz Transformé en Liquide (GTL) qui nécessitent des réserves de l'ordre de 140 à 280 milliards m³ pour justifier les investissements nécessaires à ces infrastructures. Néanmoins, il est aussi possible que les 42 blocs offshore contiennent d'importants volumes de gaz naturel.



Tanker

La récupération du Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL) qui devrait être séparé et extrait du gaz naturel pourrait être une solution viable. Il pourrait être utilisé pour remplacer le butane et le diesel importés pour les applications industrielles, commerciales et domestiques. Compte tenu du niveau des réserves de gaz du pays, le volume de GPL potentiellement disponible serait compris entre 25 et 75 millions de barils. S'il était plus amplement disponible, avec le potentiel des blocs offshore, le parc de bus, de camions et de taxis pourrait changer de carburant et passer du diesel au GPL, moins coûteux que le diesel et l'essence et moins polluant. D'autres solutions sont aussi possibles pour développer une industrie du gaz significative :

- La promotion d'un marché interne du gaz grâce au développement de l'industrie pétrochimique (ammoniac, urée, méthanol, fertilisants...), la production et l'exportation d'électricité, l'utilisation industrielle du gaz (four de séchage, cuisson/frittage de boulets de fer...) ;
- La production de la transformation du gaz en liquide (GTL) permettrait de compléter les besoins en carburant du pays. Cela nécessiterait des connexions à la ligne principale de collecte de gaz,

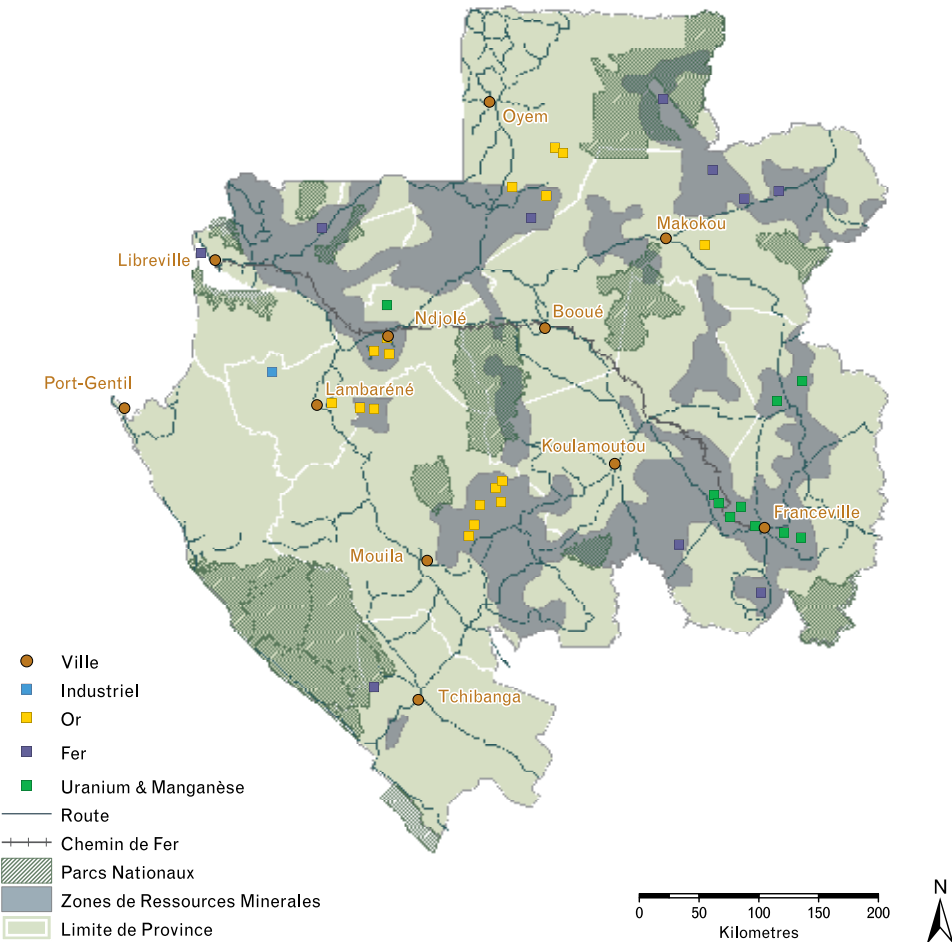
une implantation réfléchie des usines de production de GTL et des espaces de stockage et de distribution ;

- La création d'une "cité du pétrole et du gaz" qui serait un complexe d'industries en aval basé sur la modernisation de la raffinerie Sogara ou sur une nouvelle usine comprenant des installations maritimes et produisant du diesel (aux normes européennes de soufre), de l'essence, des lubrifiants et des produits spécialisés comme les cires. Ce projet pourrait faire partie de la Zone Économique Spéciale de Port-Gentil ;
- La production de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) : unité GNL flottante ou une petite usine ;
- La construction de pipelines pour exporter le gaz vers les usines de liquéfaction des pays voisins, l'envoi par bateau de Gaz Naturel Comprimé (GNC).

Ces options d'utilisation du gaz naturel gabonais nécessitent de réaliser des études poussées pour déterminer leur faisabilité et leurs besoins d'infrastructure.

Scénarios		Estimation PIB 2015
Optimiste	Les 42 blocs offshore contiennent des gisements majeurs de pétrole et de gaz rendant possible l'utilisation industrielle du gaz. Les prix mondiaux restent stables. Ces revenus soutiennent une diversification poussée de l'économie et la construction rapide de nombreuses infrastructures structurantes.	7 000 Mrds FCFA (10,67 Mrds €)
Pessimiste	Les gisements offshore sont peu importants et les gisements de gaz restent limités et éparpillés. Les prix restent stables. La production se maintient à court terme puis baisse inexorablement. Le Gabon doit impérativement anticiper l'après-pétrole et développer de nouvelles sources de revenus.	3 000 Mrds FCFA (4,57 Mrds €)

Carte des ressources minérales



1.2.2 Mines

1.2.2.1 Analyse

En 2010, le PIB du secteur des mines est de 292,9 Mrds FCFA (446,5 millions €). Le manganèse est la seule ressource minière exploitée de manière industrielle au Gabon.

Destiné à 95 % aux industries sidérurgiques et exploité depuis 1962 par la société Comilog, filiale du groupe français Eramet, le manganèse est la 2^{ème} source de richesse du pays.

Avec des réserves estimées à entre 50 et 200 millions de tonnes concentrées dans la région de Moanda, le Gabon est le 2^{ème} producteur de manganèse du continent derrière l'Afrique du Sud. Jusqu'en 2008, la production a connu une augmentation régulière : 1,7 millions de tonnes en 2000, 2 millions en 2003 et 3,24 millions de tonnes en 2008. Sa production a souffert de la baisse de la demande mondiale et Comilog a réduit sa production de 38,7 % entre 2008 et 2009. En 2010, la reprise de la production mondiale d'acier, notamment en Chine, a permis de relancer la production avec 3,3 millions de tonnes.

Production de manganèse par la Comilog en millions de tonnes¹¹

2008	2009	2010	2011	2012
3,24	1,99	3,3	3,4	3,9

De nouveaux acteurs apparaissent sur le marché et viennent menacer le monopole de l'opérateur historique. Ainsi, CICMHZ (Compagnie Industrielle et Commerciale des Mines de Huazhou), issue d'une joint-venture entre les sociétés chinoise Ningbo Huaneng Kuangye et Huazhou, a obtenu une concession de 30 ans d'un dépôt, dont les réserves sont estimées à 31 millions de tonnes, près de Ndjolé. CICMHZ prévoit d'extraire 500 000 tonnes de manganèse en 2012, 750 000 tonnes en 2013, puis près d'un million de tonnes. BHP Billiton est aussi en phase de démarrer l'exploitation d'un site situé à 10km de Franceville par le biais de sa filiale Samancor Gabon pour un budget de 24 millions €. La production envisagée en 2011 est de 300 000 tonnes par an et pourrait atteindre 1,8 millions de tonnes, au maximum de l'exploitation, à moyen terme. D'autres investisseurs, comme la société publique Manganese Ore India, sont intéressés et en cours de discussion afin d'acquérir des concessions minières.

Le traitement du manganèse se fait en partie au sein de Complexe Industriel de Moanda dont la capacité de traitement annuelle s'élève à 600 000 tonnes. Le reste de la production est transporté par le Transgabonais jusqu'au port d'Owendo et son terminal minéralier puis exporté et transformé majoritairement en Chine.

1.2.2.2 Perspectives

Le secteur minier est le prochain pilier de la croissance gabonaise et pourrait éventuellement supplanter en importance le secteur pétrolier si son développement est soutenu par les

infrastructures nécessaires. Elles seront nécessairement onéreuses en raison de la difficulté d'accès aux gisements mais sont la condition obligatoire pour les transporter vers les ports du pays et les exporter.

Afin de valoriser et de transformer localement les matières premières de son sous-sol, diversifier son économie et de limiter sa dépendance au pétrole, l'État souhaite attirer de nouveaux investisseurs dans ce secteur. À cet effet, le Ministère des Mines, du Pétrole et des Hydrocarbures est en cours d'élaboration d'un nouveau Code Minier qui devrait être approuvé par le Conseil des Ministres et entrer en application courant 2012. Il devrait accorder une exonération d'impôt sur les sociétés de 5 à 7 ans à partir du début de la production et de TVA pour une période de 5 à 9 ans. Il renforcera également la sécurité des titres miniers par la mise en place de règles standards concernant les droits exclusifs. Le nouveau code devrait fixer la participation de l'État à 25 % minimum pour les sites et dépôts stratégiques et à 10 % minimum pour les autres. Enfin, il réglementera la responsabilité des opérateurs vis-à-vis des tiers et comprendra des obligations sur le réaménagement des sites à la fin de leur exploitation.

Manganèse

Avec 25 % des réserves mondiales connues de manganèse et au moins 50 ans d'exploitation, le Gabon ambitionne de devenir le 1^{er} producteur africain devant l'Afrique du Sud. En raison de la hausse de la demande mondiale d'acier, notamment de la part des pays émergents, l'année 2011 s'annonce positive avec une

¹¹Source: Tableaux de Bord de l'Économie, Perspectives 2011-2012

Le secteur minier pourrait être le prochain pilier de la croissance gabonaise

production estimée à 3,7 millions de tonnes, dont 3,4 millions de tonnes par Comilog et 250 000 tonnes par CICMHZ. En 2012, la production nationale pourrait atteindre 5,3 millions de tonnes. Enfin, en dehors des réserves de manganèse de Moanda et de Ndjolé, il existe aussi des gisements dans les plateaux d'Okouma, Massengo, Bafouilla et Yéyé.

En matière d'investissements et dans l'optique d'augmenter la capacité de transformation du Gabon, Comilog a démarré en 2010 la construction du Complexe Métallurgique de Moanda pour un investissement de 200 millions €. Il comprendra, sur une surface de 50 hectares, deux usines qui produiront du silico-manganèse et du manganèse métal de capacité respective de 65 000 et 20 000 tonnes par an. Le démarrage du complexe devrait avoir lieu en 2013 et son approvisionnement en électricité sera assuré par le barrage du Grand Poubara. Il permettra l'exportation de produits semi-finis tels que le charbon de bois et des fûts métalliques et dotera le Gabon d'une industrie de métallurgie légère, une première dans la région subsaharienne.

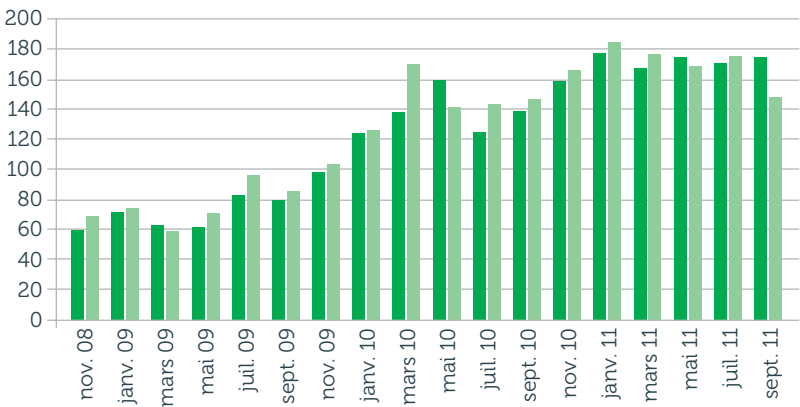
Le pays doit profiter de la présence d'un leader mondial, de la dynamique actuelle et de ses gisements de classe mondiale pour faire de la région de Moanda un "pôle économique de manganèse" et accélérer des implantations de 1^{ère} et 2^{ème} transformation.

Fer

Le minerai de fer pourrait devenir un des nouveaux piliers de l'économie gabonaise à moyen terme. En effet, le Gabon possède avec le gisement de Belinga, dont les réserves sont estimées à plus d'1 milliards de tonnes, l'un des plus grands gisements du monde pour une pureté de 64 %. Situé à 500 km de Libreville, la concession du site fut accordée en 2006 pour une durée de 25 ans à la Compagnie Minière de Belinga (Comibel) consortium regroupant l'État gabonais et des entreprises chinoises. Comibel devait être en charge des investissements nécessaires pour exploiter, transporter et exporter le minerai, soit une centrale électrique, une voie ferrée et un port en eaux profondes. Néanmoins, en 2010, une commission étatique conduite par le Ministère des Mines, du Pétrole et des Hydrocarbures a conclu que le montant de la concession et le coût de projet n'avaient pas été correctement évalués. Un nouvel appel d'offres pourrait ainsi être lancé prochainement d'autant que le Cameroun a annoncé en novembre 2011 la construction d'un port de dimension régionale destiné à l'exportation de différents minerais, dont le fer de Mbalam. Ce site, situé à moins de 75 km de Gabon et qui devrait être exploité à partir de 2014, pourrait produire près de 35 millions de tonnes par an et concurrencer le projet de Belinga.

Le Gabon possède d'autres gisements de fer intéressants en dehors de celui de Belinga. Il s'agit des sites de Batouala (100 millions de tonnes), Boka-Boka (194 millions de tonnes), Minkebe (60 millions de tonnes) et Milingui (150 millions de tonnes).

Prix de la tonne du minerai de fer en USD¹²



Le prix moyen du minerai de fer sur les 36 derniers mois est de 127,6 USD/tonne. Ainsi, avec une production estimée à 50 millions de tonnes par an lors de la pleine exploitation du site, l'extraction du fer de Belinga pourrait générer un chiffre d'affaires annuel de 6,38 milliards USD, soit plus que le pétrole dont le PIB en 2010 est de 6,15 milliards USD. De plus, cela créerait un nombre considérable d'emplois directs et indirects.

Or

Le Bureau français de Recherche Géologique et Minier a découvert le 1^{er} gisement d'or du Gabon à Bakoudou en 1940 et le site fut un temps exploité par Comilog. Depuis, des gisements d'or ont été identifiés dans 11 régions du Gabon. Celle de Bakoudou, au sud du pays, est la plus importante avec des réserves estimées à

3,9 millions de tonnes avec une teneur de 6,4 grammes/tonnes, soit une production potentielle de près de 25 tonnes.

Malgré le nombre important de gisements, la capacité d'extraction limitée des petites entreprises minières a, jusqu'à présent, empêché les investisseurs d'exploiter cette ressource. On estime actuellement à 80 kg la production d'or annuelle. Néanmoins, en mai 2010, la société Golden Gram Resources Gabon, filiale du groupe marocain Managem, a signé un contrat avec l'État afin d'exploiter la zone de Bakoudou. L'exploitation du site de 24 km² devrait démarrer début 2012 pour 3 à 4 années et produire entre 1 200 et 1 400 kg d'or par an. Managem possède de plus une concession sur 2 934 km². La compagnie américaine Silver Bull Resources, qui possède deux permis d'exploration à Ndjolé et Mevang, en joint-venture avec AngloGold Ashanti, a elle annoncé avoir découvert de l'or à Ndjolé.

Uranium

En 1956 la commission française d'énergie atomique découvrit un dépôt d'uranium dans la région de Franceville. Ce dépôt fut exploité entre 1958 et 1999 par la Compagnie des Mines d'Uranium de Franceville (CMUF), une joint-venture entre le groupe français Cogema et le gouvernement du Gabon pour une production de 28 000 tonnes d'uranium. Si elle fut arrêtée pour des raisons économiques et à cause de l'épuisement de la mine en 1999, de nouveaux gisements ont été découverts et la production d'uranium pourrait reprendre en raison de la hausse des prix de ce minerai rare.

¹²Source: FMI



Barite

Autres minerais

En août 2011, Silver Bull Resources a démarré un programme de forage de diamants à Ndjolé. BHP-Billiton et De Beers sont aussi actifs dans la recherche de ce minéral.

Du niobium se trouve à Mabounié, au centre du pays pour une valeur marchande estimée à 150 millions USD. Il existerait près de 17 millions de tonnes de minerai de carbonatites contenant 1,75 % de niobium, soit près de 300 tonnes.

D'autres terres rares, phosphate et substances radioactives utiles sont présentes sur le territoire gabonais avec des réserves estimées à 50 millions de tonnes et une valeur marchande de 200 millions USD. Eramet a d'ailleurs fait part de son intérêt pour exploiter ces minerais à Mabounie et développer un complexe hydro-métallurgique.

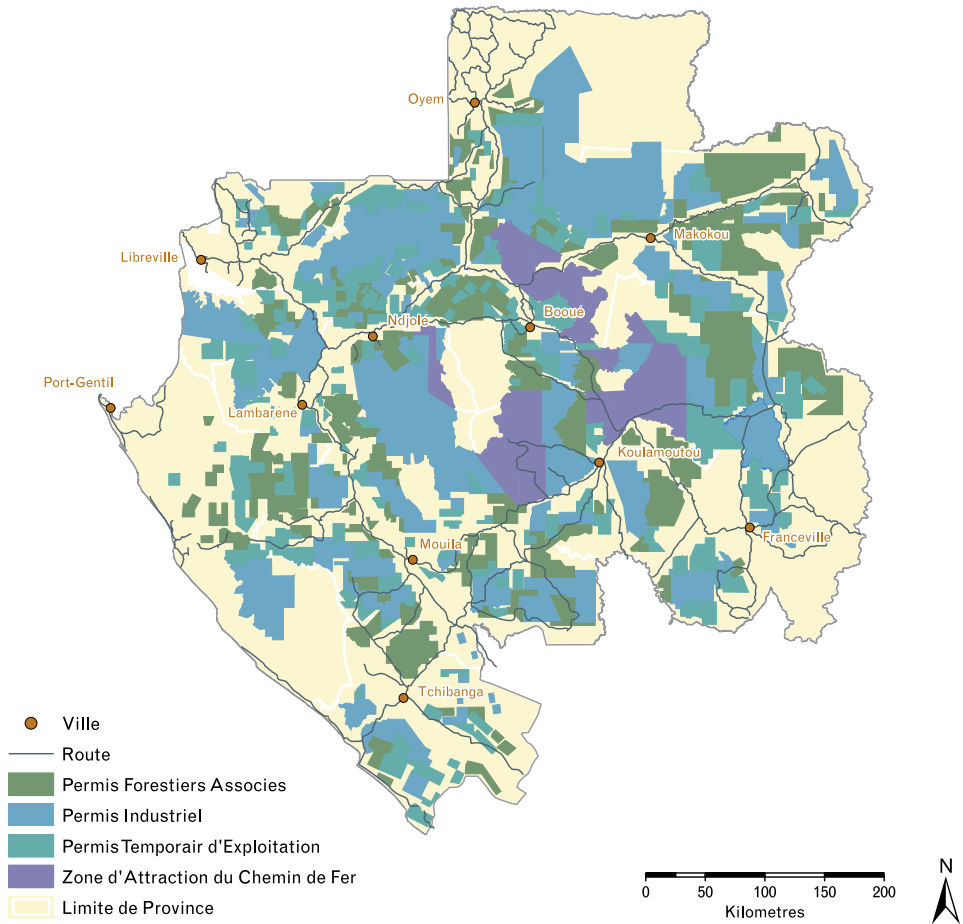
La zone de Mayumba dispose d'une réserve de potasse qui dépasserait plusieurs centaines de millions de tonnes.

La province de la Nyanga possède un gisement de talc de près de 75 millions de tonnes avec des teneurs variant entre 60 et 90 %. Son exploitation, si elle s'avérait rentable, pourrait permettre la production de talc pour cosmétiques, usage domestique et pharmaceutique et pour la fabrication de papier.

Un gisement de barytine, près de Mayumba et dont les réserves sont évaluées à 800 millions de tonnes, pourrait être utilisé dans la constitution de peintures et de bouées de forage pour les sondages pétroliers.

Scénarios		Estimation PIB 2015
Optimiste	Le gouvernement lance la construction des infrastructures nécessaires pour extraire et exporter le fer de Belinga permettant de développer des revenus équivalents à ceux du pétrole et créant de nombreux emplois. Moanda devient un pôle économique de manganèse et des industries de transformation à valeur ajoutée fleurissent près des gisements exploités grâce à un réseau routier et électrique performant.	4 000 Mrds FCFA (6,1 Mrds €)
Pessimiste	Le projet de Belinga est laissé de côté et le Cameroun devient un important exporteur de fer. L'industrialisation de la filière manganèse n'a pas lieu et les mines sont exploitées jusqu'à épuisement sans créer de valeur ajoutée.	400 Mrds FCFA (610 millions €)

Carte des permis forestiers



1.2.3 Secteur forestier

1.2.3.1 Analyse

En 2010, le PIB du secteur forestier (exploitation forestière et industrie du bois) est de 55,4 Mrds FCFA (84,5 millions €) sans prendre en compte la vente des produits issus de ce secteur.

La forêt du Gabon s'étend sur 22 millions d'hectares et couvre plus de 85 % du territoire national. Sur les 400 essences de bois connues, 60 sont exploitées dont la principale est l'okoumé (80 % des exportations de grumes en 2009). Le secteur forestier est un des piliers de l'économie : il représente 6 % du PIB hors

hydrocarbures et est le 1^{er} employeur du secteur privé (20 000 emplois directs et indirects). Il a été affecté en 2009 par la baisse de la demande chinoise et en 2010 par l'interdiction d'exporter les grumes non transformées. En conséquence, les exportations de grumes et de bois débités ont été fortement perturbées : elles ont connu une baisse de 2,8 % entre 2008 et 2009 et surtout de 64,2 % entre 2009 et 2010. Les principaux clients du bois gabonais étaient, en 2009, la Chine (73 % des exportations) et la France (8 %). De nombreuses compagnies étrangères, principalement françaises et suisses, exploitent le bois gabonais. Elles sont, depuis peu, de plus en plus concurrencées par des entreprises chinoises et malaisiennes.

Exportations de produits forestiers en tonnes¹³

	2008	2009	2010
Grumes	1 260 582	1 280 433	283 735
Bois débités	261 769	198 808	246 413
Total	1 522 351	1 479 241	530 148

L'exploitation forestière est autorisée dans les forêts domaniales productives enregistrées qui couvrent une surface de 17 millions d'hectares. 3,2 millions d'hectares sont considérés comme des réserves forestières de production et n'ont pas été concédés. Les forêts concédées couvrent 14 millions d'hectares et comprennent trois groupes :

- Les Concessions Forestières sous Aménagement Durable (CFAD) qui comprennent 4,4 millions d'hectares, dont 2 millions sont certifiés sous le label FSC (Forest Stewardship Council) ;
- Les Conventions Provisoires d'Aménagement, d'Exploitation et de Transformation (CPAET) qui sont en cours d'aménagement, regroupent 8,4 millions d'hectares, dont 2 millions ont été attribués au groupe Olam ;
- Les forêts non aménagées qui couvrent 2,2 millions d'hectares.

Il existe différents types de permis forestiers, selon la nationalité de l'opérateur, la superficie d'exploitation et le type d'activité : le Permis Temporaire d'Exploitation (PTE), le Permis industriel (PI) et les Zones d'Attraction des Chemins de Fer (ZACF). Le code forestier, adopté en 2001, a introduit 3 autres types de permis à vocation industrielle : la Concession Forestière sous Aménagement Durable (CFAD) pour les grandes exploitations, le Permis Forestier Associé (PFA) pour celles de petite taille et gérées par des nationaux, et le Permis de Gré à Gré (PGG) pour les activités de transformation locale.

La décision d'interdire l'exportation de bois non transformés a été prise dans l'optique de multiplier les activités créant localement de la valeur ajoutée, d'encourager les investissements visant à installer des unités de transformation et de créer des emplois. La loi a pris effet en mai 2010 après un moratoire de 4 mois accordé aux entreprises du secteur pour écouler leur stock de 2009.

En 2010, le nombre d'usines de transformation de bois est passé à 93, contre 82 en 2009 et la capacité de transformation a augmenté de 1,5 % pour passer de 1,6 millions de m³ en 2009 à 1,625 millions m³ en 2010. Par contre, la production de bois est passée de 3 à 1,6 millions de m³ entre les deux années, soit une baisse de 47 %. Cela peut s'expliquer par le fait que de nombreux forestiers ont diminué leur production dans l'attente d'investir dans des unités de transformation.

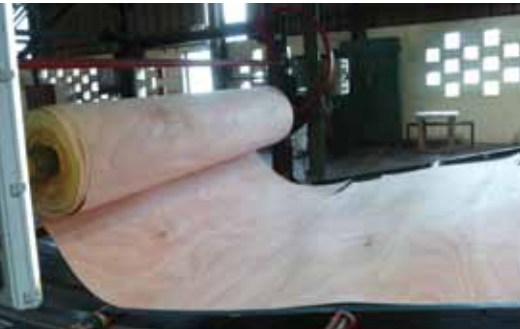
Par ailleurs, le gouvernement a créé le bureau Industrie Bois afin d'appuyer l'industrialisation du secteur et de former les opérateurs. Il a aussi décidé de mettre en place un fond de 30,5 millions € pour faciliter la transition des compagnies forestières vers l'industrialisation.

Enfin, en septembre 2011, la Zone Économique Spéciale (ZES) de Nkok, située à 27 km de Libreville et construite par une joint-venture entre Olam (60 %) et l'État (40 %), a été inaugurée. 40 % de ses 1 146 hectares seront dédiés à la transformation du bois. Elle devrait être opérationnelle en 2013 et créée 9 000 emplois dans le secteur.

¹³Source : Gabon Port Management



Zone Économique Spéciale de Nkok



Unité de déroulage de bois

L'industrie du bois regroupe trois niveaux de transformation :

- 1^{er} niveau : sciage et déroulage ;
- 2^{ème} niveau : moulures, profilés, parquet et contreplaqués ;
- 3^{ème} niveau : menuiserie et ébénisterie.

Actuellement, la première transformation du bois gabonais est dominée par l'activité de sciage à 92 %. En 2010, 78 usines, majoritairement concentrées dans les provinces de l'Estuaire et de l'Ogooué-Maritime, ont produit 334 839 tonnes de produits transformés : chevrons, lattes et planches, soit une augmentation de 188 % par rapport à 2009.

Il existe aussi une dizaine d'unités de déroulage qui produisent des placages et contre-plaqués à base d'okoumé principalement. Leur production s'est accrue de 65,4 % en 2010 avec 197 189 m³. Le contreplaqué est produit par 6 sociétés : Cora Wood, Rougier Gabon, GET, Pogab, SSMO et Sheng Yang. La production a augmenté de 55,4 % en 2010 avec 71 364 m³. Il n'existe aucune structure officielle évoluant dans la transformation au 3^{ème} niveau à l'heure actuelle.

1.2.3.2 Perspectives

La politique gouvernementale pour le secteur forestier est ambitieuse et compte promouvoir la filière forêt-bois pour qu'elle soit gérée de manière durable, pour augmenter la transformation locale du bois, développer le domaine forestier rural et faire participer les gabonais aux activités du secteur.

Le Gabon possède un énorme potentiel forestier : le ratio de superficie exploitable par rapport à la surface boisée est supérieur à 90, l'un des taux les plus élevés d'Afrique. Sur le 22 millions d'hectares de forêts, 12,5 millions sont exploitables et 40 % est encore vierge de toute activité forestière. De plus, les réserves d'okoumé, la principale essence exportée, sont évaluées à 130 millions de m³. Si la production de bois à fortement chuté en 2010, une légère reprise est attendue à partir de 2012.

Alors qu'actuellement la transformation du bois est concentrée sur les activités de 1^{ère} transformation, la ZES de Nkok pourrait permettre l'essor d'une industrie de transformation plus poussée, notamment celle de 3^{ème} niveau : la menuiserie et l'ébénisterie. La ZES devrait avoir une capacité de transformation d'1 millions de m³ par an. Les entreprises qui investiront dans la zone bénéficieront de nombreux avantages fiscaux : exemption de TVA, de taxe foncière et sur les dividendes pendant 25 ans et sur le revenu pendant 10 ans. Le gouvernement a annoncé en juin 2011 la création d'une 2^{ème} ZES à Lastoursville dans la province de l'Ogooué-Lolo dédiée, elle-aussi, à l'industrie du bois. La Société Nationale des Bois du Gabon (SNBG) devrait y construire plusieurs usines.

La politique gouvernementale du secteur forestier vise à augmenter la transformation locale du bois et à promouvoir sa gestion durable

Sous l'impulsion de l'État, le secteur forestier gabonais a initié un processus ambitieux et de longue haleine afin de valoriser localement sa matière première et d'évoluer vers l'industrie de transformation afin de créer de la valeur ajoutée. Grâce aux différentes constructions d'usines de transformation annoncées et en cours, le secteur est bien placé pour atteindre les objectifs fixés et devrait profiter des projets d'infrastructures de transformation locale. La construction d'unités de transformation à proximité des zones d'exploitation permettra de réduire le nombre de grumiers et d'améliorer la qualité des routes : des zones de pesage

devraient être installées pour contrôler leur poids. Ces unités devront être reliées à des zones intermodales de transport pour permettre un transfert efficace par train vers les zones de 2^{ème} et 3^{ème} transformation comme Nkok.

Avec la rénovation et l'extension du port fluvial de Lambaréné et le transport de grumes par l'Ogooué, une "Cité du bois" pourrait se développer à Port-Gentil, éventuellement au sein de la nouvelle Zone Économique Spéciale. Certains produits pourront être exportés, d'autres seront utilisés pour répondre aux besoins locaux.

Scénarios		Estimation PIB 2015
Optimiste	Sous la pression de l'Etat, l'ensemble des compagnies forestières adoptent des méthodes d'aménagement durable et garantissent la poursuite de l'exploitation du bois pour les générations futures. Grâce à l'amélioration du réseau routier et la création de zones intermodales, les coûts de transport baissent et les produits transformés sont compétitifs à l'international. La mise en place de stations de pesage allonge la durée de vie des routes. L'Etat régule les capacités de transformation pour garantir une exploitation durable des forêts, investit dans la formation de la main d'œuvre et crée des zones économiques pour attirer des investisseurs internationaux spécialistes de la transformation.	300 Mrds FCFA (457,3 millions €)
Pessimiste	Les infrastructures routières restent insuffisantes, les prix des produits transformés ne sont pas compétitifs et faute de revenus, les compagnies forestières stoppent leur activité ce qui alimente l'exode rural. Un trafic illégal et la contrebande de grumes se mettent en place avec les pays voisins. La biodiversité du pays n'est plus protégée par l'exploitation abusive de compagnies n'ayant pas de méthodes d'aménagement durable.	60 Mrds FCFA (91,4 millions €)



Secteur agricole

1.2.4 Agriculture, élevage et pêche

1.2.4.1 Analyse

En 2010, le PIB de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche est de 246,3 Mrds FCFA (375,5 millions €).

Alors que les conditions naturelles du pays (présence d'eau, richesse du sol et ensoleillement) sont très favorables au développement de l'agriculture, le Gabon importe près de 80 % de ses denrées alimentaires. Le pays ne possède pas de véritable classe de travailleurs agricoles en dehors des villageois de l'intérieur du territoire qui pratique l'agriculture de subsistance. De plus, ses coûts de facteur sont parmi les plus élevés d'Afrique. La contribution du secteur agricole au PIB du pays n'a cessé de diminuer depuis les années 60, passant de 16 % en 1960 à 4,4 % en 2009. Entre 1975 et 1990, le gouvernement a tenté de diversifier l'économie nationale en développant de manière intensive des cultures agro-industrielles : palmier à huile, canne à sucre, l'hévéaculture et les élevages industriels tels que ceux de la volaille et de l'élevage bovin. La plupart des entreprises du secteur ont du être liquidées en raison d'une rentabilité insuffisante due essentiellement au coût élevé de la main d'œuvre, au manque de transport et au manque de soutien institutionnel. Aujourd'hui, l'unique activité agro-industrielle est l'œuvre de la Société d'Investissement pour l'Agriculture Tropicale (SIAT) avec des plantations d'hévéas, de palmiers à huile et l'élevage bovin. Le déclin de l'agriculture est le fait de plusieurs facteurs dont la dépendance au secteur pétrolier, l'exode rural, le changement d'habitudes alimentaires en faveur de produits importés, le manque d'infrastructures routières et le coût élevé de la production.

En 2010, avec près de 86 % de la population gabonaise vivant dans les villes, l'agriculture, l'élevage et la pêche restent relativement peu développés et contribuent à hauteur de 3,8 % au PBI. Néanmoins leur importance dans le monde rural est primordiale en termes d'emplois. 270 000 personnes vivent en zone rurale, 150 000 travaillent dans l'agriculture et l'élevage et 21 000 dans la pêche et l'aquaculture.

L'agriculture gabonaise est constituée essentiellement de cultures vivrières destinées à l'autoconsommation et couvrant environ 5 % des terres cultivables : manioc, banane plantain, taro, igname, patate douce, maïs et arachide. Le Gabon produit aussi du cacao, du café et du caoutchouc. Si des cultures maraîchères et de petits élevages à vocation commerciale se développent autour de la capitale, cela reste insuffisant pour alimenter la population croissante des grands centres urbains et le Gabon est obligé d'importer plus de 80 % de sa nourriture.

La province de Wolem-Ntem est considérée comme le grenier du Gabon et offre d'excellentes conditions climatiques pour la culture du cacao et du caoutchouc. Les provinces de la Nyanga et de l'Ogooué-Maritime sont plus favorables à la culture du café et du manioc.

Stimulée par les programmes d'appui de l'Institut Gabon d'Appui au Développement (IGAD), l'agriculture périurbaine est composée de cultures maraîchères, vivrières et de petits élevages. Elle assure environ 10 % de l'approvisionnement en produits agricoles de la population urbaine.

Depuis 2008 et afin de relancer le secteur, la Caisse de Stabilisation et de Péréquation (CAISTAB) achète puis revend la totalité de la production nationale de cacao et de café et cela à un prix d'achat moyen au planteur supérieur au prix de vente à l'export.

Achat de café et de cacao en tonnes¹⁴

	2008	2009	Evolution 2009 / 2010
Cacao	78,2	93,5	19,5 %
Café	96,3	82,4	-14,5 %

La production de SIAT de caoutchouc humide a progressé de 16,6 % entre 2009 et 2010 et celle de caoutchouc usiné de 9,6 %.

Production de caoutchouc en tonnes¹⁵

	2008	2009	2010
Caoutchouc humide	37 333	33 429	38 967
Caoutchouc usiné	18 950	17 85	19 559

Concernant l'huile de palme, SIAT a une production annuelle variant entre 10 000 et 15 000 tonnes d'huile de palme et produit de l'huile et du savon pour le marché local.

SIAT possède aussi le seul élevage significatif du Gabon, situé dans la Nyanga, et qui compte près de 7 000 bœufs en 2010. La société ambitionne d'atteindre un cheptel de 25 000 têtes en 2014 et de les vendre sur le marché local.

L'activité halieutique a produit 35 000 tonnes de poissons en 2010 en hausse de 16,3 % par rapport à 2009, essentiellement grâce à la pêche artisanale maritime et continentale.

1.2.4.2 Perspectives

Si le Gabon ne deviendra pas un exportateur de produits agricoles comme le sont le Nigéria et l'Afrique du Sud, la production locale pourrait augmenter et s'améliorer tout en réduisant les importations. Si les conditions pour développer le secteur sont complexes, un des facteurs essentiels est une infrastructure de qualité qui permettra le transport rapide des produits agricoles vers les points de vente que sont les zones urbaines. Des aides fiscales ainsi que des mesures concernant l'occupation et la disponibilité des sols sont aussi nécessaires.

La volonté de l'État est de mettre en valeur le potentiel agricole du pays, de relancer la production des cultures de rente, d'augmenter les productions halieutiques et l'élevage, d'améliorer la qualité des semences et de former, encadrer et organiser les acteurs du secteur agricole. Pour cela, en 2011, le gouvernement a lancé le Programme Agricole de Sécurité Alimentaire de Croissance (PASAC), plan quinquennal pour la période 2011-2015 qui vise à atteindre une croissance annuelle du secteur de 8 % sur cette période.

¹⁴Source : CAISTAB
¹⁵Source : SIAT



Palmeraie

De plus, le budget alloué à ce secteur a été multiplié par 7 en 5 ans pour atteindre 53 millions € en 2011. Le gouvernement envisage aussi de mécaniser le secteur pour améliorer la productivité, de promouvoir des pôles de production intensive et d'appuyer l'accès au financement des activités agricoles.

La compagnie Olam a annoncé, en mars 2011, le démarrage d'un projet industriel de palmeraie sur 300 000 hectares. Ce projet dont le coût est estimé à 236 millions USD démarrera fin 2011 avec la plantation sur 50 000 hectares de palmiers à huile près de Lambaréné. Une production de 280 000 tonnes d'huile de palme est attendue à partir de 2016. Il sera suivi à partir de 2013 par la plantation de 150 000 hectares de palmier à Tchibanga, Mayumba et dans les provinces de la Nyanga et de l'Estuaire. Olam prévoit aussi en 2014 la construction d'une usine d'huile de palme d'une capacité d'1 million de tonnes par an à Kango, à près de 100 km au sud de Libreville. Le café et le cacao

sont aussi d'autres produits dont l'exploitation commerciale peut être développée et qui possède un important potentiel d'exportation. La production de banane a peu de chances d'être compétitive sur les marchés mondiaux mais pourra répondre aux besoins locaux. La commercialisation des produits issus de la pêche et l'aquaculture peut aussi être développée. Pour cela, les besoins en infrastructure sont importants, notamment en installations réfrigérées : entrepôts, usines, conteneurs, camions et wagons.

Le Ministère de l'Économie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme envisage de développer une zone économique spéciale dédiée à l'agriculture et l'alimentation au sud de Franceville sur une zone de 80 000 hectares. Ce projet, d'un montant estimé à près de 700 millions €, pourrait créer plus de 5 000 emplois et comprendrait des productions de blé, maïs, manioc, carotte, patate, haricots, tomate, ananas, banane, huile de palme, café et cacao.

Scénarios		Estimation PIB 2015
Optimiste	L'Etat met à disposition une surface conséquente dédiée au secteur agricole. Le développement d'un réseau de transport routier et de zones intermodales est lancé et l'alimentation des zones agricoles en énergie est assurée. Les produits agricoles locaux sont compétitifs, les importations de produits alimentaires baissent et l'exportation de produits transformés, comme l'huile de palme, vers les pays voisins est possible. Des centres de 1 ^{ère} transformation (empaquetage, transport réfrigéré) sont créés.	500 Mrds FCFA (762,2 millions €)
Pessimiste	Le secteur agricole reste peu structuré avec une production limitée. Les prix des produits locaux restent trop élevés. Les importations de nourriture continuent d'augmenter, les populations rurales en manque d'emploi migrent vers les villes.	250 Mrds FCFA (381,1 millions €)



Transport d'électricité

1.2.5 Électricité et hydraulique

1.2.5.1 Analyse

Les trois principaux centres de consommation d'énergie sont Libreville, Port-Gentil, et la région autour de Franceville-Lastoursville.

Libreville :

- Deux centrales hydroélectriques (Kinguélé et Tchimbélé) ont 126 MW de puissance installée et fournissent la demande de base de Libreville par une ligne de transmission de 225 kV. En outre, à Owendo compte 3 centrales à turbine à gaz (103 MW de puissance installée) et une usine diesel (30 MW) pour alimenter la demande restante et la demande de pointe.

Port-Gentil :

- Une usine de 50 MW (puissance installée) à turbines à gaz fournit tous les besoins de la ville.

Franceville-Lastoursville :

- Deux centrales hydroélectriques (Poubara 1 et 2) fournissent la région avec 38 MW de puissance installée. Cette énergie va vers Franceville et vers Moanda via une ligne 63 kV et est ensuite distribuée par l'intermédiaire de plusieurs sous-stations aux autres centres de la région à travers une série de lignes rurales de 30 kV. En outre, plusieurs de ces villes sont également alimentées par des centrales thermiques diesel, la plus grande étant située à Moyabi (10 MW).

Le Gabon est composé de trois Réseaux interconnectés appelés RIC (en plus du centre de consommation que constitue la capitale économique Port-Gentil), maillant de façon très incomplète le territoire :

- Le RIC de l'Estuaire reliant les centrales de Kinguéle et de Tchimbélé à Libreville ;
- Le RIC de la région Est reliant Poubara à Franceville, Moanda et d'autres villes du Haut-Ogooué ;
- Le RIC de la Louetsi reliant Mouila, Ndendé et Tchibanga.

L'isolement des RIC entre eux ne permet guère de développer une politique de sécurité et d'optimisation de l'offre dans la mesure où les échanges se font RIC par RIC à l'échelle de leur demande interne.

La consommation électrique du Gabon augmente chaque année de 15 à 20 MW, soit une hausse de 5 % par an

La consommation électrique du Gabon augmente chaque année de 15 à 20 MW, soit une hausse de 5 % par an. À Libreville, qui concentre la majorité de la demande, le pic de consommation a été atteint en 2011 avec 195 MW. En 2011, le taux d'électrification du Gabon se situe autour de 60 %, dont 80 % pour les villes et 35 % pour les zones rurales.

Le secteur de la production électrique fut remanié en 1997 avec l'octroi de la concession de la compagnie publique SEEG (Société d'Électricité et des Eaux du Gabon) pour 20 ans à Véolia. La société française s'est vu donnée la charge du transport et de la distribution d'eau et d'électricité. En 2010, les centrales thermiques et hydroélectriques ont produit respectivement 226 et 170 Mégawatt (MW) pour 229 655 abonnés.

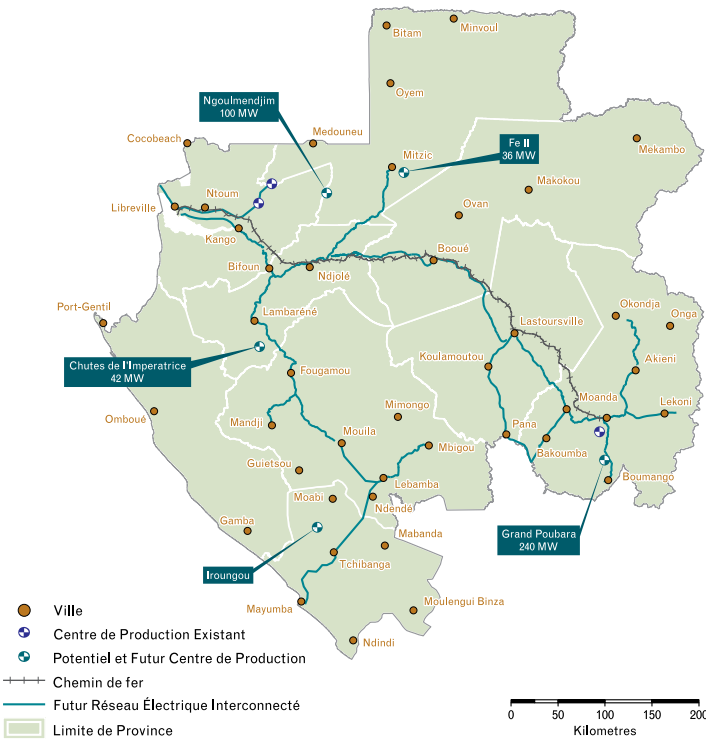
Les barrages hydroélectriques ont produit, en 2010, 170 MW d'électricité et ainsi couvert 55 % de la demande totale. Les principaux barrages du pays sont ceux de Tchimbélé (69 MW) et de Kinguéle (56 MW). Le barrage de Poubara, dans le Haut-Ogooué, a produit 38 MW. Les besoins en électricité sont aussi couverts par des centrales thermiques alimentées au gaz qui produisent 140 MW et par une importante centrale électrique à combustible qui produit 30 MW.

En raison de l'augmentation de la demande, le secteur de l'eau est confronté aux mêmes défis : la demande dépasse les capacités d'approvisionnement. Depuis 2007, la pénurie et les coupures d'eau sont fréquentes dans les principales villes du pays. En 2010, la capacité de la SEEG a atteint 270 436 m³ par jour. La production s'est élevée à 81,8 millions de m³, soit près de 225 000 m³ par jour pour 137 238 abonnés. Libreville est alimentée par la station de Ntoun qui a une capacité de 185 000 m³/jour mais les deux canalisations existantes ne peuvent transférer que 158 000 m³/jour alors que la consommation moyenne de la capitale est de 183 000 m³/jour.



Pose d'une canalisation d'eau

Carte électrification avec les projets du SDNI



1.2.5.2 Perspectives

L'objectif du gouvernement est d'atteindre un taux d'électrification de 100 % en 2020 et d'exporter dans le même temps, 16 % de la production vers les pays voisins. Pour réaliser cela, un Schéma Directeur du secteur électrique est en cours d'élaboration. Il devra aussi prendre en compte les besoins de nouvelles infrastructures et de développement industriel du pays dans le cadre de la stratégie du Gabon Émergent.

Le Gabon dispose d'un important potentiel hydroélectrique avec une capacité totale estimée à 6 000 MW, dont la majorité est encore inexploitée. Afin de couvrir les besoins croissants du pays et d'assurer l'électrification de l'ensemble du territoire, le gouvernement envisage de construire 6 nouveaux barrages qui devraient entrer en fonction en 2020.

Trois projets d'importance ont d'ors et déjà démarré. Deux d'entre eux, le barrage de l'Impératrice sur la rivière Ngounié et de Fé 2 sur la rivière Okano, sont construits par l'entreprise CODER (Compagnie de Développement des Énergies Renouvelables) et devraient être opérationnels en 2013. Le barrage des Chutes de l'Impératrice coûtera 106,4 millions € et produira 42 MW. Il vise à approvisionner les mines de niobium de Mabounié, de manganèse de Ndjolé, les usines de transformation de bois de la province du Moyen-Ogooué et les villes de Mouila et Mandji dans la province de Ngounié. Il renforcera aussi l'approvisionnement de Libreville et de la ZES de Nkok. Le barrage Fé 2 aura une capacité de 36 MW pour un investissement de 84 millions €. Sa production alimentera la province du Wolem-Ntem, Ndjolé et renforcera le réseau de Libreville. Le 3^{ème} projet est celui du Grand Poubara financé à hauteur de 304 millions € par l'entreprise chinoise Sinohydo Corporation et le gouvernement.

Démarrée en 2008, la 1^{ère} phase du projet permettra une production de 160 MW et la 2^{ème} apportera un surplus de 80 MW pour une production totale de 240 MW. Le Ministère de l'Énergie et des Ressources est en cours d'exploration de sites potentiels de nouveaux barrages : à Ngoulmenjim (capacité estimée de 100 MW), à Dibwangui (10 MW) et à Booué (500 MW). Le plus grand potentiel se trouve dans la région de Booué-Ivindo avec près de 4 000 MW de puissance hydraulique potentielle. À titre de comparaison, les barrages d'Inga sur le Congo font un peu moins de 2 000 MW. Il n'y a pas de grands centres de population à proximité pour consommer ne serait-ce qu'une fraction de ce potentiel. Cette énergie sera donc disponible pour l'exportation et/ou pour des développements industriels majeurs.

L'objectif du gouvernement est de construire un réseau interconnecté afin de pouvoir développer une politique de sécurité et d'optimisation de l'offre d'électricité. À cet effet, plusieurs lignes électriques de transmission doivent être aménagées. Une ligne de 225-KV reliera le barrage de l'Impératrice à Libreville. Le gouvernement prévoit aussi de créer des

connections entre Fougamou et les villes de Ntoum, Mouila et Mandji. En février 2010, l'État a signé un contrat avec ETDE, filiale du groupe français Bouygues pour construire des lignes de 90-KV d'Oyem à Mitzic et Bitam et une ligne de 20-KV entre Oyem et Minvoul. Une ligne de 225-KV reliera le barrage du Grand Poubara au complexe métallurgique de Mouanda. En décembre 2010, la société espagnole Isolux Corsan, a été chargée, pour un coût de 34,5 millions €, de l'électrification de 33 villages dans les provinces de l'Estuaire et du Moyen Ogooué à proximité des routes Kango-Lambaréné et Bifoun-Ndjolé.

Enfin, une centrale à gaz d'une capacité de 64 MW est en cours de construction à Owendo par la société israélienne Télémania pour un coût de 44 millions €. Elle approvisionnera la ZES de Nkok et la ville de Libreville.

Concernant l'approvisionnement en eau de Libreville, la construction d'une 3^{ème} canalisation entre Ntoum et la capitale est indispensable pour couvrir les besoins de la population. Un projet de 18 millions €, financé en partie par l'Agence Française de Développement (AFD), est en cours.

Scénarios		Estimation PIB 2015
Optimiste	Le Gabon construit de nouveaux barrages afin d'assurer l'approvisionnement énergétique des villes et de soutenir l'industrialisation du pays. Les prix de l'électricité baissent améliorant la compétitivité du pays et attirant de nouveaux investisseurs. Les zones agricoles sont approvisionnées en électricité participant l'essor du secteur agricole. L'exportation d'énergie vers les pays voisins est possible La 3 ^{ème} canalisation entre Ntoum et Libreville assure l'approvisionnement en eau de la capitale.	250 Mrds FCFA (381,1 millions €)
Pessimiste	Les besoins en électricité des nouvelles industries et des projets miniers ne sont pas assurés. Les prix de l'énergie reste élevé et demeure un obstacle à la diversification économique et à l'industrialisation du pays. Le secteur agricole ne décolle pas. Les pénuries d'eau sont de plus en plus fréquentes en raison de la hausse de la consommation.	100 Mrds FCFA (152,4 millions €)

Carte des transports



1.2.6 Transport

1.2.6.1 Analyse

Le transport routier est le principal mode de transport de biens et de personnes au Gabon. Il assure 45 % du trafic de marchandises, 65 % du trafic de voyageurs et un tiers du bois. La route qui relie Libreville au Port d'Owendo est la plus sollicitée du réseau. Hautement stratégique, elle supporte 75 % des échanges avec l'étranger. Le Gabon compte trois axes routiers structurants qui relient les principales villes du pays, tous au départ de la capitale :

- L'axe est-ouest de Libreville à Franceville en passant par Ndjolé (887 km) ;
- L'axe nord-ouest de Libreville à Bitam (486 km) ;
- L'axe nord-sud de Libreville à Tchibanga en passant par Mouila (876 km) ;
- Le réseau routier du Gabon était composé, en 2010, de 9 170 km dont 936 km asphaltés et 7 600 km de routes faites de latérite. Le Gabon possédait notamment ;
- 3 015 km de routes de classe A ;
- 1 528 km de routes de province ;
- 834 km de route de classe B ;
- 571 km de routes non classifiées ;
- Environ 900 km de chemins saisonniers.



Grumiers

En raison d'importants obstacles naturels (forêts denses, nombreux cours d'eau, régions montagneuses), le coût de construction d'un kilomètre de route gabonais est l'un des plus chers du monde. De plus, le parc automobile est en pleine augmentation et le manque d'entretien des infrastructures existantes est flagrant. Enfin, les grumiers qui empruntent les routes asphaltées sans respecter les normes de tonnage sont la cause d'une importante dégradation des routes.

L'analyse de trafic routier en 2011 fait ressortir que l'axe le plus fréquenté par les camions légers et lourds est celui suivant reliant Libreville à Franceville et qui passe par Ndjolé et Booué. La région du Haut-Ogooué et les axes reliant Franceville, Lokoni, Okonja et Moanda sont aussi très fréquentés par ce type de véhicules. Les grumiers empruntent majoritairement les axes Booué-Ndjolé, Medouneu-Libreville et Bifoun-Libreville.

Si l'ensemble des chefs-lieux de province, hormis Port-Gentil, sont accessibles par route, seulement 6 routes nationales et 10 % du réseau, soit 936 km de routes sur 9 170 km, sont asphaltés. Lors de la saison des pluies, de nombreuses voies deviennent ainsi impraticables. Pour remédier à ce problème,

le pays a lancé le Programme Routier 1 (PR1) d'un coût de 280 millions € financé à 90 % par la Banque Africaine de Développement et à 10 % par l'État. Ce programme, qui prévoit de relier Bitam à la frontière du Cameroun au nord et à Doussala au sud, assurera les travaux d'aménagement et de revêtement des trois routes suivantes : Fougamou-Mouila, Ndendé-Lebamba et Laleyou-Lastoursville, soit 252 km de routes.

Le transport ferroviaire est uniquement composé du Transgabonais qui, sur 640 km, traverse le pays d'est en ouest et relie Libreville/Owendo à Franceville et compte 22 gares dont Ndjolé, Booué, Lastoursville et Moanda.

Le premier tronçon Owendo-Ndjolé du Transgabonais fut mis en service en 1978, et les tronçons restants par étapes jusqu'en décembre 1986. C'est un chemin de fer à vocation essentiellement de marchandises, assurant le transport de grumes et de minerai de manganèse. Exploité à l'origine par un organisme étatique, l'OCTRA (Office du chemin de fer Transgabonais), il fut privatisé en 1999.

Qualifiée par certains d'œuvre pharaonique, la construction du Transgabonais est due avant tout à la volonté du président Omar Bongo de désenclaver son pays, mal desservi par le réseau routier de l'époque, avec seulement 400 km de routes bitumées, et de favoriser l'exploitation de ses richesses naturelles (forêt équatoriale, gisements miniers : manganèse, fer, uranium...). Le coût total des travaux s'est élevé à 1 500 milliards de francs CFA (soit environ 3,7 milliards d'euros) à l'époque.

Comptage du trafic routier 2011¹⁶

	Camions légers	Camions lourds	Grumiers	Total
Nombre	62 078	28 146	2 038	92 262
%	67 %	31 %	2 %	100 %

¹⁶Source: Ministère de l'Équipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire

La création d'un réseau de transport interconnecté est l'un des objectifs prioritaires du Gabon

Depuis 2005, la ligne est exploitée par la Setrag (Société d'Exploitation du Transgabonais), filiale de Comilog, sous la forme d'une concession de 30 ans. La ligne est utilisée par la Comilog pour acheminer le manganèse de Moanda vers le port minéralier d'Owendo. En 2010, le Transgabonais a transporté 226 000 passagers, en hausse de 6,7 % par rapport à 2009 et 3,8 millions de tonnes de marchandises (+30,8 %), dont 3,1 millions de tonnes de manganèse (+58 %). Avec l'interdiction d'exporter du bois non transformés, le transport de grumes a fortement chuté et représentait 341 875 de tonnes en 2010 contre 603 620 tonnes en 2009 (-43,4 %).

Le réseau des aéroports du Gabon est l'un des plus denses d'Afrique avec 13 aéroports, tous publics, dont trois de rang international (Libreville, Port-Gentil et Franceville). Le pays dispose aussi d'une vingtaine d'aérodromes privés appartenant aux compagnies forestières, pétrolières et minières. En 2010, l'aéroport de Libreville a enregistré 753 508 passagers, en hausse de 4,5 % par rapport à 2009, et 23 517 mouvements d'avions commerciaux en baisse de 5,5 %. Le volume de fret transporté augmenté de 4,8 % avec 20 895 tonnes contre 19 947 tonnes en 2009.

Le port d'Owendo et le port en eaux profondes de Port Gentil sont des piliers de l'économie grâce à leur importance dans le transfert de matières premières et de marchandises. Ils comptabilisent 80 % des échanges commerciaux du pays. Owendo, le port de Libreville, est principalement utilisé pour l'exportation du manganèse à travers son port minéralier et du bois. Il accueille la majorité des importations du pays. Port-Gentil est utilisé essentiellement pour l'exportation de la production pétrolière.

En 2010, le trafic maritime, tous produits confondus, était estimé à 18,4 millions de tonnes, contre 17,4 millions de tonnes en 2009, soit une hausse de 5,7 %. Les mouvements de bateaux ont légèrement augmenté : de 1 250 en 2009 à 1 264 en 2010. La part du transport de pétrole brut est de 67,7 % du tonnage total.

Avec plus de 3 000 km de voies fluviales navigables sur et autour des fleuves Ogooué, Fernand Vaz, Komo et Banio, le Gabon dispose d'un réel potentiel de transport fluvial. Actuellement, seuls 600 km de fleuve sont exploités sur le fleuve Ogooué entre Port-Gentil et Lambaréné par la Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale (CNI). La CNI est en charge du transport maritime, lagunaire et fluvial. En 2010, elle a transporté 102 400 passagers contre 12 208 en 2009, et 33 015 tonnes de marchandises contre 7 118 tonnes en 2009. Le volume de produits pétroliers en 2010 était de 21 800 tonnes. Malgré des avantages indéniables, le transport fluvial joue actuellement un rôle marginal.



Ouvrage d'art du Transgabonais



Route gabonaise

1.2.6.2 Perspectives

La création d'un réseau de transport interconnecté est l'un des objectifs prioritaires du Gabon. En modernisant et reliant ses infrastructures de transport, le pays a le potentiel pour devenir un centre logistique pour ses voisins enclavés d'Afrique Centrale. Ainsi, afin de promouvoir le transport multimodal, un observatoire du transport multimodal a été mis en place sous la supervision du Ministère des Transports. Il est en charge de surveiller la fréquence et le volume de fret dans les ports d'Owendo et de Port-Gentil. Les données seront utilisées pour identifier les points bloquants du système, ses possibilités d'amélioration et les besoins d'investissement.

La 1^{ère} priorité et le 1^{er} challenge est la construction et la maintenance d'un réseau routier qui reliera l'ensemble du pays. Cela conditionnera en grande partie le développement économique du Gabon.

L'État a alloué un budget de 30,4 millions € pour faire l'acquisition de 6 nouvelles locomotives et de 10 wagons passagers en vue notamment de la CAN 2012. De plus, en raison du démarrage de la production de manganèse de CICMHZ et de BHP Billiton, le trafic va prochainement augmenter. La Setrag envisage d'augmenter ses capacités de transport de 0,7 millions de tonnes en 2010 et d'un million de tonnes à partir de 2020.

Concernant le domaine aérien, des études sont en cours pour construire un nouvel aéroport de Libreville à Andeme, situé à 67 km de Libreville, pour un budget de 608 millions €. À Franceville, un nouveau terminal est en cours de construction afin d'accueillir plus de passagers, notamment à l'occasion de la CAN 2012. Port-Gentil a lancé des investissements en vue d'agrandir sa piste d'atterrissage dans l'optique d'accueillir des gros porteurs à partir de 2012 et d'assurer des vols directs avec l'Europe. Enfin, une compagnie régionale nommée Air Cemac pourrait prochainement voir le jour afin de développer les échanges régionaux et de participer à l'intégration économique de la sous-région. Ces investissements sont de nature à augmenter de manière significative le nombre de passagers internationaux et régionaux ainsi que le trafic de fret. L'arrivée de nouvelles compagnies internationales à Libreville a déjà rendu les prix des billets plus compétitifs. Le démarrage des vols internationaux depuis Port-Gentil devrait booster le secteur et réduire les coûts.

Le développement des voies navigables intérieures est aussi une priorité à long-terme pour le gouvernement

Que ce soit à Owendo, à Port-Gentil ou au port sec de Franceville, le manque d'espace est un obstacle au développement du secteur. À cet effet, la ZES de Port-Gentil inclura la construction d'entrepôts de stockage. Après avoir fait l'acquisition de 2 grues de 100 tonnes pour un montant de 7,6 millions €, GPM, filiale du groupe singapourien Portek International, en charge du management des deux ports en eaux profondes, va investir 45,6 millions € jusqu'en 2013 dans la construction de l'extension du quai d'Owendo de 300 mètres. Cela multipliera par 4 les capacités actuelles du port.

Le développement des voies navigables intérieures est aussi une priorité à long-terme pour le gouvernement. La CNI a reçu à cet effet un budget d'investissement de 8,1 millions €. Seules 20 % des voies navigables sont utilisées à l'heure actuelle. Il est prévu de construire plusieurs quais sur le fleuve Ogooué près de Lambaréné ainsi qu'un port à Mandorove, près de Port-Gentil.

Scénarios	
Optimiste	L'ensemble des principales zones d'activité économique du pays, que sont les mines et les zones industrielles, est connecté par un réseau de routes performant et de bonne qualité rendant possible le développement et la diversification économique du pays. Le Transgabonais est réhabilité et éventuellement doublé et des lignes ferroviaires sont créées pour relier les principaux secteurs industriels comme Port-Gentil et Belinga. Les ports en eaux profondes sont plus efficaces et mieux gérés entraînant une baisse des coûts de fret. Les produits exportés ont des prix plus compétitifs et les produits importés sont moins chers. Le Gabon devient un centre logistique pour les pays voisins enclavés favorisant l'intégration et les échanges régionaux.
Pessimiste	Les ports des pays voisins sont plus compétitifs, le trafic maritime baisse et les prix des importations augmentent. Le développement économique du pays est freiné et le Gabon reste dépendant de la production pétrolière. Le secteur agricole reste marginal et le secteur forestier périclité. Le secteur minier ne se développe pas.



Forêt gabonaise

1.2.7 Tourisme

1.2.7.1 Analyse

Partie intégrante du bassin du Congo, le 2^{ème} poumon de la planète, le Gabon dispose d'une faune et d'une flore parmi les plus diversifiées du monde. De nombreuses espèces animales y vivent : éléphants, gorilles, chimpanzés, hippopotames, crocodiles, baleines à bosse, dauphins, tortues... Le pays possède 22 millions d'hectares de forêt équatoriale et 800 km de littoral maritime. Aujourd'hui, on trouve deux types de touristes au Gabon :

- Des touristes provenant de l'étranger, essentiellement d'Europe pour des séjours d'affaires en majorité, mais aussi de découverte, de pêche. Leur durée de séjour est longue : 1 à 3 semaines ;
- Des touristes résidents pour des séjours de courtes durées (2 ou 3 nuitées, en général lors de week-ends prolongés) avec une répétitivité prononcée dans l'année.

Actuellement, la plupart des touristes étrangers viennent de France et les sites les plus visités sont la Pointe Denis et les parcs nationaux de Pongora et Lopé.

Le Gabon possède un fort potentiel de développement touristique pour des activités telles que le tourisme de safari, balnéaire, de pêche et l'écotourisme grâce à :

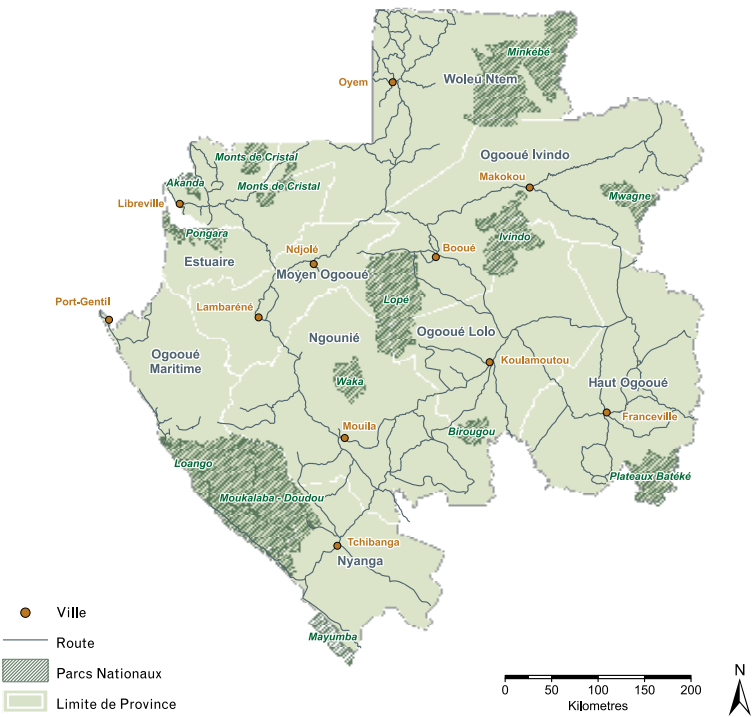
- La grande diversité de sa faune et de sa flore ;
- Ses parcs nationaux ;
- Sa position géographique ;
- Sa stabilité politique ;
- Sa diversité culturelle.

D'après le World Travel & Tourism Council, la contribution directe du tourisme au PIB devrait être de 1 % en 2011. En prenant en compte les impacts indirects du tourisme, cette contribution se situe autour de 2,5 % du PIB.

Le secteur est aujourd'hui peu développé et ne contribue que très marginalement au PIB du pays et à la création d'emplois (4 000, soit 0,9 % du total), en raison notamment de l'importance des industries pétrolière, minière et forestière. De plus, plusieurs facteurs constituent des obstacles à son essor : coût élevé du transport aérien, difficulté pour obtenir un visa, mauvais état du réseau routier augmentant l'enclavement des sites et l'absence de cadre juridique et institutionnel pour réglementer l'activité.

Le parc hôtelier du Gabon comprend près de 312 établissements d'hébergement pour une capacité de 5 000 chambres. On compte 3 hôtels de classe internationale : le Laïco et le Méridien Rê-Ndama à Libreville et le Méridien Mandji à Port-Gentil. Ces trois établissements ont accueilli 131 431 clients en 2010 (+6,5 % par rapport à 2009) pour un taux d'occupation de 61 %. L'État a décidé d'augmenter le parc hôtelier de moyenne capacité, dont 5 hôtels dans le cadre de la CAN 2012 (2 à Libreville, 2 à Franceville et 1 à Nguoni dans le Haut-Ogooué).

Carte des parcs nationaux



Le réseau des parcs nationaux fut créé en 2002 par l'ancien Président Omar Bongo Ondimba dans l'optique de protéger la biodiversité du pays. On compte aujourd'hui 13 parcs recouvrant 11 % du territoire national :

- Akanda (540 km²), dans la province de l'Estuaire, non loin de Libreville, est caractérisé par la présence de mangrove et de plages. C'est l'un des sites les plus importants d'Afrique Centrale pour les oiseaux migrateurs d'Europe. Le parc est aussi riche en espèces aquatiques et amphibiens ;
- Bigourou (690 km²), à cheval sur les provinces de Ngounié et d'Ogooué-Lolo, au centre du massif du Chaillu, comprend plusieurs sommets supérieurs à 900m. On y trouve de nombreuses espèces animales : des éléphants de forêt, des mandrills, des gorilles et autres gros primates, et des espèces végétales ;

- Ivindo (3 000 km²), dans la province de l'Ogooué-Ivindo, est dominé par la forêt équatoriale. Il comprend des chutes d'eau parmi les plus imposantes de la région. On y trouve avec 430 espèces d'oiseaux, l'une des plus grandes diversités d'oiseaux forestiers de toute l'Afrique, des crocodiles, des loutres, des éléphants et les gorilles de Langoué ;
- Loango (1 550 km²), dans la province de l'Ogooué-Maritime, en bordure de l'océan Atlantique, présente une mosaïque de milieux imbriqués : plages, lagunes, mangroves, prés salés, marais, savanes et forêts. Il abrite la forêt marécageuse d'Akaka, des éléphants, ses hippopotames, des crocodiles, des buffles, des potamochères, de nombreuses espèces d'oiseaux, des lamantins... Loango est l'un des meilleurs sites d'Afrique tropicale pour la pêche sportive ;



Eléphants de forêt du Gabon

- Lopé (4 970 km²), dans la province de l'Ogooué-Maritime, est classé depuis 2007 au Patrimoine Mondial de l'Unesco. Il abrite le massif forestier le plus accessible en Afrique équatoriale et les plus fortes densités de mammifères connues d'une forêt pluviale. On peut y découvrir des mandrills et 412 espèces d'oiseaux ;
- Mayumba (920 km²), dans la province de Nyanga, protège une large zone côtière à l'extrême sud-ouest du pays composée d'une longue plage de sable, de vastes étendues lagunaires. Il abrite l'un des sites de ponte de tortues-luths les plus importants au monde. On peut aussi y observer des baleines, des dauphins et des raies mantas ;
- Minkébé (7 560 km²), dans la province de Woleu-Ntem, présente une immense forêt vierge. C'est le plus grand refuge des éléphants du Bassin du Congo, environ 30 000. On y trouve aussi des gorilles, des buffles, des sitatungas, des hylochères, des colobes noirs, des pangolins, des léopards, des pythons, des céphalophes, des aigles et des antilopes ;
- Les Monts de Cristal (1 200 km²), dans la province de l'Estuaire, sont constitués de paysages montagneux. Ce parc est considéré comme un paradis botanique et abrite une diversité exceptionnelle de papillons rares. C'est encore un territoire presque vierge ;
- Moukalaba-Doudou (4 500 km²), dans la province de Nyanga, se situe en milieu forestier et côtier. Il offre une grande variété de paysages : forêts humides de montagnes, savanes sèches, lacs, rivières, papyrus... Il abrite l'une des plus fortes densités de primates du Gabon, mais aussi des éléphants, des hippopotames, des antilopes et de nombreuses espèces d'oiseaux aquatiques ;

- M'wagné (1 200 km²), dans la province de l'Ogooué-Ivindo, est dominé par la forêt équatoriale et représente une part importante de la 2^{ème} plus grande forêt pluviale du monde. Il est un refuge pour de nombreux animaux dont les éléphants, les singes, des hylochères, antilopes, sitatungas et céphalophes. On y trouve aussi la vipère du Gabon et un grand nombre d'espèces rares ;
- Plateaux Batéké (2 050 km²), dans la province du Haut-Ogooué, est un immense océan d'herbe au cœur de la forêt équatoriale. Le site est presque désert, abrite une grande diversité d'espèces et les mammifères les plus grands des plateaux : éléphants, gorilles, buffles et peut-être des lions et des hyènes ;
- Pongara (870 km²), dans la province de l'Estuaire, est très riche en grands mammifères dont le buffle et l'éléphant et abrite de nombreuses plages et mangroves. On y trouve aussi des hippopotames, des crocodiles, des tortues marines, de nombreuses espèces d'oiseaux aquatiques et l'on peut y observer des baleines à bosse et des dauphins ;
- Waka (1 070 km²), dans la province de la Ngounié, est difficile d'accès et a été peu étudié jusqu'à présent. La conservation du site est considérée comme prioritaire.

Il existe aussi d'autres aires protégées comme la réserve présidentielle de Wonga-Wongué, les zones humides de l'Ogooué, le mont Iboundji, Rabi-Ndogo et Minkol-Makok.

Le tourisme est l'un des secteurs clés de la politique de diversification de l'économie gabonaise

1.2.7.2 Perspectives

Au regard du potentiel touristique du Gabon, le tourisme est l'un des secteurs clés de la politique de diversification de l'économie gabonaise.

Pour accroître sa part dans l'économie nationale, le gouvernement s'attelle à :

- Mettre en valeur son réseau de 13 parcs nationaux ;
- Mettre en place un cadre institutionnel, juridique et réglementaire attractif pour attirer des investisseurs dans ce secteur ;
- Créer des circuits touristiques intégrés ;
- Former plus d'éco-gardes.

D'après le World Travel & Tourism Council, la contribution directe du tourisme au PIB devrait augmenter de 4,4 % par an pour être de 1,1 % du PIB en 2021. En prenant en compte les impacts indirects du tourisme, cette contribution se situera autour de 2,9 % du PIB. Le nombre d'emplois directs et indirects augmenteront respectivement de 4,3 % et 4,5 % pour atteindre 6 000 et 10 000 emplois en 2021.

En juin 2011, le Ministère de l'Économie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme a révélé les résultats du 1^{er} Compte Satellite du Tourisme (CST). Le Gabon est ainsi devenu le 1^{er} pays de la CEMAC à mettre en œuvre cet outil d'évaluation, d'observation et d'analyse de l'activité touristique. Élaboré suivant la méthodologie recommandée par l'Organisation Mondiale du Tourisme, le CST permettra d'aider à la prise de décision pour développer ce secteur.



Hôtel Laico Okoumé Palace – Libreville

Afin d'améliorer le potentiel touristique en produits attractifs, l'État a lancé en 2011 une opération de classement des hôtels et restaurants plus de 20 ans après la dernière étude. Cette opération permettra d'assurer une meilleure transparence au niveau des prix, de mettre en place un contrôle qualité, de réguler le marché et de développer la future stratégie du secteur.

Afin de préserver son environnement unique, le Gabon se refuse de développer le tourisme de masse pour se tourner vers un tourisme de qualité et l'écotourisme, respectant la nature et les hommes et préservant la biodiversité. Pour cela, il s'appuiera sur son réseau de parcs nationaux pour développer une offre touristique diversifiée et attirer des touristes étrangers.

Afin d'atteindre cet objectif, les autorités souhaitent moderniser et renforcer les infrastructures d'accueil existantes en province et à proximité des parcs, dynamiser l'activité des agences de voyages en charge de la promotion de l'offre touristique, créer des programmes d'écotourisme, impliquer les opérateurs économiques du secteur privé et attirer des investisseurs étrangers à l'expertise reconnue. Plusieurs grands groupes internationaux, comme Amanresorts International et Six Senses, ont déjà déclaré leur intérêt.

Scénarios	
Optimiste	Les formalités d'entrée sont facilitées, un réseau routier performant permet de désenclaver les différents sites. Un cadre juridique bien défini et un appui soutenu de l'État au développement du secteur attire de grands groupes internationaux du secteur. La construction d'infrastructures adaptées, la création de programmes d'écotourisme et la formation d'une main d'œuvre spécialisée et qualifiée attirent un nombre élevé de touristes étrangers et la part du secteur dans le PIB augmente.
Pessimiste	Le réseau routier n'est pas développé et les sites restent enclavés. Le tourisme ne permet pas la création d'emplois et les sites sont peu à peu délaissés. L'absence de cadre juridique renforce l'opacité du secteur et défavorise l'arrivée d'investisseurs étrangers qui professionnaliseraient l'activité.

1.2.8 Éducation/Santé

1.2.8.1 Analyse

Éducation

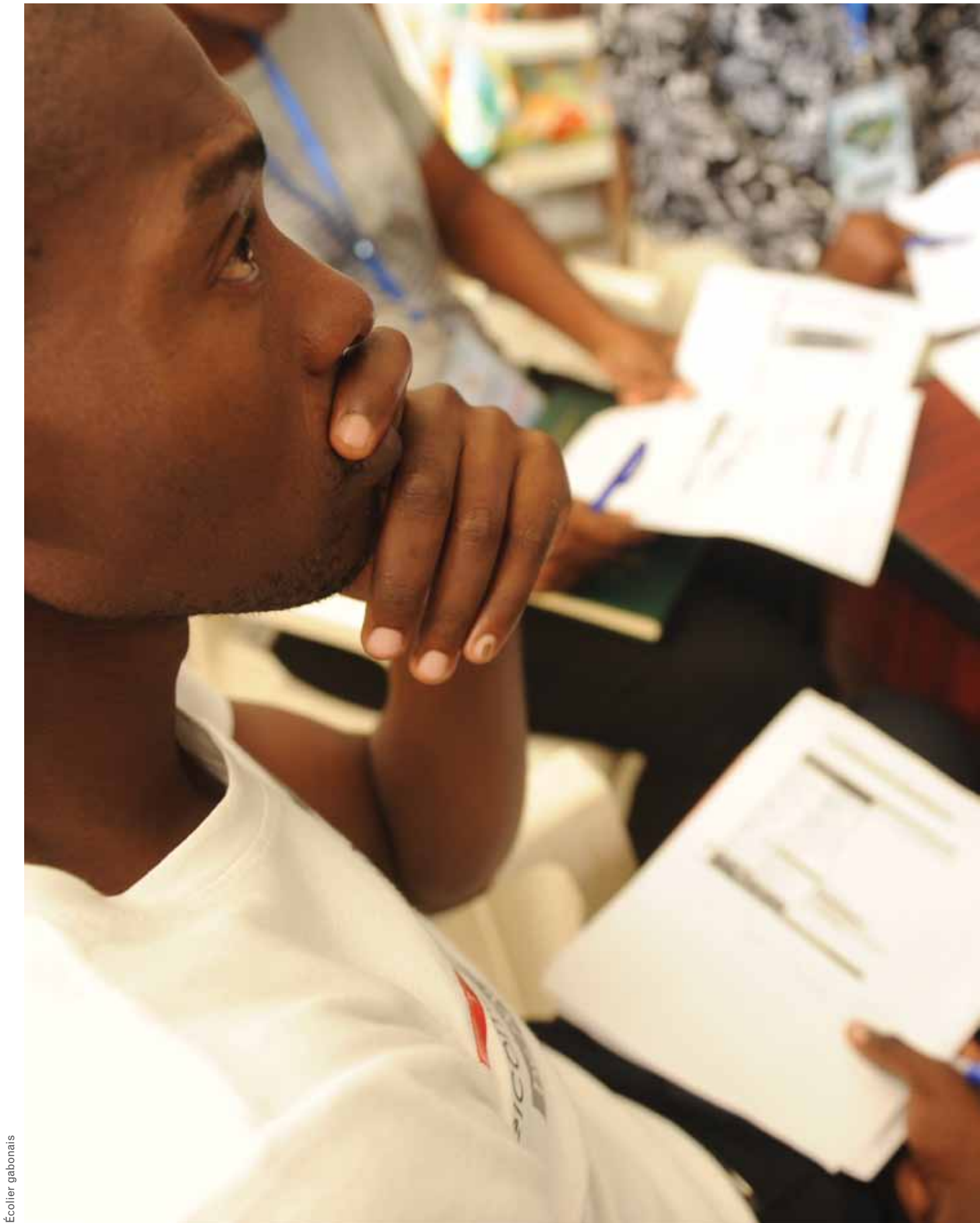
D'après les données de l'UNESCO de 2005, les dépenses des ménages pour l'éducation s'élèvent à 36,1 % du budget total, montrant l'importance accordée par les familles gabonaises à l'éducation de leurs enfants.

Le Gabon, où la scolarité est obligatoire de 6 à 16 ans, possède le taux de scolarisation en école primaire le plus élevé d'Afrique sub-saharienne avec 94,7 % en 2010 contre 90 % en 2003. Le taux d'alphabétisation des plus de 15 ans est en hausse : 88 % en 2009 contre 84 % en 2004. Il atteint même 98 % pour les jeunes entre 15 et 24 ans. Néanmoins, près de 22 % de la population se déclare sans niveau et seulement 6 % ont achevé leur scolarité secondaire.

Les écoles privées jouent un rôle majeur dans le système éducatif gabonais. Pour l'année académique 2010/2011, sur les 281 749 élèves en école primaire, 47 % étaient inscrits dans une école privée. Le secteur public compte 3 820 classes de primaire et le secteur privé 4 853. 41 600 enfants étaient inscrits en maternelle en 2010/2011, 70 % dans des écoles privées et 30 % dans des écoles publiques. Dans les collèges et lycées, environ 26 % des élèves sont inscrits dans une école privée. Les établissements publics comprennent en moyenne 45 élèves par classe et même jusqu'à 60 dans certaines zones urbaines. L'État ambitionne de réduire ce nombre à 35 élèves par classe.

Concernant les études supérieures, le gouvernement a alloué en 2010 un budget de 63,8 millions € pour les bourses d'études à l'étranger. L'État souhaite développer des programmes de qualité pour permettre aux étudiants de terminer leurs études au Gabon. À cet effet, le Gabon a adopté en 2007/2008 l'instauration du système LMD (Licence, Master, Doctorat) pour permettre la professionnalisation des études supérieures et assurer aux étudiants de meilleures possibilités d'insertion dans la vie active.

La principale institution publique d'enseignement supérieur est l'Université Omar Bongo de Libreville qui accueille 15 000 étudiants et 350 professeurs à temps plein en 2010. L'UOB compte une faculté de Lettres et Sciences Humaines et une de Droit et Sciences Économiques. Des programmes de sciences politiques et de relations internationales devraient prochainement être dispensés. En 2010, conformément aux objectifs de l'État, l'université a lancé 10 maîtrises et en lancera 6 autres en 2011. L'Université des Sciences de la Santé a été créée en 2002. Elle forme des médecins, anesthésistes, infirmières, sages-femmes et autres professionnels de santé. Le pays faisant face à un manque de personnel médical qualifié, un programme d'investissement a été proposé pour lancer des formations de sages-femmes, de management pharmaceutique et de neuroscience. Depuis 1985, Franceville abrite un 3^{ème} établissement supérieur public : l'Université des Sciences et Techniques de Masuku. Elle offre des formations scientifiques et d'ingénieurs.



Écolier gabonais

Un programme lancé en 2007 vise à construire 3 universités publiques dans les villes d'Oyem, de Mouila et de Port-Gentil. Elles seront spécialisées dans les biotechnologies, les sciences environnementales et le tourisme.

Le développement de l'enseignement technique et des programmes de formation professionnelle sont une priorité à la fois pour le secteur public et le secteur privé. La Banque Africaine de Développement estime que seulement 8 % des étudiants gabonais du secondaire sont inscrits dans des programmes de formation professionnelle. Actuellement 11 lycées techniques accueillent environ 9 000 élèves.

Le Ministère de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle gère actuellement 7 Centres de Formation et de Perfectionnement Professionnel (CFPP) et deux autres sont en cours de construction à Mouila et Lambaréné. Lancé en 2008, un projet d'appui à la formation professionnelle, financé à hauteur de 4,3 millions € par le Fond Européen de Développement, assure au sein des CFPP des formations professionnelles pour les Gabonais qui sont hors du système scolaire dans les secteurs de la forêt et du BTP. 600 personnes entre 16 et 25 ans en ont bénéficié en 2010 et le Ministère souhaite doubler ce chiffre dès 2011.

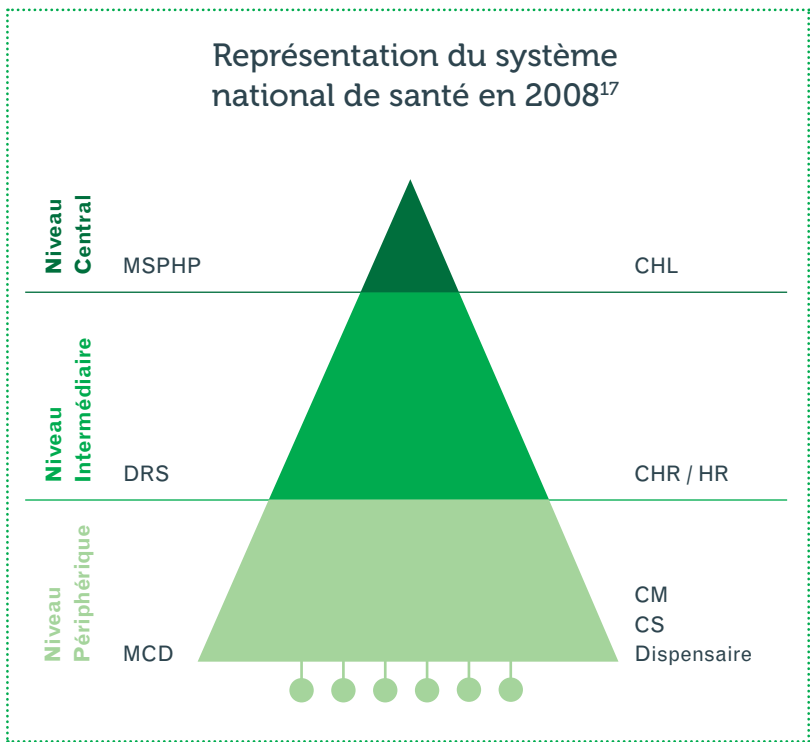
Santé

La majorité des établissements de soins au Gabon sont publics, néanmoins les services privés et parapublics jouent un rôle clé en matière de prestations de services. L'organisation administrative du système de santé publique est divisée en 10 régions et 52 départements. Libreville est le centre national de ce système. Il présente une organisation pyramidale à trois niveaux : périphérique, intermédiaire et central.

Le niveau périphérique ou opérationnel est composé d'environ 700 centres médicaux qui servent de structures de référence, des centres de santé de district ou urbains, des dispensaires et des cases de santé. Le niveau intermédiaire ou niveau d'appui technique est essentiellement composé des directions régionales de santé et des hôpitaux régionaux implantés dans les chefs-lieux de province. Le niveau central ou stratégique comprend l'ensemble des directions centrales dont les programmes de santé, les instituts et les structures de soins et de diagnostic.

La santé militaire dépend directement du Ministère de la Défense et comporte un Hôpital des Instructions des Armées de 15 000 m² dans la banlieue de Libreville.

Le secteur parapublic est représenté par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie (CNAM) et la Caisse nationale de Sécurité sociale (CNSS) qui dispose de 3 grands hôpitaux : 2 hôpitaux généraux (la Fondation Jeanne EBORI à Libreville et l'Hôpital Paul IGAMBA à Port-Gentil) et un Hôpital spécialisé



MSPHP: Ministère de la Santé Publique et de l'Hygiène Publique
CHL : Centre Hospitalier de Libreville
DRS : Direction Régionale de Santé
CHR : Centre Hospitalier Régional
HR : Hôpital Régional
MCD : Médecin Chef de Département
CM : Centre Médical
CS : Centre de Santé

¹⁷Source : OMS pour le Ministère de la Santé, Carte sanitaire, 2008

(l'Hôpital Pédiatrique d'Owendo). 9 centres médico-sociaux sont répartis sur l'ensemble du territoire. Leurs services sont tarifés et servent principalement les travailleurs couverts par l'assurance maladie de leur société. Ces structures sont en passe d'être transférées à l'État dans le cadre de la réforme globale des hôpitaux publics.

Le secteur privé comprend les polycliniques, les cliniques, les cabinets médicaux, les laboratoires d'analyses biologiques, les structures d'imagerie médicale, les pharmacies... et les établissements non lucratifs que sont l'Hôpital Albert Schweitzer de Lambaréné, dans le Moyen Ogooué, l'Hôpital Évangélique de Bongolo, dans la Ngounié, les dispensaires des missions catholiques et protestantes et les infirmeries des sociétés privées.

D'après l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le Gabon disposerait de 13 lits pour 10 000 habitants en 2008, soit 1 764 lits dans l'ensemble des grands hôpitaux du pays. Le Ministère de la Santé en dénombre lui 25 pour 10 000 habitants.

Le budget alloué à la santé est passé de 7 % du budget en 2007 à 8,3 % en 2009. Les dépenses publiques de santé restent faibles en termes de PIB avec 1,7 % en 2009 contre 1,3 % en 2007. Les dépenses totales de santé représentent, elles, 3,5 % du PIB en 2009. Le budget dépensé par les ménages pour la santé est en baisse : 52,1 % en 2009 contre 56,3 % en 2008. Il devrait continuer à baisser à mesure de l'expansion du nouveau programme d'assurance-maladie créé en 2007 et géré par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie et de Garantie Sociale (CNAMGS). Ce système universel d'assurance maladie est unique en Afrique et s'étend progressivement à l'ensemble de la population.



Clinique El Rapha

L'achat et la distribution des médicaments aux 638 centres de santé et dispensaires sont assurés par l'Office Pharmaceutique National (OPN), une entité publique financée par le Ministère de la Santé. L'OPN se transformera prochainement en centre d'achat central qui sera en charge d'approvisionner à la fois les structures publiques et privées. L'ensemble des médicaments sont achetés à l'étranger sur la base d'appels d'offres publics. Son budget annuel devrait augmenter à partir de 2012 et atteindre 16,7 millions € contre 1,5 millions € actuellement.

Les principales causes de mortalité au Gabon sont dues à la malaria, avec 112 840 nouveaux cas en 2009 et un taux de mortalité de 31 personnes sur 100 000 en 2008 et la tuberculose, avec un taux de prévalence de 603 personnes sur 100 000. Les taux de mortalité infantile et maternel restent élevés mais sont en baisse. En 2000, on comptait un taux de mortalité des enfants de moins de 5 ans de 83/1 000 et en 2009, un taux de 69/1 000. Le taux de prévalence au virus HIV est en baisse mais reste élevé avec 8,1 % en 2005 et 5,2 % en 2009. On estime à 46 000 le nombre de personnes contaminées.



Lycée Léon Mba

1.2.8.2 Perspectives

Éducation

En mai 2010 eurent lieu les États Généraux de l'Éducation. Cette conférence aboutit à la signature d'un pacte décennal 2010-2020 pour l'émergence de l'école, de la formation et de la recherche au Gabon, dont voici les principales conclusions :

- Généraliser un pré-primaire de qualité sur l'ensemble du territoire ;
- Viser un ratio de 35 élèves par classe ;
- Favoriser les projets d'école et y associer la communauté éducative ;
- Créer des établissements spécialisés pour favoriser la scolarisation des élèves handicapés ;
- Supprimer à terme le concours d'entrée en 6^{ème}.

Pour cela les actions à mener sont les suivantes :

- École pré-primaire (de 3 à 5 ans)
 - › Construction et équipement de 221 écoles pré-primaire (de 3 à 5 ans) comprenant 6 salles de classes en moyenne, avec un atelier et un préau ;
 - › Réhabilitation et rééquipement de 445 salles de classes existantes.

- École primaire
 - › Construction et équipement de 331 écoles primaires avec laboratoires spécialisés (multimédia, langue, éveil scientifique), bibliothèque, infirmerie, aménagements pour handicapés, aires de jeux, deux logements d'astreinte en milieu urbain ;
 - › Réhabilitation et rééquipement des 4 000 salles actuelles.
- École secondaire
 - › Construction et équipement de 30 collèges d'enseignement supérieur (CES) de 20 classes, laboratoires, aires de jeux, salle polyvalente, salle d'astreinte à Libreville ;
 - › Construction et équipement de 40 nouveaux CES départementaux ;
 - › Construction et équipement de 50 CES dans les districts et les grands centres ruraux ;
 - › Construction et équipement de 15 lycées d'émergence de 10 salles de classe avec internat ;
 - › Construction et équipement de 53 internats ;
 - › Réfection, mise aux normes et rééquipements des 55 établissements existants.

De nouvelles écoles seront construites et les effectifs seront réduits à 35 élèves par classe

Alors que depuis 2000, les dépenses liées au secteur de l'éducation se sont situées autour de 3,8 % du PIB, soit moins que la moyenne des pays d'Afrique (4,2 %), le gouvernement d'Ali Bongo Ondimba s'est fixé des objectifs ambitieux en termes d'investissements. Le programme de réforme 2010-2020 vise ainsi à améliorer les conditions d'apprentissage par la construction de nouvelles écoles, la réduction des effectifs à 35 élèves par classe, le renforcement du poids des sciences et des mathématiques et la modernisation de l'accès aux technologies de l'information. L'État souhaite aussi stimuler le recrutement de personnel enseignant pour atteindre 17 700 personnes en 2020.

Concernant la formation professionnelle et l'enseignement technique, l'État souhaite que 20 % des élèves du secondaire choisissent cette voie en 2020, contre 8 % aujourd'hui. Pour cela, il a proposé d'investir 315 millions € au cours des 10 prochaines années pour renouveler les programmes des centres de formation, améliorer l'équipement des écoles techniques, intégrer des stages au cours des études et aligner les programmes en fonction des besoins des secteurs en croissance comme ceux des mines et de la forêt. Par ailleurs, il est envisagé

de construire 15 nouveaux lycées techniques d'une capacité de 1 000 étudiants chacun à l'horizon 2020. Ils offriront de meilleurs diplômes, notamment le baccalauréat professionnel et le certificat supérieur professionnel qui mène à des postes de technicien supérieur. Ces réformes permettront d'augmenter le nombre de travailleurs capable de répondre aux besoins du marché du travail. En effet, lors du 1^{er} trimestre 2011, d'après l'Office National de l'Emploi, 53 % des emplois disponibles étaient des postes techniques.

L'État gabonais a mis en place plusieurs partenariats avec des institutions internationales qui offrent des programmes "délocalisés" avec des professeurs étrangers en mission courte durée. En 2011, un partenariat a ainsi été signé avec l'Université d'Oregon afin de créer un Centre de recherche transnationale pour l'environnement et le développement. Codirigé par l'Université et le gouvernement gabonais, ce centre permettra des échanges d'étudiants et des recherches sur l'environnement, le management des ressources naturelles et le développement économique.

Scénarios	
Optimiste	L'Etat investit massivement dans l'éducation et attire des institutions internationales. Les formations proposées répondent aux besoins du marché du travail et les entreprises étrangères investissent au Gabon. Le chômage baisse, l'entrepreneuriat et la création de PME gabonaises se développent. Le Gabon, profitant de sa stabilité politique, attirent des étudiants et des compétences de la région. Les gabonais formés à l'étranger reviennent au pays et participent à l'émergence et au développement économique du pays.
Pessimiste	Les investissements dans le secteur éducatif restent faibles. Le Gabon augmente le nombre d'étudiants formés à l'étranger et ne tirent pas profit des compétences de sa diaspora. Les besoins du marché du travail ne sont pas comblés, les entreprises privées sont dans l'obligation de recruter des étrangers pour répondre à leurs besoins. Le chômage et le mécontentement de la population augmentent. Le pays se referme sur lui-même.

Enfin, le Ministère de l'Économie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme envisage de développer sur 800 hectares à Kango une ville dédiée à l'éducation.

Avec une population très jeune, le Gabon se doit de moderniser et d'améliorer son système scolaire pour fournir aux jeunes une formation adéquate et adaptée aux futurs besoins du marché du travail.

Santé

Le gouvernement a annoncé plusieurs objectifs stratégiques dans le secteur de la santé :

- Renforcer la lutte contre les maladies infectieuses et parasitaires ;
- Améliorer la prise en charge des maladies prioritaires non transmissibles ;
- Améliorer la prise en charge des soins spécifiques ;
- Favoriser l'autonomisation des personnes vulnérables ;
- Développer la médecine du sport.

Le nombre de lits disponibles devrait sensiblement augmenté dans les prochaines années : 4 Centres Hospitaliers Universitaires

(CHU) vont être construit dans la région de Libreville. 2 d'entre eux sont en construction à Angondjé (165 lits et un Centre de Cancérologie) et Owendo (151 lits). À moyen terme, les investissements publics et privés augmenteront l'offre de services, des partenariats internationaux aident déjà à l'essor du secteur dans les domaines de la santé de la mère et de l'enfant, via des campagnes de vaccination et la construction d'infrastructures.

Un des principaux objectifs du Ministère pour la période 2010-2020 est d'introduire et d'appliquer un système standardisé concernant les conditions d'exploitation, les besoins en personnel et les services. Le gouvernement a lancé des opérations de rénovation, comme au niveau de l'Hôpital Central de Libreville (285 lits attendus) et de formation du personnel soignant. L'Hôpital Jeanne Ebori sera transformé en un Centre National de Santé Maternelle et Infantile de 270 lits qui devrait ouvrir en 2014. En juin 2011, le Président Ali Bongo Ondimba a annoncé la construction d'un 5^{ème} CHU à Lambaréné dans l'enceinte de l'Hôpital Albert Schweitzer. Il traitera et mènera des recherches sur les problèmes de santé de la région comme la tuberculose, le sida, le paludisme et la santé maternelle et infantile.

Scénarios	
Optimiste	La construction de nouveaux établissements et la rénovation de ceux existants permettent de prendre en charge et de traiter l'ensemble de pathologies des malades gabonais. Le nombre de patients envoyés à l'étranger baissent et permet des économies significatives. L'ensemble de la population est couverte par l'assurance maladie. L'espérance de vie augmente, la mortalité infantile et maternel baisse, la population augmente.
Pessimiste	Les investissements restent insuffisants. Les gabonais sont obligés d'aller se faire soigner à l'étranger entraînant des coûts de prise en charge élevés. En raison du manque de soins, de nouvelles maladies font leur apparition et le taux de mortalité infantile et maternel reste élevé. L'espérance de vie n'augmente pas.



Le gouvernement a créé en janvier 2011 une nouvelle agence étatique, l'Agence Nationale des Infrastructures Numériques et des Fréquences (ANINF)

1.2.9 Technologies de l'Information (IT)

1.2.9.1 Analyse

Le taux de pénétration d'Internet au Gabon est, au dernier trimestre 2010, de 12 %. Le nombre d'abonnés s'élève à 232 555, d'après l'Agence de Régulation des Télécommunications (ARTEL). Sur ce total, 96,3 % utilisent une connexion par ligne commutée (dial-up connection) alors que 3,7 %, soit moins de 9 000 abonnés, ont un accès haut débit.

Le câble sous-marin à fibre optique Sat3/Wasc est actuellement le seul câble relié au Gabon. Il est entré en service en 2002 et a une capacité de 120 GB par seconde. Gabon Telecom a le monopole de son utilisation depuis sa mise en place et cela a eu pour conséquence un prix de connexion élevé pour les utilisateurs. Ce monopole prendra fin en 2012 et l'utilisation du câble sera ouverte à la concurrence.

Le Gabon compte 6 Fournisseurs d'Accès Internet (FAI) dont l'activité est concentrée à Libreville et dans les principales villes du pays. Le leader du marché est Zain avec 82,8 % de part de marché et 192 547 abonnés fin 2010. Gabon Telecom possèdent 22 129 abonnés, soit 9,5 % du total. Moov est le 3^{ème} FAI du marché avec 7,5 % et 17 446 abonnés. L'ensemble des fournisseurs d'accès ont une clientèle composée de particuliers et d'entreprises. Certains proposent la connexion Internet par satellite grâce à la technologie VSAT ou par WIMAX. Seul Gabon Telecom offre la connexion par ADSL grâce à sa licence Sat3.

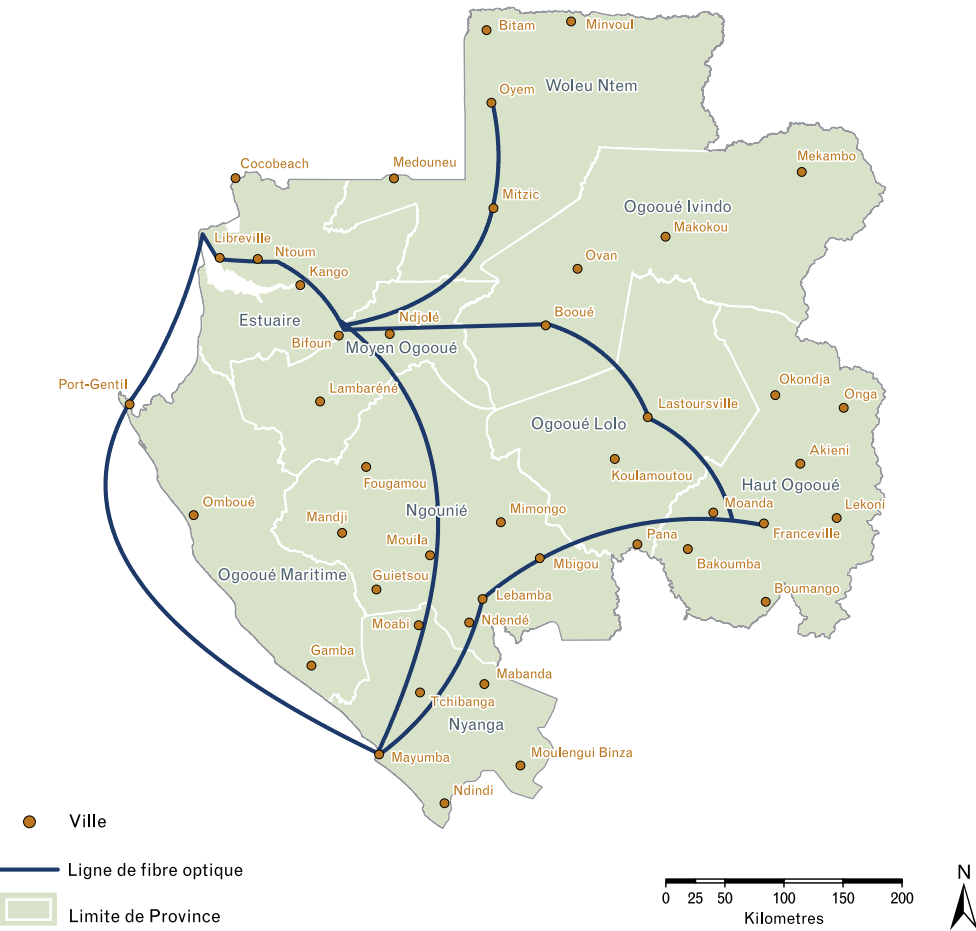
Le prix de la connexion Internet est élevé au Gabon et reste un frein à l'augmentation de son utilisation. Pour un particulier, le prix mensuel minimum s'élève à près de 30 000 FCFA et à 150 000 FCFA environ pour une entreprise.

Le marché des services online est pratiquement inexistant. Seules quelques banques ont commencé à le développer.



Utilisatrice de téléphonie mobile

Carte du projet de déploiement de la fibre optique



1.2.9.2 Perspectives

Le secteur IT va connaître de nombreuses améliorations à court terme. En effet, plusieurs projets d'infrastructure sont en cours et pourraient aider le pays à devenir un hub technologique régional.

Ces projets permettront de proposer des tarifs compétitifs au pays voisins en termes de connexion grâce au déploiement de la fibre optique. Ce réseau stimulera le marché national et devrait attirer des sociétés internationales à la recherche d'une base régionale pour les opérations IT.



Canalisation pour fibre optique

Pour assurer l'essor du secteur IT, le gouvernement a annoncé en 2010 la mise en place d'une stratégie de l'économie digitale 2010-2020. Elle vise principalement à améliorer l'accès à l'Internet haut débit à travers le territoire, à soutenir le développement du secteur IT et des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) dans l'éducation. Cette stratégie s'appuiera sur la connexion de Libreville au câble ACE (Africa Coast to Europe) à la fin de l'année 2012, le programme e-gouvernement qui reliera l'ensemble de l'administration, la mise à jour des infrastructures existantes et la réforme législative du secteur.

A cet effet, le gouvernement a créé en janvier 2011 une nouvelle agence étatique, l'Agence Nationale des Infrastructures Numériques et des Fréquences (ANINF), afin de superviser l'installation et le développement des infrastructures de télécommunications à travers le pays. L'ANINF sera en charge de coordonner le développement de l'ensemble des infrastructures IT, audiovisuelle et de télécommunications. Cette agence est sous la supervision du Ministère de la Communication, de la Poste et de l'Économie Numérique.



Rouleau de cable de fibre optique

L'arrivée, fin 2012, du câble ACE aura un impact majeur sur les secteurs IT et des télécommunications. Il devrait entraîner une réduction des coûts des communications téléphoniques et de l'accès Internet. Il devrait aussi permettre une connexion plus rapide et une meilleure qualité de services. ACE sera connecté à Libreville et des extensions sur prévus dans un 1^{er} temps aux villes de Port-Gentil et de Gamba. Il sera ouvert à la concurrence et les 4 opérateurs mobiles y auront accès. Grâce la connexion à 2 câbles, une situation unique dans la région, le Gabon possédera les infrastructures nécessaires pour devenir à moyen terme un hub régional pour l'Afrique Centrale. De plus, une étude est en cours pour connecter le pays au projet Central African Backbone (CAB). Le CAB est un projet de 157 millions € sur 10 ans supporté par la Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement qui devrait relier le Cameroun, la République Centrafricaine, le Tchad, le Congo, la Guinée Équatoriale et le Gabon. Ce câble devrait passer par Oyem, Booué, Moanda et Franceville.

Le monopole de Gabon Telecom sur le câble Sat3 prendra fin en 2012. Ajouté au nouveau câble ACE, cela devrait entraîner une réduction des coûts pour les opérateurs et l'apparition de nouveaux services à valeur ajoutée comme la Voix sur IP (VOIP) et la télévision par Internet à travers la mise en place de la 3G. Cette situation permettra le décollage de l'utilisation d'Internet et stimulera le marché saturé des télécommunications.

Scénarios	
Optimiste	Grâce à la connexion du pays à trois cables de fibre optique, l'accès à l'Internet haut débit est assuré sur l'ensemble du territoire permettant d'améliorer la communication dans les régions reculées. L'e-administration et l'e-commerce sont développés, de nouveaux services à valeur ajoutée sont créés. Des investisseurs et des entreprises internationales s'implantent au Gabon qui devient un hub technologique pour la sous-région. Une économie du savoir se développe à travers des centres d'excellence formant des ingénieurs IT qui exportent ensuite leur expertise à l'étranger.
Pessimiste	L'accès à Internet n'est pas assuré et les couts de connexion restent très élevés. Les entreprises internationales se tournent vers d'autres pays pour s'implanter et investir. Certaines régions du pays restent enclavées et ne se développent pas économiquement. L'absence de services IT à valeur ajoutée entrainent l'arrêt de l'activité de nombreux opérateurs face à la situation de monopole de quelques géants qui font ensuite monter les prix. L'accès Internet n'est possible que pour une minorité.



Quartier résidentiel et administratif à Libreville

1.2.10 Immobilier

1.2.10.1 Analyse

Avec 85 % de la population vivant dans les villes, le Gabon connaît une urbanisation croissante depuis quelques années qui a entraîné un déficit chronique de logements dont le nombre est estimé à 200 000 en 2011. De plus, de nombreux obstacles freinent le développement du secteur :

- L'attribution des titres fonciers est extrêmement longue et leur gestion est inexistante ;
- Il faut parfois plus de 5 ans pour obtenir un titre de propriété et 134 étapes administratives, la même durée est nécessaire pour obtenir un permis de construire ;
- Le cadastre n'est pas mis à jour ;
- Une grande partie des constructions est illégale et leurs habitants sont considérés comme des squatters par la loi.

En conséquence, le marché de l'immobilier est peu développé et l'offre reste très insuffisante. Libreville, dont la population peut être estimée à 700 000 habitants environ, abrite près de la moitié de la population totale et 300 000 personnes auraient besoin d'un logement.

Les ventes et locations de logements aux expatriés, dont les entreprises et institutions internationales se sont installées à Libreville, ont alimenté la croissance du secteur. Les autres clients des agences immobilières sont les tranches supérieures de la classe moyenne gabonaise qui cherchent à s'installer dans une

maison ou un appartement situés dans les zones les plus riches de la capitale : le quartier Louis, de Batterie IV et du Haut de Gué-Gué. Le marché résidentiel haut de gamme en termes de logements et de commerces, qui se situent essentiellement à Libreville, est encore peu développé. En raison du manque de nouvelles constructions, les prix ont augmenté de façon constante, que ce soit pour les appartements de luxe ou pour les immeubles à usage mixte.

Il est hasardeux de donner une estimation des prix de l'immobilier à Libreville. En raison de l'absence d'un marché structuré, il est extrêmement difficile de déterminer les prix des terrains et de propriétés. Ils varient énormément dans une même rue. Il semblerait que les prix prennent uniquement en compte l'état et les commodités du bien immobilier. Néanmoins, on peut donner l'estimation suivante pour la vente d'une résidence haut de gamme :

- Haut de Gué-Gué, Batterie IV, centre-ville : 300 000 à 500 000 FCFA par m² ;
- Montagne Sainte, Gros Bouquet, Kalikak : 150 000 à 250 000 FCFA par m².

Pour les professionnels du secteur, en raison du manque d'espace et de la montée des prix, il est possible d'assister prochainement à l'éclatement de la bulle spéculative. Le marché est encore très opaque, notamment en raison du manque de transparence au niveau législatif.

Fin 2011, la construction de logements sociaux et à bas coûts a démarré à Angondjé

Le besoin de bureaux à Libreville est important que ce soit pour le secteur privé ou public. L'offre actuelle ne répond pas à la demande en hausse depuis les lancements des projets liés au Gabon Émergent. Les locaux actuels sont souvent vétustes et ne répondent plus aux besoins de leurs locataires. L'utilisation de villas par des sociétés et administrations est fréquente et les prix sont proches de ceux des grandes capitales européennes. Les prix moyens de location de bureaux seraient entre 12 000 et 14 000 FCFA (18 à 21 €) le m² par mois.

Comme dans de nombreuses villes en Afrique, on rencontre à Libreville beaucoup de magasins de rue, de marchés et de petits vendeurs. Néanmoins, la présence d'hypermarchés comme Mbolo, Géant-CKDO, Prix Import... et l'augmentation continue des dépenses de consommation sont un signe de la présence d'une classe moyenne en croissance avide de produits haut de gamme.

1.2.10.2 Perspectives

Libreville s'est lancé dans des programmes urbains qui vont avoir un impact important à court terme sur le marché de l'immobilier. Le projet regroupant l'aménagement du Port-Mole et du boulevard Triomphal, une des artères principales de la ville, va bouleverser le paysage de la capitale. Il prévoit la construction d'un port de plaisance, de 2 hôtels, de nombreux commerces et logements et d'un business center.

Le potentiel de développement du secteur immobilier est important. Afin d'insuffler une nouvelle dynamique au secteur, en juin 2011, le Président Ali Bongo Ondimba a pris la décision de congédier les équipes du Ministère du Logement, de l'Habitat et de l'Urbanisme.

Concernant les logements sociaux, le gouvernement a pris des mesures en vue de réformer le cadre réglementaire existant et de répondre à la demande croissante de la population tant à Libreville que dans le reste du pays. Il a fixé pour objectif de construire 5 000 logements par an. En avril 2011, le Ministère s'est vu attribué un budget de 10,6 millions € pour défricher des terrains en vue de fournir l'espace nécessaire à la construction de nouveaux logements. Libreville devrait recevoir au moins 3 000 logements à elle seule afin de répondre aux besoins liés à l'exode rural et à l'immigration. Le prix d'achat d'un logement a été pendant longtemps un frein pour le citoyen gabonais. Le logement le moins cher coûtant environ 15 millions FCFA (23 000 €), il reste inabordable pour tous ceux touchant le salaire minimum de 150 000 FCFA (228 €).



Quartier de Libreville

Ainsi, fin 2011, la construction de logements sociaux et à bas coûts a démarré à Angondjé. L'ANGT est le maître d'ouvrage délégué et nous sommes le maître d'œuvre de ce vaste programme qui comprend la création de nouveaux quartiers viabilisés avec un centre de traitement des eaux, des équipements publics, des commerces, des parcs et un réseau de transport public. L'aménagement est basé sur les principes contenus dans le SmartCode adapté au contexte local. Le site pourrait accueillir jusqu'à 30 000 logements. La construction d'un logement social coûterait entre 13 et 20 millions FCFA et celle d'un logement à bas coût entre 5 et 10 millions FCFA.

Le gouvernement a également mis en place le Fonds de Garantie pour le Logement (FGL), un organisme public qui offrira des prêts aux particuliers souhaitant faire l'acquisition d'un logement social. Ces prêts viendront en appui de ceux accordés par les banques et auront un taux d'intérêt fixé par le gouvernement.

Il accordera aussi des contributions financières non-remboursables pour couvrir les coûts de location. L'État a aussi décidé en 2011 de créer l'ANUTTC, une agence nationale sous la responsabilité de la Présidence, qui est en charge d'appliquer et de faire respecter par l'ensemble des acteurs du secteur une série de bonnes pratiques issues du SmartCode et développées par nos équipes.

Répondre aux besoins de logement est l'un des plus grands défis qui est posé au gouvernement gabonais. Les projets lancés à Libreville comme celui d'Angondjé et du boulevard Triomphal, en augmentant l'offre de logements et de commerces, auront un impact significatif sur les prix des terrains et des logements de la ville. Un autre défi est la réforme en profondeur du cadastre. D'après le plan pour le logement et le développement urbain du Gabon Émergent, "le système actuel est incapable de fournir les terrains à bâtir en quantité suffisante et avec la législation actuelle".

Scénarios	
Optimiste	Le cadastre est mis à jour, l'attribution de titres fonciers est améliorée et le SmartCode est respecté par l'ensemble des acteurs. Un ensemble de lois mettent fin à l'opacité du secteur et attirent des investisseurs internationaux qui lancent des programmes de construction de logements. L'objectif de 5 000 logements par an est réalisé. Libreville se transforme et devient une capitale moderne et aérée. Les bidonvilles disparaissent.
Pessimiste	Les lois relatives à la construction de logements ne sont pas changées. La construction de logements stagne, les bidonvilles augmentent en raison de l'exode rural, la ville étouffe. L'offre de logements haut standing reste insuffisante et n'encouragent pas les entreprises internationales à investir au Gabon.

1.3 Le Gabon Émergent

Le Schéma Directeur National d'Infrastructure a été élaboré avec pour fil directeur la vision du Président Ali Bongo Ondimba : le Gabon Émergent. Lors de notre étude, nous avons toujours cherché à respecter et appliquer les éléments de cette stratégie pour sélectionner et élaborer les projets d'infrastructure.

1.3.1 Contexte de la stratégie

En août 2009, le Président Ali Bongo Ondimba a présenté son projet de société au peuple gabonais : "l'Avenir en confiance" qui repose sur la volonté de faire du Gabon un pays émergent à l'horizon 2025.

L'économie gabonaise se caractérise, depuis l'Indépendance, par une économie de rente basée essentiellement sur les revenus des ressources pétrolières. Ce marché est caractérisé par des prix extrêmement volatils et a traversé de nombreuses crises depuis les années 1970 qui ont eu un impact significatif sur l'économie gabonaise. Ainsi, depuis 30 ans, la croissance nationale est restée fragile et fluctuante avec une moyenne annuelle de 2 %. De plus, cette production de pétrole n'a pas permis au pays d'acquérir une situation de finances publiques stable ni d'améliorer ses facteurs sociaux et humains. Aujourd'hui, alors que le Gabon se situe dans la classe supérieure des pays à revenus intermédiaires, il possède toujours des indicateurs sociaux comparables à ceux des Pays les Moins Avancés (PMA).



Le Président en visite sur les chantiers de la CAN

1.3.2 Présentation du Gabon Émergent¹⁸

La stratégie économique du Chef de l'État repose sur une économie à trois piliers : le Gabon Industriel, le Gabon Vert et le Gabon des Services, qui permettront de diversifier les sources de revenus du pays et créer de la valeur ajoutée et des emplois.

Le développement industriel s'appuiera sur le secteur des hydrocarbures, "carburant de l'émergence", dont les revenus seront maximisés et utilisés pour financer de nouveaux moteurs de croissance. La production de gaz sera développée et soutiendra le développement de nouvelles filières telles que la métallurgie, la production d'électricité, de Gaz Naturel Liquéfié (GNL) et d'engrais... La métallurgie légère sera amenée à devenir un moteur majeur de croissance grâce à la création d'usines intervenant sur l'ensemble de la chaîne de valeur, de clusters de PME et de centres de services métallurgiques. Elle permettra de créer 30 000 emplois et transformera le Gabon en pôle métallurgique régional.

Le Gabon Vert valorisera le patrimoine forestier et la biodiversité unique du Gabon pour développer une économie verte. Pour atteindre cet objectif, le pays s'appuiera sur l'aménagement, la gestion durable et une législation forte de la forêt. L'industrialisation du bois et le géo-tourisme seront deux nouveaux moteurs de croissance. Des plateformes industrielles dédiées à la 1^{ère} et 2^{ème} transformation du bois généreront de

nombreux emplois et créeront localement de la valeur ajoutée. Ces zones créées avec l'appui de l'État et accompagnées d'incitations fiscales et financières attireront des acteurs industriels internationaux du bois, renforceront le secteur privé local et développeront la formation et la recherche. Cela permettra d'exporter les produits transformés localement dans la région et le reste du monde. Concernant le géo-tourisme, le Gabon deviendra une destination de référence mondiale grâce à la transformation de ses parcs nationaux en sites touristiques et à un nouveau cadre législatif et d'investissement. Le Gabon Émergent œuvrera enfin à faire baisser ses importations alimentaires de manière durable pour assurer à chaque citoyen une alimentaire abordable et de qualité.

Grâce au développement de l'industrie et du Gabon Vert, le pays se transformera en pôle d'excellence dans le secteur des services à valeur ajoutée. Une Cité de l'Éducation située près de Libreville assurera des formations techniques supérieures dans le secteur des services comme le tourisme, les médias, la santé... Un nouvel aéroport international sur l'axe Libreville-Ntoum et une autoroute moderne développeront le tourisme d'affaires et l'immobilier. Le Gabon deviendra aussi un acteur majeur dans la lutte contre le changement climatique, par le biais d'un Plan Climat national, et le développement de l'économie verte, créant ainsi de nouveaux leviers de croissance.

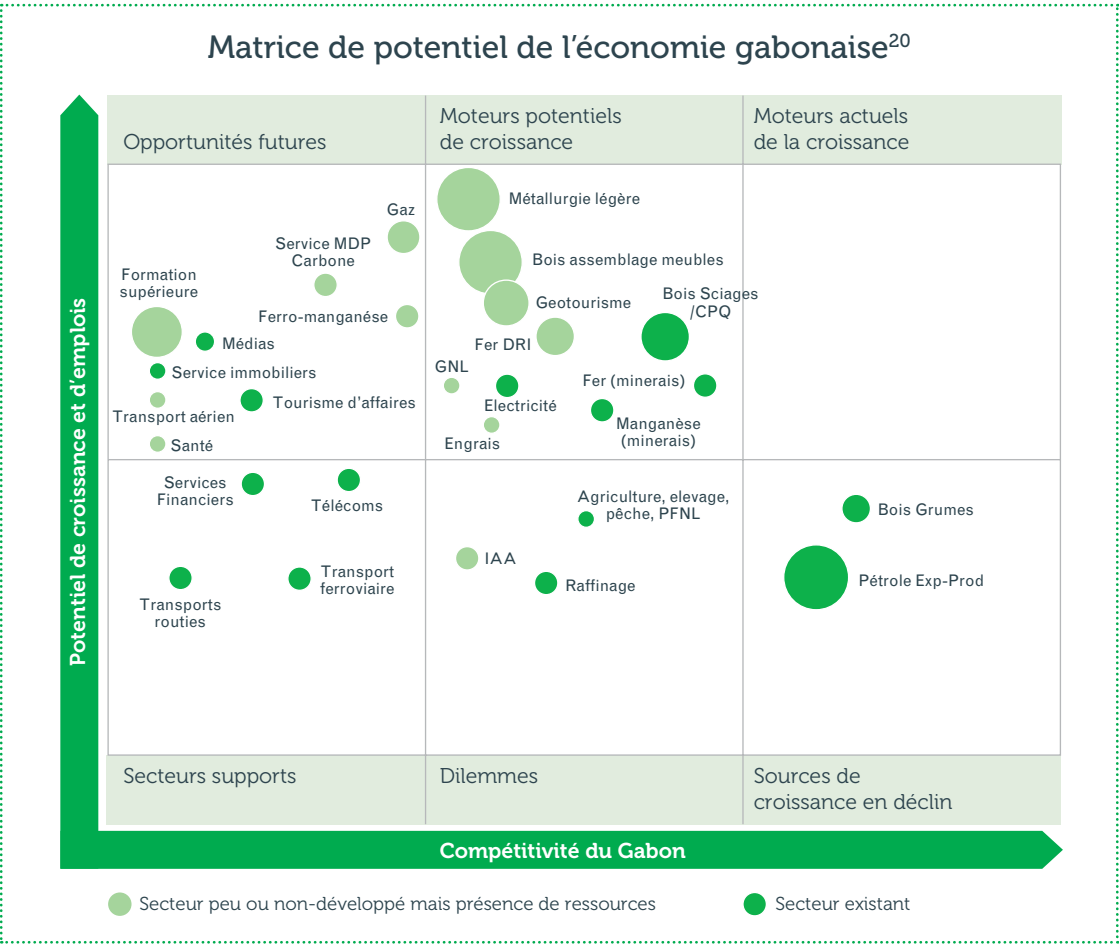
¹⁸Source: Le Gabon Emergent Vision 2025 et orientations stratégiques, Performance Management Consultants

Master Plan 2010-2016 du Gabon Emergent		
AXE 1: Développer une croissance forte, durable et diversifiée	OS1: Valoriser pleinement le potentiel énergétique et minier	P1 - Plan hydrocarbures P2 - Plan Mines et Métallurgie
	OS2: Intensifier le potentiel forestier, agricole et agroindustriel	P3 - Plan Bois P4 - Plan Agriculture – Pêche – Elevage
	OS3: Identifier et promouvoir les nouveaux moteurs de croissance	P5 - Plan Tourisme P6 - Projet Cité Verte de l'Education et de la Connaissance P7 - Plan Climat
AXE 2: Renforcer les facteurs clés de compétitivité globale	OS4: Bâtir un cadre général des affaires de classe internationale	P8 - Programme de réforme et de modernisation de l'Etat P9 - Programme de rationalisation du cadre juridique et judiciaire P10 - Programme d'amélioration des finances publiques et du cadre macroéconomique
	OS5: Développer le capital humain	P11 - Plan décennal de l'éducation et de la formation
	OS6: Moderniser les infrastructures et aménager harmonieusement le territoire national	P12 - Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire P13 - Programme national de développement des infrastructures de transport P14 - Plan Electricité P15 - Programme Gabon numérique
	OS7: Favoriser l'émergence d'un secteur privé local dynamique et inséré dans les réseaux d'échanges mondiaux	P16 - Programme Investir au Gabon P17 - Programme d'Appui au secteur privé
AXE 3: Partager les fruits de la croissance	OS8: Assurer un accès généralisé aux services sociaux de base	P18 - Plan logement P19 - Plan Santé P20 - Plan accès aux services sociaux de base (électricité, eau, assainissement) P21 - Plan de rayonnement culturel du Gabon P22 - Plan Sports et Loisirs
	OS9: Lutter contre la pauvreté et l'exclusion	P23 - Programme de lutte contre l'exclusion

De nombreuses réformes en termes d'attractivité économique, de compétitivité, de modernisation de l'administration, de formation et de développement des infrastructures (transport, énergie, télécommunications) seront nécessaires pour assurer l'émergence de ses nouveaux moteurs de croissance. Cette transformation en profondeur du pays s'appuiera sur le développement du capital humain, une population formée et le développement d'une classe moyenne majoritaire et se traduira par un rayonnement régional et international accru. Le Gabon deviendra un acteur majeur de l'intégration régionale et un modèle de l'économie verte.

Pour atteindre ces objectifs, le Plan Gabon Émergent s'est doté de 3 axes, 9 objectifs et 23 programmes réunis dans le Master Plan 2010-2016 ci-dessous¹⁹. Il sera mis en œuvre par le Gouvernement à travers un 1^{er} plan quinquennal et mobilisera le maximum de partenaires institutionnels et financiers.

Pour définir ces axes de développement stratégique, les auteurs du Plan Gabon Émergent ont réalisé un scanning de l'économie nationale dont les résultats indiquent que le Gabon possède de nombreuses sources potentielles de croissance. Elles ont été analysées en



prenant compte à la fois le potentiel de création de richesses, d'emploi et de valeur ajoutée et des atouts dont dispose le pays dans chaque secteur (ressources naturelles, savoir-faire, infrastructures existantes...) et sont schématisées dans le graphique ci-dessous.

Grâce à la richesse de ses ressources naturelles, forestières et minières, le Gabon dispose d'un potentiel économique considérable et diversifié. Néanmoins, ces moteurs traditionnels de croissance sont en déclin, notamment les hydrocarbures, et ne seront plus en mesure, sans changement ni réforme industrielle, de soutenir une croissance durable à l'horizon 2025. Si les revenus de ces secteurs traditionnels ne sont ni négligeables ni à négliger, la nécessité de diversifier l'économie est évidente et de nouveaux moteurs de croissance doivent être développés.

Comme le montre le graphique ci-dessous, le Gabon possède de plusieurs leviers de croissance dans différents secteurs, par exemple :

- La métallurgie légère ;
- La 3^{ème} transformation de bois ;
- Le géo-tourisme ;
- Le gaz ;
- La formation professionnelle.

¹⁹Source: Le Gabon Emergent Vision 2025 et orientations stratégiques, Performance Management Consultants

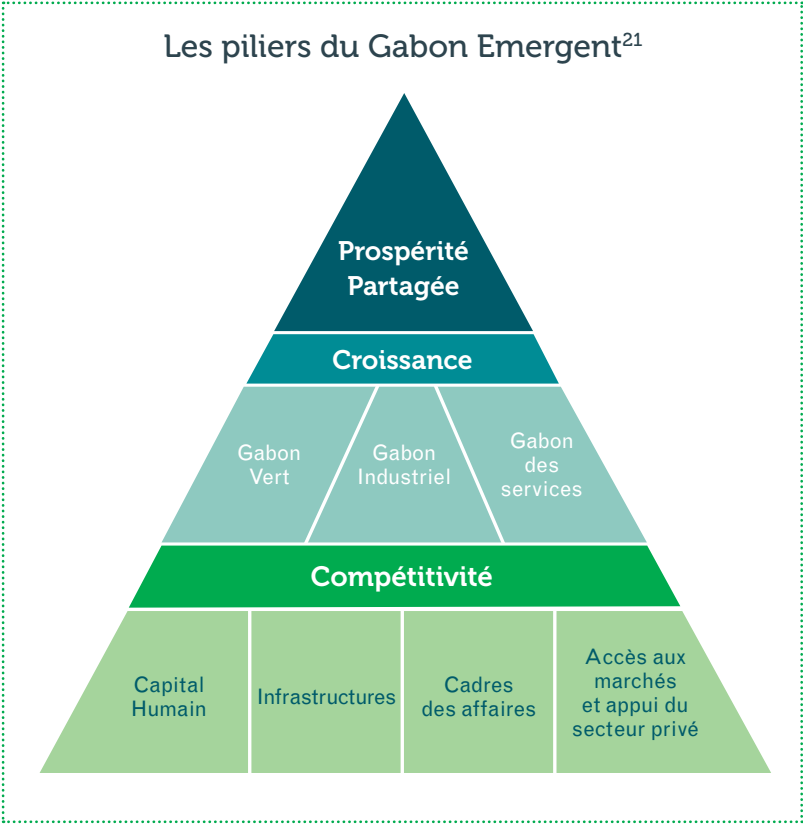


²⁰Source: Le Gabon Emergent Vision 2025 et orientations stratégiques, Performance Management Consultants

1.3.3 Interprétation du Gabon Émergent

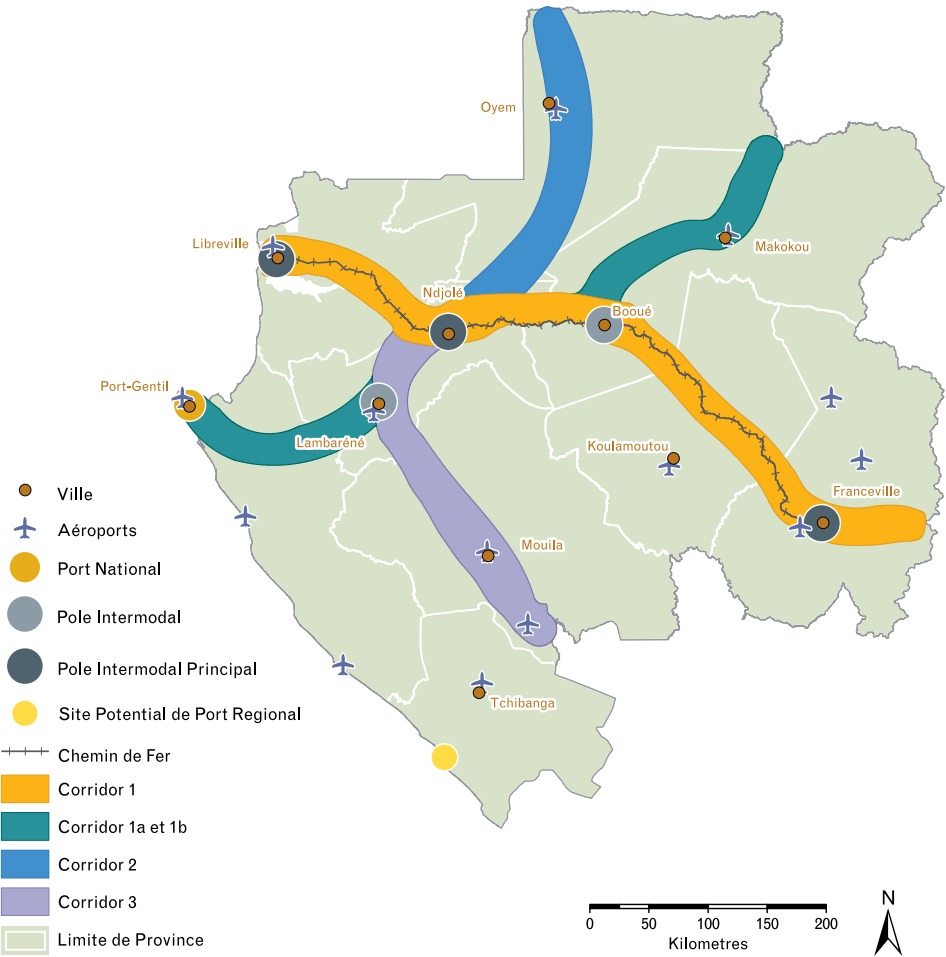
L'élaboration du Schéma Directeur National d'Infrastructure a été réalisée après l'étude intégrale et complète du plan Gabon Émergent, de ses annexes techniques et de ses projets pluriannuels. Notre objectif a été d'utiliser ce projet ambitieux et de respecter son objectif final : faire du Gabon un pays émergent à l'horizon 2025, pour identifier et sélectionner les projets d'infrastructures nécessaires et prioritaires.

Le Schéma Directeur National d'infrastructure répond aux besoins de développement des trois piliers du Gabon Émergent : le Gabon Vert, le Gabon Industriel et le Gabon des Services en proposant des projets d'infrastructure et de programmes maximisant le capital humain, améliorant le cadre des affaires et l'accès aux marchés et visant l'émergence d'un secteur privé dynamique. Ainsi, l'élaboration du Schéma Directeur National d'Infrastructure a été réalisée en coordination avec le bureau d'études Performance Management Consultants (PMC), les auteurs du Gabon Émergent, afin d'utiliser au mieux ce plan stratégique.



²¹Source: Le Gabon Emergent Vision 2025 et orientations stratégiques, Performance Management Consultants

Carte des corridors du Gabon



Les secteurs concernés par le Schéma Directeur sont ceux qui permettront à la fois une diversification de l'économie gabonaise, la transformation des matières premières, la création d'emplois et de valeur ajoutée sur l'ensemble du territoire et une amélioration du cadre et du niveau de vie de la population.

Il s'agit des secteurs suivants :

- Transport ;
- Énergie ;
- Mines ;
- Télécommunications ;
- Immobilier ;
- Santé ;
- Éducation.

1.4 Définition d'un projet d'infrastructure

Il est approprié d'établir ici ce que signifie le terme "infrastructure" dans ce Schéma Directeur National. Une définition classique de l'infrastructure pourrait confiner ce terme aux réseaux urbains et régionaux, tels que les autoroutes ou les pipelines.

En raison de l'aspect dynamique et à multiples facettes du développement au Gabon, ainsi que la grande variété des initiatives de développement déjà en cours, nous proposons une définition plus élargie et dynamique du terme infrastructure. Elle englobe non seulement les réseaux linéaires, tels que les routes, mais aussi les "systèmes" plus étendus, qui incarnent les concepts du développement critique.

Nous avons donc utilisé la définition suivante, à deux niveaux, d'infrastructure pour élaborer ce Schéma. Elle englobe ainsi l'ensemble des éléments suivants :

Réseaux physiques

- Réseaux de Transport : systèmes routiers et ferroviaires ;
- Canalisations : réseaux de distribution d'eau et d'égouts ;
- Réseaux énergétiques : systèmes de distribution de pétrole, de gaz et d'électricité ;
- Télécommunications : réseaux de communications ;
- Services industriels : services publics et commodités pour les processus industriels.

Systèmes de développement

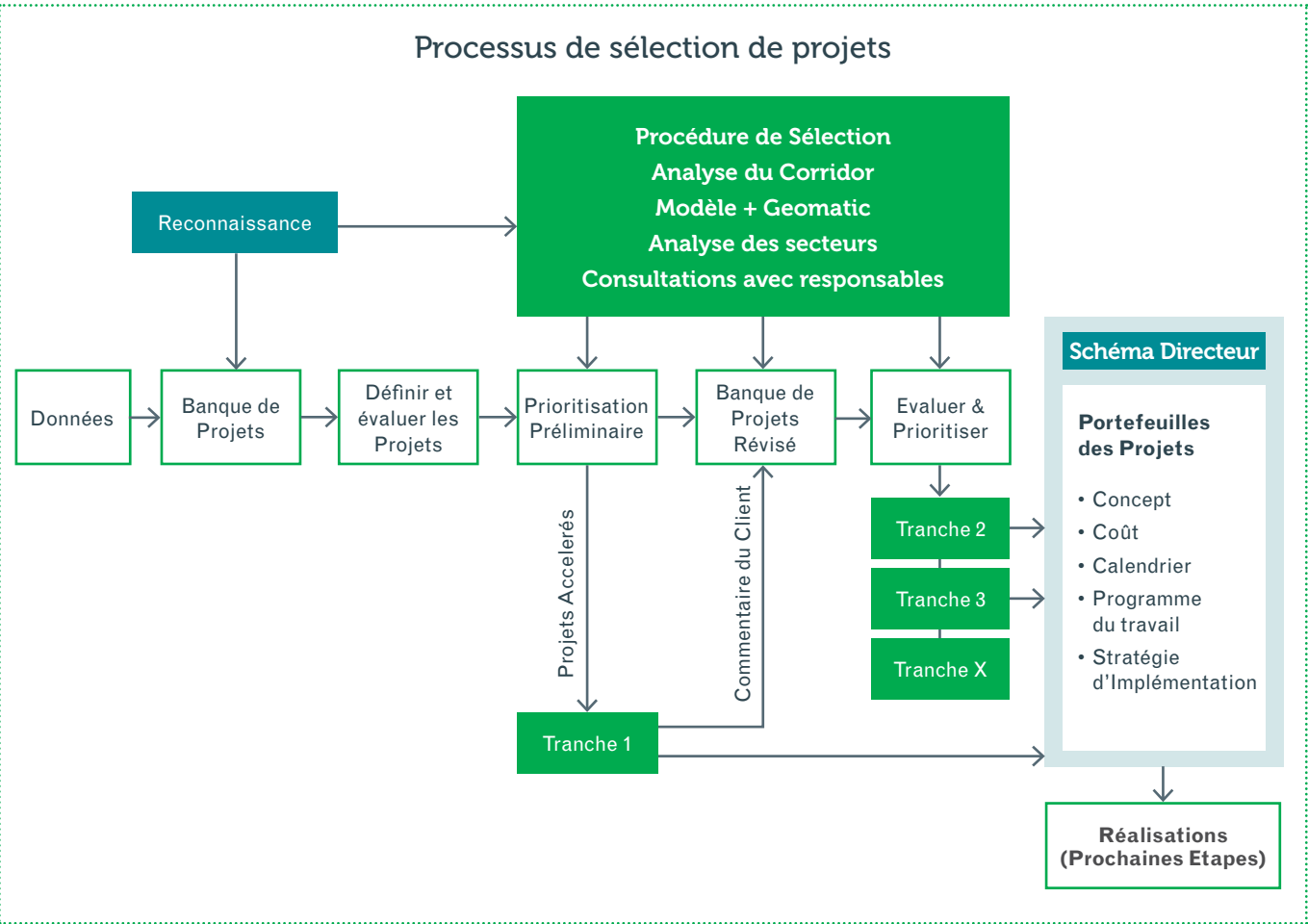
- Corridors de développement : une zone géographique étendue qui inclut de nombreuses activités liées (telles que l'extraction minière, le développement des ressources naturelles, l'agriculture, le développement industriel, rural et urbain), qui sont toutes connectées par un ensemble d'infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunications ;
- Pôles et clusters : un pôle est un centre d'activités industrielles et économiques. Un cluster est une agglomération de pôles, de projets et d'entreprises ;
- Complexes urbains ou à objectifs spéciaux : les zones économiques spéciales, les zones de libre-échange et les zones urbaines spéciales (par ex. : Port Mole) et dans certains cas, les villes polyvalentes, comme Libreville.

Comme pour la planification, la définition de l'infrastructure changera probablement et s'élargira au fur et à mesure que le Schéma Directeur National d'Infrastructure se développera et évoluera dans le temps.

1.5 Processus et méthodologie

La méthode utilisée pour préparer le Schéma d'infrastructure du Gabon suit une approche classique : synthèse des buts et des objectifs, collecte d'informations, réalisation

d'analyses et élaboration de conclusions et de recommandations. Ce processus, adapté aux circonstances du Gabon, est schématisé dans le tableau ci-dessous.



1.5.1 Méthodologie de sélection de projet

La sélection des projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure s'est réalisée en quatre étapes :

1.5.1.1 Collecte et définition des projets

Nous avons tout d'abord collecté les projets d'infrastructure à partir de différentes sources :

- *Vision et objectifs du client* : À partir de la compréhension des objectifs de notre mission et des éléments livrables, nous avons défini et sélectionné des projets en rapport avec la vision à long terme du développement du Gabon, à partir notamment du Plan Gabon Émergent, réalisé par le cabinet Performance Management Consultants ;
- *Concertation avec les ministères et les institutions* : Nous avons obtenu de leur part des données sur les projets suggérés ou souhaités et jugés nécessaires par les diverses agences gouvernementales pour le développement économique, commercial et industriel du Gabon ;
- *Réalisation d'analyses sectorielles indépendantes* : des spécialistes dans chaque secteur : exploitation minière, pétrole et gaz, agriculture, etc., ont examiné les perspectives des grands secteurs économiques du pays et la viabilité des projets proposés par secteur ;
- *Analyse des corridors* : Une analyse indépendante des corridors de développement gabonais a permis de définir les besoins potentiels en matière d'infrastructure.

1.5.1.2 Inventaire des projets candidats

A partir de l'ensemble des projets collectés, nous avons réalisé *l'inventaire global* des projets en créant une *Banque de projet*. Nous avons réuni dans un unique document toutes les informations nécessaires pour la sélection et le développement efficace de l'étude. Une liste globale des projets avec une brève description et leur source a été préparée, afin d'énumérer les projets par ordre chronologique, au fur et à mesure qu'ils nous ont été soumis.

1.5.1.3 Recommandation de Tranches de projets

La réalisation d'une banque de projets nous a permis de dégager des programmes de projets :

- *Filtrage et priorité* : nous avons évalué l'ensemble des projets sélectionnés à partir d'une analyse multicritères. Un coefficient de pondération a été attribué à chaque critère (afin de refléter leur importance relative) et une note pondérée a été calculée pour chaque projet candidat. Ainsi nous leur avons attribué un score d'évaluation créant ainsi une liste de priorités ;
- *Recommander les tranches individuelles* : les projets prioritaires ont ensuite été examinés avec les responsables gouvernementaux puis confirmés et réunis par tranche ;
- *Mise à jour* : l'inventaire a été mis à jour continuellement pendant la durée de la mission, au fur et à mesure que nous avons recueilli de nouvelles informations.

Exemples de notation et hiérarchisation des projets prioritaires

	Nom	Coût du projet	Secteur	Master Plan				
				Importance du corridor	Importance du phasage	Valeur coût/ bénéfice	Impotrance Globale	Catégorie
MEIAT 1	Route nationale 1 pk0-pk5	16,462.5	Transport	3	3	3	3.0	A
MEIAT 2	Route nationale 1 pk5-pk12	26,139.1	Transport	3	3	3	3.0	A
MEIAT 3	Route nationale 1 pk 12-ntoum (28km)	116,230.6	Transport	3	3	3	3.0	A
MEIAT 4	Route nationale 1 ntoum-nsile (65km)	117,664.3	Transport	3	3	3	3.0	A
MEIAT 5	Route nationale 1 nsile-bifoun (63km)	24,029.8	Transport	3	3	3	3.0	A
MEIAT 6	Route port gentil-mandarove (34km)	25,811.5	Transport	3	2	2	2.3	A
MEIAT 7	Route mandarove-four place (233km)	101,372.0	Transport	3	3	1	2.3	A
MEIAT 8	Route tchibanga-mayumba (106km)	181,411.7	Transport	1	1	1	1.0	C
MEIAT 9	Route ndende-tchibanga (103km)	79,651.9	Transport	1	1	1	1.0	C
MEIAT 10	Alembe to lastourville	197,680.0	Transport	3	2	2	2.3	A
MEIAT 11	(5+10 Km) de la route de contournement "bypass"	147,497.0	Transport	3	2	3	2.7	A

1.5.1.4 Cadre de mise en œuvre

Après avoir sélectionné et affecté les projets par Tranche, nous avons préparé un planning de mise en œuvre comprenant l'estimation des coûts, le calendrier et la stratégie d'exécution de chacun d'entre eux.

1.5.1.5 Conclusion

A partir de la vision du Gabon Émergent, de la concertation avec les ministères et les institutions, d'analyses sectorielles, de l'élaboration et de l'analyse des corridors, nous avons développé et planifié les projets prioritaires du Schéma Directeur National d'Infrastructure. Les principes directeurs utilisés pour présélectionner et évaluer les projets sont les suivants :

- Le type d'infrastructure : tous ont été pris en compte : énergie, transport, communication et eau ;
- La localisation : chaque projet s'inscrit dans un corridor plus ou moins important afin d'avoir le plus d'impact possible et d'assurer un service minimum pour le pays ;
- La planification : une vision périphérique et un planning adapté permettent de réduire le coût des investissements proposés ;
- La valeur : les projets doivent être réalisés et budgétisés afin de satisfaire les standards minimums et de prendre en compte les coûts et bénéfices directs et indirects.

Nous avons ainsi attribué à chaque projet une note d'importance globale comme indiqué dans le tableau ci-dessus.

Les informations géographiques ont été intégrées dans un Système d'Information Géographique (SIG)

1.5.2 Outils d'analyse

En plus de cette méthodologie, nous avons utilisé divers outils d'analyse en vue de compléter et d'affiner notre étude.

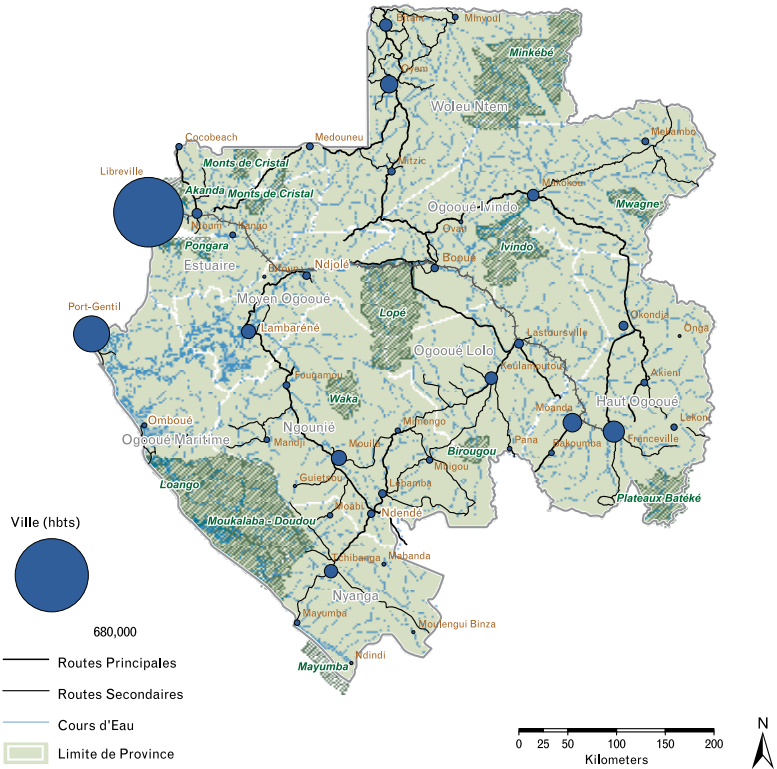
1.5.2.1 Système d'Information Géographique (Géomatique)

L'élaboration du Schéma Directeur National d'Infrastructure a exigé le développement et l'utilisation de nombreuses informations géographiques. Pour les analyser, elles ont été intégrées dans un Système d'Information Géographique (SIG) du Gabon. Le SIG est traité grâce au logiciel ArcGIS, développé par la société ArcInfo et comprenant des modules d'interopérabilité de données et des analyses 3D. Les données géographiques ont été recueillies auprès de différents intervenants du gouvernement et du secteur privé qui en gardent la propriété et décident qui est autorisé à les utiliser et les mettre à jour. À cet effet, la structure des données (en couches superposées) et leurs noms ont été conservés. Néanmoins, les méthodes, les procédures, les processus et les protocoles sont standardisés afin d'augmenter l'efficacité et la qualité des produits et services du SIG.

Le développement d'un SIG répond à la vision du Gabon Émergent dans son objectif de moderniser les infrastructures du pays. En outre, il aidera à atteindre les objectifs suivants :

- Permettre l'adéquation entre l'offre et la demande dans le Schéma Directeur National d'Infrastructure en se basant sur des analyses spatiales ;
- Soutenir le développement du projet e-gouvernement, programme qui permettra de répondre par Internet aux demandes des citoyens comme, par exemple, l'accès aux informations concernant les titres de propriété (cadastre), aux services publics (lignes électriques, câbles et pipelines), aux données socio-économiques issues du recensement, aux données sur le zonage et l'environnement ;
- Aider l'ANGT à développer et suivre les projets d'infrastructure majeurs en lui fournissant toutes les données de base nécessaires (géographiques, géologiques, foncières, démographiques, environnementales...). Des données spéciales peuvent aussi être ajoutées dans le cadre d'études de projet, pour l'ingénierie, la construction et l'exploitation de sites ;
- Aider les chercheurs et les étudiants d'établissements d'enseignement supérieur (par exemple de l'UOB) à avoir accès à des données en temps réel et pour un coût peu élevé pour leurs études et travaux. De même, le SIG permettra aux institutions publiques des différentes capitales de province du pays l'accès rapide et en temps réel aux données pour leurs besoins locaux grâce au réseau national de fibre optique.

Carte de population des centres industriels et des routes



Les autres avantages seront d'aider le Gabon à être plus visible et transparent à l'échelle mondiale et de permettre aux investisseurs potentiels d'évaluer leurs projets dans le cadre d'études de faisabilité sans venir physiquement au Gabon afin d'y recueillir des données. Le SIG participera ainsi à la promotion du pays et de ses opportunités auprès d'investisseurs étrangers. Ainsi, le SIG qui est actuellement développé au niveau national et à l'échelle métropolitaine de Libreville sera disponible à la fois pour le secteur public et privé pour leurs futurs besoins de planification.

La carte ci-dessous est un exemple de carte générée par le SIG et qui a été utilisée pour élaborer le Schéma Directeur National d'Infrastructure. Elle a été réalisée à partir de plusieurs cartes qui ont été stockées et traitées par le SIG et de données d'institutions extérieures.

1.5.2.2 Modélisation et Simulation

Un modèle reproduit une partie du monde réel, qu'elle soit naturelle ou créée par l'homme, avec l'ensemble des relations et des contraintes qui la définissent. Un spécialiste peut utiliser ce modèle pour prévoir comment cette zone se comporterait dans des circonstances particulières. L'approche de modélisation est particulièrement utile lorsque le monde réel ne peut être défini par de simples équations déterministes, mais qu'il comprend une quantité importante de détails, par exemple la pluie tombant sur une zone topographique donnée, ou de nombreux processus aléatoires, par exemple un trafic en mouvement dans un réseau viaire.

En raison du grand nombre de données et de calculs impliqués, les modèles sont réalisés par ordinateur et décryptés par des langages spécialisés de simulation comme Simsript, Modsim, Mathcad et bien d'autres. Pour les

TransCAD peut être utilisé pour mesurer l'effet de projets nationaux sur les routes et infrastructures existantes

modèles qui sont bien définis et qui sont utilisés par un grand nombre de personnes, des logiciels commerciaux sont disponibles auprès de sociétés privées. Par exemple, des modèles de planification de transports urbains qui reproduisent le mouvement des véhicules sur les grands réseaux de routes urbaines/ régionales sont disponibles et possèdent toutes les fonctions pour faire des prévisions de trafic et pour les affecter à des réseaux complexes. TransCAD est l'un d'eux.

TransCAD est la combinaison du SIG et de capacités de modélisation de transport dans une plateforme intégrée et peut ainsi servir d'interface avec le SIG du Gabon en vue de stocker et d'extraire un large réseau de voies urbaines et express de Libreville. TransCAD a été spécifiquement conçu pour être utilisé par des professionnels du transport en vue d'accumuler, d'afficher, de gérer et d'analyser ce genre de données. Il peut être utilisé pour tous les modes de transport, quelle que soit l'échelle ou le niveau de détail. Il peut être utilisé à partir d'un niveau d'analyse micro (un quartier) jusqu'au niveau d'analyse macro (routes nationales). TransCAD fournit ainsi :

- Un moteur puissant de SIG avec des fonctions spéciales pour le transport ;
- Des outils de cartographie, de visualisation et d'analyse conçus pour faciliter la planification et l'étude des transports ;
- Des applications pour le routage, les prévisions de demande de déplacement, les transports en commun, la logistique, la localisation de sites industriels et l'aménagement du territoire.

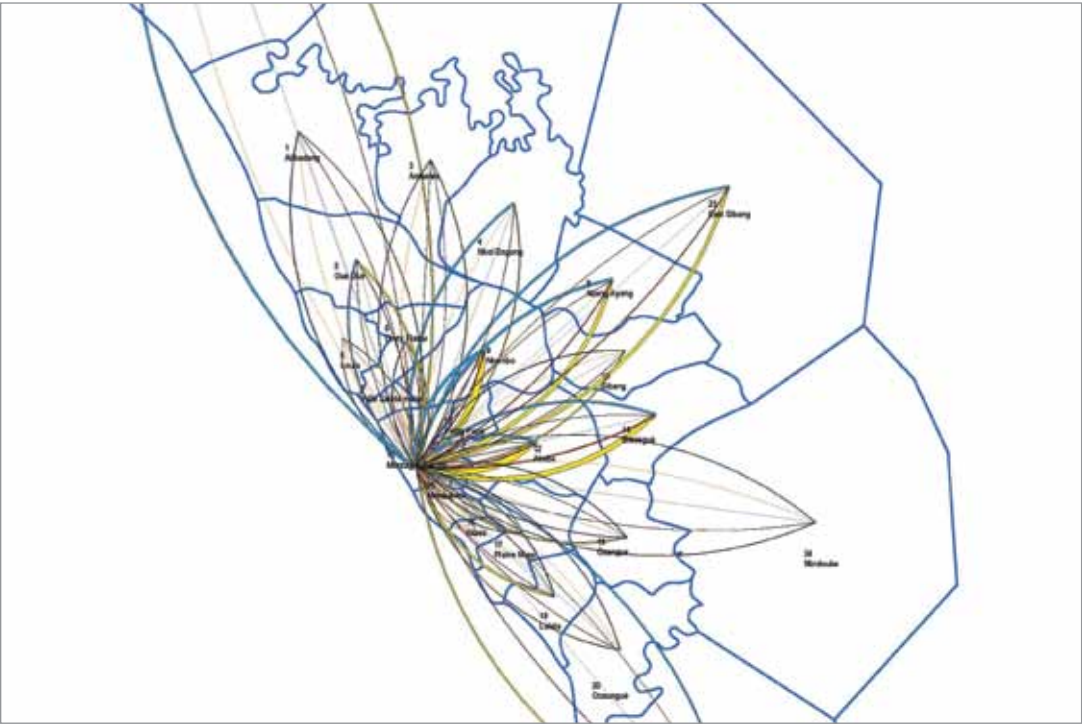
TransCAD s'adapte facilement à d'autres logiciels institutionnels de SIG comme le fichier personnel de données géographiques Esri, Access, Excel et Google Earth. Ainsi, c'est un logiciel fondamental non seulement pour le transport, mais aussi pour une gamme complète d'applications de développement urbain et régional.

Exemples d'Output de GIS et Modélisation

Utiliser un logiciel SIG ainsi que des bases de données cartographiques, des progiciels existants comme Microsoft Office et d'autres outils quantitatifs permet de créer des cartes de densité de population mises à jour, des cartes de ville, de ressources naturelles, de routes et d'infrastructures existantes.

TransCAD peut être utilisé pour mesurer l'effet de projets nationaux sur les routes et infrastructures existantes. Il prévoit la demande de déplacements, les flux de marchandises et les mouvements de camions. Les prévisions de déplacements et de trafic peuvent aussi être associées aux réseaux de transport existants afin de déterminer les besoins en nouvelles routes, en voies navigables, en voies ferrées et d'autres types d'infrastructures.

Images TransCAD



Un exemple d'output par ce type de modélisation est le réseau proposé de corridors de développement national pour le Gabon. Ces corridors, décrits en deuxième partie de ce rapport, ont été produits par la collecte et la comparaison de données concernant les programmes industriels, les conditions environnementales et régionales, l'état des infrastructures et la politique nationale. Au niveau régional, TransCAD est actuellement utilisé pour modéliser les routes existantes

de Libreville et son système de transport. Ce modèle sert à rechercher des solutions aux problèmes de la capitale en termes de d'évaluation de trafic, de définition d'un nouveau système de transit, de gestion des feux tricolores, d'organisation des sens uniques et des parkings et afin d'évaluer les bénéfices des travaux d'aménagement des routes principales et des échangeurs.

Les projets de développement

Ce chapitre présente un choix de projets de développement fondé sur une grille d'évaluation multicritère prenant en compte, notamment, le secteur d'activité, le type d'infrastructure, l'impact social et la satisfaction de la demande, le coût, l'impact sur l'environnement et la programmation vis-à-vis des autres projets à travers le concept des corridors.



2.1 Concept du corridor

2.1.1 Définition

Un corridor est une aire géographique souvent linéaire qui relie des pôles majeurs d'activités économiques au moyen d'infrastructures de communication (transport, énergie, télécommunications) existantes ou potentielles. Le concept du corridor favorise la décentralisation des zones de développement sans sacrifier la maîtrise des coûts et de la taille des projets de développements. Il permet aussi de promouvoir la diversité de développement d'activités connexes. Les corridors sont l'expression géographique d'une politique nationale visant un développement régional équilibré. En prenant en compte les infrastructures des pays voisins, ils peuvent franchir les frontières, lier les économies de pays transfrontaliers et favoriser ainsi l'intégration régionale.

Les corridors de développement, comme ceux que nous proposons pour le Gabon, sont des outils sélectionnant des zones sur lesquelles les moyens de communication doivent être optimisés par des projets d'infrastructures. Ces infrastructures supporteront le développement de projets économiques permettant la synergie et l'interdépendance d'activités sociales, économiques et culturelles des populations locales.

Les corridors de développement fournissent un cadre permettant de configurer, sélectionner, prioriser et promouvoir l'infrastructure nécessaire aux projets d'investissements par secteur d'activité selon le potentiel, les ressources et les opportunités locales dans le cadre d'un réseau national.



Route du corridor sud

2.1.2 Un modèle de corridor

Un corridor relie généralement deux pôles d'activités économiques qui contiennent des projets phares, des clusters de projets ou une pépinière d'entreprises et qui représentent des priorités nationales de développement en termes de création d'emploi, de valeur ajoutée, de recherche et développement (R&D). Il comprend aussi des ressources exploitées ou à exploiter et des entreprises qui deviennent clientes du corridor.

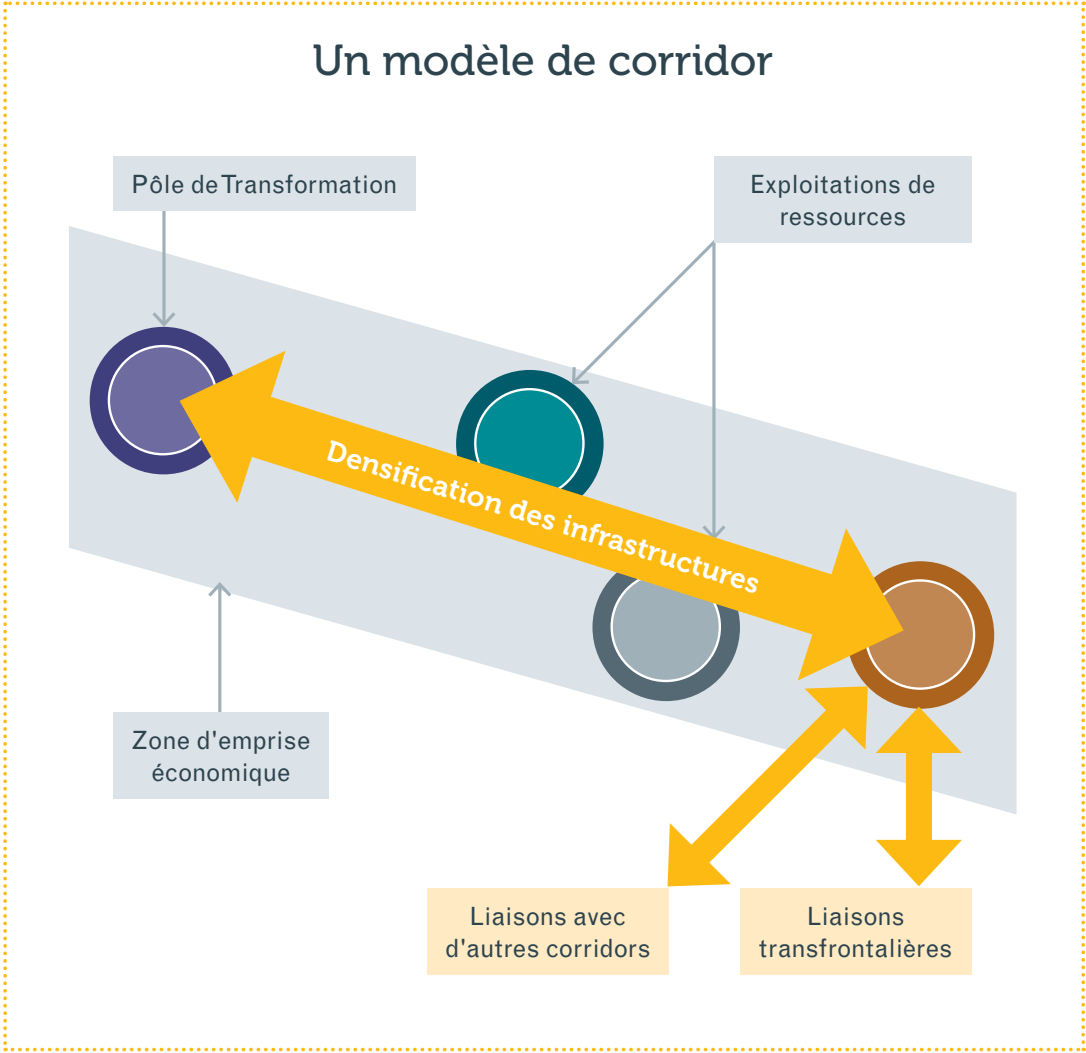
La définition et le choix d'un corridor permet alors d'identifier les projets indispensables et prioritaires d'infrastructures de :

- Transport : route, aéroport, port, zone intermodale ;
- Télécommunication : couverture de réseau, Internet ;
- Énergie : électricité, hydrocarbures ;
- Formation : école, université.

Le développement de corridors permet d'intégrer les infrastructures existantes et les facteurs sociaux-économiques afin de promouvoir la création d'emploi, la qualité de vie et le développement économique. De plus, ce développement permet d'augmenter les opportunités économiques et l'intégration des entreprises situées dans le corridor grâce à un accès facilité aux infrastructures.

Plusieurs types de corridors sont possibles :

- Des corridors multinationaux/transfrontaliers ;
- Des corridors régionaux/nationaux ;
- Des corridors de développement économique ;
- Des corridors d'infrastructures ;
- Des liens de transport.



2.2 Les corridors du Gabon

2.2.1 Les étapes de notre analyse

2.2.1.1 Infrastructures existantes et projets

Le diagnostic des infrastructures existantes et des projets a été notre point de départ pour définir les corridors du Gabon. Il montre que :

- Le réseau de transport n'est pas structurant et le réseau routier actuel est insuffisant pour répondre aux besoins de l'économie gabonaise et à son intégration régionale. De nombreuses routes ne sont pas justifiées par les besoins de l'économie et de la population. Ainsi, la plupart des futurs projets routiers dans la carte ci-dessus sont situés en dehors des corridors prioritaires qui seront identifiés dans ce chapitre. C'est un exemple de la nécessité de coordonner les projets au Gabon de façon à concentrer les efforts sur les corridors où la demande et le retour sur l'investissement sont les plus importants ;
- Le corridor Transgabonais reliant Libreville et Franceville est l'axe principal du pays mais il est incomplet à l'heure actuelle ;
- Port-Gentil, la capitale économique du pays, est isolée du reste du pays.

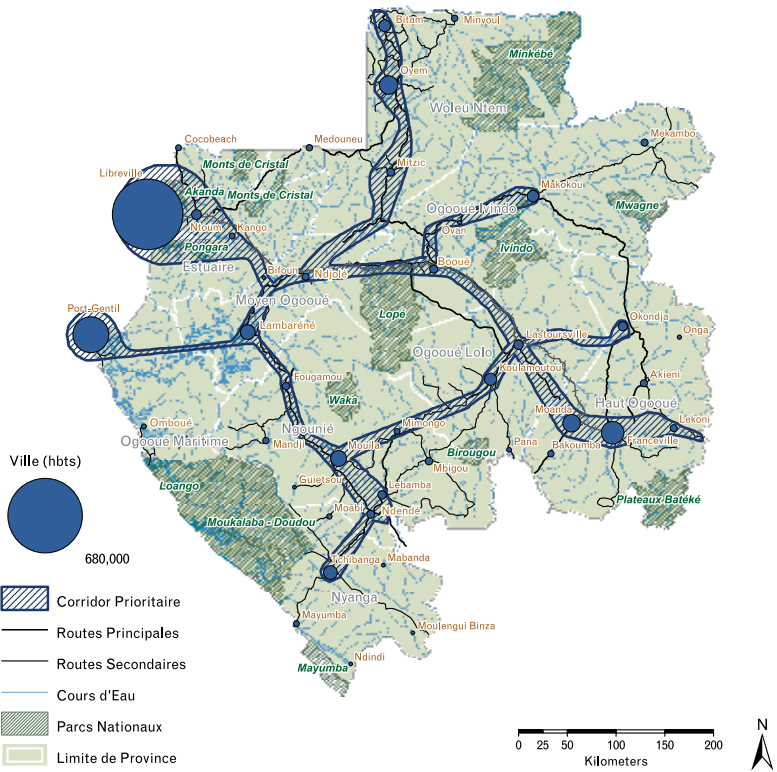
L'analyse de ces données nous a permis de conclure que le principal besoin du pays est de développer un véritable réseau structurant concernant ses infrastructures et ses liens de communication. Nous avons ainsi pu dresser un premier bilan résumé dans la carte ci-dessous concernant la nécessité de relier la population et les différentes zones au potentiel économique.

Carte du réseau routier et des projets avant le SDNI



Le diagnostic des infrastructures existantes et des projets a été notre point de départ pour définir les corridors du Gabon

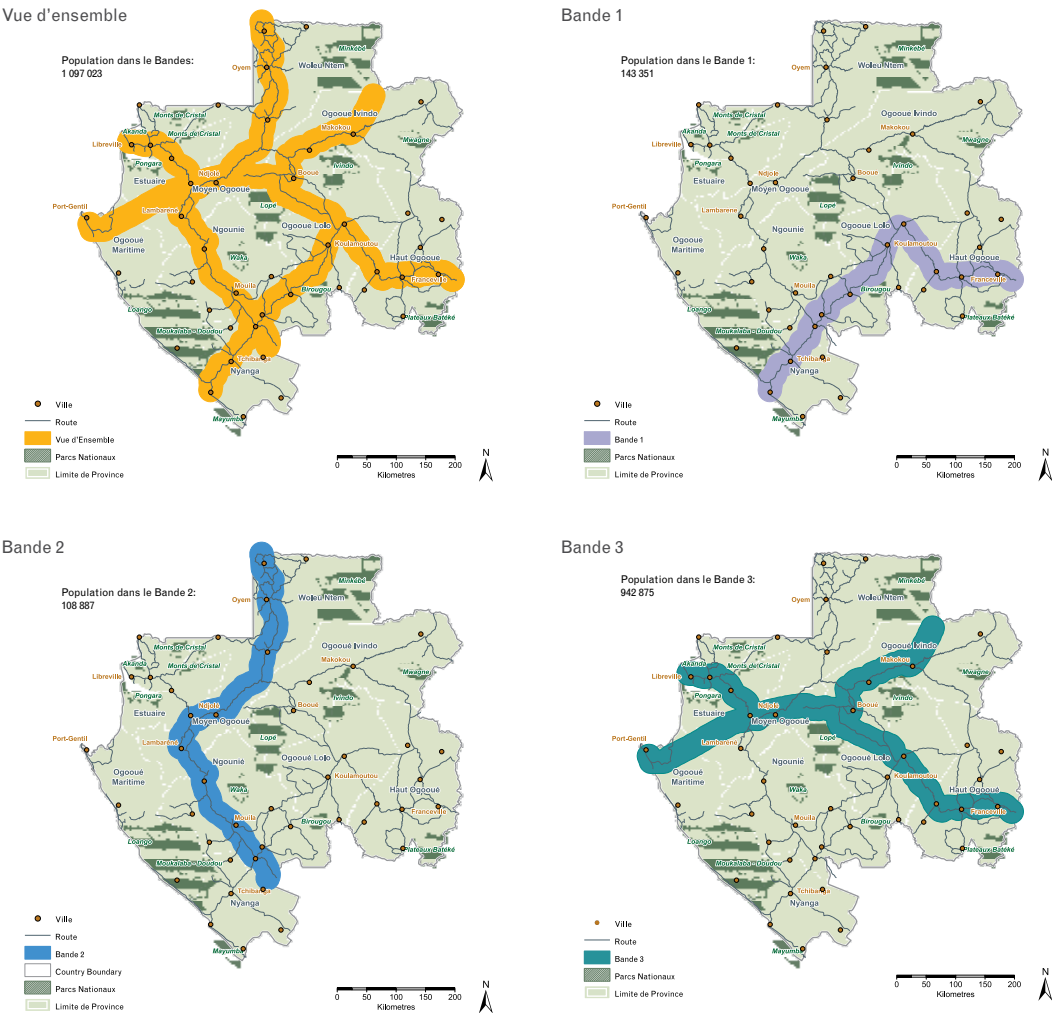
Carte d'identification des corridors prioritaires suivant la taille des populations et les liens de communication



Au vue de cette carte et de l'analyse de l'économie nationale et de ses potentiels, nous avons pu tirer les premières conclusions suivantes :

- Les futurs projets routiers prévus par le gouvernement gabonais ne sont pas dans les corridors prioritaires du point de vue desserte de la population. Ces projets ne sont donc pas optimisés et retarderaient ainsi le développement du réseau structurant et des corridors prioritaires ;
- Le réseau routier est le point de départ de tout développement pour le Gabon. Or, avant de construire de nouvelles routes, il est indispensable de régler le problème des grumiers. Ces poids lourds ne respectent pas le tonnage adéquat pour assurer une durée de vie et un entretien optimal des routes. En effet, alors que selon les normes internationales le poids maximal de charge est de 10 tonnes par essieu et de 50 tonnes supporté par camion, aujourd'hui ces véhicules, en raison de l'absence de contrôles, transportent des charges de 20 tonnes par essieu et jusqu'à 80 tonnes de charges par camion. La durée de vie des routes qu'ils empruntent est ainsi fortement réduite. En effet, le passage des grumiers détruisent la structure de la chaussée et entraîne notamment l'apparition de nids de poule ;
- Le couloir Franceville-Mayumba a une importance limitée, il n'est donc pas une priorité pour le développement du pays et est donc prématuré par rapport à la mise en œuvre du Schéma Directeur National d'Infrastructure ;
- Le site de Belinga, pôle stratégique à fort potentiel en termes d'exploitation de fer et de création d'emplois, n'est accessible par aucun moyen de transport.

Cartes d'analyse des populations



2.2.1.2 Population

A partir du réseau de routes existant, nous avons relié les principales zones de population du pays et réalisé un buffer de 2x20 km autour de ces routes.

Avec plus d'un million d'habitants (vue d'ensemble), la majorité de la population gabonaise est concentrée autour des grands axes routiers. Cette donnée a confirmé notre idée de prendre le réseau routier comme point de départ pour définir les corridors du Gabon.

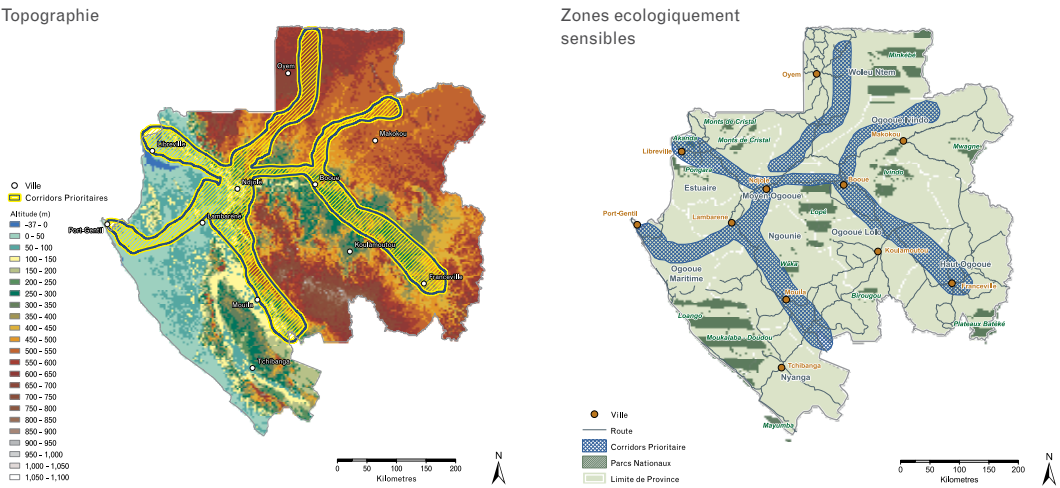
Avec 942 000 habitants, soit plus de 70 % de la population, le zone longeant la ligne du Transgabonais et qui va jusqu'à Port-Gentil et

Belinga est de fait le corridor principal du Gabon (bande 3). En effet, assurer le bien-être et le partage des fruits de la croissance avec l'ensemble de la population répond pleinement à la vision du Gabon Émergent. De plus, cette zone comprend la seule ligne ferroviaire du pays qui constitue un patrimoine extraordinaire et doit être valorisée, la totalité du transport de manganèse, la majorité du transport de grumes, deux des principales sources de revenus du pays, et l'ouverture vers l'énorme gisement de fer de Belinga.

La bande 1 reliant Franceville à Mayumba a enfin validé notre hypothèse d'écarter ce couloir. En effet, cette zone ne comprend que 143 000 habitants.

L'analyse topographique donne un aperçu de la faisabilité et des coûts potentiels des projets d'infrastructure

Cartes d'analyse spatiale et d'identification des corridors prioritaires



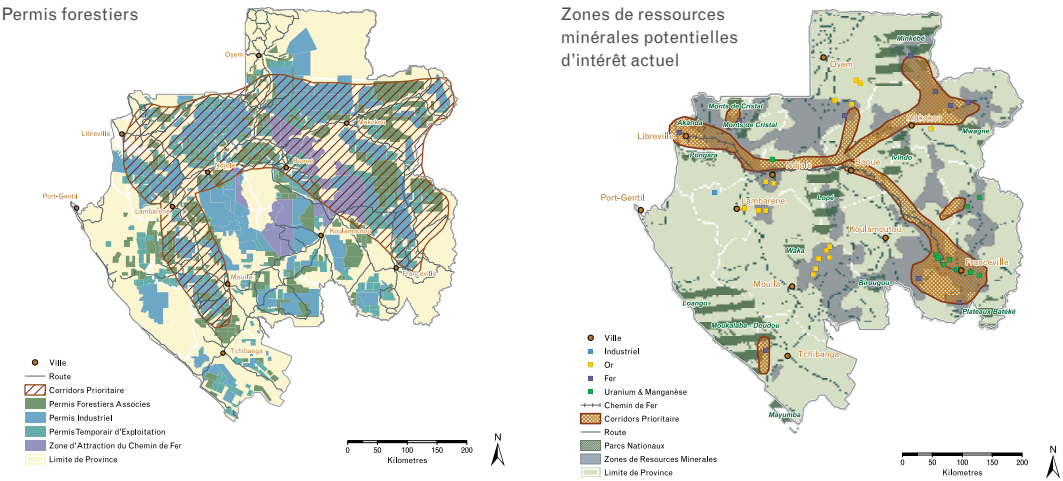
2.2.1.3 Analyse spatiale

L'analyse topographique donne un aperçu de la faisabilité et des coûts potentiels des projets d'infrastructure. Ainsi la voie ferrée du Transgabonais suit un couloir relativement favorable en termes d'altitudes et d'obstacles géographiques. Il comprend néanmoins 60 ouvrages d'art et a coûté la somme de 3,7 milliards d'euros à l'époque de sa construction, ce qui représente environ 7,2 milliards d'euros aujourd'hui (11 millions euros/km), soit un coût 10 fois supérieur à la moyenne internationale pour une voie unique, non électrifiée et en rase campagne.

Cette analyse prouve une fois de plus que le corridor Franceville-Mayumba ne sera pas économiquement viable en raison de la présence de montagnes. Par contre, les corridors nord et sud sont beaucoup plus favorables à la construction d'infrastructures, de même que celui reliant Port-Gentil au reste du pays.

Les conclusions sont semblables concernant les zones écologiquement sensibles qui comprennent notamment les 13 parcs nationaux. En effet, le corridor du Transgabonais comprenant Port-Gentil, le couloir allant jusqu'à Makokou et les corridors nord et sud épargnent en majorité ces zones qui font la renommée du Gabon et que le pays s'est engagé à préserver.

Cartes d'identification des corridors prioritaires selon les ressources naturelles et le développement économique



2.2.1.4 Analyse des ressources naturelles hors hydrocarbures

Les deux ressources naturelles identifiées par les auteurs du Plan “Gabon Émergent” comme deux moteurs potentiel de croissance de l'économie gabonaise sont elles aussi situées dans les zones que nous avons identifiées comme des corridors majeurs pour le pays.

Les permis forestiers couvrent l'ensemble de la zone du Transgabonais et une majorité des corridors nord et sud. Une fois de plus, la zone comprise entre Franceville et Mayumba est peu développée en termes d'exploitation forestière.

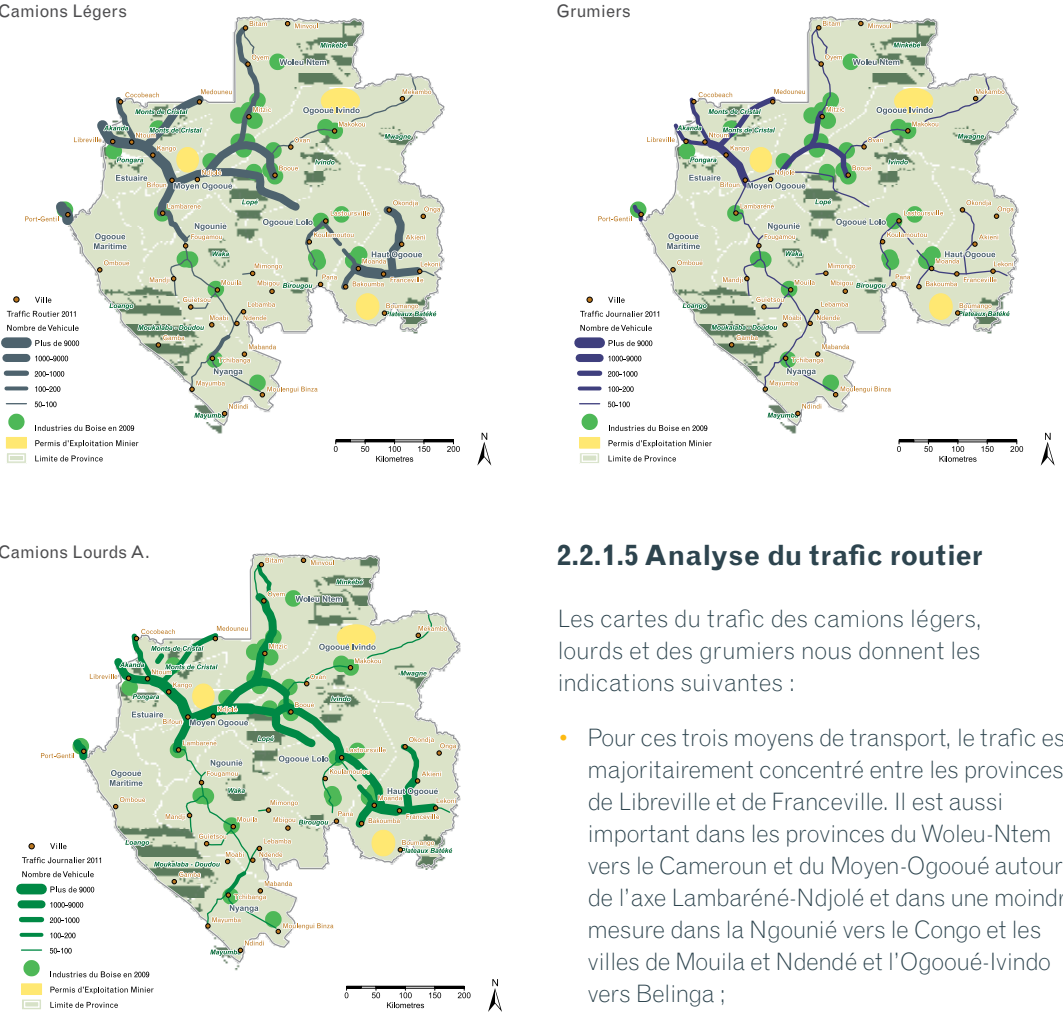
Concernant les zones de ressources minérales potentielles d'intérêt actuel, elles englobent aussi la voie du Transgabonais. Avec des réserves estimées entre 1 et 5 milliards de tonnes de minerai de fer, la zone de Belinga justifie à elle seule d'être développée. En effet, avec les infrastructures appropriées pour exploiter et exporter le fer, les revenus de ce gisement pourrait à moyen terme dépasser les revenus pétroliers du Gabon.

Le développement d'un port en eaux profondes est un projet clé du programme de Belinga. La localisation du site de ce port devra à la fois permettre un temps de transport minimum pour acheminer le fer depuis Belinga et viser à réduire le coût de construction du port et des infrastructures avoisinantes.

Une étude approfondie du trafic de fret et des ports du Gabon devra être réalisée afin de déterminer la solution idoine. Les sites potentiels identifiés dans le cadre du Schéma Directeur sont Port-Gentil, Owendo et Cocobeach. Le futur port en eaux profondes comprendra une zone économique spéciale de métallurgie légère.

Le manganèse essentiellement exploité à Moanda continuera à jouer un rôle majeur dans l'économie gabonaise. La future mise en œuvre de la “Cité du métal” à Franceville justifie elle aussi l'amélioration par des infrastructures de communication de cette zone située dans le corridor du Transgabonais.

Cartes du trafic routier 2011



2.2.1.5 Analyse du trafic routier

Les cartes du trafic des camions légers, lourds et des grumiers nous donnent les indications suivantes :

- Pour ces trois moyens de transport, le trafic est majoritairement concentré entre les provinces de Libreville et de Franceville. Il est aussi important dans les provinces du Woleu-Ntem vers le Cameroun et du Moyen-Ogooué autour de l'axe Lambaréné-Ndjolé et dans une moindre mesure dans la Ngounié vers le Congo et les villes de Mouila et Ndendé et l'Ogooué-Ivindo vers Belinga ;
- Le trafic est inexistant dans le sud entre Franceville et Tchibanga.

Le besoin d'améliorer et de renforcer les infrastructures routiers dans les zones où le trafic est présent confirme notre hypothèse de choisir les corridors du Transgabonais avec des extensions vers Port-Gentil et Belinga et ceux du nord et sud.

2.2.1.6 Conclusions de nos analyses

Le Gabon ne dispose pas d'un réseau routier structurant. De plus, aucun corridor n'est actuellement terminé et ne dispose d'infrastructures performantes. Enfin, de nombreuses routes ne sont pas justifiées par la demande.

Le corridor Transgabonais est l'axe principal du pays. Il comprend la majorité de la population, du trafic routier et possède le plus important potentiel économique du Gabon en termes de ressources naturelles : bois, fer, manganèse. La ligne ferroviaire reliant Franceville à Libreville est une voie de communication majeure, la demande de transport par voie ferrée est forte. Néanmoins, cette voie est détériorée, ce qui limite sa rentabilité économique.

Port-Gentil, la capitale économique du pays, est isolée. Elle n'est pas accessible par la route qui est le mode de transport majoritairement utilisé au Gabon pour les échanges de biens et le transport de personnes.

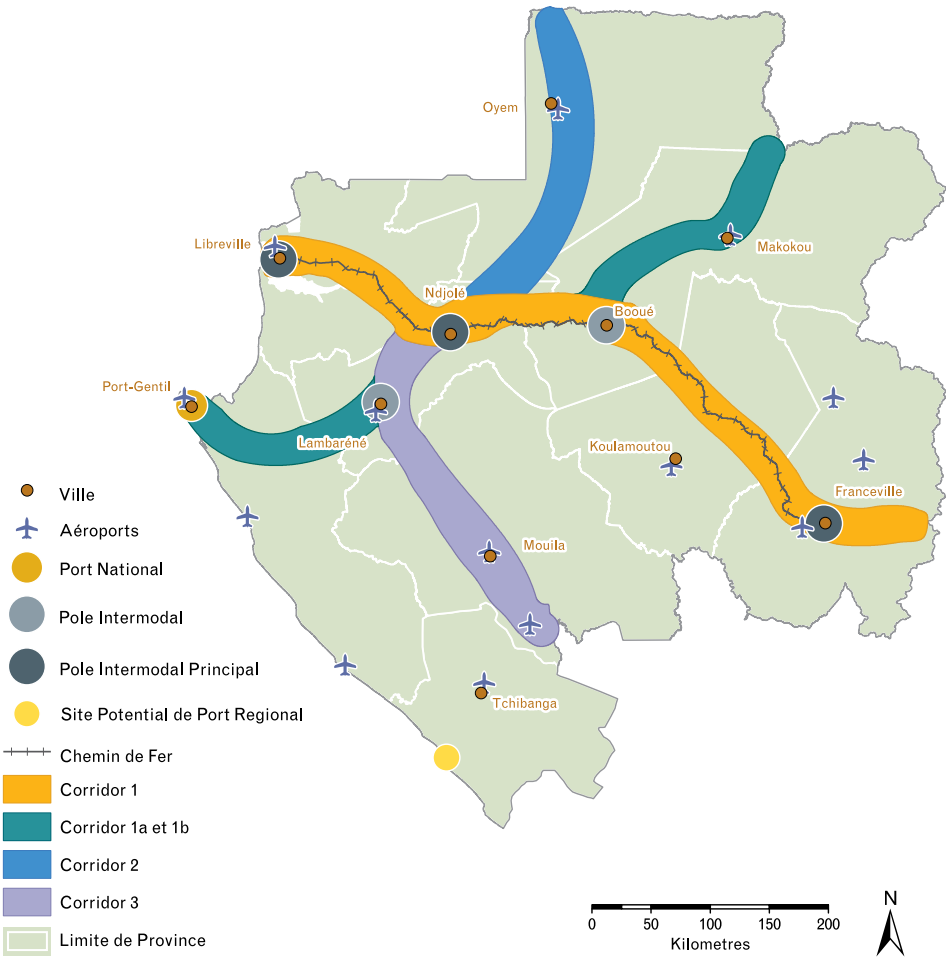
Belinga et son extraordinaire gisement de fer est isolé. Ce futur pôle sectoriel stratégique a le potentiel de réaliser des revenus supérieurs à ceux du pétrole. Il doit donc être relié au reste du pays et au littoral pour permettre l'exportation du minerai par la mer vers les marchés demandeurs.

Les corridors de Mayumba et celui traversant le pays par le sud, entre Franceville et Tchibanga, ne sont pas économiquement viables, notamment en raison d'une topographie accidentée et de l'absence d'activités économiques développées.



Route en latérite

Carte des corridors du Gabon



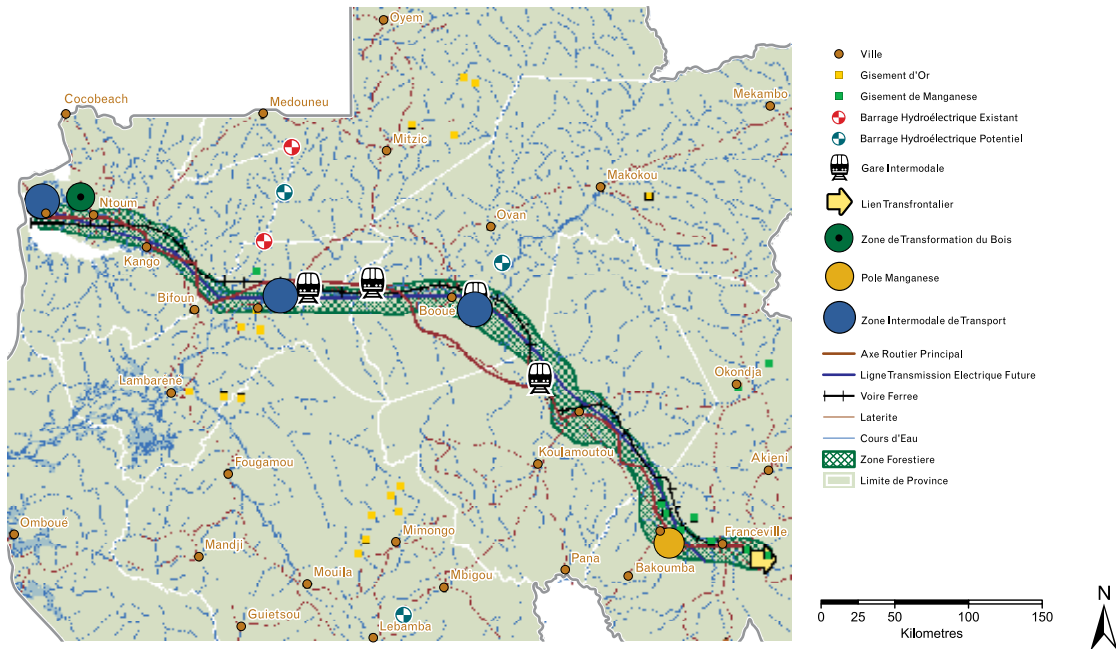
2.2.2 Les corridors prioritaires du Gabon

2.2.2.1 Présentation générale

Suite à notre analyse, nous avons défini 3 corridors de développement couvrant le territoire gabonais :

- 1. Le corridor Transgabonais, qui comprend aussi Port-Gentil et Belinga ;
- 2. Le corridor nord ;
- 3. Le corridor sud.

Carte du corridor Transgabonais



2.2.2.2 Corridor Transgabonais

Le corridor Transgabonais est un corridor dédié aux industries minières, forestières et énergétiques. Il relie Franceville au port minéralier en eaux profondes d'Owendo près de Libreville et passe par les villes de Ndjolé, Booué, Lastoursville. Il longe le site touristique de la Lopé, de nombreuses concessions forestières et comprend un lien transfrontalier avec le Congo. Ce corridor est l'axe central du pays et l'ensemble des autres corridors y est rattaché. Il couvre 70 % de la population totale du Gabon et assure la totalité du transport de manganèse, la majorité du transport de grumes, ainsi que l'ouverture vers le gisement de fer de Belinga.

Infrastructures et ressources naturelles existantes

Le corridor Transgabonais suit le tracé de la ligne de chemin de fer transportant des marchandises, essentiellement du manganèse, et des personnes entre Franceville et le port de Libreville, Owendo.

Ce corridor est desservi par plusieurs barrages hydroélectriques dont ceux de Tchimbélé et de Kinguélé ainsi que celui de Poubara.

On y trouve de nombreuses ressources naturelles : bois, manganèse, or. Le manganèse est exploité à Moanda par la Comilog, à Ndjolé par CICMHZ et prochainement près de Franceville par BHP Billiton. Près de Libreville est situé la Zone Économique Spéciale de Nkok qui sera dédiée à 40 % à la transformation du bois.

Libreville et Franceville sont reliés par une route qui n'est pas bitumée sur l'ensemble de son tracé.

Le corridor Transgabonais est un corridor dédié aux industries minières, forestières et énergétiques

Projets en cours

- Construction du barrage électrique du Grand Poubara, phase 1 ;
- Aménagement des routes PK5-PK12, PK12-PK40, PK40-PK105, Alembe-Lastoursville et Nkok-Port d'Owendo ;
- Transmission électrique entre les chutes de l'Impératrice et Ntoun et entre Alembe et Moanda ;
- Phase 1 du barrage du Grand Poubara ;
- Réhabilitation de la voie du Transgabonais, phase 1 ;
- Complexe Métallurgique de Moanda.

Projets à réaliser

- Construction du barrage électrique du Grand Poubara, phase 2 ;
- Construction du barrage hydroélectrique de Ngoulmendjim ;
- Étude du potentiel hydroélectrique du cours majeur du fleuve Ogooué ;
- Étude du potentiel hydroélectrique du cours moyen du fleuve Ogooué ;
- Réseau national de Transport d'Électricité (RNTE) – Phase II : Ekouk – Bifoun – Gare d'Alembe – Mitzic – 90 kV sur 143 km ;
- Réseau National de Transport d'Électricité (RNTE) – Phase III : De Franceville à Bifoun ;
- Pôle intermodal de Ndjolé ;
- Infrastructures de Franceville et de Libreville ;

- Nouvel aéroport international de Libreville ;
- Améliorations du port d'Owendo ;
- Aménagement des tronçons routiers Nsile-Bifoun et Alembe-Lastoursville ;
- Réseau fibre optique Libreville-Franceville ;
- Réhabilitation de la voie du Transgabonais, phase 2.

La réalisation de l'ensemble de ces projets permettra l'interconnection du réseau électrique de l'est avec le réseau Estuaire. La route entre Franceville et Libreville sera aménagée et bitumée. Le dédoublement de la voie du Transgabonais répondra à la croissance importante du transport de manganèse, et potentiellement à celui du minerai de fer de Belinga en passant par le pôle intermodal rail-route prévu à Booué. Les centrales hydroélectriques permettront l'approvisionnement en énergie à la fois de Libreville, des mines de manganèse et de l'ensemble des industries et des villages du corridor. Le Complexe Métallurgique de Moanda permettra l'essor d'un pôle métal dans le Haut-Ogooué.

Pour développer ce corridor, les études suivantes sont à réaliser :

- Étude géotechnique détaillée du corridor Transgabonais ;
- Étude d'une ligne de transmission Franceville – Booué – Libreville ;
- Étude d'un nouveau port minéralier en eaux profondes ;
- Étude d'une emprise de desserte ferroviaire de ce nouveau port.

2.2.2.3 Corridor Transgabonais – Belinga

Le corridor Belinga est un corridor dédié à l'industrie minière avec la présence du gisement de Belinga dont les réserves sont estimées à plus d'1 milliard de tonnes, soit l'un des plus grands gisements du monde. Il relie ce site à Booué, qui deviendra à moyen terme un pôle intermodal, en passant par Makokou, le chef-lieu de la province de l'Ogooué-Ivindo et comprend un lien transfrontalier avec le Cameroun.

Infrastructures et ressources naturelles existantes

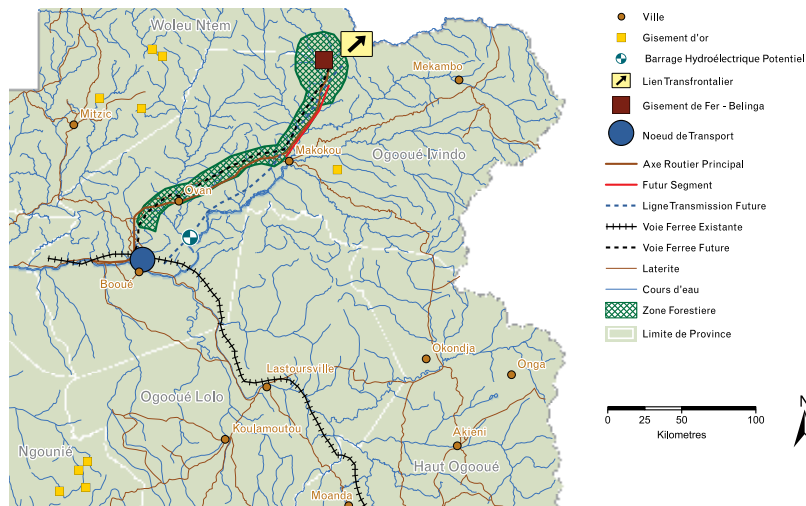
Le corridor Belinga est relié à la voie ferroviaire du Transgabonais qui sera utilisée pour transporter le minerai extrait du gisement. Une route non bitumée, traversant une zone forestière, relie actuellement les villes de Makokou et de Koumameyong.

Ce corridor comprend un important gisement de fer ainsi que de l'or et une zone forestière.

Projets à réaliser

- Pôle intermodal de Booué ;
- Réhabilitation de la voie du Transgabonais, phase 2 ;
- Port en eaux profondes et lien routier et/ou rail entre le Transgabonais et le port ;
- Aménagement des tronçons Koumaneyong-Booué, Ovan-Makokou, et Ovan Belinga ;

Carte du corridor Transgabonais – Belinga



- Aménagement du gisement de Belinga ;
- Construction de la voie ferrée Booué-Belinga ;
- Modernisation de l'aéroport de Makokou.

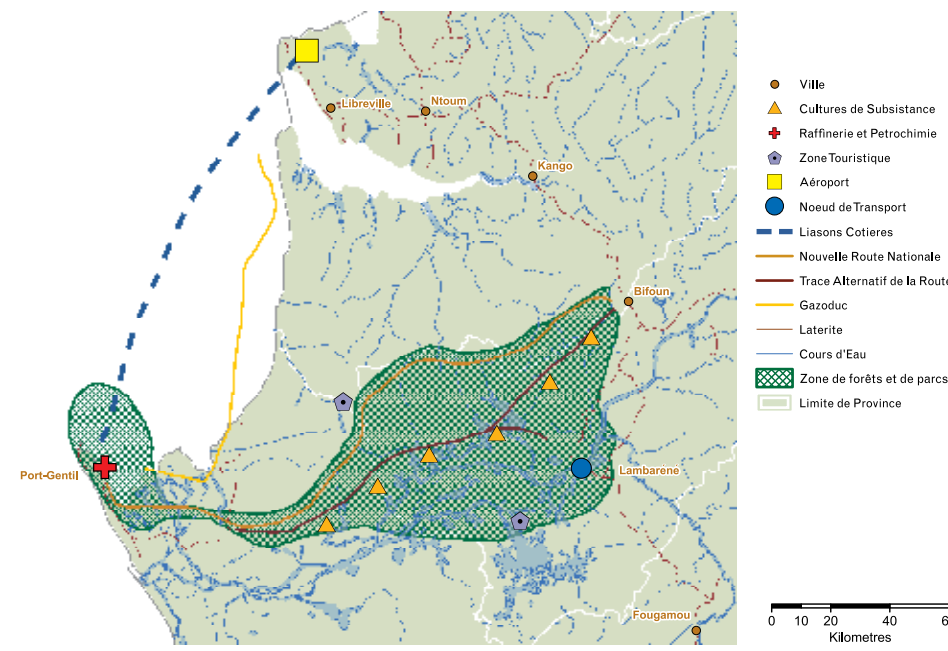
La réalisation de l'ensemble de ces projets permettra la mise en exploitation du gisement de fer de Belinga, la production, le transport vers un port en eaux profondes et l'exportation du minerai. Pour rendre ce projet possible et économiquement viable, il est nécessaire de doubler la voie du Transgabonais et de créer à Bououé un pôle intermodal. Le transport annuel de fer pourra atteindre 50 millions de tonnes de fer par an lorsque Belinga sera en pleine exploitation. Ceci correspond à 10 trains par jour par sens, chacun d'une longueur de 3km. À ceci s'ajoute le transport de passagers et le transport de manganèse.

Pour développer ce corridor, certaines études, qui sont aussi partie intégrante des études nécessaires pour le corridor Transgabonais, doivent être réalisées :

- Étude d'un nouveau port minéralier en eaux profondes ;
- Étude d'une emprise de desserte ferroviaire de ce nouveau port.

Le corridor de désenclavement de Port-Gentil est un corridor énergétique, agricole, rural et de réserve naturelle

Carte du corridor Transgabonais – Port-Gentil



2.2.2.4 Corridor Transgabonais – Port-Gentil

Le corridor de désenclavement de Port-Gentil est un corridor énergétique, agricole, rural et de réserve naturelle. Il relie la capitale économique du pays à Libreville par la mer et rejoint le corridor de Ngounié au niveau de Lambaréné pour atteindre le corridor Transgabonais au niveau de Bifoun.

que le gazoduc entre Port-Gentil et Libreville. Le corridor relie Port-Gentil à Lambaréné par voie fluviale en traversant des zones de parcs et de forêts. Ce mode de transport est utilisé essentiellement pour le transport de pétrole par barge et pour l'acheminement de grumes.

On trouve plusieurs zones agricoles de subsistance le long de l'Ogooué.

Projets en cours

- Construction de la Zone Économique Spéciale de l'île Mandji ;
- Modernisation de l'aéroport de Port-Gentil.

Ces projets permettront de désenclaver Port-Gentil et de créer une zone de transformation de matières premières

Projets à réaliser

- Construction du port fluvial industriel, touristique et commercial de Lambaréné ;
- Dragage du fleuve Ogooué et développement du tourisme le long du fleuve ;
- Route de désenclavement de Port-Gentil : Port-Gentil Mandarove et Mandarove-Four Place ;
- Amélioration du port commercial de Port-Gentil ;
- Modernisation de la liaison côtière Libreville-Port-Gentil grâce notamment à l'aménagement du Port Mole de Libreville ;
- Modernisation de l'aéroport de Lambaréné ;
- Construction d'une technopole de l'économie numérique au sein de la Zone Franche de l'île Mandji ;
- Infrastructures de Lambaréné et de Port-Gentil.

La réalisation de ces projets permettra de désenclaver Port-Gentil, de transformer les matières premières que sont le pétrole et le bois au niveau de la Zone Économique Spéciale de Port-Gentil. L'intensification de la production agricole permettra d'approvisionner Port-Gentil et Lambaréné en produits locaux. La construction de la route de désenclavement reliera la capitale économique au reste du pays et aux autres corridors. Lambaréné deviendra un centre touristique et un pôle intermodal : le transport fluvial avec Port-Gentil sera amélioré.

Pour développer ce corridor, les études suivantes sont à réaliser :

- Étude des liens de transport entre Port-Gentil et l'arrière-pays ;
- Étude d'éco-tourisme ;
- Étude de liens alternatifs entre les Ports Môles de Port-Gentil et Libreville.

2.2.2.5 Corridor nord

Le corridor nord est un corridor agro-industriel, forestier et énergétique reliant Ndjolé à la province de Woleu-Ntem avec un lien transfrontalier avec le Cameroun. Il comprend notamment les villes de Bitam, Oyem, Mitzic et Lalara. Ce corridor fait partie du corridor Yaoundé-Brazzaville qui traverse le Gabon et relie le Cameroun et le Congo.

Infrastructures et ressources naturelles existantes

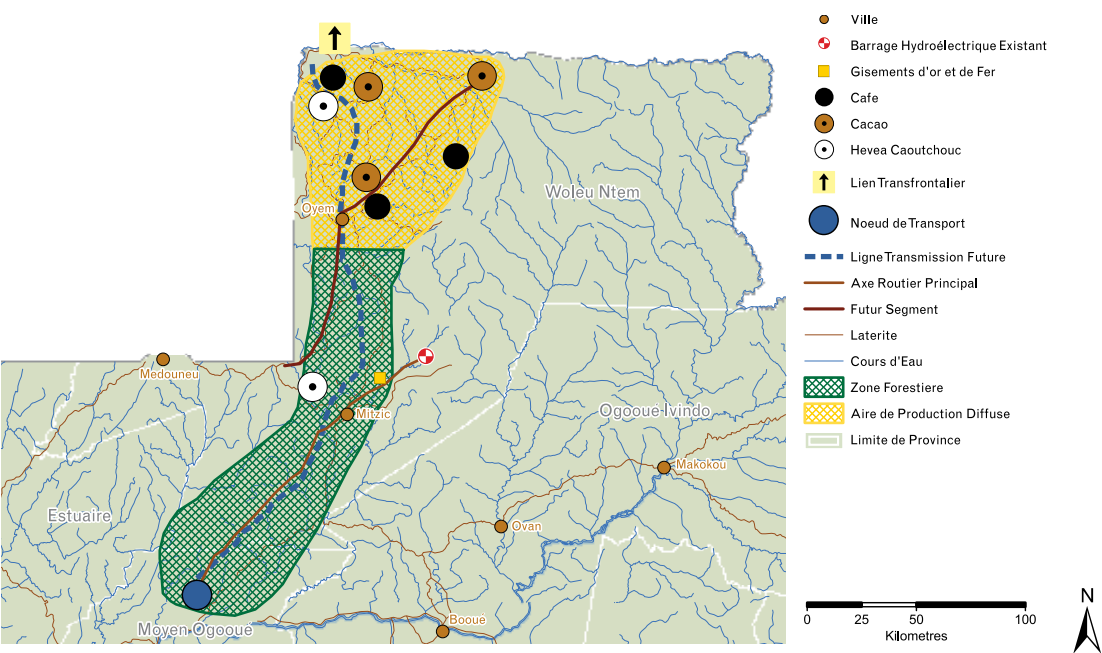
Le corridor nord traverse la province du Woleu-Ntem autour de l'axe routier Bitam-Mitzic. Il est situé à proximité de la future centrale hydroélectrique de Fé 2.

On y trouve de nombreuses ressources naturelles : bois, or et fer ainsi que des plantations de café, de cacao et d'hévéa pour la production de caoutchouc.

Projets en cours

- Construction de la centrale hydroélectrique de Fé 2 ;
- Aménagement du tronçon Ndjolé-Medoumane.

Carte du corridor nord



Projets à réaliser

- Ligne électrique : Ekouk-Bifoun-Gare Alembe-FE2 ;
- Pôle intermodal de Ndjolé ;
- Aménagement du tronçon Bitam-Rivière Kye.

La réalisation des projets de ce corridor soutiendra l'intensification des cultures de cacao, café et hévéa ainsi que la culture maraîchère autour d'Oyem et Bitam grâce à l'arrivée d'énergie électrique et à l'axe routier Mitzic-Ndjolé qui fera baisser les coûts de transport des produits agricoles. La ville de Ndjolé est amené à devenir le pôle multimodal principal du Gabon grâce aux différents modes de transport existants et à développer : ferroviaire, routier, fluvial, aéroport.

Pour développer ce corridor, les études suivantes sont à réaliser :

- Étude du potentiel agro-industriel dans la région Mitzic, Oyem et Bitam ;
- Étude d'une ligne de transmission 225 kV de Tchimbale – Mitzic pour interconnecter les réseaux nord et Estuaire ;
- Étude géologique du potentiel du gisement de fer à l'est de Mitzic.

2.2.2.6 Le corridor sud

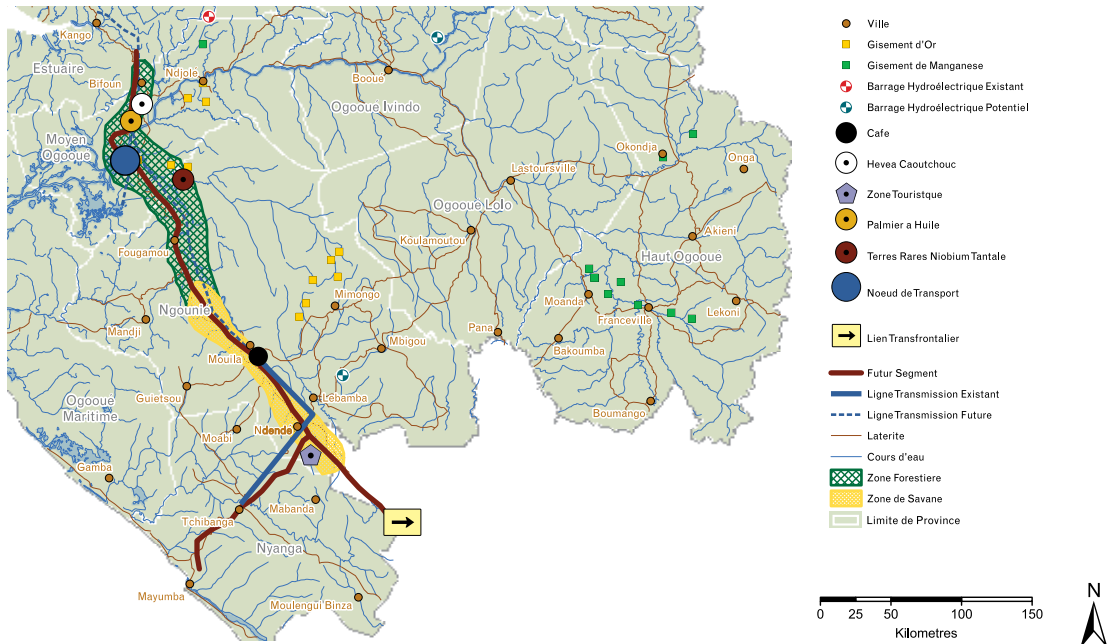
Le corridor sud est un corridor agro-industriel, forestier, minier et énergétique situé le long de la rivière Ngounié. Il relie la province du même nom au corridor Transgabonais au niveau de Bifoun et comprend les villes de Tchibanga, Mouila, Fougamou et Lambaréné qui deviendra un pôle intermodal. Il a un lien transfrontalier avec le Congo et fait partie du corridor Yaoundé-Brazzaville qui traverse le Gabon et relie le Cameroun et le Congo.

Infrastructures et ressources naturelles existantes

Le corridor sud traverse le sud du pays en suivant l'axe routier Ndendé-Bifoun avec une zone de savane au sud et une zone forestière au nord. Il comprend le barrage électrique des Chutes de l'Impératrice Eugénie.

On y trouve de nombreuses ressources naturelles : bois, or et terres rares ainsi que des plantations de café, de palmier à huile et d'hévéa.

Carte du corridor sud



Projets en cours

- Construction du barrage hydroélectrique des Chutes de l'Impératrice Eugénie ;
- Réseau national de transport d'électricité – Phase I : Fougamou – Lambaréné – Ekouk – Nkok – ligne de 225 kV sur 240 km ;
- Aménagement des tronçons Mamiengue-Fougamou et Fougamou-Mouila.

Projets à réaliser

- Pôle intermodal de Ndjolé et port fluvial de Lambaréné ;
- Réseau National de Transport d'Électricité (RNTE) – Phase IV : Fougamou – Mandji – Mouila – 63 KV ;
- Infrastructures de Lambaréné ;
- Modernisation des aéroports de Tchibanga, Mouila et Lambaréné ;
- Aménagement des tronçons Tchibanga-Ndendé, Mouila-Ndendé et Ndendé-Doussala.

La réalisation des projets de ce corridor permettra l'intensification de la culture du café, du palmier à huile et de l'hévéa. La culture maraîchère autour de Lambaréné, Fougamou, Mouila et Ndendé sera développée. Les réseaux électriques sud et Estuaire sont reliés. La route Bifoun-Doussala reliée au tronçon Bifoun-Bitam achèvera la partie gabonaise du corridor Yaoundé-Brazzaville. Lambaréné deviendra un centre touristique et un pôle intermodal : le transport fluvial avec Port-Gentil sera amélioré.

Pour développer ce corridor, les études suivantes sont à réaliser :

- Étude du potentiel agro-industriel dans la région de savane de la Ngounié ;
- Étude de tourisme.

2.3 Budget

L'évaluation financière des projets proposés dans le SDNI représente une estimation du budget d'investissement de l'État, hors budget Éducation et Santé, et permet d'assurer l'achèvement des corridors et le maintien de l'intégration des projets. La programmation des projets du SDNI a été élaborée en fonction des limites budgétaires de l'État gabonais.

Le CAPEX (capital expenditure) représente les dépenses d'investissement de capital soit le coût de développement des infrastructures. L'OPEX (operational expenditure) correspond aux dépenses d'exploitation soit les coûts courants pour exploiter et faire fonctionner ces infrastructures.

Le coût total des projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure, hors budget santé et éducation, qui comprend les dépenses d'investissement et d'exploitation à court, moyen et long terme, de 2011 à 2025, est estimé à 7 403 milliards FCFA (11,29 Mrds €), soit un budget d'investissement annuel moyen sur 15 ans de 493,53 milliards FCFA (751,96 millions €). Pour rappel, en 2010, les dépenses totales en investissement ont été de 732,2 milliards FCFA, soit 1,12 Mrds €²².

Total des investissements des projets du SDNI (Milliards FCFA)

Terme	CAPEX	OPEX (durée de vie 50 ans)	Total
Court	3 465	65	3 530
Moyen	3 067	58	3 124
Long	735	14	749
Total	7 267	136	7 403



Bord de mer à Libreville

²² Source : Direction Générale du Budget

Le suivi

Ce chapitre présente un modèle de planning de suivi des projets, le rôle du secteur privé dans leur mise en œuvre et une méthodologie pour assurer la continuité du Schéma Directeur avec la mise en place d’outils de programmation de projets et de prise de décision ainsi que d’un ensemble de directives d’urbanisme suivant les normes internationales.



3.1 Planning de suivi des projets

Tableau de suivi des projets

ID	Task Name	Duration	Start	Finish	2012												2013											
					Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov
1	Projet 1 : Route	341,9 days	Tue 01/05/12	Fri 09/08/13																								
2	Etudes préliminaires	45 days	Tue 01/05/12	Thu 28/06/12																								
3	Etudes sociales et environnementales	30 days	Fri 29/06/12	Thu 09/08/12																								
4	Etudes géotechniques et topographiques	65 days	Fri 10/08/12	Wed 07/11/12																								
5	Design et ingénierie préliminaires	30 days	Thu 08/11/12	Wed 19/12/12																								
6	Design et ingénierie détaillés	35 days	Thu 20/12/12	Wed 06/02/13																								
7	Construction	200 days	Thu 07/02/13	Mon 11/11/13																								
8	Opérations et maintenance	150 days	Tue 12/11/13	Fri 06/06/14																								
9	Projet 2: Logements	807,25 days	Tue 01/05/12	Mon 06/07/15																								
10	Etudes préliminaires	30 days	Tue 01/05/12	Fri 08/06/12																								
11	Etudes sociales et environnementales	40 days	Sat 09/06/12	Wed 01/08/12																								
12	Etudes géotechniques et topographiques	50 days	Thu 02/08/12	Tue 09/10/12																								
13	Design et ingénierie préliminaires	100 days	Wed 10/10/12	Fri 22/02/13																								
14	Design et ingénierie détaillés	120 days	Sat 23/02/13	Thu 08/08/13																								
15	Construction	400 days	Fri 09/08/13	Mon 16/02/15																								
16	Opérations et maintenance	100 days	Tue 17/02/15	Mon 06/07/15																								
17	Projet 3: Télécommunications	154,7 days	Thu 17/03/11	Mon 05/03/12																								
18	Etudes préliminaires	25 days	Tue 01/05/12	Fri 01/06/12																								
19	Etudes sociales et environnementales	45 days	Sat 02/06/12	Wed 01/08/12																								
20	Etudes géotechniques et topographiques	45 days	Thu 02/08/12	Tue 02/10/12																								
21	Design et ingénierie préliminaires	70 days	Wed 03/10/12	Tue 08/01/13																								
22	Design et ingénierie détaillés	80 days	Wed 09/01/13	Mon 29/04/13																								
23	Construction	150 days	Tue 30/04/13	Fri 22/11/13																								
24	Opérations et maintenance	40 days	Sat 23/11/13	Thu 16/01/14																								

De nombreux projets issus du SDNI sont déjà en cours de construction ou d’études. Le document ci-dessus représente le modèle de suivi des projets.

3.2 Système de Décision de Projets

3.2.1 Objectifs

L'objectif du Système de Décision de Projets (SDP) est de créer un outil d'aide à la décision qui propose une représentation visuelle des projets du Schéma Directeur National d'Infrastructures et visualise la relation entre les projets en termes de programmes, de planification et de coût. Il a été élaboré à partir de données recueillies, élaborées et analysées par les équipes de Bechtel et par les algorithmes choisis par les experts en planification de Bechtel.

Le SDP permet ainsi au client, en quelques clics et après avoir sélectionné différents paramètres, de mettre en avant pour chaque projet et programme les éléments suivants :

- Le statut en décembre 2011 ;
- Le temps restant avant livraison ;
- Le coût.

3.2.2 Identification des projets prioritaires

De plus, le SDP met en avant les projets prioritaires de chaque programme. Il prend en compte la date de début du projet ou sa livraison rapide, s'il a déjà débuté. Il met aussi en avant leur impact sur la durée et leur potentiel à long terme. Enfin, il définit des projets pilotes des programmes.

Ces projets prioritaires sont sélectionnés à partir de 3 critères :

- Leur durée et de leur statut actuel. 4 phases sont identifiées : étude de faisabilité, Avant-Projet Sommaire (APS), Avant-Projet Définitif (APD) ou en cours de construction ;
- Leur impact politique/économique/social/ environnemental à travers le lancement des appels d'offres, la date de début et de fin de construction, leur lien avec une réforme institutionnelle et leur besoin de financement extérieur ;
- Leur coût : coût total du projet, coût pour le gouvernement et coût des services annexes.

3.2.3 Programmes sélectionnés

Le SDNI et les besoins exprimés par le client nous ont permis de sélectionner 20 programmes. Ils ont été définis sur une base quantitative, comme un groupe de projets, par exemple la construction de 1 000 maisons, de 10 routes, d'une usine d'électricité de 100 MW ou sur une base qualitative, comme un groupe de projets indépendants mais ayant le même objectif, par exemple l'amélioration du secteur des transports, du niveau de vie d'une ville ou du pays.

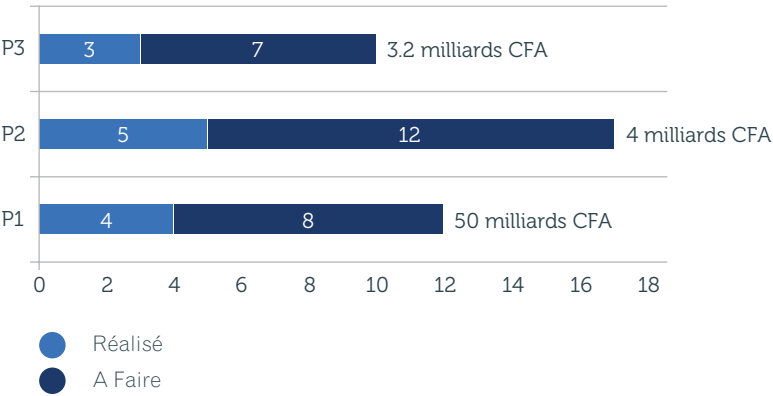
Les 20 programmes identifiés sont les suivants :

1. Champ Triomphal – Port Mole ;
2. Corridor Belinga ;
3. Corridor de Port-Gentil ;
4. Corridor nord ;
5. Corridor sud ;
6. Corridor Transgabonais ;
7. Développement de Lambarene ;
8. Education Nationale ;
9. Franceville ;
10. Libreville : Eaux, Assainissement et Energie ;
11. Libreville : Transports ;
12. Libreville : Urbanisation ;
13. Libreville : Voiries et Routes ;
14. Logements National ;
15. Nouvel Aéroport de Libreville ;
16. Programme Pk0-Pk12 ;
17. Réseau National Energetique ;
18. Sante Nationale ;
19. Tourisme ;
20. Union Africaine 2014.

3.2.4 Fonctionnement du SDP

Le SDP a été élaboré pour être extrêmement simple et compréhensible pour un utilisateur non spécialiste en planification et en construction. Son utilisation se fait en trois étapes :

1. L'utilisateur sélectionne un programme et des critères à partir d'un menu déroulant ;
2. Un algorithme filtre et trie les données suivant les critères choisis ;
3. Une liste de programmes et de projets apparaît ainsi qu'un graphique comprenant le statut de chaque projet, des coûts engagés et des progrès réalisés.



3.3 SmartCode

Voici une présentation du SmartCode, ensemble de directives relatives à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire qui doivent être prises en considération pour réaliser des plans et projets de développement urbain.

Le SmartCode est un document réglementaire modèle pour la planification et la conception urbaine, initialement développé par l'entreprise américaine Duany Plater-Zyberk & Company.

Le SmartCode est un outil qui permet d'organiser l'aménagement du territoire en mettant l'accent sur l'environnement bâti. Le facteur déterminant n'est plus l'usage du sol ou la fonction du bâtiment à l'échelle de la parcelle, mais la forme urbaine de la construction en lien avec son environnement immédiat.

3.3.1 Éléments constitutifs d'un SmartCode

3.3.1.1 Principes conducteurs du SmartCode

Le SmartCode est un instrument d'aménagement qui applique un certain nombre de principes conducteurs. Il respecte notamment les fondements d'un urbanisme durable puisqu'il assure une croissance intelligente de l'espace en offrant un développement équitable entre la possibilité d'urbaniser de nouveaux espaces et la densification des secteurs existants. Il participe donc à la lutte contre l'étalement urbain.

Il définit aussi des principes novateurs. Ainsi, il propose une organisation du développement pour toutes les échelles de l'aménagement : de la planification régionale à la planification locale, ainsi que la construction d'un bâtiment. Un même document cadre peut donc servir de base à la définition d'un schéma directeur ou d'un plan d'urbanisme local mais aussi à une réglementation de la construction. Ils peuvent être indépendants mais assurent un aménagement cohérent reposant sur les mêmes principes.



Zones de transition d'un quartier urbain (Center for Applied Transect Studies)

De plus, le SmartCode repose sur une transition des zones rurales aux zones urbaines, un certain nombre de formes urbaines et architecturales étant appropriées à chaque zone. C'est donc l'environnement qui décide de la forme urbaine de l'espace et du volume de la construction et c'est cette forme bâtie qui déterminera l'usage de la construction. La mixité des usages est donc encouragée. Ainsi, en définissant des règles précises pour chaque zone de transition, il induit des résultats intentionnels reposant sur des modèles connus de l'aménagement urbain et contribue au combat contre l'uniformisation des formes urbaines et architecturales.

3.3.1.2 La promotion d'un modèle urbain

Tous les principes d'aménagement du code visent à la mise en valeur d'une forme urbaine spécifique qu'il met en œuvre et qu'il protège. Ce milieu de vie est qualifié de "quartier traditionnel" ; il est compact, à usage mixte et praticable à pied.

Le modèle du quartier traditionnel présente donc un certain nombre de caractéristiques identifiables comme :

- Un usage mixte des sols à une distance de marche raisonnable des logements pour limiter les besoins de déplacement en voiture et les embouteillages sur les voies ;
- Un réseau viaire continu et hiérarchisé pour soulager l'importance du trafic ;
- La préservation des espaces verts et la minimisation de l'étalement urbain par l'instauration d'une certaine densité.

3.3.1.3 Un document réglementaire cadre

Le SmartCode est un code modèle cadre de référence qui doit être adapté aux caractéristiques locales pour traduire la volonté de la communauté humaine qui y réside. Il ne s'agit donc pas d'un mode d'emploi ou d'une vision généraliste mais d'un véritable document réglementaire, une loi rigoureuse gérée par les ministères en charge de la planification. Le code doit s'adapter aux caractéristiques d'une communauté et exiger que les nouveaux aménagements s'intègrent dans le contexte et renforcent le génie du lieu.



Nouveau quartier résidentiel à Libreville

3.3.1.4 Les différents objectifs du SmartCode

Parce qu'il s'applique à plusieurs échelles de l'aménagement, le SmartCode poursuit des objectifs de nature différente à l'échelle de la région et à l'échelle locale :

A l'échelle de la région :

- La conservation d'un cadre naturel et des caractéristiques visuelles inhérentes à la topographie et aux unités paysagères ;
- Une stratégie de croissance qui encourage équitablement la densification et la croissance urbaine ;
- Un encadrement différent de l'aménagement urbain selon sa contiguïté ou non avec un secteur urbanisé ;
- Une meilleure répartition des logements abordables dans toute la région ;
- Un développement coordonné des outils de transports et de l'utilisation du sol ainsi que l'offre d'une alternative à l'automobile.

A l'échelle locale, municipale :

- Une urbanisation compacte, conçue pour les piétons et d'usage mixte au détriment de secteurs spécialisés monofonctionnels qui sont une exception ;
- Des activités ordinaires de la vie quotidienne qui peuvent se réaliser à pied pour assurer l'indépendance des personnes non véhiculées ;
- Une densité de construction et un usage mixte des sols accessibles depuis les transports en commun ;
- L'intégration des activités civiques, institutionnelles et commerciales dans les centres-villes ;
- Des écoles dimensionnées et situées de sorte que les enfants puissent s'y rendre à pied ou à vélo ;
- Une gamme variée d'espaces verts répartis dans les quartiers et les centres urbains ;
- Un réseau viaire conçu pour disperser la circulation et réduire la durée des déplacements ;
- Une gamme variée de type de logements pour assurer la mixité sociale des quartiers.

Développement du nouveau quartier d'Angondjé suivant les principes du SmartCode

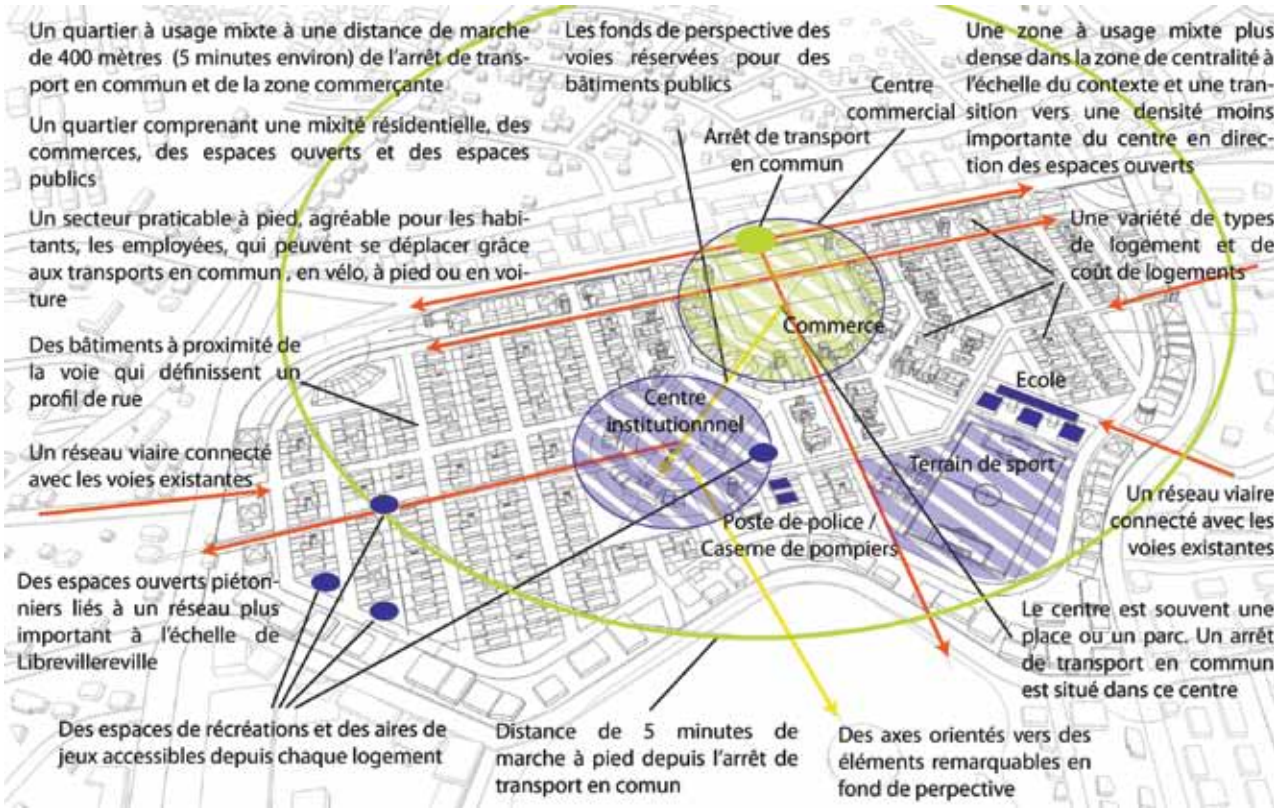


Schéma du prototype de quartier reposant sur les principes du SmartCode

Le zonage selon le SmartCode prend en compte la relation étroite entre la rue, les espaces publics et les bâtiments

3.3.1.5 Deux approches de l'aménagement : le SmartCode et un zonage classique

Pour conclure avec la définition du SmartCode, il convient d'examiner les différences qui existent entre un zonage conventionnel et le SmartCode.

Tout d'abord, l'objet est différent, un zonage classique réglemente l'utilisation du sol alors que le SmartCode s'attache à l'environnement urbain souhaité, à la forme urbaine. Ensuite, les modalités d'organisation du territoire varient, le zonage conventionnel porte sur la subdivision du territoire sous forme de zones pendant que le SmartCode définit des quartiers types.

Enfin, l'échelle d'application des normes n'est pas de la même nature. Un zonage classique définit des règles sur les caractéristiques et les modalités d'implantation d'un bâtiment à l'intérieur d'une parcelle avec une prise en considération minimale des éléments adjacents, il précise donc la définition d'un "volume enveloppe d'un bâtiment" sur un lot déterminé. De son côté, le SmartCode détermine des règles sur les caractéristiques et les modalités d'implantation d'un bâtiment, toujours à l'intérieur d'une parcelle mais en prenant en compte la relation étroite qui existe entre la rue, les espaces publics et les constructions en édictant des normes pour les voies, le mobilier urbain... Le champ d'application du SmartCode est donc plus large que la parcelle, il assure une définition coordonnée des différents éléments constitutifs de la forme urbaine.

Libreville : Un seul secteur praticable à pied

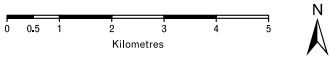


Publics Facilements Accessible à Pied

Aucun site n'a été aménagé en secteur praticable à pied à Libreville.

Il n'existe pas de véritable espace public à proximité d'un bâtiment public et équipé d'un arrêt de transport public.

Seul le centre-ville est une zone de mixité urbaine. Il comprend un lieu central et des bâtiments publics facilement accessible à pied. Mais il n'a pas été aménagé pour accueillir un espace public principal.



3.3.2 Analyse préliminaire de Libreville basée sur les principes du SmartCode

3.3.2.1 "Secteur praticable à pied"

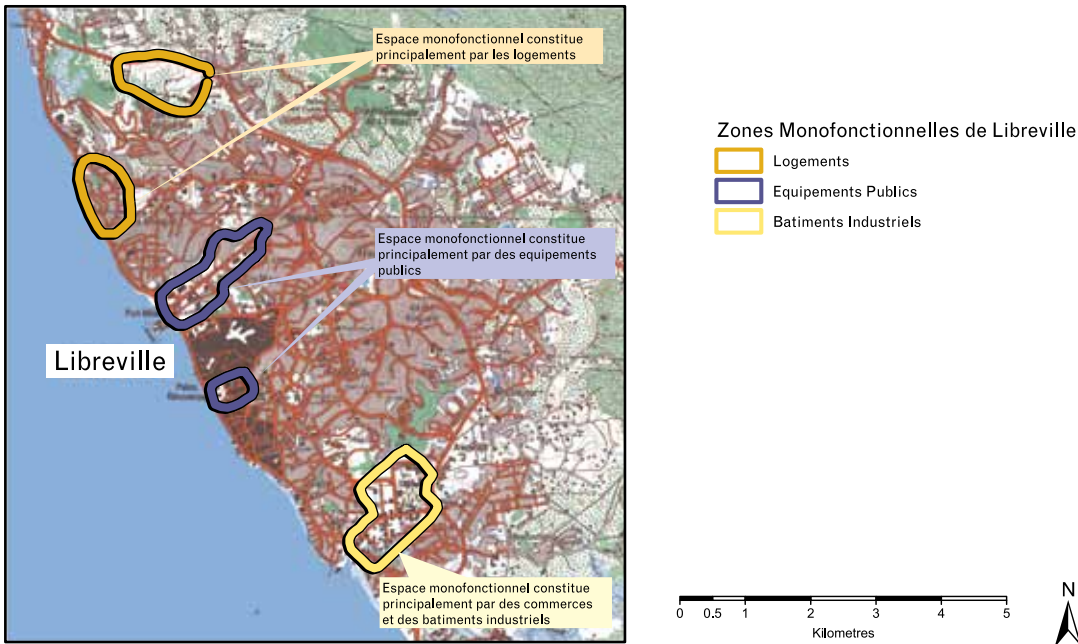
Un secteur praticable à pied est une zone qui est concentrée sur un lieu de centralité. Sa taille est liée à une distance de marche moyenne de 400 à 500 mètres entre chaque logement et le cœur de la zone et dépend du type de communauté urbaine concerné.

Il comprend :

- Au moins un espace public principal ;
- Un bâtiment public à proximité de cet espace ;
- Un arrêt de transport public devant ce bâtiment.

Un square, un espace vert ou un coin de rue particuliers peuvent être un lieu de centralité lorsqu'ils comprennent un arrêt de transport public.

Zones monofonctionnelles de Libreville



3.3.2.2 Une zone de mixité urbaine

Une zone de mixité urbaine comprend des logements, des commerces et des équipements publics ainsi que :

- Un ensemble de services et d’installations répondant aux besoins hebdomadaires des habitants ;
- Plusieurs types de logements (maison individuelle ou jumelée, immeubles collectifs) et de diverse qualité (logement social, à faible coût, de moyen standing, haut de gamme...) ;
- Au moins une école primaire et des aires de jeux dans chaque quartier.

Libreville ne comprend pas de zone de mixité urbaine, mais une majorité de zones monofonctionnelles :

- Zones résidentielles : Batterie IV, Sablière, Tahiti, Kalikak ;
- Zone commerciale et industrielle : Oloumi ;
- Zone institutionnelle : Champ Triomphal, secteur du Palais Présidentiel.

Néanmoins, la topographie assure une certaine mixité sociale dans un même quartier : les bâtiments les plus huppés sont situés sur les crêtes, les plus précaires dans les bas-fonds.

- Oloumi : zone monofonctionnelle dédiée aux bâtiments commerciaux et industriels :



- Cours Pasteur et Champ Triomphal : deux routes bordées de bâtiments institutionnels :



Libreville comprend une minorité de zone de mixité urbaine à différentes fonctions :

- Le centre-ville : une majorité d'espaces commerciaux et de bureaux comprenant aussi quelques habitations :



3.3.2.3 Un réseau viaire hiérarchisé et continu

Un réseau urbain hiérarchisé et interconnecté permet l'utilisation de tous les modes de transport et fournit un bon partage de l'espace public. Il fournit :

- Un espace ouvert, un réseau de circulation fluide et des espaces destinés aux piétons ;
- Un réseau viaire hiérarchisé, continu et interconnecté ;
- Des bâtiments construits à proximité des voies pour structurer le regard.

Libreville ne possède pas un vrai réseau viaire structuré, que ce soit pour l'ensemble des types de transport ou pour les automobiles. La ville ne possède pas de :

- Voies piétonnes excepté le réseau informel existant dans les quartiers sous-intégrés ;
- De voies ayant une fonction et une nature clairement identifiées.

Par contre, on y trouve de nombreuses impasses.



Vue de Libreville

- Voies qui ne comprennent pas d'aménagement de sécurité ou d'éléments attractifs pour les piétons (trottoirs, passages cloutés) quelle que soit leur emprise :

Bord de mer, au niveau du centre-ville



Oloumi



- Voies sans délimitation claire entre l'espace privé et public, pas d'espaces pour les piétons indépendants de la chaussée, des trottoirs utilisés comme parking :

Kinguélé



London



- Voies sans trottoir, pas de réseau pour les piétons, excepté ceux informels existant dans les quartiers sous-intégrés :

Louis / Quaben au niveau de la Plaine Orey



Louis / Quaben au niveau de la Plaine Orey



- Pas de réel réseau viaire hiérarchisé et de nombreux culs de sac :

Louis



Batterie IV



- Une conception inappropriée des voies par rapport à la nature des routes : voies trop larges entraînant une vitesse excessive, une configuration d'autoroute en milieu urbain :

Boulevard Triomphal



Bord de mer



- Voies congestionnées en raison de stationnements anarchiques et de commerces informels :

Derrière la prison



Kinguélé



3.3.2.4 Une trame urbaine lisible

Un quartier doit comprendre une trame urbaine lisible et des espaces publics clairement identifiables :

- Des bâtiments construits à proximité de la voie permettant de bien identifier la séparation et le statut des espaces ;
- Des bâtiments publics ou des sites identifiables en fonds de perspective des rues principales.

Libreville ne dispose pas de zones de transition facilement repérables en raison d'une accumulation d'éléments qui perturbent la vue, des profils de rue difficiles à discerner et de repères urbains difficiles à apprécier. On remarque aussi un manque de mise en valeur des sites remarquables.

- Le Champ Triomphal : une route trop large, non structurée par des bâtiments. La partie sud ne possède pas un profil de rue alors que la partie centrale est mieux aménagée avec des clôtures, des rangées d'arbres et des lampadaires : **a**
- Pas de claire séparation entre les espaces publics et privés : **b**
- Le Champ Triomphal comprend une route trop large, non structurée par des bâtiments, des rangées d'arbres ou du mobilier urbain : **c**

Champ Triomphal (partie sud)



Champ Triomphal (partie Centrale)



Plaine Niger / London, près d'Oloumi



Batterie IV / Trois quartiers

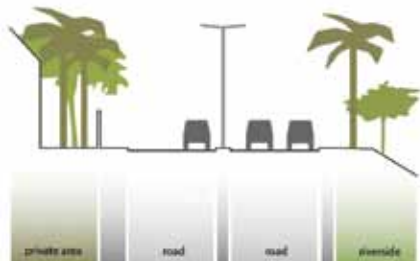


Champ Triomphal



- Le Bord de mer dispose lui d'une bonne trame urbaine qui est visible grâce à la disposition des bâtiments, une clôture continue et un alignement d'arbres :

Bord de mer (au niveau de Batterie IV)



- Deux différents fonds de perspectives sur le Bord de mer : au nord, un bâtiment dont la construction n'a pas été achevée, au sud, la cathédrale Sainte-Marie :

Bord de mer (partie nord)



Bord de mer (partie sud)



- Deux exemples de bâtiments remarquables en fond de perspective :

Nkembo, au sud-ouest: l'église Nkembo



Mont Bouét, au sud, maison Léon Mba



3.4 Rôle du secteur privé dans l'exécution du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur National d'Infrastructure a pour fonction d'identifier et de définir la portée des différents projets d'infrastructure et de développement urbain. Si beaucoup d'entre eux seront supportés par les ministères et le secteur public, de nombreux projets nécessiteront la participation d'investisseurs et de promoteurs privés. Cette partie du rapport traite du rôle potentiel de ces entités dans la mise en œuvre des projets.

L'implication du secteur privé est devenue de plus en plus importante dans les économies de marché qui respectent des règles strictes et claires. De l'acquisition des terrains à la mise en place de services liés aux infrastructures et aux réseaux publics, la participation du secteur privé aux projets d'infrastructure est déterminante. Non seulement elle donne un élan souvent décisif à ces projets, mais elle inspire aussi confiance à d'autres investisseurs potentiels. Les apports financiers du secteur privé et les orientations qu'il donne dans l'exécution de projet sont souvent synonymes de succès.

3.4.1 Les raisons de l'implication du secteur privé

En impliquant le secteur privé dans les projets d'infrastructure, le gouvernement concentre ses efforts et ses ressources parfois limitées sur des projets plus tournés vers le social comme la construction de logements sociaux et à loyers modérés. De plus, les entreprises privées ont souvent une approche plus professionnelle des retombées économiques et des hypothèses de risques et profits associés de ce genre de projets.

Les investisseurs, banques et bailleurs de fonds apprécient l'expérience et les références des entrepreneurs privés. Les promoteurs privés, qu'ils agissent de manière indépendante ou dans le cadre d'un Partenariat Public Privé, apportent des gages de confiance aux entités de financement.

De plus, ces promoteurs deviennent souvent les propriétaires des projets qu'ils développent, ont l'expérience et sont en charge des locations, de la gestion des opérations, de l'entretien et répondent aux besoins des détenteurs des baux.

La participation et l'implication du secteur privé dans les projets de développement devraient se renforcer au Gabon lors des deux prochaines décennies. En effet, le pays compte se lancer dans de nombreux projets à Libreville et sur l'ensemble du territoire national. Cela nécessitera l'implication de toutes les ressources et expertises disponibles.

L'implication accrue du secteur privé, si elle est correctement structurée et mise en place, sera bénéfique pour tous les acteurs, qu'ils soient publics et privés. En outre, cela renforcera les chances de succès des projets engagés et leur développement commercial tout en améliorant les opportunités d'affaires à l'échelle nationale ainsi que le tissu urbain de la ville.

3.4.2 Projets de développement impliquant le secteur privé

La volonté de l'État de moderniser le pays et de diversifier son économie en misant sur la création de valeur ajoutée à partir des ressources naturelles disponibles nécessite l'implication l'apport technique, financier et l'expertise de promoteurs internationaux. De plus, le gouvernement souhaite faire du Gabon une destination attrayante, propice aux affaires, améliorer le niveau de vie de ses habitants et transformer Libreville en une capitale internationale et un lieu privilégié pour les entreprises. Cela nécessite le lancement de nouveaux projets de développement d'infrastructure. Nombre d'entre eux seront sous la responsabilité des communes et des ministères. Mais le secteur privé dispose de l'expérience et des compétences nécessaires pour aider le pays à atteindre ses objectifs de planification à long-terme, en exécutant des projets en accord avec la demande du marché et nécessitant des plans de plus en plus détaillés et précis. En contrepartie, le secteur privé attend du gouvernement qu'il participe aux coûts et

risques associés aux projets et fournisse les garanties nécessaires à leur mise en œuvre. Si ces conditions sont remplies, il pourra accomplir les tâches suivantes dans lesquelles il est spécialisé :

- Trouver le capital-risque et le financement de la dette nécessaires au pré-démarrage des projets ;
- Lever eux-mêmes des fonds de capital-risque qui accorderont aux investisseurs un pourcentage d'intérêt sur la propriété et les profits de l'infrastructure en vue de compenser les risques associés au projet ;
- Organiser le financement de la dette par le recours à des banques commerciales ou à travers des prêts à faible taux d'intérêt garantis par le gouvernement ou le développeur.

Les modèles standards de participation du secteur privé sont les suivants :

- Projet entrant dans le cadre d'un programme public et développé à 100 % par le secteur privé, en particulier dans le cadre de projet immobilier ou d'infrastructures générant des revenus comme les routes à péage ;
- Concession BOT (Build-Operate-Transfer) ;
- PPP impliquant des investissements, des transferts d'actifs et le partage du risque par les deux parties ;
- Projet privé où le promoteur et les investisseurs associés portent l'entière responsabilité de la mise en œuvre et de l'exécution du projet.

Dans tous les cas précédemment cités, le gouvernement reste responsable des contrôles réglementaires, des inspections et des approbations.



Le Transgabonais, une infrastructure gérée par le secteur privé

3.4.3 Applications spécifiques au Gabon d'initiatives de développement privé

Le secteur privé s'implique d'autant plus facilement dans le développement et l'exécution de projets d'infrastructure s'ils sont générateurs de revenus, élaborés en étapes progressives et que leur succès dépend de la demande du marché. L'expérience et les références de l'équipe de réalisation jouent un rôle majeur dans l'attractivité des projets auprès d'investisseurs potentiels et de partenaires financiers qui misent sur la minimisation des risques.

Au Gabon, deux types de projets peuvent particulièrement bénéficier de la participation du secteur privé : les infrastructures générant des revenus et les projets de développement immobiliers urbains.

3.4.3.1 Infrastructures génératrices de revenus

Les ports, aéroports, réseaux ferroviaires, routes et ponts sont des exemples de projets d'infrastructures qui pourraient potentiellement être privatisés au Gabon.

Les ports et aéroports privatisés permettent généralement à l'entreprise privée de contrôler les terrains ainsi que les activités développées sur le site. Elle sera en effet non seulement responsable de l'organisation des investissements et du financement du projet, mais aussi de la conception et de la construction de l'infrastructure, qu'il s'agisse de rénovation, de modernisation ou de nouveaux bâtiments

ainsi que des opérations en cours et de la maintenance des équipements. Les usagers de ces équipements sont liés de manière contractuelle avec l'entité privée en charge de l'infrastructure. Les revenus générés par ce type d'activité fournissent les recettes nécessaires au responsable privé. Elles lui permettent de couvrir ses dépenses d'exploitation, ses investissements et de réaliser des bénéfices. Les équipements industriels, les réseaux techniques, les routes et les voies ferrées peuvent aussi faire l'objet de privatisation.

Quel que soit le type de projet, le gouvernement se doit d'apporter des garanties concernant une base de revenu minimum, la possibilité de rapatrier leurs futurs bénéfices afin de diminuer les risques financiers des promoteurs privés et les convaincre de la rentabilité potentielle de leur projet.

Ces projets privatisés sont généralement structurés sous la forme de PPP dans lesquels le gouvernement ou l'entité publique contribue par l'apport de terrains, la construction des voies d'accès à la zone, la pose des réseaux de raccordement (eau, électricité, télécommunications) et parfois par un apport financier dans le capital. Le contrat entre le promoteur privé et l'entité publique peut être à durée limitée comme dans le cadre d'un contrat de concession BOOT (Build-own-operate-transfer) ou de variantes dans lesquelles le projet sera exploité par le gouvernement après sa mise en route. Cependant, ce type de contrat s'applique uniquement à des projets d'infrastructure situés en milieux urbains, avec une demande forte et sur des terrains vierges, à urbaniser et juridiquement disponibles.

Le financement de la majorité des projets proposés pour Libreville, à l'exception des projets privés, des contrats de concessions et des PPP, sera assuré par le gouvernement. Dans certains cas, des institutions ou des bailleurs de fonds multilatéraux, des banques internationales ou des pays tiers pourront aussi être des sources de financement. En effet, ils disposent de la capacité et des mécanismes pour accorder des prêts à faible taux d'intérêt ou des subventions de développement.

3.4.3.2 Projets immobiliers en milieu urbain

Les logements sociaux destinés aux fonctionnaires ou les logements à loyer modéré sont généralement financés de la même manière que les projets d'infrastructure. S'ils ne génèrent moins de revenus car ils sont souvent subventionnés, les bénéficiaires payent un loyer et des bénéfices peuvent être engrangés en cas de revente. Une société privée peut néanmoins assurer la construction ou la promotion de ce type de logements. Elle prend en charge son financement et sa mise en œuvre sur des terrains fournis et viabilisés par l'État qui doit aussi garantir le lancement du projet. La société privée peut enfin intervenir dans la construction des logements dont le prix est fixé par contrat.

D'autres projets immobiliers (commerciaux, de loisir, de logements moyen et haut de gamme, projets à usage mixte...) peuvent et devraient être financés différemment. Ceci assurerait une répartition plus équilibrée et équitable dans la prise de risques entre les secteurs public et privé, tout en offrant l'avantage de

s'appuyer sur l'expertise marketing, technique et l'expérience du secteur privé. Le financement de projet a des sources et des approches diverses et variées : capital-risque des investisseurs, financement de la dette par des établissements bancaires... Pour financer de tels projets, les banques demandent à leur client d'avoir une bonne réputation, des avoirs et une liquidité conséquente, des compétences en marketing, une bonne connaissance du marché et qu'il soit solvable. Un projet de développement est un projet de taille conséquente nécessitant une planification à long terme, des approbations, des permis, des investissements, un financement externe, une mise en œuvre par phase et un programme de ventes et de marketing. Ces projets sont le plus souvent menés par des promoteurs du secteur privé qui possèdent la vision et l'expérience des projets sur le long-terme, un goût du risque et de nombreuses compétences ainsi qu'une bonne santé financière.

Ces projets de développement sont courants dans les pays développés et commencent à faire leur apparition dans les pays en voie de développement notamment dans le cadre de grands et complexes programmes de développement immobilier. L'infrastructure de base de ces projets est souvent financée par le secteur public. Cependant, le secteur privé, en partenariat avec le secteur public, est de plus en plus impliqué dans ce type de pays dans l'exécution d'infrastructures génératrices de revenus comprenant les garanties gouvernementales appropriées.



Aéroport de Libreville



Voie du Transgabonais

3.4.4 Actions proposées pour la mise en œuvre du développement public-privé au Gabon

Afin d'encourager le secteur privé à participer au développement de projets d'infrastructure, le gouvernement doit mettre en œuvre deux types d'actions proactives. Elles permettront de créer un cadre institutionnel et un environnement des affaires et juridique facilitant l'implication des entreprises privées :

- 1. Un cadre propice à la participation du secteur privé :
- Le gouvernement doit conduire des réformes internes afin de faciliter et de fluidifier les procédures bureaucratiques. Celle implique un changement de mentalité, d'adopter le concept de libre entreprise et d'un juste retour sur investissement pour les risques pris et les efforts réalisés ;
- Le pays doit améliorer sa crédibilité à l'échelle internationale. Les entreprises étrangères doivent se sentir bienvenues dans le pays. Elles doivent pouvoir travailler dans un environnement ouvert et au sein duquel leurs investissements seront protégés. Elles doivent pouvoir transférer leurs capitaux, leurs biens, leurs équipements et leur personnel sans perte de temps, ni d'argent.

- 2. Créer une entité publique favorisant l'implication du secteur privé dans les projets de développement :
- Cette entité pourrait être une agence particulière responsable à la fois de l'identification des projets dans lesquels le secteur privé pourrait être impliqué et en charge de la commercialisation et de la promotion de ces projets. Elle devrait également participer à la structuration du processus de privatisation ou des PPP, au lancement des appels d'offres, à la sélection et la gestion de l'exécution des projets ;
- Cette entité pourrait être indépendante des ministères existants et éventuellement être une branche de l'ANGT appelée "cellule de privatisation des projets de développement".

Les projets d'Angondjé et du Port-Mole/Champ Triomphal sont des exemples de l'implication du secteur privé au Gabon dans le cadre du SDNI. Au fil du temps, de nombreux autres projets du Schéma Directeur pourraient bénéficier de cette même approche innovante.

Conclusions de l'analyse des corridors

Les principales conclusions concernant les corridors et les besoins prioritaires en infrastructures pour le Gabon et Libreville sont les suivantes :

Corridors

- Le corridor Transgabonais reliant Libreville à Franceville doit être complété (routes, doublement de la capacité ferroviaire, eau, énergie) ;
- Les branches suivantes doivent être raccordées au corridor Transgabonais :
 1. Belinga depuis Booué par la route et ensuite par le rail afin de mettre le gisement de minerai de fer en exploitation puis d'exporter la production.
 2. Port-Gentil et la ZES de l'île Mandji à Lambaréné et à Ndjolé par voie fluviale dans un 1^{er} temps puis par la route et/ou par le rail.
- Un pôle de transport intermodal rail/route/ fluvial/aérien doit être créé à Ndjolé ;
- Les corridors nord et sud doivent être complétés conformément au Programme Routier phase 1 ;
- Les besoins fondamentaux (habitations, routes, eau et énergie) des pôles économiques que sont Libreville, Port-Gentil, Lambaréné et Franceville doivent être satisfaits.

Infrastructures

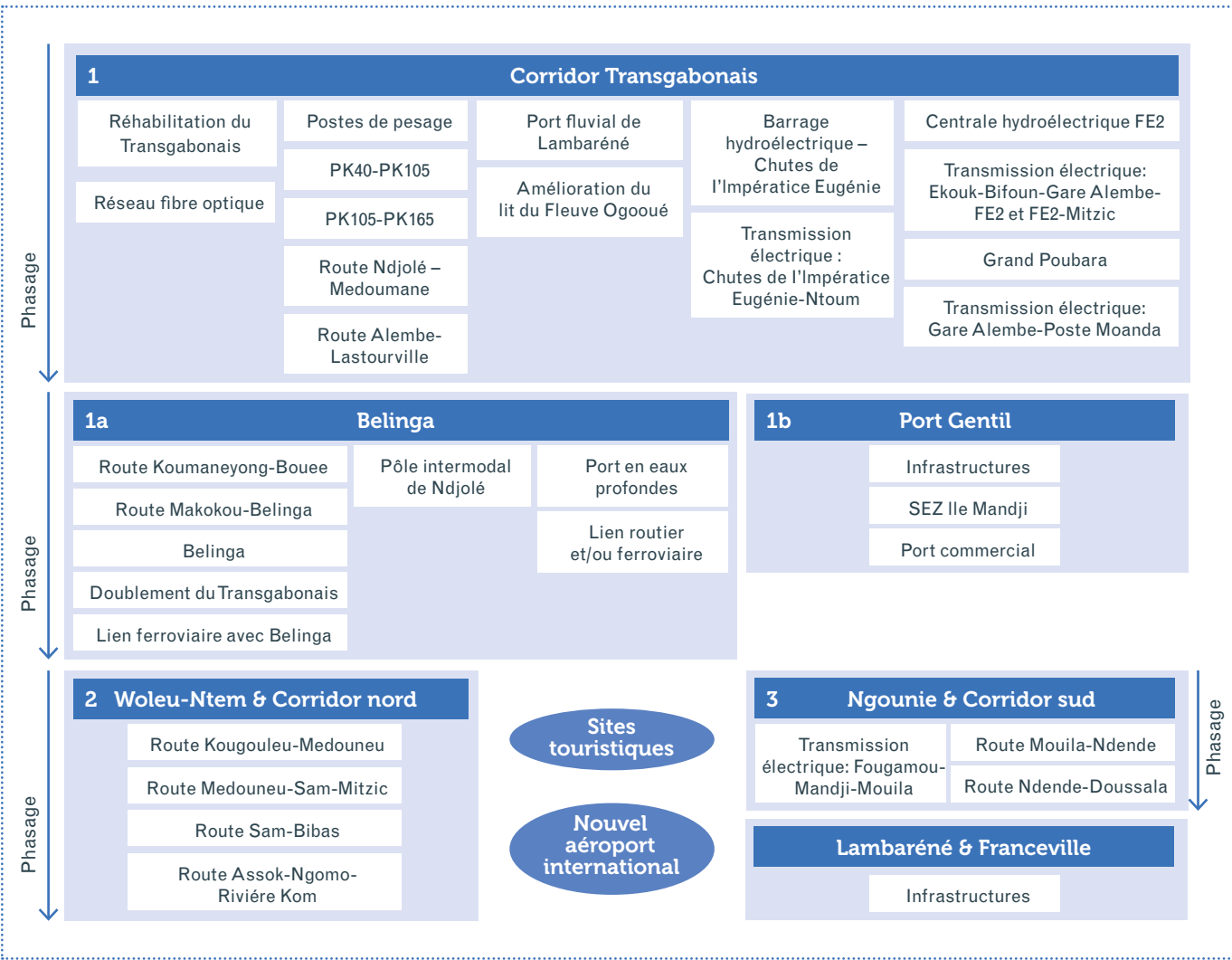
• Routes

- Les réseaux urbains de Libreville, Port-Gentil, Lambaréné et Franceville doivent être modernisés et structurés ;
- La route du Corridor Transgabonais doit être complétée ;
- Belinga doit être relié à Booué par la route ;
- Port-Gentil et sa ZES doivent être raccordés à Lambaréné.

• Rail

- La ligne du Transgabonais doit être réhabilitée et doublée ;
- Belinga doit être reliée à la ligne Franceville-Owendo par voie ferrée ;
- Le nouveau port en eaux profondes à déterminer doit être relié à la ligne du Transgabonais pour transporter le minerai de fer de Belinga vers le littoral ;
- Un pôle intermodal doit être développé à Ndjolé.

Ainsi, au niveau national, nous avons identifié et programmé les projets suivants que nous avons ensuite placés sur la carte du Gabon :



• Ports

- Un port en eaux profondes doit être construit pour permettre l'exportation du minerai de fer de Belinga ;
- Le port fluvial de Lambaréné doit être reconstruit et agrandi ;
- Les ports nationaux de Libreville et Port-Gentil doivent être modernisés et restructurés, un port régional pourrait être construit à Mayumba.

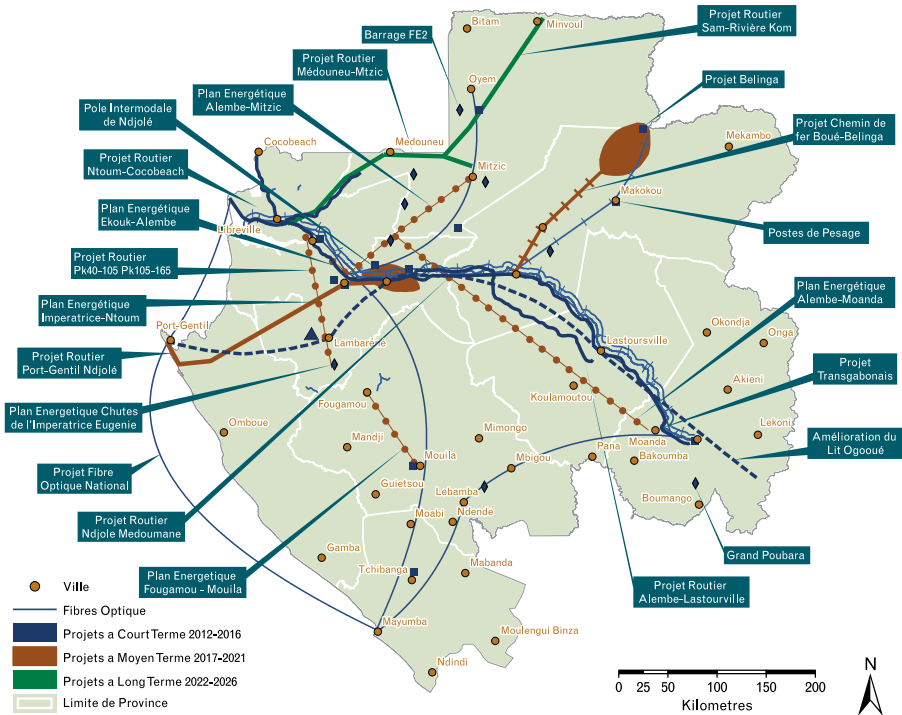
• Aéroports

- Les aéroports de Libreville, Port-Gentil et Lambaréné doivent être aménagés ;
- L'aéroport de Libreville doit être décongestionné et la possibilité de créer un nouvel aéroport international doit être étudiée.

• Eau et énergie

- Les réseaux et approvisionnements en eau et électricité de Libreville, Port-Gentil, Lambaréné, Franceville et sur le corridor Transgabonais doivent être complétés.

Carte des projets nationaux du SDNI



Libreville

Routes & Réseaux Techniques : Bord de mer à Libreville		
PK12-PK40	Pénétrantes	Bord de mer a Libreville
PK5-PK12		Rocades
PK0-PK5	Site touristique Santa Clara – Cap Esterias	
Viabilisation, Logement et Equipements		
Champ Triomphal	Angondjé	Aménagements hydrauliques
	Nouveaux logements sociaux	Transmission électrique
Transport		
Réseau de bus	Port d'Owendo	

Pour Libreville, nous avons identifié et programmé les projets suivants :

Conclusion

Le Schéma Directeur National d'Infrastructure est un document qui évoluera dans le temps et qui nécessite d'être mis à jour régulièrement. Il pourrait connaître des modifications notamment en fonction du budget accordé à l'investissement par le gouvernement et de la croissance de l'économie nationale.

Ce Schéma Directeur présente les lignes directrices d'une politique de développement des infrastructures et d'une économie durables. Il se veut un outil pour les différentes administrations publiques et entreprises évoluant au Gabon concernant les programmes et projets prioritaires d'infrastructures du pays et nous encourageons ces acteurs à l'utiliser comme tel.

Le fait qu'un projet soit inscrit dans le Schéma ne constitue pas une garantie de réalisation sur la période considérée au-delà même des questions de financement. En effet les projets concernés continueront à être soumis à des procédures d'autorisation et de concertation. Il est possible que la décision soit prise de différer, de procéder par étapes, voire de ne pas réaliser, tel ou tel projet. Il n'est pas non plus exclu que certains objectifs évoqués doivent être reconsidérés.

Les mesures envisagées relèvent souvent de démarches complexes, multi-partenariales qui imposent des procédures lourdes demandant du temps et incertaines dans leurs calendriers. Par ailleurs, seules les études détaillées qui devront être engagées préalablement à la mise en œuvre des projets permettront de définir précisément les objectifs à atteindre, leur pertinence par rapport à d'éventuelles atteintes à l'environnement et l'importance des moyens à y consacrer.

Néanmoins, au regard de la situation budgétaire de l'État et de la dynamique actuelle de la croissance économique, force est de constater que la dépense totale qui résulterait de la réalisation intégrale du Schéma sur la prochaine décennie n'excède pas les moyens de financement aujourd'hui mobilisés.

L'ensemble des orientations du Schéma prend son sens dans la mesure où il s'agit d'un document qui vise tout d'abord à impulser, à dessiner des perspectives et une dynamique pour le développement économique du pays et l'amélioration des conditions de vie des Gabonais. La liste des programmes et projets prioritaires dégagés lors de l'élaboration du Schéma doit être regardée comme le vivier des grands projets d'infrastructure. Leur réalisation dans les prochaines années est recommandée et souhaitable au regard des évaluations que nous avons menées et afin de permettre le développement économique du pays.

Le Schéma Directeur National d'Infrastructure est la ligne directrice des projets d'infrastructure au Gabon et évoluera à mesure que le pays développera l'exploitation de ses ressources et de la mise en valeur de ses atouts dans l'optique de construire une société et une économie durable et robuste. Il présente aux citoyens, aux industriels et aux investisseurs internationaux les nombreuses opportunités du pays et est un élément essentiel de la vision du Président de la République pour aider le Gabon à atteindre son objectif : Le Gabon Émergent.

Projets prioritaires nationaux

Ce chapitre présente le détail de l'ensemble des projets prioritaires par secteur.



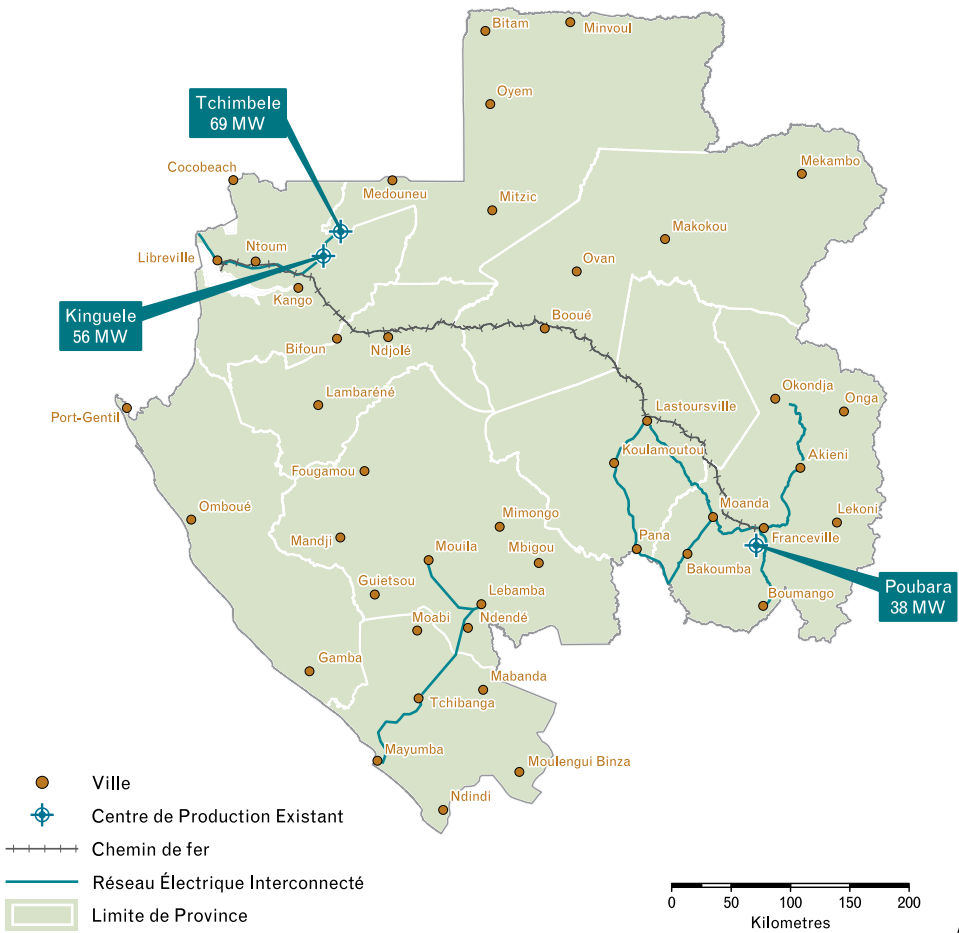
4.1 Plan énergétique national

4.1.1 Situation avant la mise en œuvre du Gabon Émergent



Barrages hydroélectriques

Carte de la production et du réseau électrique avant le Gabon Émergent



4.1.2 Projets de production d'électricité

Barrage Hydroélectrique – Chutes de l’Impératrice Eugénie dans le Moyen-Ogooué – 84 MW **a**

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
55 mois dont 36 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité, avant-projet, design détaillé terminés. Construction réalisée : 10 %

Planning :
Fin du projet : septembre 2014

Description :
Construction d'un barrage voué à la production hydroélectrique aux chutes de l'Impératrice Eugénie avec une centrale électrique de 84 MW, un poste de transformation et d'interconnexion et les lignes de transmissions associées. Le design et la concession du projet ont été attribués à CODER (Compagnie de Développement des Énergies Renouvelables) pour 30 ans sous la forme d'un contrat de construction, opération et maintenance. L'énergie électrique produite par le barrage alimentera les installations d'extraction de manganèse à Bembelé, l'usine de niobium à Mabounié dans le Moyen-Ogooué ainsi que d'autres besoins comme les usines de transformation de bois et les villes de Mouila et de Mandji. Il renforcera aussi l'approvisionnement de Libreville et de la ZES de Nkok.

Construction du Barrage Électrique de FE II (Mitzic) – 42 MW

Corridor 1 (Transgabonais) et 2 (sud)

Durée :
55 mois dont 48 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité et avant-projet terminés. Design réalisé à 50 %. Construction réalisée à 5 %

Planning :
Début des travaux : juillet 2011
Fin des travaux : septembre 2013

Description :
Travaux d'équipement des chutes du site de FE II avec trois turbines de 12 MW. L'électricité produite servira à alimenter les villes de la Province du Woleu-Ntem en priorité, le surplus sera expédié vers le RIC de la Mbéi. Le design et la concession du projet ont été attribués à CODER (Compagnie de Développement des Énergies Renouvelables) pour 30 ans sous la forme d'un contrat de construction, opération set maintenance.



Barrage hydroélectrique

Construction du Barrage Électrique de Grand Poubara – Phase I – 160 MW

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
55 mois dont 48 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée à 50 %. Construction terminée à 30 %

Planning :
Début du projet : novembre 2009
Fin des travaux : avril 2013

Description :
Construction d'un barrage hydroélectrique de 160 MW constitué d'une usine de 4 turbines de 40 MW, d'une digue élevée de 411 m et d'un tunnel de 3,5 km. Sinohydro est chargée de mettre en œuvre ce projet. L'énergie électrique produite par ce barrage alimentera les installations d'extraction de manganèse de Moanda et de Franceville ainsi que le futur Complexe Métallurgique de Moanda. Il soutiendra aussi l'approvisionnement en énergie de la cité du métal de Franceville.

Construction du Barrage Électrique de Grand Poubara – Phase II – 80 MW

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
55 mois dont 48 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée. Avant-projet réalisé à 50 %

Planning :
Début des travaux : janvier 2012
Fin des travaux : décembre 2014

Description :
Augmentation de la capacité de production du barrage hydroélectrique de Grand Poubara par l'installation de 2 turbines de 40 MW et l'élévation de la digue de retenue (de 411 m à 432 m) afin d'augmenter la capacité de production du barrage hydroélectrique du Grand Poubara. Sinohydro est chargée de mettre en œuvre ce projet. L'énergie électrique produite par ce barrage alimentera les installations d'extraction de manganèse de Moanda et de Franceville ainsi que le futur Complexe Métallurgique de Moanda. Il soutiendra aussi l'approvisionnement en énergie de la cité du métal de Franceville.

Étude du potentiel Hydroélectrique du cours moyen du fleuve Ogooué – 800 MW+500 MW **b**

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
37 mois dont 12 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée. Avant-projet réalisé à 50 %

Planning :
Début des travaux : janvier 2012
Fin des travaux : juin 2013

Description :
Études du potentiel hydroélectrique des sites de Bin-Ngolo et de la Béka sur le cours moyen du Fleuve Ogooué. L'objet de cette étude est de déterminer les conditions de leur mise en œuvre. L'exploitation de ces sites permettra d'augmenter la production électrique nationale, de supporter le développement industriel national et à moyen terme d'exporter l'électricité vers les pays voisins.



Fleuve Ogooué

4.1.3 Transport d’électricité du Schéma Directeur National d’Infrastructure

Réseau National de Transport d’Électricité – Phase I : Fougamou – Lambaréné – Ekouk – Nkok – ligne de 225 kV sur 240 km

Corridor 3 (sud)

Durée : 36 mois de construction

Statut : Étude de faisabilité et avant-projet terminés. Design terminé à 10 %

Planning : Début des travaux : novembre 2011
Fin des travaux : janvier 2013

Description : Construction d'une ligne électrique simple entre le site des Chutes de l'Impératrice et le poste de Nkok puis d'une ligne double entre le poste de Nkok et le poste de Ntoum II. Cette ligne permettra la rénovation de l'alimentation électrique de Lambaréné et de la ligne d'électrification rurale Kango – Bifoun au niveau du poste d'Ekouk.



Transport d'électricité



Réseau National de Transport d’Électricité (RNTE) – Phase II : Ekouk – Bifoun – Gare d’Alembé – Mitzic – 90 kV sur 143 km

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée : 48 mois de construction

Statut : Étude de faisabilité terminée. Avant-projet réalisé à 50 %

Planning : Début des travaux : janvier 2013
Fin des travaux : juillet 2014

Description : Construction de la ligne de Très Haute Tension associée à l'ouvrage hydroélectrique de la Chute de Fé II pour alimenter les villes de Mitzic, Ndjolé et Ekouk. Ce projet permettra d'interconnecter les réseaux nord et Estuaire et alimentera en énergie électrique les provinces du Woleu-Ntem et de l'Estuaire.

Réseau National de Transport d’Électricité (RNTE) – Phase III : De Franceville à Bifoun

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée : 36 mois dont 18 mois de construction

Statut : Étude de faisabilité terminée. Avant-projet réalisé à 50 %

Planning : Début des travaux : janvier 2013
Fin des travaux : juillet 2014

Description : Construction de la ligne de transmission électrique devant relier le réseau interconnecté ouest au réseau interconnecté est entre la gare d'Alembé et le poste de Moanda. Ce projet représente l'ossature principale du réseau de transport d'énergie électrique en reliant le réseau interconnecté ouest composé des réseaux des vallées de la Mbéï et de la Ngouïé à celui du réseau de Poubara. Il permettra d'interconnecter les réseaux nord et Estuaire et alimentera en énergie électrique les provinces du Woleu-Ntem et de l'Estuaire. Ce projet permettra de supporter le développement industriel du pays en l'approvisionnant en énergie verte et durable.

Réseau National de Transport d’Électricité (RNTE) – Phase IV : Fougamou – Mandji – Mouila – 63 KV

Corridor 3 (sud)

Durée : 37 mois dont 18 mois de construction

Statut : Étude de faisabilité terminée. Avant-projet et design à réaliser avant de lancer la construction

Planning : Début des travaux : janvier 2013
Fin des travaux : juillet 2014

Description : Construction de la ligne Haute Tension de 225 KV associée à l'ouvrage hydroélectrique des Chutes de l'Impératrice. Ce projet assurera l'alimentation des villes de Mouila, Mandji et Fougamou ainsi que des villages situés près des axes routiers.

Autres projets envisagés dans le cadre du Schéma Directeur National

- Centrale hydroélectrique de Mandji ;
- Extension du réseau électrique Bifoun – Lambaréné – ligne de 20 KV ;
- Extension du réseau électrique (20KV) Bifoun – Ebel Abanag-Ndjole – ligne de 20 KV ;
- Centrale thermique de Port-Gentil ;
- Construction du Réseau Interconnecté (RIC) de la Province du Woleu-Ntem. Phase I ;
- Construction du Réseau Interconnecté (RIC) de la Province du Woleu-Ntem. Phase II ;
- Transmission électrique : Gare Alembé-Poste Moanda ;

4.1.4 Résultats attendus

La réalisation du plan énergétique national et de l'ensemble de projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure permettra de supporter le développement des secteurs industriel, minier et forestier et de réaliser l'interconnexion du réseau électrique national. Ils réduiront l'utilisation de centrales thermiques alimentées par les hydrocarbures et augmenteront l'utilisation d'hydroélectricité, source d'énergie verte et durable.

Le futur réseau national permettra de tirer profit du potentiel de la région de Booué-Ivindo, soit 4 000 MW. Ce réseau permettra à cette énergie hydroélectrique d'être transportée vers Libreville, Port-Gentil, Franceville et jusqu'aux pays frontaliers : Cameroun, Afrique Centrale et Congo.

Le plan énergétique national représente une contribution indispensable au Gabon Industriel et sera un support majeur d'une économie solide, durable et diversifiée.

Carte de la production et du réseau électrique avec les projets du SDNI



4.2 Réseau routier

4.2.1 Situation avant la mise en œuvre du Gabon Émergent



Route goudronnée



Route en latérite

Avant la mise en œuvre du Gabon Émergent et la définition des projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure, le réseau routier du Gabon était composé de 936 km de routes bitumées.

Carte du réseau routier avant le Gabon Émergent



4.2.2 Projets de construction routière

Route Nationale PK5-PK12
– 7 km

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
38 mois dont 18 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité, avant-projet, design terminés. Construction réalisée à 25 %

Planning :
2011-2013

Description:
Élargissement de la RN1. La construction de ce tronçon vise à améliorer l'entrée et la sortie des véhicules sur l'unique voie de passage reliant Libreville au reste du pays. Les études pour la réalisation de ce tronçon ont été financées par la BAD dans le cadre du Programme Routier 1 et ont été effectuées par le cabinet Studi International. Le financement de la construction est en cours de négociation avec la Banque Mondiale qui se propose de financer les expropriations et une partie de la construction.

Route Nationale 1
PK12-Ntoum – 28 km

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Construction réalisée à 40 %

Planning :
Début des travaux : juin 2010
Fin des travaux : 2013

Description :
Élargissement de la Route Nationale 1 entre PK12 et la commune de Ntoum, soit 28 km. Cet élargissement sera aménagé en 2x2 voies. Ce tronçon fait partie d'un marché existant attribué à l'entreprise Ceddex et est construit par l'entreprise Entraco. Le financement de ce projet est assuré à 100 % par la DBE.



Route en latérite

Route Nationale 1
Ntoum-Nsile – 65 km

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
38 mois dont 24 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité, avant-projet et design terminés. Construction réalisée à 75 %

Planning :
Début des travaux : juin 2010
Fin des travaux : juin 2012

Description :
Réhabilitation du tronçon PK40 – PK 105. Le tronçon sera renforcé et élargi pour rétablir une largeur de voie conforme. Il fait partie d'un marché attribué à l'entreprise Ceddex et est construit par l'entreprise Entraco. Une réfection d'urgence des parties les plus détériorées avant la CAN 2012 est envisagée par le gouvernement pour améliorer la circulation entre Libreville et le reste du pays.

Route Nationale 1
Nsile-Bifoun – 63 km

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Début des travaux : juin 2012
Fin des travaux : janvier 2014

Description :
Aménagement et réhabilitation du tronçon entre Nsile et Bifoun. Une importante partie de projet comprend le changement de l'asphalte de la route existante. Ce tronçon fait partie d'un marché attribué à l'entreprise Ceddex et est construit par l'entreprise Entraco. Le financement de ce projet est assuré à 100 % par la DBE.

Route Alembe-Lastourville
– 311 km

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
60 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Début du projet : janvier 2012
Fin du projet : 2016

Description :
Ce tronçon de 311 km permettra de relier les Routes Nationales 2 et 6 à la Route Nationale 1.

Route Koumameyong-
Booué – 40 km

Corridor 1 (Belinga)

Durée :
24 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Début du projet : janvier 2012
Fin du projet : 2014

Description :
Construction de la route entre Koumameyong et Booué. Aucun appel d'offres n'a été lancé pour l'instant mais le Ministère de l'Équipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire désire lancer les études de ce projet en 2012. Elles devraient être financées à 100 % par le gouvernement gabonais.



Route Ovan-Makokou

Route Koumameyong-Ovan
– 51 km

Corridor 1 (Belinga)

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Construction réalisée à 5 %

Planning :
Fin des travaux : 2013

Description :
Réhabilitation, construction et bitumage d'une route 1x2 voies entre Koumameyong et Ovan. La construction de cette route a été confiée à l'entreprise Sinohydro à l'issue d'un appel d'offres international. Le financement de la construction est assuré par la BID.

Route Ovan-Makokou
– 90 km

Corridor 1 (Belinga)

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
À déterminer

Description :
Construction de la route entre Ovan et Makokou qui permettra d'exploiter le gisement de fer de Belinga.

Route Makokou-Belinga
– 45 km

Corridor 1 (Belinga)

Durée :
30 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Construction en cours de lancement

Description :
Construction de la route entre Makokou et Belinga qui permettra d'exploiter le gisement de fer de ce site.

Route Port-Gentil-Mandarove – 34 km

Corridor 1 (Port-Gentil)

Durée :
24 mois de construction

Statut :
Études terminées

Planning :
Lancement de la construction en 2012
Fin des travaux : 2014

Description :
Route 1x2 voies entre Port-Gentil et Mandarove. Les études de ce tronçon ont été réalisées il y a plusieurs années par l'entreprise IIA. Les travaux de construction pourraient être financés par la BAD dans le cadre du PR2.

Route Mandarove-Four Place – 233 km

Corridor 1 (Port-Gentil)

Durée :
48 mois de construction

Statut :
Étude en cours de lancement

Planning :
À déterminer

Description :
Réalisation d'un tronçon de 233 km entre Mandarove et Four Place. Les études de ce projet devraient être financées par la BAD dans le cadre du PR2. Cette route permettra le désenclavement de la capitale de l'Ogooué Maritime.

Route Bitam-Rivière Kye
– 20 km

Corridor 2 (nord)

Durée :
12 mois de construction

Statut :
Étude en cours de lancement

Planning :
2012-2014

Description :
La route Bitam-Rivière Kye reliera cette ville à la frontière du Cameroun.

Route Ndjolé-Medoumane
– 47 km

Corridor 2 (nord)

Durée :
24 mois de construction

Statut :
Projet en cours de réalisation

Planning :
Début du projet : avril 2009
Fin des travaux : 2013

Description :
Réhabilitation, construction et bitumage d'une route de 1x2 voies entre Ndjolé et Medoumane. La construction de cette route a été confiée à l'entreprise Dragages Gabon à l'issue d'un appel d'offres international. Le financement de la construction est assuré par l'Agence Française de Développement.

Route Mouila-Ndendé
– 71 km

Corridor 3 (sud)

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Études terminées

Planning :
Lacement de la construction : 2012
Fin des travaux : 2015



Route Medoumane-Ndjolé

Description :
Réhabilitation, construction et bitumage d'une route de 1x2 voies entre Mouila et Ndendé. Les études ont été confiées au bureau d'études CIMA International et financées par la BAD dans le cadre du PR1. La construction devrait aussi être financée par la BAD et commencer début 2012 après le lancement de l'appel d'offres international. La route Mouila-Ndendé constitue l'un des 2 tronçons du dernier chaînon manquant du corridor (Yaoundé – Libreville – Brazzaville) sur le territoire gabonais.

Route Ndendé-Doussala
– 46 km

Corridor 3 (sud)

Durée :
24 mois de construction

Statut :
Études terminées

Planning :
Lancement de la construction en 2012
Fin des travaux : 2014

Description :
Réhabilitation, construction et bitumage d'une route de 1x2 voies entre Ndendé et à la frontière du Congo près de Doussala. Les études ont été confiées au bureau d'études CIMA

International et financées par la BAD dans le cadre du PR1. Elles devraient être achevées fin 2011. Le financement de la construction de cette route est en cours de négociation avec la Banque de Développement des États d'Afrique Centrale (BEAC). La route Ndendé-Doussala constitue l'un des deux tronçons du dernier chaînon manquant du corridor (Yaoundé – Libreville – Brazzaville) sur le territoire gabonais.

Route Fougamou-Mouila
– 111 km

Corridor 3 (sud)

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Construction réalisée à 70 %

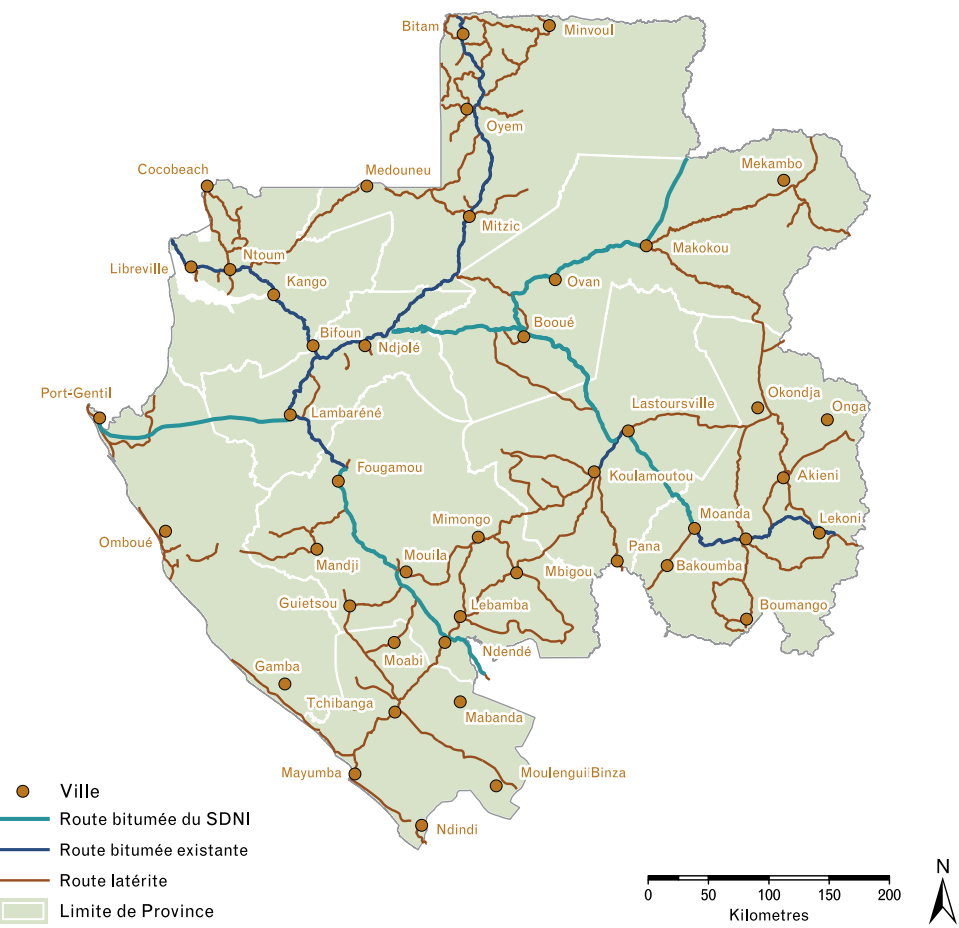
Planning :
Début du projet : avril 2009
Fin des travaux : fin 2012

Description :
Réhabilitation, construction et bitumage d'une route de 1x2 voies entre Fougamou et Mouila. La construction est réalisée par l'entreprise CCCC. Le suivi des travaux et de la construction est financé par la BAD dans le cadre du PR1.

4.2.3 Résultats attendus

La réalisation d'un réseau routier structuré et continu dans l'ensemble des corridors du territoire aura un impact majeur sur l'économie. Il permettra de développer les échanges nationaux et avec les pays frontaliers, de soutenir le développement des industries et de l'agriculture. En conséquence, les coûts de vente sur le territoire national et à l'export des produits gabonais, comme par exemple le bois transformé et les produits agricoles, seront plus compétitifs. Les routes du corridor de Belinga permettront le démarrage de l'exploitation du gisement de minerai de fer. Sur le corridor principal, en concurrençant le chemin de fer, la route deviendra une alternative intéressante pour le transport de biens et de personnes.

Carte du réseau routier avec les projets du SDNI



4.3 Développement des autres modes de transport

4.3.1 Situation avant la mise en œuvre du Gabon Émergent

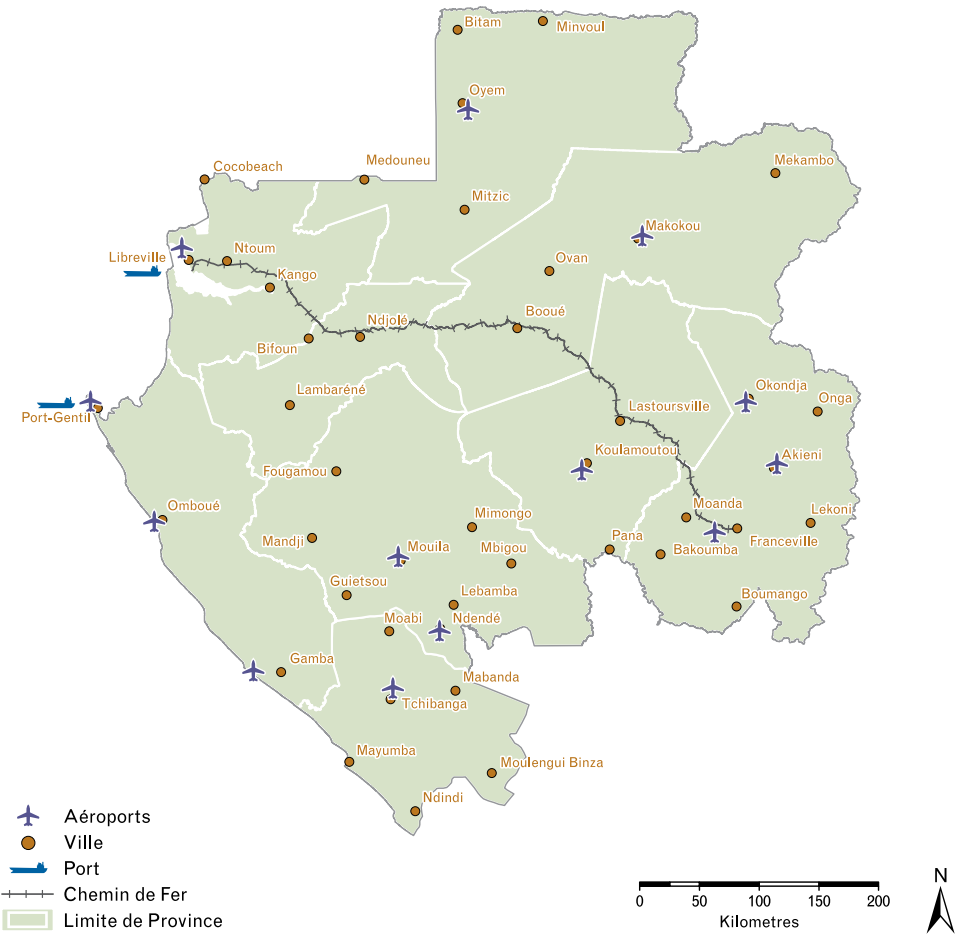


Transport de conteneurs par train



Port d'Owendo

Carte des transports hors route avant le Gabon Émergent



4.3.2 Projets du Schéma Directeur National d’Infrastructure

Nouvel aéroport international de Libreville ^a	Modernisation des aéroports de Port-Gentil, Tchibanga, Mouila, Makokou, et Lambaréné	Réhabilitation de la voie du Transgabonais – Phase 1 ^b
Corridor 1 (Transgabonais) Durée : 60 mois dont 36 mois de construction Statut : Appel d'offres pour étude de faisabilité lancé fin 2011 Planning : Début des travaux : 2013 Fin des travaux : 2016 Description : Étude de faisabilité, d’ingénierie et construction du nouvel aéroport de Libreville situé à Andeme à 67 km.	Corridor 1 (Port-Gentil) pour Port-Gentil, 1 (Belinga) pour Makokou, 3 (sud) pour Tchibanga, Mouila et Lambaréné Durée : 60 mois dont 48 mois de construction Statut : Projet non démarré sauf pour l'aéroport de Port-Gentil dont les travaux doivent se terminer en 2012 Planning : Début des études de conception et imagerie en 2012. Début des travaux : fin 2012. Fin des travaux : 2016 Description : Modernisation des aéroports en vue d'améliorer la sécurité et les déplacements nationaux.	Corridor 1 (Transgabonais) Durée : 43 mois dont 24 mois de construction Statut : Étude de faisabilité terminée Planning : Début du projet : septembre 2011 Fin des travaux : mai 2014 Description : Sécurisation de la voie, construction de gares routières multimodales, infrastructures, génie civil et réseaux divers.
^a Aéroport de Libreville		^b Voie du Transgabonais

Réhabilitation de la voie du Transgabonais – Phase 2	Aménagement d’un port en eau profonde	Agrandissement, réhabilitation et modernisation du port d’Owendo ^c
Corridor : Transgabonais Durée : 55 mois dont 36 mois de construction Statut : Projet en cours Planning : Début du projet : juillet 2011 Fin du projet : août 2014 Description : Dédoublement de la voie du Transgabonais incluse dans la réhabilitation et la réforme globale de la Setrag. Ce dédoublement de voie permettra de transporter le minerai de fer extrait sur le site de Belinga.	Corridor : À définir Durée : 55 mois dont 36 mois de construction Statut : Projet non démarré Planning : Début du projet : 2012 Fin des travaux : 2017 Description : Réalisation d'un port en eaux profondes comprenant des terminaux dédiés aux produits minéraliers, afin d'exporter le minerai de fer extrait du gisement de Belinga, et éventuellement aux pétroliers, aux porte-conteneurs et aux navires. Le port comprendra un chenal d'accès, des mûles, des quais, des zones de stockage ouvert, des entrepôts, des équipements de manutention du fret et des installations annexes. Une étude comparative nationale est nécessaire afin de repérer le site présentant le meilleur potentiel technico-économique.	Corridor 1 (Transgabonais) Durée : 24 mois de construction Statut : Étude de faisabilité réalisée à 30 % Planning : Début des études : 2012 Début de la construction : fin 2012 Fin du projet : 2015-2016 Description : Modernisation et développement du port d'Owendo avec construction d'un nouveau quai, achat de deux grues.
Voie ferrée Booué-Belinga – 320 km		^c Quai du port d'Owendo
Corridor 1 (Belinga) Durée : 60 mois dont 48 mois de construction Statut : Projet non démarré Planning : Début des études : 2012 Description : Construction d'une voie ferrée de 320 km afin de transporter le minerai de fer du site de Belinga vers la ligne du Transgabonais. Cette voie ferrée entraînera la création d'un pôle multimodal à Booué.		

Études des liens de transport Port-Gentil-Libreville

Corridor 1 (Port-Gentil)

Durée :
24 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Durée de l'analyse : 2012-2014

Description :
Étude permettant d'examiner les différents liens de transport pouvant améliorer le trajet entre Port-Gentil et Libreville dans l'optique de désenclaver Port-Gentil. Les différentes possibilités seraient de construire une voie routière, une voie ferrée ou d'améliorer la voie maritime afin de suppléer la voie aérienne.



Vue des rives de Lambaréné

Construction du port fluvial industriel, touristique et commercial de Lambaréné ^a

Corridor 3 (sud)

Durée :
24 mois dont 12 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité et avant-projet terminés. Design terminé à 90 %

Planning :
Début des travaux : fin 2012
Fin des travaux : 2014

Description :
Modernisation du port actuel et construction de nouvelles installations en vue d'améliorer les liens fluviaux entre Lambaréné et Port-Gentil et de développer le potentiel touristique de la région.

Stations de Pesage Routier

Localisation : Ensemble du territoire

Durée :
24 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Début des études de conception et d'ingénierie : 2012. Début des travaux : fin 2012. Fin des travaux : 2014

Description :
Construction de stations de pesage pour grumiers afin de respecter le tonnage adéquat par essieu et de préserver l'état des routes asphaltées.

Dragage du lit du Fleuve Ogooué ^b

Durée :
60 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2016

Description :
Le dragage de l'Ogooué facilitera la navigation fluviale et offrira une alternative aux transports routiers et aériens.

Infrastructures de Port-Gentil

Corridor 1 (Port-Gentil)

Durée :
34 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2016

Description :
Amélioration de la circulation, mise en place de réseau de bus, plan d'assainissement, construction de logements, eau et assainissement.

Infrastructures de Franceville

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
43 mois dont 24 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2016

Description :
Amélioration de la circulation, mise en place de réseau de bus, plan d'assainissement, construction de logements.



Fleuve Ogooué

Pôle intermodal de Ndjolé

Corridor 1 (Transgabonais) et 2 (nord)

Durée :
30 mois dont 12 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2016

Description :
Interconnexion entre les différents types de transports : routier, ferré, aérien et fluvial. Ce pôle intermodal fera de Ndjolé le centre logistique des produits transitant au Gabon.

Infrastructures de Lambaréné

Corridor 1 (Port-Gentil) et 3 (sud)

Durée :
70 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2017

Description :
20 projets en cours de définition dont construction d'un Centre Universitaire Hospitalier, logements sociaux, extension de la capacité hôtelière, embellissement de la ville, réseau de bus.

Port commercial de Port-Gentil

Corridor 1 (Port-Gentil)

Durée :
24 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2014

Description :
Modernisation du port en eaux profondes de Port-Gentil.

Extension de l'aéroport de Libreville

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
12 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2013

Description :
Réhabilitation et Extension de l'aéroport de Libreville existant.



Aéroport de Lambaréné

4.3.3 Résultats attendus

Ces différents projets auront une incidence majeure sur l'économie et le développement des échanges marchands à l'intérieur du Gabon et dans l'espace régional.

Le nouvel aéroport de Libreville permettra la création d'un hub logistique régional et sera le symbole du renouveau économique du Gabon. L'aéroport de Port-Gentil accueillera, grâce à la modernisation de ses infrastructures, des gros porteurs d'Europe et du Moyen-Orient. La modernisation de 6 autres aéroports provinciaux assurera l'accès rapide à ces régions et appuiera leur développement économique et leur désenclavement.

La réhabilitation de la voie du Transgabonais permettra la modernisation de cette voie vitale de communication. Elle supportera l'export de manganèse des nouvelles exploitations de manganèse à Franceville et Ndjolé. Le dédoublement des voies de la ligne Libreville-Franceville associé à la construction de la ligne Booué-Belinga et d'un port en eaux profondes supportera l'exportation de minerai de fer issu du gisement de Belinga. Cette nouvelle activité pourrait à moyen terme développer un chiffre d'affaires comparable à celui du pétrole.

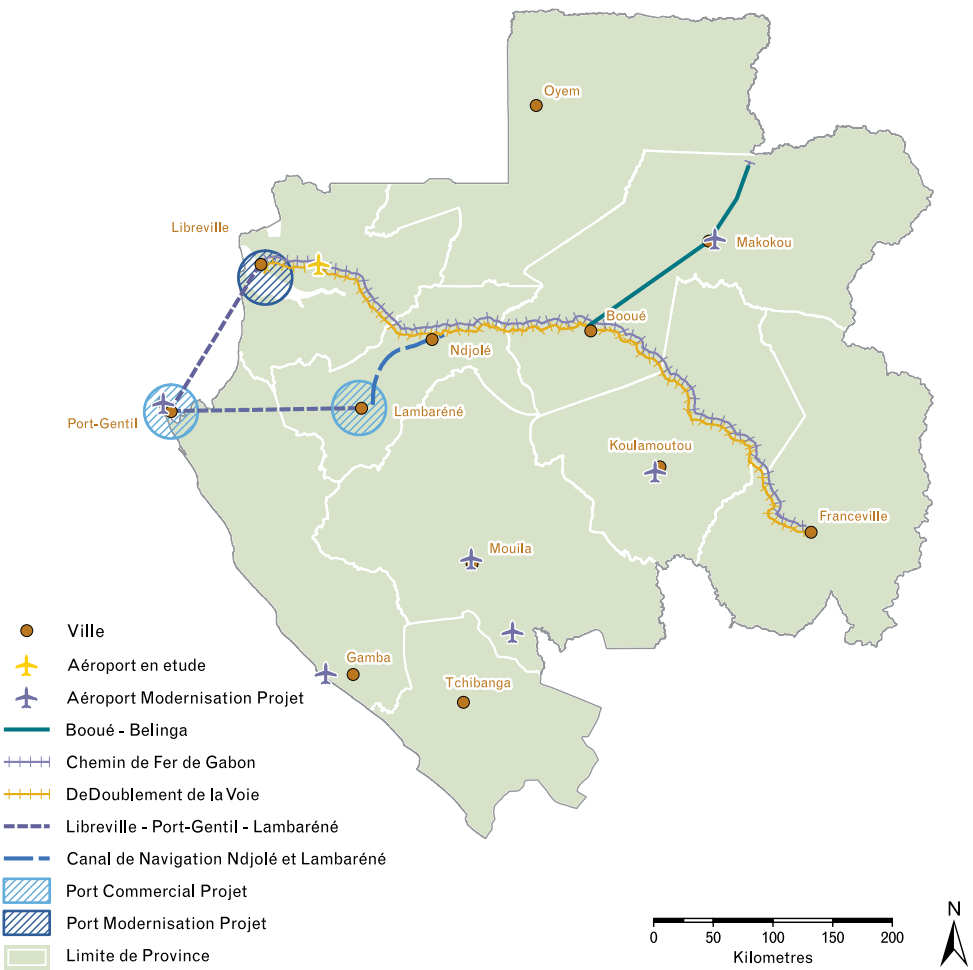
La modernisation des ports d'Owendo et de Port-Gentil aura une répercussion immédiate sur toute l'économie : les prix à l'import seront moins élevés en raison de la baisse du temps en rade des navires. À l'export, les produits gabonais seront plus compétitifs.

L'étude de nouveaux liens de transport entre Libreville et Port-Gentil permettra le désenclavement de la capitale économique et le développement des échanges entre les deux principaux pôles économiques du Gabon.

Le développement de Lambaréné donnera à cette ville un rôle central que ce soit en termes touristiques ou commerciaux avec le développement des échanges fluviaux avec Port-Gentil et Ndjolé. Le canal entre Ndjolé et Lambaréné permettra de relier par voie fluviale les corridors nord et sud. Ces deux villes deviendront de véritables pôles intermodaux et centres de transit et d'échanges de marchandises.

L'Etat souhaite moderniser et renforcer les infrastructures d'accueil existantes en province et à proximité des parcs

Carte du réseau de transport hors route avec les projets du SDNI



4.4 Projets économiques spéciaux

Infrastructures de la Zone Économique Spéciale (ZES) de l'île Mandji

Corridor 1 (Port-Gentil)

Statut :
Projet en cours de démarrage

Planning :
Fin des travaux 2016

Description :
Développement sur 2 000 hectares d'une zone de libre-échange. La 1^{ère} phase du projet vise à préparer le site, aménager l'accès à la zone et à construire les installations communes : routes, voie ferrée, eau, électricité, télécommunications.

La ZES offrira ainsi aux investisseurs un site adapté et moderne leur permettant de transformer les matières premières disponibles sur le territoire gabonais

en produits à valeur ajoutée qui seront utilisés localement ou exportés dans le monde. De plus, ces investisseurs bénéficieront d'un cadre juridique et fiscal avantageux.

La ZES devrait accueillir un maximum de 10 industries qui utiliseront jusqu'à 50 % des terrains disponible, le reste étant utilisé par des industries secondaires, de support ou offrant des services communs.

Ce projet appuiera le développement d'une économie forte, diversifiée et durable, la promotion de nouveaux moteurs de croissance et des investissements, le développement des ressources humaines et la création de nouveaux emplois. Les industries de

la ZES utiliseront et transformeront les ressources naturelles et les matières premières du Gabon : énergie hydroélectrique, gaz naturel, minéraux, bois et ressources halieutiques. Ce projet répond aussi aux objectifs socio-économiques du pays en aidant à la décentralisation de Libreville et fournit une opportunité unique d'améliorer la qualité de vie des Gabonais. Enfin, il aura un impact majeur sur le PIB national.

Si la phase de conception et la construction des installations communes seront financés par le gouvernement, la ZES devrait attirer des financements multilatéraux aussi bien de la part des bailleurs de fonds que du secteur privé sous forme de Partenariats Public-Privé.

Développement d'un projet pilote de tourisme culturel et d'affaires au nord de Libreville ^a

Durée :
36 mois de construction

Statut :
En phase d'études

Planning :
Durée du projet : 2012-2016

Description :
Phase 1 : construction d'une route 1x2 voies de 20 km entre le nord de Libreville et Santa Clara ainsi que les routes menant aux plages.

Ce projet consiste à développer à terme un centre de villégiature, sur un site de 100 ha, visant à promouvoir le tourisme d'affaires et culturel, à environ 15 km au nord-ouest de Libreville entre le Cap Santa Clara à l'est et la forêt de la Mondah au sud. Ce centre capitalisera sur la venue de visiteurs d'affaires et de leur famille à Libreville et offrira un cadre attrayant et diversifié pour les conférences régionales.

Il comprendra 2 hôtels, des installations de conférence et d'exposition, des appartements "grand standing", des villas et résidences secondaires, des musées (musée de découverte de la forêt tropicale et musée des arts et de la culture), des aménagements de loisirs, des magasins et restaurants. Il servira aussi de point de départ pour des safaris dans la forêt tropicale et sera développé de manière durable tout en respectant la biodiversité et l'environnement naturel.

L'emplacement exact du site et l'envergure du projet seront déterminés au début de la phase de conception par le biais d'une évaluation détaillée du site et du marché touristique haut de gamme.

La première phase du projet comprendra la planification conceptuelle et les études de faisabilité connexes (y compris le choix du site, la collecte de données, l'évaluation du marché, etc.) tout en définissant le cadre de sa structure et son développement progressif.

Le centre de villégiature proposé et le développement du tourisme répondent aux objectifs stratégiques du Gabon Émergent de promouvoir le tourisme en harmonie avec le développement durable de l'environnement naturel du Gabon. De plus, il entraînera la création de nombreux emplois et de nombreuses opportunités d'affaires pour les entreprises locales. Ce projet permettra la promotion de l'image du Gabon au niveau mondial et assiera son rôle de pôle régional de première importance.



Plage de la Pointe-Denis

Aman Hotels Resorts

Durée :
24 mois de construction

Statut :
En phase d'études

Planning :
2012-2016

Infrastructures pour les sites touristiques choisis

Durée :
27 mois dont 12 mois de construction

Statut :
En phase d'études

Planning :
2012-2016

4.5 Projets télécommunications

4.5.1 Projets fibre optique

Fibre optique Libreville-Franceville

Corridor 1 (Transgabonais)

Durée :
24 mois

Statut :
Étude de faisabilité en cours

Planning :
Durée du projet : 2012-2013

Description :
Installation d'un câble de fibre optique entre Libreville et Franceville.

Autres projets de télécommunication

Localisation : Ensemble du territoire

Durée :
24 mois

Statut :
Étude de faisabilité en cours

Planning :
Durée du projet : 2012-2016

Description :
Installation de 800 km de fibre optique par an jusqu'en 2016.



Antenne GSM

4.5.2 Autres projets

Construction d'une technopole de l'économie numérique au sein de la Zone Franche de l'île Mandji

Corridor 1 (Port-Gentil)

Durée :
60 mois

Statut :
Étude de faisabilité en cours

Planning :
Durée du projet : 2012-2016

Description :
Construction d'un parc IT, cybercity ou technopole de l'économie numérique, situé au sein la Zone Franche de l'île Mandji et connecté au câble sous-marin ACE. Ce projet comprend des études topographiques, l'aménagement de la parcelle B de la Zone Franche et la mise en place des 8 Technopoles.

4.5.3 Résultats attendus

Les principales villes du pays seront connectées par la fibre optique (cf. carte déploiement de la fibre optique dans le chapitre Technologies de l'Information). Ces projets auront pour conséquence directe la hausse du taux de pénétration d'Internet. Grâce à l'augmentation du nombre d'utilisateurs de nouvelles technologies, le Gabon pourra développer des produits à forte valeur ajoutée et une économie de services. La technopole de l'île Mandji attirera de nombreux investisseurs et permettra la formation des gabonais dans les technologies de l'information.

4.6 Aménagement urbain

Développement d'un nouveau quartier selon le SmartCode à Lambaréné

Corridor 3 (sud)

Durée :
36 mois

Statut :
Étude de faisabilité et avant-projet terminés

Planning :
Début du projet : 2014-2016

Description :
Projet de construction de logements dont 1 000 en 2014.

Autre projet envisagé dans le cadre du Schéma Directeur National

- Construction de 5 000 logements à Nkok.



Centre-ville de Lambaréné

4.7 Développement de Belinga

Développement de Belinga

Corridor 1 (Belinga)

Durée :
60 mois

Statut :
En phase d'études

Planning :
Durée du projet : 2012-2016

Description :
Élaboration du scénario du développement de la mine de fer de Belinga. Après avoir défini l'exploitation minière prévue, il sera nécessaire d'identifier les projets potentiels économiques et industriels associés ainsi que de déterminer les besoins hydroélectriques. Il faudra aussi définir les besoins en infrastructures hors site telles que les moyens de transport du minerai, les installations pour l'exporter.

Le projet de mine de fer de Belinga consiste à exploiter une ressource potentielle d'un milliard de tonnes de minerai de fer à une teneur de 60 à 65 %, sous forme d'hématite, de magnétite et de quartz. Le projet de Belinga est situé à plus de 500 km à l'est de Libreville dans la province de l'Ogooué-Ivindo. La concession minière, couvre environ 700 km².

La mine pourrait extraire et traiter plus de 50 millions de tonnes par année en excavation à ciel ouvert. Suite à son extraction, le minerai sera broyé, tamisé puis entreposé dans de grandes aires de stockage pour ensuite être chargé sur des wagons à minerai. Il sera ensuite transporté par voie ferrée jusqu'à un port en eaux profondes et chargé sur des minéraliers.

Un village devra être construit près de la mine afin de fournir des logements aux 400 ou 500 personnes y travaillant ainsi qu'aux 400 à 500 personnes de différents corps de métier qui rempliront des fonctions annexes telles que l'éducation, les activités sociales et les petits commerces. Les plus importants corps de métier supporteront les activités de la mine et consisteront en services de santé, prévention, sécurité et d'urgence médicale, services de plomberie / mécanique, d'électricité et de bâtiments / travaux publics courants (sanitaire, égouts, approvisionnement, gestion et traitement des eaux, entretien, etc.), approvisionnement des combustibles et autres services essentiels.

Le halage du minerai par train nécessitera la construction d'une nouvelle voie simple de chemin de fer d'environ 320 km entre Booué et Belinga, et le dédoublement de la voie Transgabonais. Il faut prévoir trois trains de 100 wagons par jour chacun ayant une charge utile de 75 à 80 tonnes, ce qui nécessitera un parc de près de 800 wagons et plusieurs locomotives pour assurer l'opération de transport.

Une centrale électrique devra aussi être envisagée pour couvrir les besoins de la mine et du village qui seront de l'ordre de 20 à 25 MW.

Enfin, une route aménagée et bitumée entre Booué et Belinga passant par Makokou sera indispensable pour acheminer le matériel lourd nécessaire aux travaux de mise en exploitation du site.

5 Projets prioritaires de Libreville

5.1 Plan de développement urbain de Libreville

Système d'assainissement des eaux usées de Libreville

Durée :
64 mois dont 36 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité réalisée à 25 %

Planning :
Programme réalisé en phases

Description :
Fournir un système de collecte des eaux usées municipales avec cinq usines de traitement de capacité de 25 000 m³/jour.

Le principal objectif de ce projet est de fournir un système municipal d'égouts pour la ville afin de collecter les eaux usées domestiques et industrielles et de les transporter jusqu'aux stations d'épuration. Le réseau des égouts sera constitué de conduites enterrées de diamètre compris entre 0.3 et 1 m.

Suivant nos hypothèses, les conduites principales seront acheminées à l'extérieur des chaussées pavées mais dans l'emprise des routes. Le système d'assainissement s'écoulera par gravité. Cependant, des stations intermédiaires de pompage seront utilisées pour les terrains plats.

Le concept prévoit la construction de 5 stations d'épuration identiques par phase pour servir une population de 750 000 personnes. Le projet fournira une usine de traitement secondaire des effluents. Le déchargement se fera de préférence via une embouchure

éloignée du rivage dans l'océan. On utilisera sinon une rivière ou un marais. L'effluent traité sera classé comme "eau grise", ce qui le rendra propre à l'utilisation pour de l'irrigation ou de l'eau de refroidissement industrielle.

Ce projet fournira un service social de base à la population de Libreville et va dans le sens des objectifs stratégiques du Gabon Émergent : partager les fruits de la croissance et fournir aux citoyens l'accès aux services sociaux de base (eau, électricité, assainissement).

De plus, l'élimination des fosses septiques actuelles, des fosses d'aisance et des champs filtrants réduira le suintement potentiel d'eaux usées

dans la nappe phréatique et réduira les risques de santé associés à l'évacuation non contrôlée des eaux usées. Enfin, la réalisation de ce projet entraînera la création d'emplois, la production de taxes et autres revenus, ainsi qu'une amélioration de l'image de la ville et une augmentation du tourisme d'affaires.

La planification du programme de mise en œuvre devra prendre en compte les zones de la ville qui ont des réseaux de routes existants ainsi que des bâtiments pérennes de manière à minimiser les éventuelles perturbations. Le projet démarrera par une phase pilote avant de s'étendre aux autres zones.



Pollution à Libreville

Plan stratégique de collecte et de drainage des eaux de pluie

Durée :
80 mois dont 36 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité réalisée à 50 %.
Avant-projet et design réalisé à 10 %
Construction réalisée à 5 %

Planning :
Fin du projet : 2018

Description :
Mise en place d'une stratégie pour organiser et optimiser la collecte des eaux de pluie afin de gérer le drainage dans Libreville.

L'objectif de ce projet est de fournir un système de collecte des eaux pluviales afin de gérer leur drainage dans la ville

de Libreville. Le système sera constitué d'une série de canaux, de fossés et de conduites dans les zones urbaines développées. Les sous-ensembles de quartiers seront reliés par des systèmes secondaires et tertiaires aux conduites d'eaux pluviales principales. Le flux des eaux pluviales et les paramètres d'orages retenus pour la conception du système principal de collecte et de drainage seront définis pendant la phase d'étude conceptuelle. Les eaux pluviales seront déchargées dans des bassins de rétention/recharge puis dans la mer. Le système de collecte utilisera au maximum l'écoulement naturel par gravité, cependant, des stations de pompage intermédiaires sont prévues.

Ce projet fournira un service social majeur à la population de Libreville. En accord avec la vision du Gabon Émergent, ce projet permettra le partage des fruits de la croissance avec les résidents de la ville et fournira un accès commun aux services sociaux de base. De plus, il aidera à préserver les investissements réalisés dans la construction de nouvelles rues et routes et l'élimination (ou la réduction) des afflux d'eaux pluviales dans les fosses septiques existantes réduira les débordements d'égout potentiels et les risques de santé associés. Il sera exécuté en phases afin d'agir de façon efficace, tout en minimisant les perturbations, en choisissant d'abord les zones de la ville qui ont un réseau de routes et des bâtiments existants pérennes.



Plan d'eau près d'un quartier d'habitation à Libreville

Traitement et distribution des eaux potables dont les eaux pour la lutte contre les incendies

Durée :
30 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée

Planning :
Fin du projet : 2015

Description :
Traitement et distribution d'eau potable et système de protection des incendies. Après l'évaluation des installations existantes, de nouvelles stations d'épuration seront sélectionnées et élaborées. La réalisation de ce projet permettra d'assurer 150 litres/jour à 750 000 personnes.

L'objectif de ce projet est de fournir un système de distribution combiné d'eau potable et de lutte contre les incendies pour la région du Grand Libreville. Le réseau de distribution comportera les éléments suivants :

- Conduites pressurisées et enterrées ;
- Réservoirs d'eau incendie ;
- Bouches à incendie ;
- Stations de pompage, si requises.

Les conduites d'eau principales seront acheminées à l'extérieur des chaussées dans l'emprise des routes principales afin d'utiliser les tranchées utilitaires communes, tout en maintenant la séparation exigée par le code entre eau potable et eaux usées.

Le projet couvrira les éléments suivants :

- L'évaluation des systèmes existants et la définition des sources d'approvisionnement en eau ;
- La sélection/conception des stations de purification d'eau ;
- La conception du système de distribution.

Le concept prévoit la construction d'un système d'approvisionnement et de distribution en phases pour servir une population ultime de 750 000 personnes. La conception se basera sur une hypothèse de consommation d'eau de 150 litres par personne et par jour.

Ce projet fournira un service social majeur à la population de Libreville. Conformément à la vision du Gabon Émergent, il favorisera le partage des fruits de la croissance avec les habitants de la ville et offrira un accès général aux services sociaux de base.

Il aidera à préserver les investissements réalisés dans le secteur du bâtiment et du logement. De plus, l'élimination du système actuel ad hoc de réseaux de tuyaux permettra de :

- Réduire les fuites d'eaux et les infiltrations ;
- Réduire les risques sanitaires associés à l'utilisation d'eau non contrôlée et/ou non traitée ;
- Fournir une source fiable de protection contre les incendies ;
- Générer des emplois, des recettes fiscales et autres, ainsi qu'améliorer l'image de la ville et stimuler le tourisme.

Il sera exécuté en phases afin d'agir de façon efficace, tout en minimisant les perturbations, en choisissant d'abord les zone de la ville qui ont un réseau de routes et des bâtiments existants pérennes.



Station de traitement d'eau potable

Pose de la canalisation
DN 1200 Ntoum-Libreville
– 42 km

Durée :
29 mois dont 12 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée.
Avant-projet réalisé à 50 %

Planning :
Début des travaux : avril 2012
Fin des travaux : octobre 2013

Description :
Pose d'une canalisation permettant l'augmentation de l'approvisionnement en eau potable de Libreville.

Construction de la conduite
Stromboli-Angondjé DN 800
– 8 km et d'un château d'eau
de capacité de 2500 m³ à
Angondjé ^a

Durée :
22 mois dont 12 mois de travaux

Statut :
Étude de faisabilité et avant-projet terminés

Planning :
Début des travaux : mars 2012
Fin des travaux : janvier 2013

Description :
Construction de la conduite Stromboli-Angondjé DN 800 – 8 km et d'un château d'eau de capacité de 2 500 m³ à Angondjé au niveau du stade de l'amitié sino-gabonaise.



Château d'eau à Libreville

Renforcement de la
conduite d'eau potable –
Phase 1 – PK6 – PK9

Durée :
37 mois dont 12 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée.
Avant-projet terminé à 50 %

Planning :
Début des travaux : janvier 2013
Fin des travaux : juillet 2014

Description :
Renforcement de canalisation permettant l'augmentation de l'approvisionnement en eau potable de Libreville. Projet nécessaire pour alimenter en eau potable la zone d'Angondjé.

Plan d'urgence
d'alimentation en eau
potable d'Angondjé

Durée :
12 mois de travaux

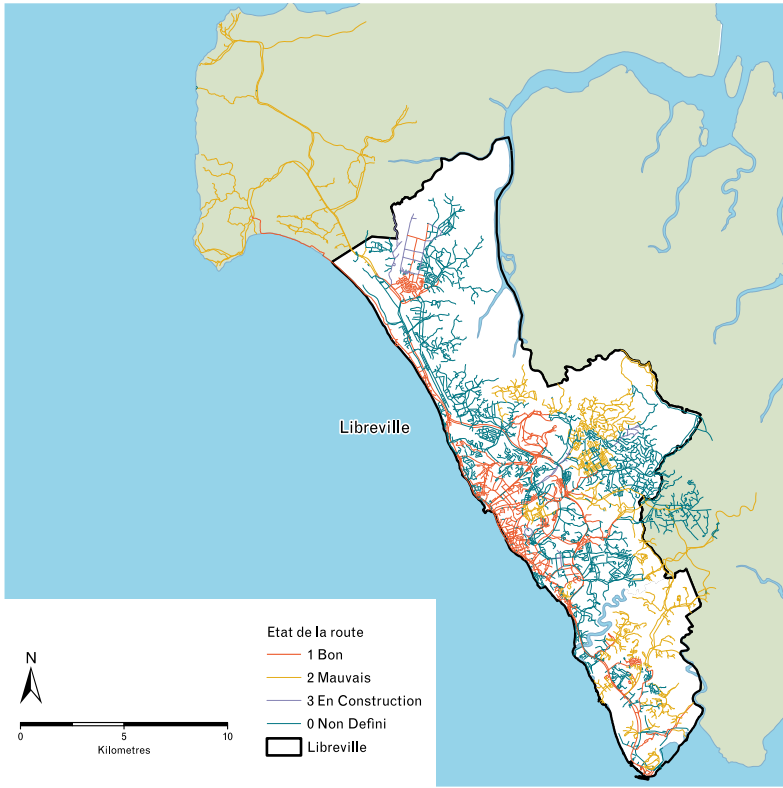
Statut :
Étude de faisabilité, avant-projet et design terminé. Construction réalisée à 20 %

Planning :
Début des travaux : fin 2011
Fin des travaux : début 2012

5.2 Transport

5.2.1 Situation avant la mise en œuvre du Gabon Emergent

Carte du réseau de routes actuel de Libreville



Esquisse de la route de Glass

5.2.2 Projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure

Route Nationale PK0-PK5 ^a

Durée :
38 mois dont 18 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité terminée.
Avant-projet réalisé à 30 %

Planning :
Début des travaux : aout 2012
Fin des travaux : septembre 2014

Description :
Ce tronçon de la Route Nationale 1 faisait originellement partie de projet PK0-PK12 dont l'étude a été effectuée par le cabinet Studi International. Il a été séparé en deux parties pour s'assurer qu'il s'intègre bien dans le projet parallèle du Champ Triomphal. Il comprendra notamment des lignes et des arrêts de bus.

Construction des pénétrantes et des rocades – 25 km

Durée :
38 mois dont 24 mois de construction

Statut :
Etudes de faisabilité en 2012

Planning :
Construction 2013-2015

Description :
Ingénierie et construction de 5 pénétrantes dans Libreville; routes 2x2 d'une longueur totale de 25 km.

Route Cap Esterias – 25 km

Durée :
38 mois dont 24 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
2012-2014

Description :
Construction d'une route 2x2 voies entre le carrefour Bodega et Cap Esterias.



Esquisse de la future route PK0-PK5

5 carrefours sur la voie express à Libreville

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Construction terminée à 85 %

Planning :
Fin des travaux des trois échangeurs d'Iai, Nzeng-Ayong, Charbonnages : début 2012

Description :
Réalisation de 5 échangeurs en diamant à Iai, Nzeng-Ayong, Charbonnages, Sogatol et Owendo.

Route de la Sablière – 5,5 km

Durée :
12 mois de construction

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Fin des travaux : 2013

Description :
Réhabilitation et construction de la route de la Sablière.

Réaménagement du Bord de Mer **b**

Durée :
36 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité réalisée à 30 %

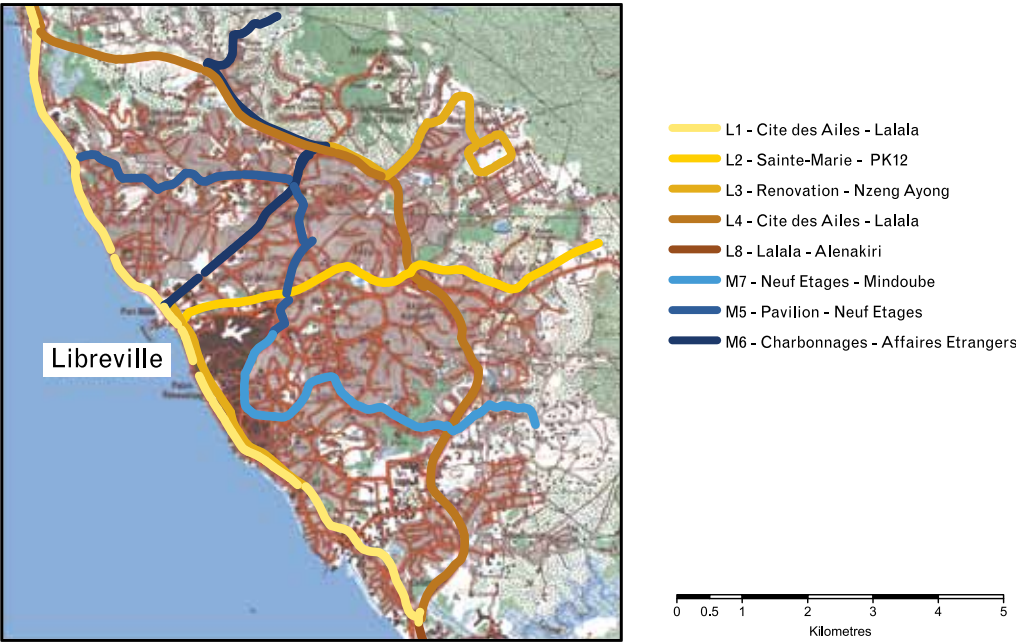
Planning :
Durée du projet : 2013-2014

Description :
Réaménagement en deux phases – Phase 1 : gestion du trafic et de la sécurité; Phase 2 : Mise en place de couloirs de bus et aménagement de carrefours et paysage.



Bord de mer de Libreville

Carte du futur réseau de bus de Libreville



Réseau de bus de Libreville

Durée :
31 mois dont 18 mois de construction

Statut :
Étude de faisabilité, avant-projet et design terminés

Planning :
Projet par tranche, Tranche 1 (Glass) terminée fin 2012

Description :
Elaboration et mise en place d'un réseau de 6 lignes de bus standard (70 passagers) et 8 lignes de minibus (30 passagers), et restructuration de Sogatra. Achat de 178 bus standard et 53 minibus courant 2012-2013. Construction de quatre dépôts de bus, des terminaux, des arrêts de bus et des bureaux.



Bus à Libreville

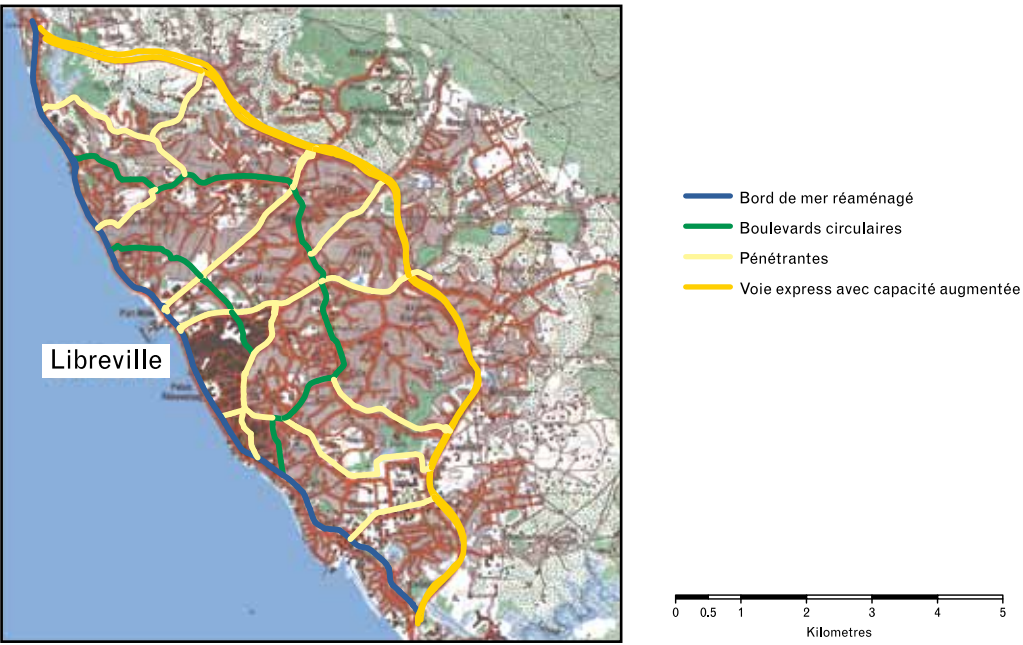
5.2.3 Résultats attendus

Ces projets ont pour objectif de décrire la manière dont les gens se déplaceront dans la capitale et donc du bon raccordement entre les différents quartiers de la ville. Les caractéristiques du futur réseau routier seront aussi déterminantes pour s'assurer que la circulation des voitures, des piétons, des camions et autres services est efficace et sûre. Les projets décrits ci-dessus renforceront la structure organisationnelle du Grand Libreville et aideront à créer un système de transport sûr et efficace pour tous les projets futurs dans cette zone. Ils permettront de renforcer les facteurs clés de compétitivité globale, de moderniser les infrastructures existantes et de prévoir une planification harmonieuse du Libreville du futur.

Ces aménagements seront fortement visibles et apporteront d'importants bénéfices sociaux et améliorations majeures concernant le mouvement des habitants, des marchandises et des services dans Libreville et les régions environnantes, l'efficacité et la compétitivité de nombreux secteurs économiques. De plus, ce réseau de transport planifié, efficace et organisé constituera un avantage certain sur le coût, la qualité de la vie, la sûreté et le commerce à Libreville.

Enfin, ces projets définissent les futures artères principales de Libreville qui aideront à guider par la suite d'autres expansions et d'autres projets d'aménagement de la ville.

Carte du futur réseau routier de Libreville



5.3 Projet du Port-Mole et du Champ Triomphal

Développement urbain du Port Mole et études pour l'aménagement du Champ Triomphal

Durée :
60 mois

Statut :
Étude de faisabilité en cours

Planning :
Durée du projet : 2012-2020

Description :
Réaménagement urbain du Champ Triomphal et construction du nouveau Port Mole.

L'objectif de ce projet est de créer une vitrine architecturale qui affirmera la position de Libreville en tant que grande capitale africaine et attirera les investisseurs. Cette zone deviendra le centre emblématique du Gabon et offrira un large éventail d'activités.

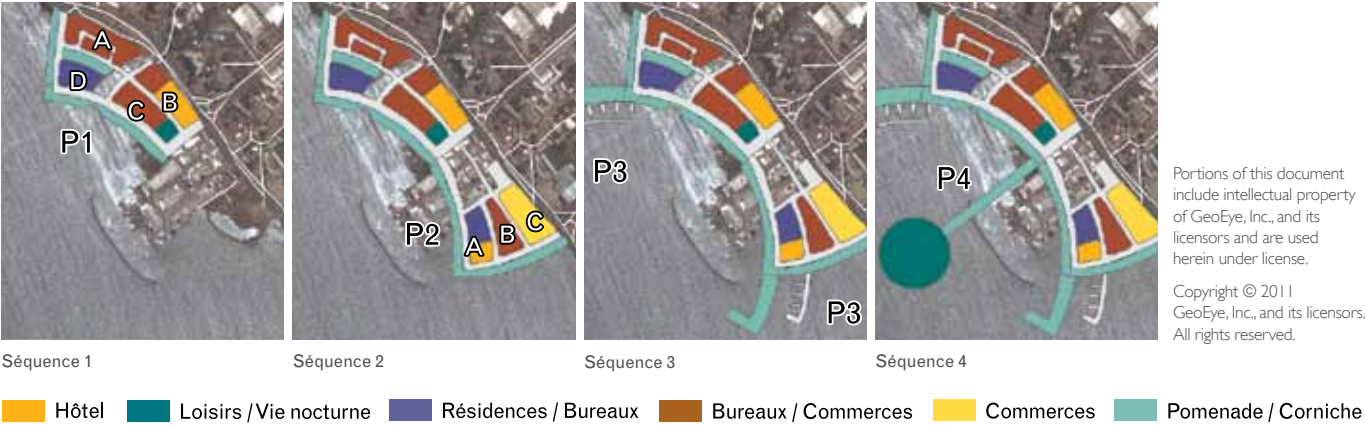
Le nouveau Port-Mole représentera, sur une surface de 15 hectares, le nouveau quartier central de Libreville. Il comprendra de nombreuses infrastructures, des espaces publics de qualités et de toutes les commodités

d'usage pour profiter de cette magnifique zone sur l'eau : des hôtels, des commerces et des espaces de loisirs et de restauration (corniche, restaurants et marina). Enfin, l'espace réservé au service de ferry sera modernisé. Plus que tout autre lieu de la ville, le Port-Mole sera accessible par l'ensemble des moyens de transport : automobile, transport en commun, bateau et sera un lieu de promenade et de détente pour les piétons.



Esquisse du futur Port-Mole

Séquence de construction du futur Port-Mole



Depuis juillet 2011, une équipe de 10 urbanistes de Bechtel est dédiée au développement de ce projet, depuis la création du concept à la préparation des termes de référence et du cahier des charges. Une fois le projet approuvé, les premiers appels d'offres concernant l'aménagement du site seront lancés courant 2012. La réalisation du projet se fera en 4 séquences comme indiqué dans le schéma ci-dessus.

Le nouveau Port-Mole améliorera l'image de la ville et donnera une identité forte à la capitale. Il sera aussi la base de l'aménagement et de la rénovation du secteur urbain riverain, notamment le Boulevard Triomphal et le Bord de Mer.

Par son emplacement et les activités qui y seront développées, ce projet tient une place importante dans la réalisation de la vision du Gabon Émergent : il améliorera la qualité de vie des résidents de Libreville tout en partageant les fruits de la croissance économique.

Autres projets envisagés dans le cadre du Schéma Directeur National

- Remblaiement et création d'une extension Port Mole : Phase 1.

5.3.1 Résultats attendus

L'objectif de ce projet est d'aménager le Port Mole pour qu'il devienne le centre symbolique de Libreville et du Gabon et un point de rencontre privilégié pour les habitants de la capitale et les visiteurs en leur offrant un large éventail d'activités. Plus que tout autre lieu dans la ville, le Port Mole attirera des visiteurs qui emprunteront tous les modes de transport disponibles : pédestre, automobile, transports en commun et ferries. De nouvelles infrastructures y seront construites : 2 hôtels, des commerces, des espaces de loisirs et de restauration : corniche, restaurants et marina et l'espace réservé au service de ferry sera modernisé.

Le nouveau Port-Mole sera aussi la base du développement et de la rénovation du secteur urbain riverain, notamment le Champ Triomphal et le Bord de Mer.

Ce projet tient une place importante, dans l'achèvement de la vision du "Gabon Émergent" car il stimulera et illustrera l'accession à un développement diversifié et durable et l'amélioration de la qualité de vie dans la capitale. Il soutiendra le développement du tourisme et créera un "pôle régional" qui mettra en valeur la culture florissante du Gabon. De plus, il encouragera l'industrie de la pêche et donnera l'impulsion du développement du Champ Triomphal et au Bord de Mer ainsi qu'aux secteurs riverains avoisinants. Par son emplacement au sein de la ville, il représente une opportunité unique pour démontrer la qualité et l'aspect esthétique du programme qui s'étendra à l'ensemble du Gabon.



Esquisse du futur Boulevard Triomphal

5.4 Projet d'aménagement urbain

5.4.1 Projets

Développement du quartier d'Angondjé

Durée :
60 mois

Statut :
Étude de faisabilité et avant-projet terminés. Appel d'offres pour la construction lancé

Planning :
Début des travaux : 2012
Fin des travaux : 2015

Description :
Construction de 50 000 logements, écoles, centres médicaux, casernes de pompiers et installations commerciales. Les installations civiles seront financées par le gouvernement et les bâtiments

commerciaux par des promoteurs privés. Les objectifs par an sont les suivants :

- 2012 et 2013 : 5 000 unités ;
- 2013, 2014 et 2015 : 7 000 unités.

Le quartier d'Angondjé sera construit en 4 phases assurant une progressivité de la mixité urbaine avec de nombreux logements abordables. Trois types de logements ont été conçus par nos équipes dont des logements à bas coût et des logements sociaux. Les 1^{ères} maisons modèles ont été construites en Décembre 2011.



Premières constructions



Esquisse du futur quartier d'Angondjé



Plan des habitations à Angondjé

5.4.2 Résultats attendus

Le développement de zone d'habitat suivant les directives du SmartCode et faisant partie des quartiers intégrés est un élément clé du Schéma Directeur National d'Infrastructure. Ainsi, la 1^{ère} zone d'habitation à usage mixte d'Angondjé, qui sera prochainement délivrée par l'ANGT, l'agence gouvernementale créée par Bechtel, est en cours de construction. Elle offrira un éventail d'options de logement pour tous les revenus et comprendra des hôpitaux, des espaces verts, des zones commerciales et administratives, un réseau viaire continu et hiérarchisé et des écoles.

Ce futur quartier est élaboré suivant un mode de planification durable. Il est conçu pour réunir les communautés et offrir toutes les commodités à proximité des lieux de résidence et de travail de ces habitants.

Ce quartier modèle a été adapté à la culture et l'environnement local. De plus, il prend en considération la planification urbaine, l'architecture, le style et le changement culturel au Gabon. Ses habitants disposeront à la fois d'un environnement urbain moderne et de larges espaces naturels. Il a été pensé pour favoriser l'élévation du niveau de vie de la population en lui donnant les moyens d'acheter leur propre maison et en leur fournissant des possibilités de construire une vie meilleure. Les propriétaires de ces maisons et appartements économes en énergie seront encouragés à effectuer les travaux de finition de leurs propriétés, comme le carrelage, selon leurs moyens, leurs besoins et leurs envies.

Les premiers travaux ont démarré il y a quelques semaines et ces habitations serviront de modèle pour le reste du projet. Grâce à l'évaluation de ces constructions, le processus de réalisation sera étudié et la mise en œuvre de l'ensemble du projet sera accélérée. Le concept du nouveau quartier d'Angondjé est conçu pour stimuler l'économie, offrir des avantages tangibles aux personnes défavorisées et va dans le sens du "Gabon Émergent" et d'un Gabon durable.

6 Autres projets non inclus dans le Schéma Directeur

6.1 CAN 2012

Projets des infrastructures liées à la CAN 2012

Le gouvernement a fait appel à Bechtel et l'ANGT pour gérer les travaux d'infrastructures liés à l'organisation de la plus grande compétition sportive du continent que le Gabon va accueillir pour la 1^{ère} fois de son histoire.

Le Gabon et la Guinée Équatoriale se sont vus attribués en Septembre 2006 l'organisation conjointe de la 28^{ème} Coupe d'Afrique des Nations qui se déroulera du 21 janvier au 12 février 2012.

Afin de s'assurer de la réussite de l'organisation de l'événement sportif majeur de l'année 2012 pour le continent africain, nos équipes ont été mandatées pour gérer et superviser les travaux d'infrastructures liés à la compétition : construction et réhabilitation de stades, de résidences hôtelières et de routes d'accès.

Pour répondre à ce défi, nous avons mobilisé l'ensemble de nos équipes et travaillé en étroite collaboration avec les différents entrepreneurs et fournisseurs pour garantir le respect des délais et s'assurer que les ouvrages seront terminés avant le début de la compétition. De plus, nous avons amélioré la sécurité sur les sites en instaurant l'usage systématique d'équipements de protection ainsi que la qualité des travaux par la mise en place de normes de construction tout en respectant les termes de référence de la Confédération Africaine de Football.

Les principales infrastructures construites ou rénovées à l'occasion du tournoi sont les deux stades qui abriteront la compétition : le Stade de l'Amitié à Libreville, d'une capacité de 42 000 places, et le stade de la Rénovation à Franceville, qui abrite 25 000 places, le village olympique de Bongoville et 5 stades d'entraînement.

Comme le souhaite le Président Ali Bongo Ondimba, la CAN 2012 sera un succès et sera la fierté du peuple gabonais.



Résidence hôtelière Nzeng-Ayong



Stade de l'amitié de Libreville en construction



Stade de Franceville

6.2 Projets éducation

Construction et équipement d'écoles pré-primaires dans chaque département	Modernisation et équipement des écoles pré-primaires existantes dans chaque chef-lieu de département et chaque arrondissement	Construction et équipement des écoles primaires dans chaque arrondissement, chaque chef-lieu de département et dans les grands centres économiques et industriels
Durée : 60 mois	Durée : 60 mois	Durée : 60 mois
Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré
Planning : Durée du projet: 2012-2016	Planning : Durée du projet : 2012-2016	Planning : Durée du projet : 2012-2016
Description : Construction et équipement de 60 écoles existantes dans chaque chef-lieu de département. Modernisation et équipement de 132 écoles existantes dans chaque arrondissement.	Description : Modernisation et équipement de 23 écoles primaires dans chaque chef-lieu de département, de 37 écoles primaires dans chaque arrondissement et 7 écoles primaires dans les grands centres économiques et industriels.	Description : Construction et équipement de 23 écoles primaires dans chaque chef-lieu de département, de 37 écoles primaires dans chaque arrondissement et 7 écoles primaires dans les grands centres économiques et industriels.
Construction et équipement de salles de classes pré-primaires des 9 capitales provinciales	Réfection et équipement des écoles primaires dans chaque arrondissement de Libreville	Construction et équipement d'une base pédagogique dans chaque arrondissement et chaque chef-lieu de département
Durée : 60 mois	Durée : 60 mois	Durée : 60 mois
Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré
Planning : Durée du projet : 2012-2016	Planning : Durée du projet : 2012-2016	Planning : Durée du projet : 2012-2016
Description : Construction et équipement de 24 bases pédagogiques dans chaque arrondissement et de 37 bases pédagogiques dans chaque chef-lieu de département.	Description : Construction et équipement de 24 bases pédagogiques dans chaque arrondissement et de 37 bases pédagogiques dans chaque chef-lieu de département.	Description : Construction et équipement de 24 bases pédagogiques dans chaque arrondissement et de 37 bases pédagogiques dans chaque chef-lieu de département.



Écolier gabonais

Modernisation et équipement des internats des lycées existants	Construction et équipement des internats des lycées d'Émergence Scientifique	Programme de réhabilitation des 17 lycées existants
Durée : 60 mois	Durée : 60 mois	Durée : 6 mois
Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré
Planning : Durée du projet : 2012-2016	Planning : Durée du projet : 2012-2016	Planning : Durée du projet: 2012
Description : Modernisation et équipement de 24 internats des lycées existants.	Description : Construction et équipement de 5 internats dans les lycées d'Émergence Scientifique.	Description : Réhabilitation des 17 lycées existants.
Construction et équipement des internats dans chaque CES des chefs-lieux de département et dans les lycées non pourvus	Construction et équipement des CES dans chaque arrondissement et chaque chef-lieu de département non pourvu	Faculté des Sciences de l'Éducation – ENIL – ENIF
Durée : 60 mois	Durée : 60 mois	Durée : 12 mois
Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré
Planning : Durée du projet : 2012-2016	Planning : Durée du projet: 2012-2016	Planning : Durée du projet : 2012-2013
Description : Construction et équipement de 11 internats dans chaque CES des chefs-lieux de département et de 13 internats dans les lycées non pourvus.	Description : Construction et équipement de 23 CES dans chaque arrondissement et de 17 CES dans chaque chef-lieu de département.	Description : Construction et équipement de la Faculté des Sciences de l'Éducation – ENIL – ENIF.
Modernisation et sécurisation de 3 universités existantes		
Durée : 12 mois		
Statut : Projet non démarré		
Planning : Durée du projet: 2012-2013		
Description : Modernisation transitoire de l'UOB, modernisation extension et équipement de l'USS et de l'USTM.		



Esquisse du nouveau campus de l'Université Omar Bongo

Construction de logements pour enseignants

Durée :
60 mois

Statut :
Etude de faisabilité terminée

Planning :
Durée du projet: 2012-2016

Description :
Construction de logements pour enseignants au sein de l'Université Omar Bongo dans le cadre d'un programme de partenariat Public-Privé.

Construction de logements pour étudiants ^a

Durée :
60 mois

Statut :
Etude de faisabilité terminée

Planning :
Durée du projet : 2012-2016

Description :
Construction de logements pour étudiants au sein de l'Université Omar Bongo dans le cadre d'un programme de Partenariat Public-Privé. Un appel d'offres pour la construction de 3 bâtiments pouvant accueillir 200 étudiants a été lancé en Décembre 2011.

Université de Boué

Durée :
12 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Durée du projet : 2012-2013

Description :
Construction et équipement de l'Université de Boué.

Université de Mouila

Durée :
12 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Durée du projet : 2012-2013

Description :
Construction et équipement de l'Université de Mouila.



Plan des futurs logements étudiants

Lycée scientifique de Koulamoutou – Lycée de l'Emergence

Durée :
12 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Durée du projet: 2012-2013

Projet E-éducation

Durée :
12 mois

Statut :
Projet non démarré

Planning :
Durée du projet: 2012-2013

Autres projets envisagés dans le cadre du Schéma Directeur National

Education primaire et secondaire à Lambaréné

- Université Port-Gentil ;
- Programme de réhabilitation des lycées provinciaux ;
- Construction des lycées de l'Emergence.

6.2.1 Résultats attendus

Ces projets de développement des infrastructures d'éducation à travers le pays visent à soutenir l'émergence du "Gabon Gris", c'est-à-dire la formation à tous les niveaux scolaires de la population gabonaise qui représente le socle indispensable du développement économique du pays. Dès la rentrée scolaire 2012-2013, les jeunes gabonais disposeront d'installations temporaires modernes, de bâtiments et d'équipements rénovés au niveau de l'éducation secondaire et supérieure. Ces nouvelles infrastructures permettront aux étudiants de recevoir des formations adaptées aux besoins de monde du travail et de répondre à la demande de l'économie nationale, notamment dans les secteurs porteurs pour le Gabon. De plus, de nouveaux bâtiments sont construits et amélioreront le quotidien des étudiants en termes de logements, d'installations sportives et de santé et d'équipements additionnels.

Malgré le stade actuellement peu avancé de ces projets, les travaux ont déjà débuté, notamment dans la principale université du pays: l'Université Omar Bongo avec la construction de bâtiments modulaires en panneau sandwich isolés et climatisés.

En tant que maitre d'ouvrage délégué, l'ANGT travaille avec les entreprises Colas et Los Berger afin de construire :

- Un auditorium de 1 200 places sur une surface de 1 400 m² ;
- 10 bâtiments de 400 m² chacun comprenant 2 salles de classe de 124 étudiants chacune, soit un total de 2 480 places ;
- 3 bâtiments de 10 bureaux pour professeurs et leurs assistants.

Un calendrier accéléré a été mis en place pour assurer les échéances de travail afin que ces infrastructures soient utilisables dès le début de la prochaine année scolaire. Des entrepreneurs nationaux et internationaux sont mobilisés pour réaliser ces projets qui sont une priorité pour le gouvernement.



Nouveaux bâtiments et salles de classe de l'UOB



Vue de l'UOB à la rentrée 2012-2013

6.3 Projets santé

Construction du Centre Hospitalier d'Oyem	Construction du Centre Hospitalier de Mouila	Construction de Centre Hospitalier Universitaire du Centre Hospitalier de Libreville phase II
Durée : 12 mois	Durée : 12 mois	Durée : 26 mois
Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré
Planning : 2012-2013	Planning : 2012-2013	Planning : 2012-2015



Arrivée des urgences

Construction du Centre Hospitalier Universitaire santé maternelle et infantile Jeanne Ebori	Construction du Centre Hospitalier Universitaire de traumatologie et d'orthopédie d'Owendo	Construction du Centre de chirurgie d'Owendo
Durée : 12 mois	Durée : 12 mois	Durée : 12 mois
Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré	Statut : Projet non démarré
Planning : 2012-2013	Planning : 2012-2013	Planning : 2012-2013

6.3.1 Résultats attendus

En dotant le Gabon de structures sanitaires modernes et répondant aux normes internationales, ces projets sont en parfait accord avec la vision du Gabon Émergent: partager les fruits de la croissance avec la population et fournir un accès aux services sociaux de base.

Ils permettront de combler l'insuffisance de l'offre du secteur opérationnel de santé (centres de santé, dispensaires) et d'améliorer les infrastructures de base qui sont actuellement dégradées et non fonctionnelles.

Ils auront un impact important sur les indicateurs sociaux et favoriseront à moyen terme une hausse de l'espérance de vie de la population et une baisse de la mortalité infantile. Ils renforceront la couverture vaccinale.

Ces projets permettront aussi d'améliorer la prise en charge des patients en augmentant le nombre de lits disponibles. Grâce à des investissements publics et privés et des partenariats internationaux, l'offre de services sera développée notamment dans les domaines de la santé de la mère et de l'enfant. En développant de nouveaux services et en améliorant l'offre de soins, ces nouveaux hôpitaux permettront de faire baisser les dépenses nationales de santé en réduisant le transfert extrêmement coûteux des malades vers les pays occidentaux.

Ils visent aussi à résorber les problèmes de santé publique qui sévissent au Gabon, et viendront en appuyer la veille sanitaire et épidémiologique de façon à surveiller et observer l'état de santé de la population et la gestion des situations de crise sanitaire.

Table des matières détaillée

[illegible]

3	Le suivi	122	3.4.3.1	Infrastructures génératrices de revenus	141	5	Projets prioritaires de Libreville	174
3.1	Planning de suivi des projets	123	3.4.3.2	Projets immobiliers en milieu urbain	142	5.1	Plan de développement urbain de Libreville	174
3.2	Système de Décision de Projets	124	3.4.4	Actions proposées pour la mise en œuvre du développement public-privé au Gabon	143	5.2	Transport	178
3.2.1	Objectifs	124	Conclusions de l'analyse des corridors		144	5.2.1	Situation avant la mise en œuvre du Gabon Emergent	178
3.2.2	Identification des projets prioritaires	124				5.2.2	Projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure	179
3.2.3	Programmes sélectionnés	125	Conclusion	147	5.2.3	Résultats attendus	182	
3.2.4	Fonctionnement du SDP	125	4	Projets prioritaires nationaux	148	5.3	Projet du Port-Mole et du Champ Triomphal	183
3.3	SmartCode	126				5.3.1	Résultats attendus	184
3.3.1	Éléments constitutifs d'un SmartCode	126	4.1	Plan énergétique national	149	5.4	Projet d'aménagement urbain	185
3.3.1.1	Principes conducteurs du SmartCode	126	4.1.1	Situation avant la mise en œuvre du Gabon Émergent	149	5.4.1	Projets	185
3.3.1.2	La promotion d'un modèle urbain	127	4.1.2	Projets de production d'électricité	150	5.4.2	Résultats attendus	186
3.3.1.3	Un document réglementaire cadre	127	4.1.3	Transport d'électricité du Schéma Directeur National d'Infrastructure	152	6	Autres projets non inclus dans le Schéma Directeur	187
3.3.1.4	Les différents objectifs du SmartCode	128	4.1.4	Résultats attendus	154			
3.3.1.5	Deux approches de l'aménagement : le SmartCode et un zonage classique	130	4.2	Réseau routier	155	6.1	CAN 2012	187
3.3.2	Analyse préliminaire de Libreville basée sur les principes du SmartCode	131	4.2.1	Situation avant la mise en œuvre du Gabon Émergent	155	6.2	Projets éducation	188
3.3.2.1	"Secteur praticable à pied" 131	131	4.2.2	Projets de construction routière	156	6.2.1	Résultats attendus	191
3.3.2.2	Une zone de mixité urbaine 132	132	4.2.3	Résultats attendus	160	6.3	Projets santé	192
3.3.2.3	Un réseau viaire hiérarchisé et continu 134	134	4.3	Développement des autres modes de transport	161	6.3.1	Résultats attendus	193
3.3.2.4	Une trame urbaine lisible 137	137	4.3.1	Situation avant la mise en œuvre du Gabon Émergent	161			
3.4	Rôle du secteur privé dans l'exécution du Schéma Directeur	139	4.3.2	Projets du Schéma Directeur National d'Infrastructure	162			
3.4.1	Les raisons de l'implication du secteur privé	139	4.3.3	Résultats attendus	166			
3.4.2	Projets de développement impliquant le secteur privé	140	4.4	Projets économiques spéciaux	168			
3.4.3	Applications spécifiques au Gabon d'initiatives de développement privé	141	4.5	Projets télécommunications	170			
			4.5.1	Projets fibre optique	170			
			4.5.2	Autres projets	171			
			4.5.3	Résultats attendus	171			
			4.6	Aménagement urbain	172			
			4.7	Développement de Belinga	173			

Remerciements

Ce livre a été développé avec la collaboration de:

Son Excellence le Président de la République Gabonaise

Directeur de Cabinet de la Présidence de la République Gabonaise

Chef de Cabinet de la Présidence de la République Gabonaise

Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage, de la Pêche et du Développement rural

Ministère de l'Economie, du Commerce, de l'Industrie et du Tourisme

Ministère de l'Education Nationale, de l'Enseignement supérieur, de la Recherche scientifique, de l'Innovation et de la Culture

Ministère de l'Energie et des Ressources hydrauliques

Ministère de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle

Ministère de l'Equipement, des Infrastructures et de l'Aménagement du territoire

Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Ecologie et du Développement durable

Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité publique, de l'Immigration et de Décentralisation

Ministère de la Communication et de l'Economie numérique

Ministère de la Défense nationale

Ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs

Ministère de la Justice, Garde des Sceaux

Ministère de la Santé, des Affaires sociales, de la Solidarité et de la Famille

Ministère des Affaires Etrangères, de la Coopération Internationale et de la Francophonie

Ministère des Eaux et Forêts

Ministère des Mines, du Pétroles et des Hydrocarbures

Ministère des petites et moyennes Entreprises et de l'Artisanat

Ministère des Relations avec le Parlement, les Institutions constitutionnelles, de l'Intégration régionale, chargé des Droits de l'Homme et du Népadi

Ministère des Transports

Ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique chargé de la Réforme de l'Etat

Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Prévoyance sociale

Secrétaire Général du Gouvernement

Agence Nationale des Grands Travaux (ANGT)

Agence Nationale des Infrastructures Numériques et des Fréquences (ANINF)

Agence Nationale des Parcs Nationaux (ANPN)

Office des Ports et Rades du Gabon

