

Les acteurs de la gouvernance des transports urbains au Gabon Depuis 1971

ABESSOLO MEWONO Fred Paulin

Chargé de Recherche

Chercheur

Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH-CENAREST GABON)

Département d'Études des Sociétés Anciennes et Contemporaines

fredopolabess@gmail.com

Résumé : La question des transports est au cœur des enjeux de développement. Elle a traduit le besoin de déplacer, la nécessité de transporter des biens ou encore l'opportunité de dynamiser les services grâce à une plus grande mobilité des personnes et des marchandises. Au Gabon, la gouvernance des transports se caractérise par une superposition d'intervenants à divers échelons. Avec cette législation, le secteur des transports routiers apparaît comme un domaine très réglementé. Cette « hyperréglementation » révèle tout de même un côté sombre : les attributions des différentes entités demeurent parfois floues et contradictoires. La conséquence est un chevauchement des compétences, une fragmentation des responsabilités, un déficit de coordination, l'apparition de parafiscalités et l'augmentation des coûts des déplacements. Les défis déjà existants, consécutifs aux infrastructures insuffisantes, s'en trouvent aggravés. Cette étude analyse les retombées de cette forme de gouvernance : les opérateurs économiques, enfermés dans l'étau d'exigences administratives multiformes, répétitives et lourdes pour leurs trésoreries, et confrontés à des coûts opérationnels croissants, subissent une pression intense qui nuit à leur compétitivité et à leur efficacité. L'accès aux services de transport et leur offre sont compromis pour les usagers, faisant apparaître des inégalités et limitant les opportunités de développement socio-économique.

Mots-clés : Gabon-Transports-Règlementation-parafiscalité-infrastructures

The operators in urban transport governance in Gabon since 1971

Abstract: Transportation is a key development issue. It reflects the need to move people and goods, and the opportunity to boost services through greater mobility of people and goods. In Gabon, transportation governance is characterized by a superimposition of stakeholders at various levels. With this legislation, the road transportation sector appears to be a highly regulated area. However, this "hyper-regulation" has a dark side: the responsibilities of the various entities sometimes remain unclear and contradictory. The result is overlapping jurisdictions, fragmented responsibilities, a lack of coordination, the emergence of parafiscal charges, and increased travel costs. This exacerbates existing challenges resulting from inadequate infrastructure. This study analyzes the impact of this form of governance: economic operators, caught in the grip of multifaceted, repetitive, and costly administrative requirements and faced with rising operating costs, are under intense pressure that undermines their competitiveness and efficiency. Access to and availability of transport services are compromised for users, creating inequalities and limiting opportunities for socioeconomic development.

Keys-words : Gabon-Transport-Regulations-parafiscality-infrastructure

Introduction

La question des transports et plus généralement de la mobilité se situe aujourd'hui au cœur des questions de développement au Gabon. Elle traduit les besoins des populations de se mouvoir pour exercer leurs activités, la nécessité de déplacer les biens et l'opportunité de dynamiser les services par une plus grande mobilité des personnes et des biens. La « gouvernance des transports » c'est l'ensemble des administrations, processus et mécanismes par lesquels les politiques de transport sont déterminées, exécutées et évaluées. Ceci induit la prise en compte de plusieurs paramètres : la gestion financière, les procédures administratives, la transparence, et la lutte contre la corruption. Dans le secteur des transports, des mécanismes de gouvernance adéquate sont nécessaires à instaurer pour l'amélioration de la qualité des services aux usagers, assurer la durabilité des infrastructures et promouvoir le développement économique et social. (G. O. Bingoumou Moundounga, 2001, p. 116), dit que « les politiques de gestion de la mobilité ont toujours été contrôlées par les pouvoirs publics pour des raisons d'efficacité économique, de sécurité, de justice spatiale, d'aménagement du territoire ».

Les transports se subdivisent en : transport aérien, transport ferroviaire, transport maritime, transport routier et urbain, ce dernier faisant l'objet de nos réflexions ici. Quand il se rapporte à son objet, il comprend : le transport individuel ; celui des personnels (Administrations ou Entreprises) ; et celui en commun de personnes ou de marchandises. Quand il se rapporte à la zone d'activité, il comprend : le transport routier (interurbain ou interprovincial) de personnes dont les points d'embarquement et de débarquement se situent dans des villes ou provinces différentes. Le transport routier de marchandises dont le chargement et le déchargement s'effectuent dans des villes ou provinces différentes. Le transport urbain, dont le champ d'activité est limité au périmètre de la commune d'exploitation, est décliné en transport suburbain lorsqu'il concerne la périphérie d'une ville. Toutefois, les transports routier et urbain tardent à remplir les objectifs qui leur sont assignés dans une dynamique de développement et qui sont affirmés dans la stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté prônée par l'État, à savoir : répondre à la demande de transport des personnes et des biens aux meilleures conditions de service, de sécurité et de tarifs, constituer un support à l'activité économique, à l'intégration nationale et sous-régionale, générer de la valeur ajoutée. Comme le dit F. Lidji (1992, p. 318) pour le cas Ivoirien,

Le problème des transports urbains et interurbains ne peut être abordé et traité simplement que sous le seul aspect du matériel utilisé pour les déplacements. Il doit tenir compte de la croissance démographique, de l'urbanisation rapide, du besoin de mobilité des populations ivoiriennes dont la majorité ne dispose pas de voiture particulière, et des zones de production économique pour lesquelles il faut assurer les échanges.

La multiplicité des problèmes inhérents à ce secteur d'activité, la mauvaise corrélation entre le domaine des transports et d'autres secteurs, les attentes non comblées d'une grande majorité de la population gabonaise, qui traduisent une demande sans cesse croissante, ainsi que l'apport infime du secteur des transports à l'économie nationale, constituent aujourd'hui une préoccupation majeure. Le secteur des transports est un pilier essentiel du développement économique et social du Gabon, pays caractérisé par une urbanisation élevée (environ 87 % de la population réside en milieu urbain). Des réseaux de transport fiables et une mobilité efficace sont indispensables pour relier les zones de production aux marchés, désenclaver l'intérieur du pays et assurer le transport quotidien des populations urbaines. La gouvernance du transport – c'est-à-dire l'ensemble du cadre juridique, institutionnel et procédural régissant ce secteur – joue un rôle déterminant dans la

sécurité routière, la qualité des services et l'efficacité globale du système de transport. Or, malgré l'existence de lois et d'institutions dédiées, le Gabon fait face à des défis persistants. Il s'agit notamment d'accidents routiers en hausse (3 748 accidents en 2020, soit +145 % par rapport à 2019), de dysfonctionnements d'administration de régulation, de chevauchements de compétences et d'allégations de corruption dans la gestion des transports. Cet article propose une analyse de la gouvernance du transport et de la mobilité au Gabon en nous posant un certain nombre de questions dont la centrale est de savoir comment s'est organisée, tout au long de la période que couvre notre étude, la gouvernance des activités de transport et de mobilité ? Selon quels principes ? Quels étaient les principaux acteurs ? Et finalement à quoi cela a pu aboutir. Notre hypothèse est que la multitude d'acteurs dans la gouvernance des transports et de la mobilité au Gabon a entraîné un éparpillement de moyens, tout en brouillant les messages des différents textes de loi par des interprétations divers et quelques fois contradictoires.

Pour mener à bien ce travail, nous nous appuyons à la fois sur des sources primaires documents d'archives, articles de presse, discours et déclarations, avec une attention particulière sur les textes de loi qui organisent le secteur. L'article convoque aussi également une littérature scientifique composée de thèses, d'ouvrages et d'articles spécialisés. Il s'agira d'étudier l'organisation des transports et de la mobilité, ensuite de faire une présentation du cadre institutionnel de la gouvernance des activités de transport. Ceci va précéder l'examen du cadre juridique du transport et de la mobilité au Gabon. Enfin, nous déclinons les problèmes posés par cette organisation de la régulation des transports au Gabon.

1. Un contexte historique nécessitant la mise en place d'une gouvernance des transports et mobilités

Les premières automobiles arrivent au Gabon dans la première décennie du XX^{ème} siècle, introduites par les administrateurs coloniaux pour se faciliter leurs déplacements dans Libreville. Puis, les exploitants forestiers font rentrer des véhicules lourds pour le transport de billes de bois vers la côte. Au début des années 1950, la première compagnie de transport en commun s'installe à Libreville. À cette époque, la gouvernance est assurée exclusivement par les services des Travaux publics et par les militaires de l'administration coloniale. À la fin de la colonisation, une administration dédiée au service des transports se met progressivement mis en place.

L'adoption d'une politique de développement des transports terrestres au Gabon dès la fin des années 1960 n'est pas le résultat du hasard. Elle est la réponse à une combinaison de facteurs structurels et conjoncturels qui ont poussé les autorités à faire du désenclavement du territoire une priorité nationale. En raison de sa faible densité démographique, de sa géographie difficile et de son économie axée sur l'exploitation des ressources naturelles, un réseau de transport efficace s'est rapidement révélé crucial pour l'unité nationale, l'intégration régionale et le développement économique. Plusieurs raisons ont soutenu cette volonté politique de moderniser et d'élargir les infrastructures routières et ferroviaires. Ces dernières sont en rapport avec les considérations politiques, associées au renforcement de la souveraineté nationale ; institutionnelles, se rapportant à la structuration ou organisation administrative du secteur ; sociales, en lien avec le déplacement des populations, et enfin physiques, liées aux contraintes naturelles inhérentes au territoire gabonais.

Après l'indépendance, l'État gabonais s'attèle à unifier toutes les régions du pays. Il est question de rompre l'isolement sur l'ensemble du territoire national malgré la dense couverture forestière, environ 80%. Ainsi, pour L. E. Ndjambou (2008, p. 213) :

En accédant à la souveraineté, les autorités gabonaises, conscientes des nécessités d'un développement moderne et global, devaient très vite s'intéresser au désenclavement de l'arrière-pays afin de parvenir à une valorisation plus complète du territoire national. Dans ce contexte devait être donc lancé assez vite un nombre important de chantiers routiers ouvrant pour les uns des itinéraires bitumés utilisables en toute saison mais aussi, le plus souvent, de simples pistes de terre compactées

Il faut désenclaver les territoires en créant des voies de communication adaptées à au relief. Les voies de communication créées appellent aussi l'utilisation de modes de transport adaptés qu'il faut organiser dans une gouvernance efficace.

2. L'organisation des transports et de la mobilité

Le transport de personnes ou de marchandises se définit comme toute activité de transport s'exerçant à l'intérieur des limites d'un territoire ou même hors d'un territoire puisqu'il intègre ceux routiers internationaux. Il s'agit donc d'un déplacement de personnes ou de matériel d'un point à un autre. Quant au transport urbain, il concerne toute activité de transport exercée dans le cadre des limites d'une ville. Les communes deviennent alors la zone d'exploitation exclusive des opérateurs de transport qui y exercent. Au Gabon, la desserte de la zone urbaine et périurbaine¹ se fait au moyen de taxis (4 à 5 places) et de taxis bus de type Toyota Hiace, Mitsubishi et autres (12 à 18 places).

Photo 1 : Des taxis-bus en stationnement à l'entrée du marché de Mont-Bouët



Cliché : Dieudonné Madébé.

Ces véhicules doivent recevoir une autorisation de circuler délivrée par la commune dont ils portent les armoiries et les couleurs. Les bus sont souvent réaménagés avec des bancs et se déploient sur un trajet fixe.

Conditions d'accès à la profession de chauffeur de taxi

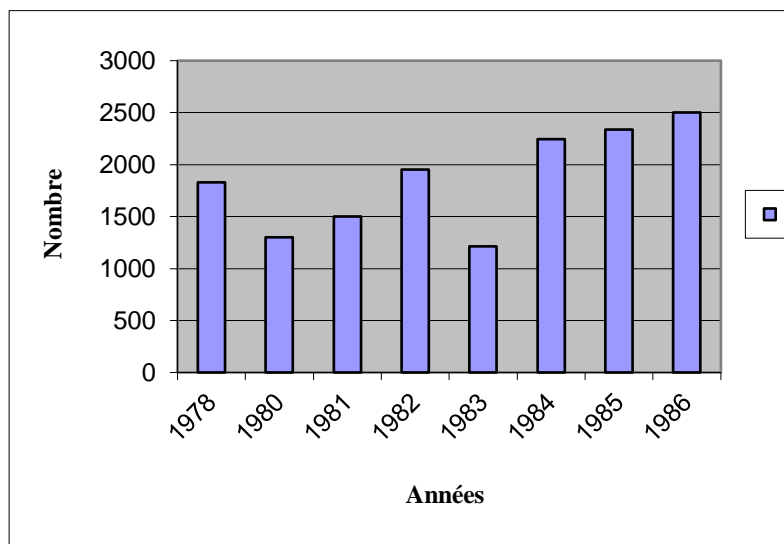
Les conditions d'accès à la profession relèvent du décret n° 000095/PR/MTMM, du 28 février 2000, fixant les conditions d'exercice de la profession de conducteur de taxi.

- Savoir lire et écrire couramment en langue française,
- Détenir un permis de catégorie C et D en cours de validité ;
- Avoir un certificat médical datant de moins de 3 mois ;
- Avoir passé avec succès les tests d'aptitude.

Ici, les critères d'accès à la profession de transporteur ne sont ni discriminatoires, ni contraires au Code du travail du pays et même aux prescriptions des Nations Unies (CNUCED, 2030, p. 12).

Le transport urbain est dominé par des opérateurs indépendants, avec une part considérable d'opérateurs informels dans le transport suburbain. Nous illustrons cette question avec le graphique suivant.

Graphique 1 : Évolution du nombre de taxis à Libreville, 1978-1986



Source : Emmanuel Ango Meye, les transports intérieurs au Gabon. La circulation terrestre, thèse 3^{ème} cycle de géographie Université de Bordeaux 3, 1984, p.190.

À côté des opérateurs privés, il existe dans le « Grand Libreville » et dans des communes environnantes des entreprises publiques de transport en commun dont le fonctionnement est peu efficient. Dans des municipalités (Oyem, Lambaréné, Franceville) de l'intérieur du pays, des services de transport modestes sont mis en place par des conseils municipaux. Il s'agit surtout de faciliter l'acheminement des élèves vers leurs établissements scolaires.

Le transport routier interurbain comprend les activités de transport traversant plusieurs villes ou provinces. Ici, l'activité est essentiellement aux mains des opérateurs privés. Outre les conditions

citées plus haut pour les transports urbains, l'accès à cette activité est soumis à l'obtention d'une licence de transport délivrée par le ministère des Transports. Les liaisons interurbaines se font par des véhicules de type break, pick-up, minibus ou cars.

Photo : Exemple de transport en pick-up.



Cliché : Paul Stécy SANGOYI MBIMBA

On relève depuis le début des années 2000, une soixante de compagnies de transport de voyageurs qui font l'effort d'améliorer du niveau de confort sur les lignes interurbaines du fait notamment d'un parc récent et de l'achèvement du bitumage sur certains axes routiers. Il faut aussi dire qu'avec, les nombreux accidents survenus sur ces lignes (V.V. Etoumbi Maroundou Ngali, 2022, p.89), les pouvoirs publics, sont très regardants sur le secteur. Et l'une des mesures les plus emblématiques est l'interdiction depuis 2016 des voyages de nuit des transporteurs de personnes². L'acheminement des marchandises se fait par le biais de véhicules pick-up, de camions. Le parc automobile dans ce secteur est relativement récent et présente, un niveau de confort plus élevé que dans l'urbain. Ces questions de déroulement de l'activité, d'organisation du transport interurbain, d'identification des acteurs et des conditions d'accès à la profession sont bien analysées par dans d'autres travaux (X. Godard et P. Teurnier, 1992, p. 9).

3. La gouvernance des transports au Gabon, un cadre institutionnel complexe

Il est à noter que « La réglementation du transport collectif urbain se fait à deux niveaux. Les textes nationaux fixent le cadre d'action à l'intérieur duquel les élus locaux organisent eux-mêmes les transports en ville » (W. Roy 2007, p. 19). Au Gabon, la dimension transversale du domaine des transports, fait qu'il relève de plusieurs tutelles. La gouvernance du transport au Gabon est donc assurée par une mosaïque d'institutions publiques (entreprises paraétatiques et institutions gouvernementales), dont les compétences s'articulent selon les modes de transport³ (routier, ferroviaire, maritime, aérien) et les fonctions (élaboration des politiques, régulation, exploitation des services, financement, etc.). On distingue : les entités gouvernementales centrales (ministères et

² Cette interdiction est intervenue après une collision sur l'axe Oyane-Kango. Un communiqué du Premier ministre officialise cette mesure le 7 août 2026. Le 11 juillet 2023, le ministre des Transports confirme cette mesure.

³ Il s'agit de l'OPRAG pour les ports, de l'ANAC pour la navigation aérienne et de l'ARTF pour les transports ferroviaires.

directions nationales), les agences de régulation et les organes spécialisés, ainsi que les entreprises publiques de transport. D'autres acteurs rentrent aussi en jeu comme la dizaine de sociétés d'assurances exerçant, les syndicats des transporteurs⁴, la demi-douzaine d'associations de consommateurs⁵.

En tête de ces administrations en charge de la régulation et de la gouvernance des transports, le ministère en charge des Transports est l'acteur pivot de la politique de transport au Gabon. Le ministère des Transports a pour mission l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la politique du gouvernement en matière de transports terrestre, ferroviaire, maritime, fluvial, lagunaire, lacustre et aérien. Il exerce une tutelle technique sur trois agences (ANAC, ARTF, OPRAG.) et sur les entreprises publiques du secteur. Techniquement, on trouve des directions générales spécialisées comme la Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT), la Direction Générale de la Sécurité Routière, la Direction de l'Aviation Civile et la Direction générale de la marine marchande. Ces directions assurent des missions régaliennes, allant de la délivrance de permis de conduire et de cartes grises aux immatriculations des véhicules, en passant par le contrôle routier en collaboration avec les forces de sécurité, jusqu'à la surveillance des compagnies aériennes et de l'activité maritime. Avec le ministère des Transports, il y a le ministère des Travaux publics, responsable de la construction et de l'entretien des routes et autres ouvrages d'art. La gestion du réseau routier national⁶ incombe à cette entité, même si par endroits l'État délègue à des prestataires privés sous contrat des responsabilités dans l'entretien de ce réseau⁷. Enfin, le ministère de l'Intérieur et celui de la Défense interviennent aussi sur toute l'étendue du territoire par le biais des forces de l'ordre (Police et Gendarmerie), qui sont chargées d'effectuer des contrôles routiers pour faire respecter le Code de la route (contrôles de vitesse, alcoolémie, prise en compte des signalisations) et de constater, de prévenir ou de réprimer les éventuelles infractions.

Plus spécifiquement, la Gendarmerie nationale joue un rôle important dans la sécurité routière. Elle intervient directement ou indirectement en appui aux brigades de contrôles routiers⁸ de la direction générale de la Sécurité routière. Ces forces opèrent souvent en coordination avec la direction de la Sécurité routière du ministère des Transports lors de campagnes de prévention ou d'opérations de contrôle routier. D'autres administrations rentrent aussi en ligne de compte dans cette mission de gouvernance des transports. Nous avons, le ministère des Finances pour ce qui concerne la fiscalité, les collectivités locales pour les autorisations de mise en circulation des véhicules à usage

⁴ Le Syndicat des Transitaires du Gabon (STG) pour la logistique, la Fédération gabonaise des syndicats des transports et assimilés (Fegasta), le Syndicat Autonome des Ouvriers des Transports et des Activités Connexe du Gabon (SAOTAC) pour les travailleurs du transport, et le Syndicat Libre des Transporteurs Terrestres du Gabon pour les transporteurs terrestres. Toutes ces organisations se sont fédérées en juillet 2023 pour créer la Fesysttag, La Fédération des syndicats du secteur des transports terrestres et auxiliaires du Gabon.

⁵ L'Organisation Gabonaise des Consommateurs (OGC), Génération Eau Claire, SOS consommateurs, l'Association Gabonaise des Usagers des Banques (AGUB), et l'Association des Consommateurs Abusés des Produits Financiers (ACAPF).

⁶ Loi N° 13/2023 du 24/07/2023 relative au domaine routier national. Journal officiel de la République gabonaise, n° 220 sexies du 31 juillet 2023.

⁷ Ordonnance N° 015/PR/2025 du 25/02/2025 portant création, attributions et organisation du Fonds Autonome National d'entretien et d'investissement routier, Journal officiel n° 61 bis du 2 avril 2025.

⁸ Ces brigades agissent sous les ordres de la Direction générale de la sécurité routière et sont installées dans chacune des neuf provinces du pays.

de transport urbain, le ministère du Cadastre et de l'Urbanisme pour les questions d'aménagements urbains, de plan cadastral, de délimitation des espaces de circulation.

4. Un acteur primordial dans la régulation des transports routiers au Gabon : la direction générale de la Sécurité routière

La direction de la Sécurité routière (DSR) est instituée en 1974 à la Présidence de la République. Elle devient une direction générale et est rattachée aux services du Premier ministre par le décret n° 00342/PR/PM du 3 mars 1984, puis en 1993 elle est transférée au ministère des Transports par le décret n° 1023/PR/PM du 9 juillet 1993. En 2011, une réorganisation est opérée par le décret n° 01374/PR/MT du 20 novembre 2011, et les attributions de ladite direction sont mieux définies. La réorganisation opérée vise une plus grande efficacité de la structure. Plus concrètement, il faut donner un caractère plus technique à cette direction et la sortir du statut simple administratif qui est le sien jusqu'à ce moment. Avec ce nouveau texte :

La Direction générale de la Sécurité routière a pour missions de concevoir et faire appliquer la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière. À ce titre, elle est notamment chargée : de concevoir et mettre en œuvre toutes les mesures de prévention et de sécurité routière permettant d'améliorer les conditions d'utilisation de la route et d'exercer son action sur les infrastructures routières et ses équipements, le comportement des usagers et l'environnement ; de sensibiliser, éduquer et informer les populations sur toutes les mesures de prévention et de sécurité permettant d'améliorer les conditions d'utilisation de la route ; de coordonner, en relation avec les administrations et organismes publics et privés concernés, des actions ayant une activité de sécurité en vue d'assurer la sécurité des usagers de la route sur l'ensemble du territoire national ; de veiller à l'application de la réglementation nationale et internationale en matière de sécurité routière.

De nombreux services composent la direction générale de la Sécurité routière. Parmi eux, la Direction de la Réglementation et de la Coopération retient particulièrement notre attention du fait du rôle central qu'elle joue dans le dispositif de sécurisation des transports. Cette direction est chargée de :

Participer à l'élaboration et à l'application des lois et règlements liés à la circulation routière ; Suivre l'évolution des réglementations nationales et internationales en matière de sécurité routière ; Coordonner, sur le plan interministériel, les études et sondages d'opinion en matière de transports terrestres, de circulation et de sécurité routière ; Adapter la réglementation nationale aux normes internationales de prévention routière ; Entretenir une étroite collaboration avec les organismes nationaux et internationaux concernés par les problèmes de sécurité routière ; Appliquer les recommandations prises lors des réunions nationales et internationales de prévention routière ; Élaborer les plans permanents de communication ; Soumettre à la Direction générale de la Sécurité routière les conventions de partenariat avec les organismes concernés par les problèmes de Sécurité routière et en tenir fichier ; Assurer un échange d'expériences et de documentation entre les pays membres du sous-groupe régional de la prévention routière internationale.

L'État poursuit son combat contre les accidents de la route. En 2000, il y a l'adoption du décret n° 00094/PR/MTMM du 28 février 2000, portant limitation de vitesse aux abords des établissements d'enseignement. Dans ce décret, il est dit : « Le présent décret, pris en application des dispositions de l'article 51 de la Constitution, porte limitation de vitesse aux abords des établissements

d'enseignement ; la vitesse des véhicules terrestres est limitée aux abords des établissements d'enseignement à 40 km/h ⁹. À travers ses missions de prévention et de conception de la politique nationale de sécurité routière, cette entité se place quasiment au cœur des activités de transport, que ce soit en milieu urbain ou en zone rurale. Ses expertises sont d'autant plus requises qu'elle doit intervenir dans les cas d'accidents de la route ou des conflits entre usagers de cette route. En 2020, par exemple, 3 748 accidents de la route ont été enregistrés, soit une hausse de 145 % par rapport à 2019. Entre 2023 et 2024 on a cependant enregistré une diminution notable des accidents de la route entre, passant de 2 056 à 1 928 cas, une baisse d'environ 7 %, comme le résultat des campagnes de prévention, de la répression renforcée et d'une coordination accrue entre forces de l'ordre, médias et société civile.

Il est donc à noter que la gouvernance institutionnelle des transports urbains au Gabon repose sur un socle central administratif (ministères et directions) et une multitude d'organismes (Direction générale des transports terrestres, police municipales, gendarmerie nationale, direction générale de la sécurité routière) pour la régulation et la gestion opérationnelle. Chaque acteur a un rôle défini par les textes : légiférer, planifier, contrôler, opérer ou financer. Néanmoins, la multiplicité des entités n'est pas sans poser des problèmes de coordination et de cohérence.

5. Une armature juridique dense et complexe

Le Gabon dispose d'un solide corpus de textes législatifs et réglementaires encadrant les transports terrestres. Historiquement, le Code des transports routiers a été fixé par la loi n° 3/71/PR/MTCT du 5 juin 1971, régissant le transport public de marchandises et de voyageurs. Ce cadre ancien est complété et actualisé par des réglementations communautaires, notamment le Code de la route de la CEMAC adopté en 2001, dont les dispositions ont été intégrées dans le Code de la route gabonais. Plus récemment, il a été adopté la loi n° 035/2018 du 08 février 2019 portant orientation des transports terrestres en République gabonaise. Cette loi vient établir des règles nouvelles relatives aux infrastructures de transport terrestre, à l'accès aux professions de transporteur, et aux règles de sécurité et de sûreté des transports. Elle vise à encadrer la réalisation des infrastructures, l'accès au marché du transport et le respect des normes de sécurité pour les véhicules et les marchandises. Texte de portée très spécifique au domaine des transports terrestres, ladite loi vient réglementer la gestion des infrastructures, plus précisément la construction et l'exploitation des ouvrages et équipements de transport terrestre. Dans le même temps, cette loi fixe les conditions d'accès à la profession de transporteur, notamment pour l'activité de transport routier. Il faut dire à ce sujet qu'aucune réglementation n'était plus respectée dans cet aspect de l'accès à la profession. La seule possession d'un permis de conduire suffit quasiment à faire de tout conducteur un transporteur. Ce texte revient sur la question de la sécurité et de la sûreté des transports.

⁹ Décret n° 00094/PR/MTMM du 28 février 2000, portant limitation de vitesse aux abords des établissements d'enseignement.

NZASSA N°18 - Décembre 2025

À l'exercice, on remarque l'existence d'une législation abondante en la matière. Ainsi, le secteur des transports routiers apparaît comme l'un des secteurs les plus réglementés du pays. Au titre des principales¹⁰ dispositions, relevons qu'il existe plusieurs types de réglementations, à savoir :

La réglementation de portée générale liée à la circulation urbaine et interurbaine :

- Règlement n° 04/01/UEAC-089-CM-06 du 03 août 2001 portant adoption du Code communautaire révisé de la route CEMAC ;
- Loi n°003/2006 du 12 septembre 2006 achevant l'ordonnance n°30/69 du 11 avril 1969 relative à la Police de Circulation Routière dite « Code de la Route » ;
- La Loi n°035/2018 du 08 février 2019 portant orientation des transports terrestres en République Gabonaise.

La réglementation routière :

- La loi n° 3/71/PR/MTACT du 5 juin 1971 réglementant les transports publics routiers de marchandises et de voyageurs portant Code des transports publics routiers ;
- Le décret n° 000047 /PR/MTMM du 15 janvier 1982 portant attributions et organisation du ministère des Transports et de la Marine marchande.

La réglementation liée aux acteurs des transports traduite par les décrets suivants :

- Le Décret n° 001632 PR/MTEFCS, du 19 novembre 1987, portant création d'une commission nationale chargée de l'examen du permis de conduire ;
- Le Décret n°000095/PR/MTMM, du 28 février 2000, fixant les conditions d'exercice de la profession de conducteur de taxi ;
- Le Décret N° 000311/PR/MTAC du 02/04/2020 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des véhicules assurant le transport public en commun de personnes.

La réglementation liée à la sécurité contenue dans les textes suivants :

- Le Décret N° 000311/PR/MTAC du 02/04/2020 fixant les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des véhicules assurant le transport public en commun de personnes.
- L'arrêté n°1823 /MTACT/DT/T du 14 décembre 1970, relatif aux visites techniques des véhicules ;
- Le décret n°01796/PR du 24 décembre 1974, créant et organisant une direction de la sécurité routière ;
- L'arrêté n°000138 /MTMM/SG/DGTT du 30 août 1999, fixant les modalités pratiques des contrôles techniques automobiles dans les centres agréés.

¹⁰ Nous n'avons listé ici que les principaux dispositifs juridiques encadrant l'activité de transport. Il existe un ouvrage répertoriant toute l'armature législative des transports au Gabon. Il s'agit de ROSSATANGA-RIGNAULT G., 2004, Droit des transports au Gabon. Les principaux textes, Libreville, Editions Raponda-Walker.

NZASSA N°18 - Décembre 2025

- L'arrêté n°0099/MTMM/SG/DGTT du 27 juillet 2000, portant réglementation de l'importation et de la réception des véhicules d'occasion au Gabon ;
- Le décret n°000127/PR/MTAC du 09 février 2004, portant création du comité interministériel de la sécurité routière ;
- Le décret n° 000125/PR/MTAC du 09 février 2004, portant création et organisation d'une brigade de contrôle routier au ministère des Transports et de l'Aviation civile ;
- L'arrêté n°00080/MTAC/MM/OC/DT portant limitation de vitesse sur les tronçons Libreville- Melen, Libreville Owendo et Libreville-Cap Estérias ;
- L'arrêté n°0069/MT/MM/DI portant réglementation de la réception des véhicules de plus de 3.5 tonnes de poids total en charge, des véhicules de transport en commun et des véhicules dont les caractéristiques mentionnées sur le récépissé de déclaration (carte grise) ont été modifiées ;
- L'arrêté n° 38205/P/VPM/MTAC-CM-DH/SG/DGTT du 15 avril 2005, fixant les conditions et les modalités d'essai, de réception et d'homologation des véhicules automobiles ;
- L'arrêté n°000123 /MTACT/SG/DGSR du 03 novembre 2007, rendant obligatoire l'équipement d'une trousse médicale d'urgence dans les véhicules automobiles en République Gabonaise ;
- L'arrêté n° 0001197 /MTACT/SG/DGSR rendant obligatoire l'équipement des extincteurs dans les véhicules automobiles en République gabonaise ;
- Le Décret n° 0126/PR/MTAC du 09/02/2004 instituant l'obligation de formation professionnelle des conducteurs de véhicules affectés ou effectuant le transport public routier de personnes ou de marchandises.

Ici, 4 groupes de textes destinés à encadrer le secteur des et les activités liées y relatives

- La réglementation de portée générale liée à la circulation urbaine et interurbaine ;
- La réglementation routière ;
- La réglementation liée aux acteurs des transports ;
- La réglementation liée à la sécurité.

Et ici, ce sont les trois édictées depuis la fin des années 1960 qui retiennent l'attention. Il s'agit de loi n°003/2006 du 12 septembre 2006 achevant l'ordonnance n°30/69 du 11 avril 1969 relative à la Police de Circulation Routière dite « Code de la Route » ; de la loi n° 3/71/PR/MTACT du 5 juin 1971 réglementant les transports publics routiers de marchandises et de voyageurs portant Code des transports publics routiers et la Loi n°035/2018 du 08 février 2019 portant orientation des transports terrestres en République Gabonaise.

La loi dite « Code de la route », établit les règles de circulation sur la voie publique, notamment pour les piétons, les véhicules, et les animaux. Elle agit aussi, sur la sécurité routière. La deuxième loi est axée sur les questions économiques, commerciales et les conditions d'accès à la profession de transporteur. La troisième loi fixe le cadre institutionnel et opérationnel activités de transports, en conformité avec les dispositions des réglementations nationales, communautaires et internationales. Ces trois lois représentent les textes centraux de la régulation et de la gouvernance des transports et de la mobilité au Gabon.

L'armature juridique qui encadre l'activité des transports au Gabon traduit la volonté de l'État de mettre en place un système de transport terrestre sécurisé, intégré dans un cadre communautaire

et en perpétuelle modernisation. C'est donc un système qui évolue avec le temps, où la professionnalisation des acteurs est recherchée, dans un environnement sécurisé. Ici, il n'y a donc pas un risque de déréglementation des transports comme constaté dans d'autres espaces comme le pensent FAXAS Laura (1994, p.149) et GODARD Xavier (2002, p.129).

6. Les problèmes posés par ce cadre juridique et institutionnel

Le secteur des transports routiers est très règlementé avec d'un arsenal juridique considérable. Mais, tous ces textes sont aussi à l'origine de multiples dysfonctionnements et autres lacunes. Ainsi, des insuffisances structurelles persistent. Il est constaté de nombreuses obsolescences et incohérences réglementaires, des conflits de compétences, des applications de la loi inégales, et d'autres problèmes de gouvernance comme la corruption et une administration insuffisamment efficace.

6.1. Obsolescence et incohérences du cadre légal

Jusqu'en 2018, la circulation routière, les activités économiques liées à la route étaient régies par l'ordonnance n° 30/69 du 11 avril 1969 relative à la police de la circulation routière dite « Code de la route ». Toute de même, il y a eu une harmonisation avec le règlement n° 04/01/UEAC-089-CM-06 du 03 août 2001 portant adoption du Code communautaire révisé de la route CEMAC. Entre l'adoption du premier texte et la mise en place du deuxième cité, des grandes évolutions ont eu lieu. Donc, avant la loi d'orientation n° 035/2018 du 8 février 2019 portant orientation des transports terrestres en République gabonaise, le cadre législatif de ces transports est frappé d'obsolescence et sa modernisation est nécessaire. Jusqu'à l'adoption de cette loi d'orientation, l'ancienne loi N° 3/71/PR/MTCT du 5 juin 1971 réglementant les transports publics de marchandises et de voyageurs et portant Code de ceux-ci ne convient plus aux activités de ce secteur. Ce texte de 1971 est dépassé face à l'essor des transports urbains et à l'exigence de sûreté. Ainsi, il n'y est pas explicitement évoqué la question du transport artisanal urbain, ni les problématiques de tarification et encore moins les droits des usagers. La loi n° 035/2018 du 08 février 2019 est assurément une réponse à tous ces manquements. Avec ce nouveau texte, les règles applicables aux infrastructures de transport terrestre sont établies. De même, il s'attaque à la question de l'accès aux professions de transporteur, tout en réglant celle de la sécurité et de la sûreté des transports. Mais, son application peut être restreinte par de nombreuses résistances institutionnelles et logistiques.

Les chevauchements de compétences se manifestent aussi en permanence dans l'application des lois et règlements¹¹. Le cas le plus patent est celui de la sécurité routière. Ici, le ministère des Transports, le ministère de l'Intérieur, le ministère de la Défense et même le ministère des travaux publics interviennent¹². Tout ceci se fait au détriment des intérêts des usagers de la route qui doivent se soumettre aux contrôles de tous ceux qui les y contraignent. Il s'agit là d'une défaillance

¹¹ <https://www.dhi-paris.fr/fr/recherche/departments-de-recherche/histoire-de-lafrique/les-transports-en-commun-et-la-regulation-de-lespace-dans-les-villes-africaines.html>

¹² Les contrôles portent sur les objets ou qu'ils doivent se ternir dans le même secteur. Par ailleurs, il faut également considérer les initiatives personnelles, voire humaines qui conduisent à des décisions irrégulières ou illégales. En général, les missions sont bien précisées par les textes.

À cela, il est possible d'ajouter la concurrence entre départements ministériels, directions, service et la course aux ressources générées par l'activité du contrôle routier. Les textes sont clairs. Ce sont les pratiques qu'il convient d'interroger.

grave de gouvernance dans la mesure où l'absence de système unifié et centralisé de gestion des infractions routières affaiblit l'état de droit sur la route. Dans tous les cas :

Une mauvaise gouvernance se produit à plusieurs niveaux d'un cycle de réforme, à commencer par la manière dont sont formulées et appliquées les lois, les réglementations, les systèmes et les procédures, à la manière dont les services sont finalement fournis aux usagers du transport, et à la satisfaction de leurs attentes. (A. Christie, D. Smith, K. Conroy, 2013, p.xxxi)

Cette situation a pour conséquence une inorganisation et la non-application des directives contenues dans les différents textes de loi en vigueur. Il se trouve que ces textes sont diversement interprétés selon que l'agent verbalisateur ou contrôleur se trouve en face d'un conducteur particulier ou d'un véhicule exerçant dans le transport en commun de passager.

6.2. Faiblesses dans l'application des lois et réglementations

Un défi majeur de la gouvernance du transport au Gabon est le faible niveau d'application et d'exécution des lois et réglementations existantes (Banque mondiale, 2007, p. 18). Plusieurs indicateurs en témoignent. D'abord, la sécurité routière demeure préoccupante : malgré un Code de la route officiellement en vigueur et des sanctions prévues pour les infractions, le nombre d'accidents reste élevé. L'année 2020 a été qualifiée d'« année noire » avec 3 748 accidents enregistrés et un quasi-doublement des blessés par rapport à l'année précédente (Le Nouveau Gabon, 2021).

Tableau1 : Les facteurs à l'origine des accidents de la route (2009-2012)

Les divers facteurs d'accidents	Nombre
Facteur humain	161
Facteur mécanique	90
Facteur naturel	8
La qualité de l'infrastructure routière	10

Source : Calculs selon les archives de la Direction de la voie publique de la Police nationale (DVP), 2009 - 2012.

Parmi les causes identifiées figurent la conduite en état d'ivresse, l'excès de vitesse, le non-respect des règles de priorité, le piètre état de certaines routes et des véhicules mal entretenus. Cela révèle une défaillance dans l'application des contrôles techniques et des normes de voirie. Par exemple, le contrôle technique automobile, obligatoire en principe, est contourné par de nombreux usagers¹³. Cette opération de contrôle cruciale de l'état d'un véhicule n'est plus qu'une formalité administrative sans réel impact sur la sécurité des automobilistes. De même, les surcharges de camions, restent fréquentes faute de pesées systématiques¹⁴ aux postes de contrôle. Le résultat

¹³ En 2020 3 748 accidents de la route enregistrés, soit une hausse de 145 % par rapport à 2019. Entre 2023 et 2024 on a enregistré une diminution des accidents de la route, passant de 2 056 à 1 928 cas, une baisse d'environ 7 %

¹⁴ <https://www.gabonreview.com/stations-de-pesage-et-de-peage-le-gouvernement-revoit-sa-copie/>

est une détérioration rapide du réseau routier et un risque accru d'accidents, symptômes d'une application incomplète des règles avec une défaillance des structures et ressources de contrôle, ainsi qu'un financement déficient de cette politique publique. De fait « une fragmentation institutionnelle par l'absence d'un cadre institutionnel et réglementaire adéquat (le secteur était administré par plusieurs structures aux intérêts parfois contradictoires) et la désorganisation du secteur, du fait d'un manque de normalisation et de régulation au sein du marché » (Y. G. Konan, 2019, p. 123).

Conclusion

Les questions de compétences ou d'organisation institutionnelle sont la base d'une action publique performante en matière de mobilité, surtout dans le contexte d'un pays en développement comme le Gabon¹⁵. Les lacunes de la gouvernance actuelle se traduisent par un décalage entre les textes en vigueur et leur mise en œuvre. La volonté de légiférer et de créer des organes est réelle, mais la pérennité et l'effectivité de ces mesures sont compromises par des problèmes de coordination, de capacités institutionnelles limitées et d'éthique publique. C'est pourquoi le renforcement de la gouvernance du transport au Gabon doit passer par des réformes touchant en même temps aux textes et aux pratiques. Une des grandes avancées ou réformes doit être la création d'une autorité autonome de régulation dédiée aux seuls transports routiers et urbains, à l'instar de celles qui existent dans d'autres pays africains. Ainsi, la « mise en place d'un système cohérent qui organise, régule et harmonise les offres de transport de sorte à faciliter l'accès à tous les habitants est un impératif ». (Banque africaine de développement, 2021). Par ailleurs, on observe parfois des contradictions ou des chevauchements juridiques. La multiplication des textes sectoriels (lois, décrets, arrêtés) sans codification unifiée peut engendrer des conflits de normes.

Références bibliographiques

ANGO MEYE Emmanuel, 1984, « Les transports intérieurs au Gabon. La circulation terrestre, Thèse 3^{ème} cycle de géographie, Université de Bordeaux 3.

BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT, 2021, *Études de diagnostic urbain de Libreville*, Libreville, BAD.

BANQUE MONDIALE, 2007, *Analyse du Cadre des Infrastructures au Gabon, Rapport n°70651-GA*, Washington, Groupe Banque mondiale.

BIGOUMOU MOUNDOUNGA Guy-Obain, 2011, « Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville. L'exemple des quartiers périphériques », Thèse de doctorat de Géographie, Université de Toulouse 2, Le-Mirail.

¹⁵ <https://transitec.net/fr/service/gouvernance-de-la-mobilite>

CHRISTIE Angela et al., 2013, *Indicateurs de gouvernance dans le secteur des transports pour l'Afrique subsaharienne*, Washington, SSATP Programme de politique des transports en Afrique.

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT, 2023, *Cadre de convergence réglementaire du transport routier et sa stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest*, Genève, Nations Unies.

DOBHAT Sylvain Aymar, 2014, « Problématique d'aires de stationnement à Libreville, cas du centre-ville : Proposition d'un parc de stationnement multifonctionnel », Mémoire pour l'obtention du diplôme inter-état d'Architecture et d'Urbanisme, École africaine des métiers de l'architecture et de l'urbanisme, Lomé.

ETOUMBI MAROUNDU NGALI Valène Vanessa, 2022, « Les accidents de la circulation dans la Province de l'Estuaire (1974-2016) », Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master en Histoire, Université Omar Bongo, Libreville.

FAXAS Laura, 1994, « La déréglementation "informelle" et "asistisation du transport collectif urbain. Le cas de Santo Domingo », in Xavier Godard (dir.), *Les transports dans les villes du Sud. La recherche des solutions durables*, (ISBN 2-86537-483-1) Paris, Karthala-CODATU, p. 149-160

GODARD Xavier, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala.

GODARD Xavier, TEURNIER Pierre, 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris, L'Harmattan.

KONAN Yao Godefroy 2019, *Histoire des transports abidjanais de 1960 à 2016*, Paris, L'Harmattan.

LE NOUVEAU GABON, 2021, « Gabon : 3 748 accidents de la route enregistrés en 2020, en hausse de 145 % par rapport à 2019 », 23 novembre 2021.

LIDJI François, 1992, « Les transports en commun de voyageurs : le cas des autobus et des autocars en Côte d'Ivoire », In *Les transports en Afrique XIXe-XXe siècles*, (ISBN-10 2738414427), Paris, L'Harmattan.

MEITE Youssouf, 2014, « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire) », Thèse de Doctorat de Sociologie, Université de Strasbourg.

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES PARTICIPATIONS, 2023, *Plan national de développement pour la transition 2024-2026*, Libreville, Ministère de l'Économie et des participations.

NASH Chris. & BRAY David., 2014, « Les rôles et responsabilités du gouvernement et des opérateurs », in *Research in Transportation Economics*, 48, p. 286-289.

REPUBLIQUE GABONAISE, 2019, *Loi n°035/2018 du 08 février 2019 portant orientation des transports terrestres en République Gabonaise*.

REPUBLIQUE GABONAISE, 1971, *Loi n°3/71/PR/MTCT du 5 juin 1971 réglementant les Transports Publics Routiers de marchandises et de voyageurs, portant Code des Transports Publics Routiers*.

ROSSATANGA-RIGNAULT Guy, 2004, *Droit des transports au Gabon. Les principaux textes*, Libreville, Editions Raponda-Walker.

ROY William, 2007, « Règlementation, gouvernance et performance des services publics de transport collectif urbain », thèse pour le Doctorat en Sciences Économiques, Université Lumière Lyon 2.

Webographie

« Indicateurs de gouvernance pour le secteur des transports en Afrique », 2014, <https://www.ssatp.org/fr/news-events> (22 janvier 2025).

« Gouvernance de la mobilité », 2019, <https://transitec.net/fr/service/>, (28 Janvier 2025)

« Les transports en commun et la régulation de l'espace dans les villes africaines », 2006, <https://www.dhi-paris.fr/>, (14 avril 2025).

« L'Association Africaine des Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (AAAOMU) est officiellement créée », 2023, <https://www.ssatp.org/fr/news-events/>, (18 avril 2025).

« Cadre de convergence réglementaire du transport routier et sa stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest » 2023. <https://unctad.org/fr> /,(23 avril 2025).

Processus d'évaluation de cet article:

- **Date de soumission: 31 octobre 2025**
- ✓ **Date d'acceptation: 20 novembre 2025**
- ✓ **Date de validation: 02 décembre 2025**