

Le manganèse du Gabon

Serge Lerat

Citer ce document / Cite this document :

Lerat Serge. Le manganèse du Gabon. In: Cahiers d'outre-mer. N° 76 - 19e année, Octobre-décembre 1966. pp. 354-363;

doi : <https://doi.org/10.3406/caoum.1966.4145>

https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1966_num_19_76_4145

Fichier pdf généré le 22/04/2018

Le manganèse du Gabon

En septembre 1962, le cargo *Rhénania* chargeait à Pointe-Noire 15 000 tonnes de minerai de manganèse : destinées à la sidérurgie de la Ruhr, elles avaient été extraites quelques semaines auparavant dans la région de Franceville, dans le Sud-Est du Gabon. Pour les quatre derniers mois de cette année 1962, la production de manganèse fut, de peu, supérieure à 200 000 t ; elle atteignit 635 000 t en 1963, bien que freinée par les difficultés de commercialisation. En 1964, les tonnages extraits approchèrent les 900 000 t et, pour le seul premier semestre de 1965, ils excédaient 625 000 t. L'extraction a été de peu inférieure à 1,3 million de tonnes en 1965 et on estime que, dans un avenir très proche, elle atteindra 1,4 million de tonnes. Le Gabon fournit dès maintenant à peu près autant de minerai de manganèse que la République sud-africaine et que la République indienne, qui se classent elles-mêmes après l'U.R.S.S. comme grands producteurs mondiaux. Près du dixième du manganèse utilisé par les aciéries ou par l'industrie chimique provient du Gabon. C'est dire l'éclatante réussite de cette activité minière.

1. La découverte et la reconnaissance du gisement.

Si plusieurs voyageurs avaient, dès les années 1930, signalé l'existence de gîtes manganésifères au Gabon méridional, les premiers indices sérieux furent seulement recueillis à la fin de la dernière guerre, d'une part dans les rapides par lesquels l'Ogooué se faufile entre les plateaux Yéyé et Bafoula, au Nord de Liyami, d'autre part au pied du plateau Bangombé, à proximité de Moanda (1). Ces premières découvertes suscitèrent une campagne de prospection dans la région de Moanda, menée conjointement, de 1951 à 1953, par les géologues du Bureau minier d'Outre-Mer et par ceux de l'United States Steel Corporation. Ces travaux de reconnaissance permirent de déceler la présence d'une centaine de millions de tonnes de minerai sur les plateaux situés à l'Est de Moanda. A la suite de quoi fut constituée, en septembre 1953, la Compagnie minière de l'Ogooué (Comilog) qui reçut pour mission de poursuivre les travaux de reconnaissance du gisement, de rechercher la solution la meilleure, sur le plan technique et économique, pour évacuer ce minerai jusqu'à la mer et éventuellement de procéder à l'exploitation et à la commercialisation du manganèse. Dès 1957, il apparut que les difficultés de transport, si considérables fussent-elles, n'étaient pas insurmontables et que la richesse excep-

(1) Comilog. 91 p. Extrait de *Perspectives d'Outre-Mer*, n° 51.

tionnelle du gisement, confirmée par de nouvelles découvertes (2), justifiait les lourdes dépenses nécessaires pour la construction d'un moyen de transport du minerai. De 1957 à 1962, furent mises en place les installations minières et édifiées les cités pour le logement du personnel africain et européen; en même temps fut construite la voie d'évacuation du minerai. Onze ans après les premiers travaux de prospection, l'exploitation pouvait débiter.

2. La mise en exploitation du gisement de Moanda.

Seules pour le moment sont mises en exploitation les réserves, de l'ordre de 70 millions de tonnes, du plateau Bangombé, à l'Est de Moanda. L'extraction qui ne pose guère de difficultés, est peu coûteuse; elle se fait selon les techniques, désormais classiques, utilisées dans les gisements recouverts par une faible épaisseur de morts-terrains: on déplace progressivement, et de façon latérale, le front d'exploitation. De vastes tranchées de direction grossièrement méridienne, longues de 600 à 900 mètres et larges d'une vingtaine de mètres, strient ainsi la surface faiblement ondulée du plateau. Les draglines enlèvent d'abord les terrains de recouvrement, formations pisolithiques en partie latéritisées, dont l'épaisseur n'atteint jamais plus de sept mètres et est en général de trois à quatre: les déblais sont rejetés dans la tranchée voisine, dont on a déjà tiré tout le minerai. Après quoi, les mêmes engins attaquent la couche de minerai qui se présente sous forme de plaquettes, en structure subhorizontale, d'une puissance totale de trois à sept mètres (3). Ce minerai est ensuite déposé à la surface du sol voisin: les grosses grues-pelles et les camions manœuvrent en effet plus facilement sur la surface latéritisée que sur les schistes et les grès assez friables que l'on trouve une fois le minerai enlevé.

La construction d'une voie pour l'évacuation du minerai fut une entreprise autrement délicate. Comme dans la plupart des gisements de montagnes ou de plateaux, il fallut, à vrai dire, surmonter deux difficultés: l'acheminement du minerai de la carrière au poste d'expédition proprement dit, ensuite le transport jusqu'au port exportateur. A peine extrait, le minerai est chargé sur des camions qui l'amènent jusqu'à une « zone industrielle », située à l'extrémité Nord du plateau Bangombé; là il est concassé et lavé; ensuite il est acheminé sur une trémie jusqu'au poste de chargement des bennes du téléphérique, situé une centaine de mètres en contre-bas de la surface du plateau (fig. I).

Là commence véritablement la voie d'évacuation du manganèse

(2) Très vite fut prouvée l'existence de 200 millions de tonnes de minerai; aujourd'hui, les ingénieurs de la Comilog parlent de 300 millions de tonnes.

(3) Cette formation a été rattachée par les géologues à la partie supérieure du Francevillien moyen, qui est lui-même vraisemblablement contemporain du Précambrien moyen.

gabonais. Située dans le bassin supérieur de l'Ogooué, la région de Moanda est, à vol d'oiseau, à 400 kilomètres de l'Atlantique dont elle est, de plus, séparée par le massif du Chaillu et les monts du Mayombe : c'est dire les difficultés à surmonter. La solution d'une voie directe vers le littoral du Gabon méridional fut très vite écartée, tant eussent été coûteux les travaux de construction de tout axe de transport à travers ce pays accidenté, ainsi que l'aménagement d'un port minéralier. Séduisant était le projet d'une voie ferrée, entièrement posée en territoire gabonais, suivant à peu près la vallée de l'Ogooué jusqu'à Ndjolé, puis gagnant au plus court l'estuaire du Gabon ; mais, outre la construction d'une ligne de 780 kilomètres, il aurait été nécessaire d'aménager un port minéralier en eaux profondes sur la rive septentrionale de l'estuaire du Gabon, à Owendo.

Aussi, les ingénieurs de la Comilog décidèrent-ils d'utiliser le port de Pointe-Noire. Pour réaliser une jonction Moanda-Pointe-Noire, plusieurs solutions techniques furent envisagées. Pour un trafic de masse, le coût du transport par camions est prohibitif sur une telle distance. Un téléphérique de Moanda à Pointe-Noire eut été d'une exploitation délicate et, de plus, aurait été vite saturé. Une voie ferrée joignant Moanda à Dolisie, sur la voie du Congo-Océan, en contournant le massif du Chaillu par l'Est, était sur le plan technique la solution la meilleure, mais elle aurait entraîné des investissements bien trop élevés. Pour toutes ces raisons, on s'orienta vers une solution mixte. De Moanda à Mbinda, bourgade frontalière de la République du Congo, une saignée de soixante mètres de large a été faite dans la forêt équatoriale du massif du Chaillu. Un téléphérique de 76 kilomètres y a été construit. Son point de départ est à la cote 486 à Moanda ; après un parcours d'une quinzaine de kilomètres en terrain peu accidenté, le câble s'élève pour franchir la crête sommitale à 722 m, juste avant de redescendre vers la station terminale de Mbinda, qui est elle-même à 633 m. Sur le câble se succèdent de 50 m en 50 m des wagonnets-bennes, chargés chacun de 900 kg de minerai ; au total 3 000 wagonnets permettent d'acheminer 150 tonnes de minerai à l'heure, ce qui équivaut à une capacité annuelle de transport de 1,4 million de tonnes.

A Mbinda, le minerai déposé sur une aire où on peut en stocker 30 000 t, est ensuite chargé de façon automatique dans des wagons d'une capacité unitaire de 40 t. Une voie ferrée de 285 km relie en effet Mbinda à Mont-Belo, sur le Congo-Océan, à l'Est de Dolisie. Seulement un peu plus de trois ans ont été nécessaires pour poser cette ligne, dont la construction ne fut, à vrai dire, véritablement délicate que sur deux sections : d'une part dans la partie méridio-

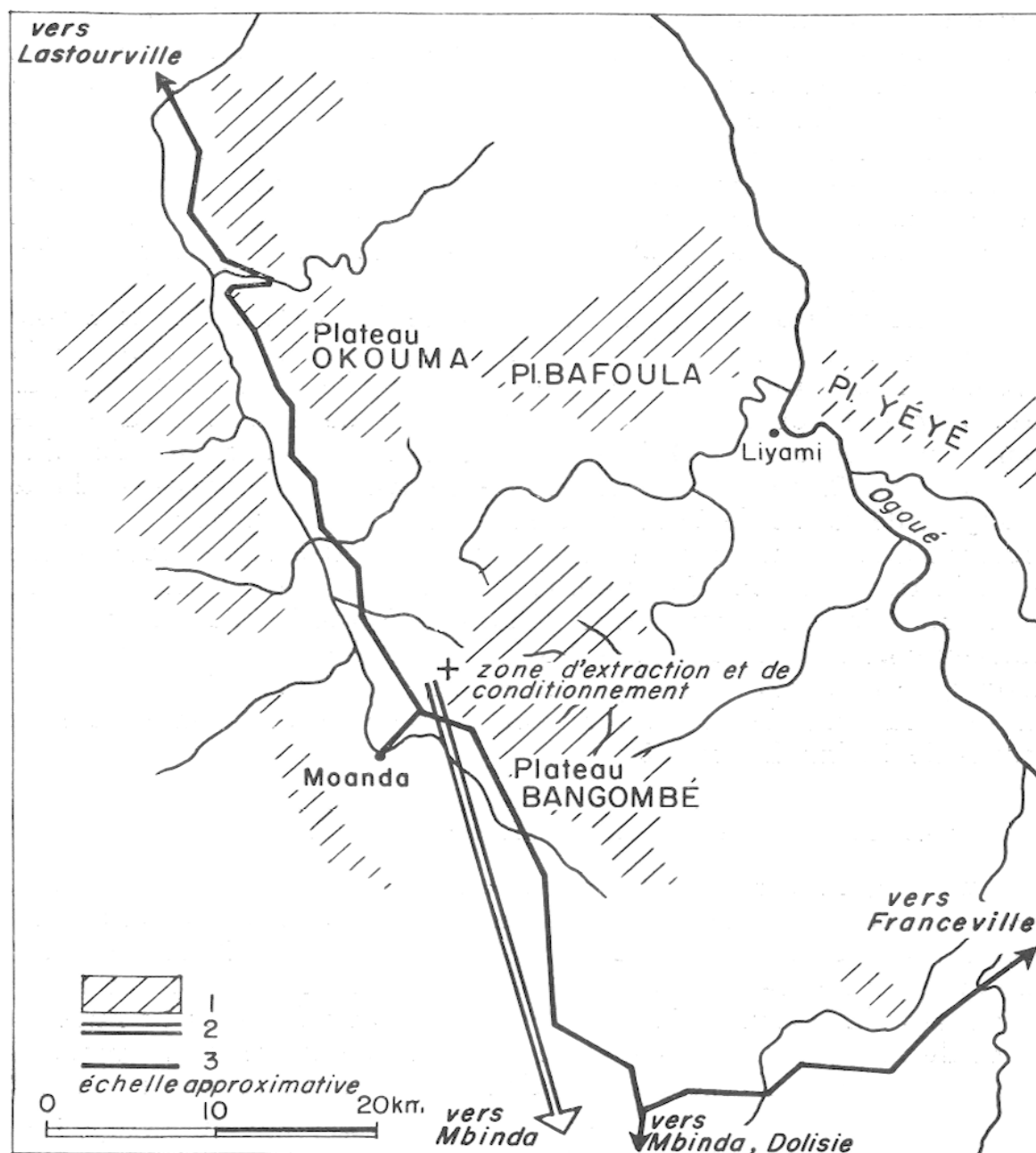


Fig. I. — Le gisement de Moanda : croquis de localisation.

1. Plateau. — 2. Téléphérique. — 3. Route. (Lire Ogooué et Lastourville).

nale du massif du Chaillu, où les pluies provoquent de nombreux glissements de terrains fortement décomposés, d'autre part dans la zone marécageuse où coulent le Niari et la Louessé. Tracée d'abord pendant 185 km dans le bassin de la Louessé, cette ligne est alors une longue descente, interrompue toutefois par de courtes remontées, vers la région où cette rivière conflue avec le Niari; celui-ci est franchi au point le plus bas de la ligne à 82 mètres

d'altitude, légèrement au Nord de la station de Makabana. Sur les 100 derniers kilomètres, dans la plaine schisto-calcaire du Niari, le profil est nettement moins accidenté, encore que la voie remonte légèrement : Mont-Belo, sur le Congo-Océan, est à 216 m. Il reste alors à parcourir les rudes pentes — elles atteignent jusqu'à 20 0/00 — du Mayombe, avant la longue descente vers Pointe-Noire distante de 181 km. Là, à l'extrémité du môle, les wagons sont culbutés, et le chargement des minéraliers, dont les plus gros sont de 20 000 TPL, effectué à l'aide de trémies (4).

Comme celle du Congo-Océan, la ligne de la Comilog est à voie unique et à écartement de 1,067 m, ce qui suffit à y interdire la circulation de trains lourds, même si dans le sens parcouru par les convois, les descentes n'ont jamais, sauf dans le Mayombe, une pente supérieure à 15 0/00 et les montées une déclivité de plus de 10 0/00. Circulent des trains de seulement 40 wagons, d'une charge utile totale de 2 000 t, remorqués de bout en bout par deux locomotrices diesel, auxquelles s'adjoint une troisième locomotrice dans la traversée du Mayombe (5). Le convoi met 48 heures pour faire un aller et retour Mbinda-Pointe-Noire-Mbinda : comme le déchargement automatique à Pointe-Noire demande à peine deux heures, cela revient à dire que les trains parcourent 970 kilomètres en un peu plus de 45 heures, soit à une vitesse commerciale de moins de 22 km/h (fig. II).

3. Le financement : le rôle des capitaux de la sidérurgie.

Au total, en 1962, la Comilog avouait avoir investi 486 millions de francs pour la mise en exploitation du gisement de Moanda, soit approximativement 2 milliards de francs C.F.A. Dans ce total, 102 millions de francs avaient été consacrés à la prospection géologique dans la région de Moanda et aux travaux d'études de mise en place de moyens de transport. Le matériel d'extraction et l'installation des ateliers de concassage et de lavage entraînèrent une dépense de seulement 49 millions de francs. L'aménagement du système de transport a absorbé 70 % des investissements réalisés, soit 335 millions de francs : le téléférique est revenu à 86 millions de francs, la voie ferrée de Mbinda à Mont-Belo à 237 et les aménagements dans le port de Pointe-Noire nécessitèrent une dépense de 12 millions de francs. Dans ces conditions, la mise en valeur du manganèse gabonais eût-elle été possible, si n'avaient pas déjà été construits aupa-

(4) Comme à tous les points de transbordement, la Comilog a aménagé ici une aire de stockage, où elle peut entreposer du minerai.

(5) La Comilog possède actuellement 180 wagons dont 130 sont des wagons minéraliers d'une charge utile de près de 50 t. La ligne Mont-Belo-Mbinda est exploitée par le C.F.C.O. La voie n'est pas uniquement minière : y circulent convois de marchandises et trains de voyageurs desservant sept stations. Le centre d'exploitation est à Makabana.

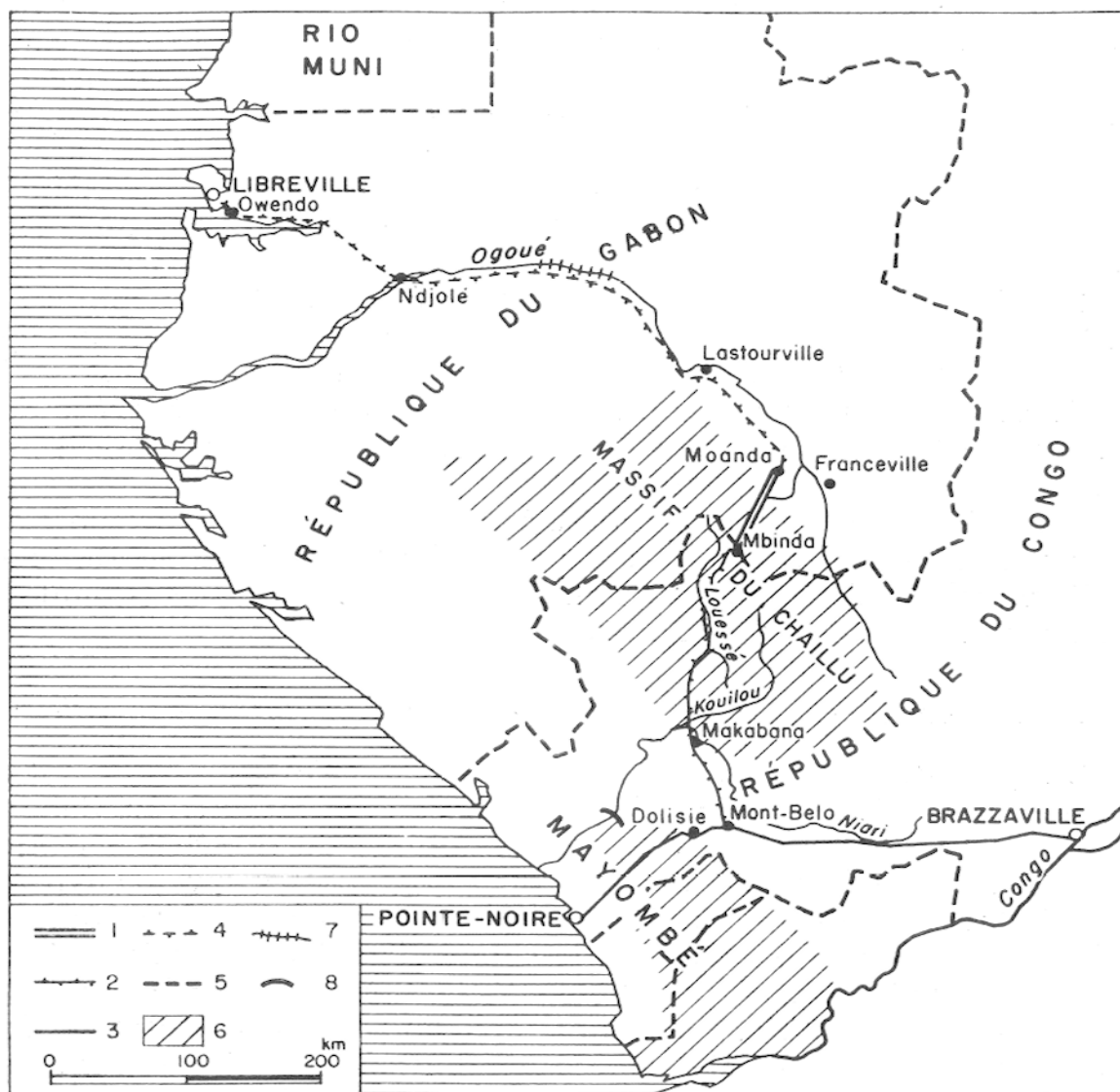


Fig. II. — Le manganèse du Gabon : la voie d'évacuation.

1. Téléphérique de la Comilog. — 2. Voie ferrée de la Comilog. — 3. Voie ferrée du Congo-Océan. — 4. Projet abandonné de voie ferrée de l'Ogooué. — 5. Frontière. — 6. Massif montagneux. — 7. Rapides. — 8. Barrage projeté du Kouilou. (Lire Ogooué et Lastoursville).

ravant le Congo-Océan et le Port de Pointe-Noire? C'est peu probable (6).

Pour faire face à ces besoins, la Comilog a, le 23 décembre 1957, porté son capital de 150 millions de francs C.F.A. à 2,5 milliards de francs C.F.A., soit environ 50 millions de francs. Mais ce capital, même augmenté, était loin de suffire pour subvenir aux dépenses. Aussi, la Comilog dut-elle recourir à l'emprunt et s'endetter lour-

(6) L'augmentation de la capacité de production a nécessité de nouveaux investissements pour le matériel d'extraction et le matériel ferroviaire. Mais elle contribue à accroître la rentabilité de l'entreprise, elle-même affectée par la chute des cours mondiaux du manganèse.

dement : 35 millions de francs furent fournis par la Caisse Centrale de la Coopération Economique et 171 millions de francs furent avancés par la B.I.R.D.; de leur côté, diverses banques privées acceptaient de placer 50 millions de francs dans cette affaire, mais à condition que les actionnaires consentissent à apporter leur garantie. C'était pour ces derniers une charge d'autant plus lourde et un risque d'autant plus considérable qu'ils avaient eux-mêmes fourni 180 millions de francs à la Comilog. Dans la composition du portefeuille de cette société, le capital américain, représenté par l'U.S. Steel, s'inscrit pour 49 %. Les intérêts privés français possèdent 29 % des actions : 14 % sont aux mains du groupe Mokta el Hadid et 14 % à un holding, la Société auxiliaire du Manganèse de Franceville (S.A.M.A.F.) dans lequel s'associent en parts égales la Banque de Paris et des Pays-Bas, la Compagnie minière de l'Oubangui Oriental et Mokta el Hadid. Notons enfin que le promoteur du gisement, l'Etat français, détient par l'intermédiaire du Bureau de Recherches géologiques et minières, 22 % des actions. Comilog est donc une affaire franco-américaine.

4. Les conséquences économiques et humaines de la mise en valeur.

L'exploitation du gisement de Moanda est à l'origine d'une notable animation de l'économie de relation dans le Sud-Est du Gabon et plus encore dans l'Ouest de la République du Congo. Le trafic ferroviaire congolais, en fait celui du Congo-Océan, fort d'environ 150 Mt/km vers 1955 passa à plus de 200 à partir de 1960, quand il fallut transporter le ciment et les biens d'équipement nécessaires à la construction des installations de la Comilog. L'ouverture de la voie ferrée de Mbinda entraîna une nouvelle augmentation du trafic ferroviaire congolais : de 311 Mt/km en 1962, il passa à plus de 560 en 1963 et à 770 en 1964 ; en 1965, il approche les 900 Mt/km dont 560 pour le seul manganèse.

Le port de Pointe-Noire connaît une nouvelle animation : 93 000 t de manganèse avaient été chargées en 1962, près de 570 000 y furent embarquées en 1963 et plus de 910 000 en 1964 ; le million de tonnes est sensiblement dépassé en 1965. Port tropical d'où sortaient, outre quelques produits agricoles, des bois de la région et du cuivre katangais et où arrivaient essentiellement des produits manufacturés, Pointe-Noire est devenu un port minier : le manganèse qui représentait 15 % du trafic en 1962, équivalait à près de 60 % en 1964 ; aussi les sorties l'emportent-elles nettement sur les entrées. Les minéraliers qui appareillent de Pointe-Noire gagnent essentiellement l'Europe et l'Amérique du Nord. En 1963, 62 % du manganèse gabonais était destiné à des usines nord-américaines. De gros tonnages étaient déchargés sur la côte orientale des Etats-Unis,

notamment sur la baie Delaware et à Baltimore; la même année, les aciéries françaises utilisaient 17 % du manganèse de Moanda et celles de l'Allemagne fédérale 14 %; le manganèse gabonais est débarqué à Boulogne et à Dunkerque, à Anvers, à Rotterdam et à Ijmuiden; notons enfin que des tonnages moins élevés sont expédiés au Japon (7).

Quoique le siège de la Comilog ait été récemment transféré à Moanda, les Gabonais ne sont pas représentés au Conseil d'administration de la société où, à côté du président, siègent six représentants de l'U.S. Steel et six autres mandatés par les actionnaires français. Cela ne signifie pas pour autant que le Gabon ne reçoive aucune part des bénéfices. En signant la convention du 27 février 1959, qui fut confirmée par la suite par un protocole passé avec le gouvernement gabonais, la Comilog s'engageait à vendre chaque année 500 000 t de minerai pendant les 75 ans pour lesquels elle a reçu la concession d'exploitation. La société doit verser au gouvernement du Gabon une somme égale à 8 % de la valeur du manganèse exporté, à laquelle s'ajoutent des « royalties » de 21 % sur le montant des bénéfices industriels et commerciaux et de 20 % sur celui des bénéfices distribués. Certes, les gros remboursements à effectuer aux prêteurs excluent pour l'instant toute distribution de bénéfices; de plus, la chute des cours du manganèse, de près de 50 % en deux ans, réduit sensiblement le chiffre d'affaires (8). Mais cette perte est compensée par une hausse sensible de la production: en 1961, les ventes de manganèse ont rapporté 371 millions de francs CFA; en 1963, elles équivalaient à 3 350 millions de F CFA et en 1964 à 5 750 millions de F CFA. Aussi les revenus restent-ils appréciables: en 1964, la Comilog a versé 500 millions de F CFA au gouvernement gabonais. Pour ce dernier, le manganèse n'est pas un pactole, mais il est loin d'être une ressource secondaire: en 1964, 30 % des tonnages exportés par le Gabon étaient des chargements de manganèse et ceux-ci représentaient 24 % des rentrées de la balance commerciale. Cette dernière, qui fut toujours favorable depuis 1960, montre un excédent croissant. Reste à savoir si la balance des paiements montre elle aussi un solde positif. C'est moins sûr.

Plus difficiles encore à apprécier sont les conséquences de la mise en valeur du gisement de Moanda sur la géographie humaine du Sud-Est du Gabon. Il est certain que l'infrastructure des commu-

(7) Depuis 1963, une installation de concentration fournit des minerais concentrés (contenant 86 % de bioxyde de manganèse et 56 % de métal) destinés à la fabrication de piles sèches électriques. Ce minerai concentré représente 5 % du manganèse expédié.

(8) Le manganèse produit dans le monde est surtout commercialisé vers les Etats-Unis, le Japon et l'Europe occidentale. Il est considéré comme produit stratégique par les Américains. En fonction de la situation internationale, les Etats-Unis renforcent ou liquident leurs stocks: de là les variations très sensibles des cours mondiaux.

nications a été fort améliorée. La route, aménagée le long du téléférique, permet le déblocage de l'extrême Sud gabonais, tout comme la voie ferrée, dans le Congo occidental, ouvre de nouvelles perspectives à l'exploitation forestière: les aéroports de Franceville et de Lastoursville, par lesquels cadres et ingénieurs gagnent Moanda, sont en relation presque journalière avec l'un des trois grands aéroports d'Afrique équatoriale, Libreville, Pointe-Noire ou Brazzaville. Au total, dans une région qui comptait à peine une trentaine de milliers d'habitants, la Comilog offre 2 000 emplois à des Africains encadrés par 200 Européens. A proximité de Moanda, dans la plaine striée par les rubans des forêts-galeries, une ville nouvelle est sortie de terre, au pied du plateau Bangombé: 5 000 personnes y vivent dans les cités européennes et africaines. Plus au Sud, au Congo, la présence des ateliers ferroviaires a contribué à drainer la main-d'œuvre vers Makabana qui connaît une esquisse d'urbanisation. Par contre les conséquences restent infimes sur l'agriculture régionale: les cités dépendent de l'extérieur pour leur approvisionnement. Mais ces campagnes africaines comptent-elles assez d'hommes pour subvenir aux besoins de communautés, même peu nombreuses ?

Conclusion.

Autour de Moanda, les géologues du Bureau de Recherches géologiques et minières ont découvert un des plus beaux gisements de manganèse du monde: au dire des experts, le plus gros après les énormes gisements soviétiques de Tchiatura, en Géorgie occidentale, et de Nikopol, dans le Priédneprovnié ukrainien. Il y aurait là, sur les plateaux du bassin supérieur de l'Ogooué, plus de 300 millions de tonnes d'un minerai à teneur exceptionnellement forte (de l'ordre de 50 %): le quart du manganèse reconnu jusqu'à maintenant dans le monde est au Gabon méridional.

C'était là, compte tenu en outre des très grandes facilités d'extraction, une raison fort suffisante pour justifier une mise en valeur rapide, même si les moyens de transport apparaissaient bien moins favorables. Non seulement le coût de la construction a été très élevé, mais le prix du transport lui-même majore aussi sensiblement le prix de revient global du minerai, ce qui est un handicap assez lourd sur un marché mondial soumis à de brutales fluctuations. La voie ferrée admet seulement des trains miniers de 2 000 t de charge utile (9) et la profondeur du mouillage de Pointe-Noire

(9) Les grandes voies minières actuellement construites ou en projet dans le monde admettent des trains chargés de 9 000 à 10 000 t de minerai: ce qui est réalisé en Mauritanie et envisagé, au Gabon, pour l'exploitation du minerai de fer de Belinga, dans le bassin de l'Ivindo. Seules des voies à 1,443 m d'écartement et à courbes peu prononcées autorisent un tel trafic.

n'autorise que la venue de minéraliers de 20 000 TPL (10). Ajoutons que le téléférique est utilisé à plein, ou presque, ce qui exclut, sans de nouveaux travaux, toute augmentation sensible de la production.

Sur un marché mondial déprimé, les perspectives de la Comilog sont incontestablement moins favorables aujourd'hui qu'elles ne l'étaient en 1957. Le manganèse du Gabon est néanmoins une bonne affaire, ce qui explique la confiance des investissements étrangers. En Afrique noire, seul l'étranger possède les capitaux nécessaires à la mise en valeur des richesses minières et seules les sidérurgies nord-américaine et européenne sont en mesure d'utiliser de gros tonnages de minerai. C'est justement l'augmentation continue des besoins qui est, pour l'avenir, le meilleur atout du manganèse de Moanda.

S. LERAT.

(10) Actuellement, les minéraliers offrant les taux de fret les plus bas (à vrai dire encore peu utilisés pour le transport du manganèse) chargent au moins environ 40 000 t.